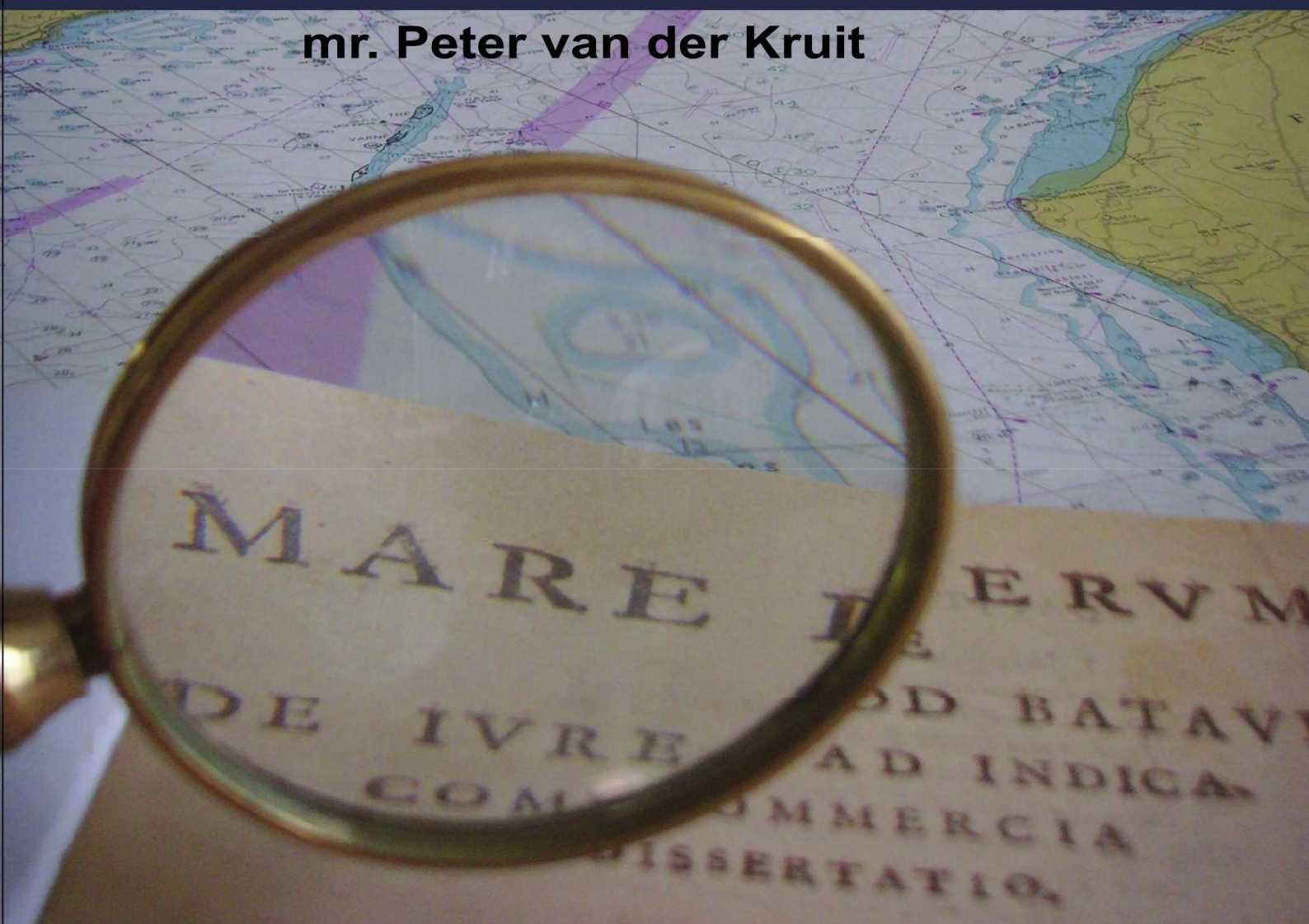


JURIDISCH HANDBOEK KAPITEIN

Het juridisch naslagwerk voor de kapitein

mr. Peter van der Kruit



Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij

(Januari 2026)



Omslag

De omslag symboliseert de hulpmiddelen voor de kapitein: een nautische kaart om hem door internationale en 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 zee-rechtgeleerde 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 worden verstuurd naar info@nvkk.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 de 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 betaallinks op de website van de NVKK: www.nvkk.nl.

Juridisch Handboek Kapitein

door

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

Auteur	Mr. Dr. Drs. P.J.J. van der Kruit
Illustraties	Linqworks B.V.
Opmaak	Linqworks B.V.
Omslag	H.A. L'Honoré Naber
4 ^e druk boekvorm	Den Haag, maart 2018
7 ^e bijgewerkte digitale editie	Schagen, 1 januari 2026
ISBN	978-90-9034675-5
Uitgever	Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
© 2026	NVKK

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

3 ^e bijgewerkte druk	Den Haag, januari 2020
7 ^e bijgewerkte editie (digitaal)	Amsterdam, 1 januari 2026
Uitgever	Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
ISBN 3 ^e druk (boekvorm)	978-94-6228-038-0
ISBN 7 ^e editie (digitaal)	978-90-9032-668-9
© 2026	NVKK

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, opnemen, 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 aanvaardt 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



Geachte lezer,

Welkom bij het Juridisch Handboek Kapitein, een onmisbare gids voor elke kapitein maar ook anderen die op welke manier dan ook te maken krijgen of interesse hebben in de vele juridisch complexe aspecten van de maritieme wereld.

Of u nu een doorgewinterde professional bent of net begonnen aan een carrière, dit handboek biedt u alle juridische kennis die essentieel is voor het navigeren door alle complexe regels en voorschriften die het maritieme domein beheersen.

Als NVKK staan wij bovenal op 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. Dit handboek past daar volledig in.

De kapitein draagt niet alleen de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de bemanning, het schip en lading maar daarbij en daarvoor ook het naleven van talloze wet- en regelgeving. Het maritiem recht is niet alleen dynamisch maar ook soms verwarrend, met internationale verdragen, nationale wetgeving en lokale regels

Van aansprakelijkheid tot scheepvaartverzekeringen, van contracten tot milieuvoorschriften, dit handboek behandelt alle kernaspecten van het maritieme recht die iedere kapitein moet kennen. Daarnaast biedt het handboek praktische voorbeelden, richtlijnen en tips, met als doel een levendig hulpmiddel te zijn die ook zeer zeker is geïnspireerd op de realiteit van de scheepvaart zodat u niet alleen de theorie begrijpt, maar ook in de praktijk proactief kunt handelen wanneer dat nodig is.

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

Wij als NVKK wensen iedereen veel succes, met de wetenschap dat u toegang heeft tot een bijzonder en compleet overzicht van maritieme wetgeving.

Kapitein Ed Barsingerhorn
Voorzitter Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
1 januari 2026



Juridisch Handboek Kapitein

Deel 1 Algemeen

Hoofdstuk 1	Inleiding recht
Hoofdstuk 2	Internationaal recht
Hoofdstuk 3	Nationaal recht
Hoofdstuk 4	Handhaving
Hoofdstuk 5	Aansprakelijk, toerekenbaar & verantwoordelijk
Hoofdstuk 6	Risico's
Hoofdstuk 7	Juridisch maritieme zaken

Deel 2 Kapitein en bemanning

Hoofdstuk 8	Kapitein
Hoofdstuk 9	Scheepsbeheerder
Hoofdstuk 10	Gezag en bevoegdheden
Hoofdstuk 11	Bemanning
Hoofdstuk 12	Arbeidsomstandigheden
Hoofdstuk 13	Leefomstandigheden
Hoofdstuk 14	Werk- en rusttijden
Hoofdstuk 15	Scheepsgezondheid
Hoofdstuk 16	Klachten
Hoofdstuk 17	Rechten en plichten zeevarenden
Hoofdstuk 18	Derden a/b
Hoofdstuk 19	Burgerlijke stand/ notaris
Hoofdstuk 20	Opsporing
Hoofdstuk 21	Tuchtcollege voor de Scheepvaart

Deel 3 Kapitein en schip

Hoofdstuk 22	Schip
Hoofdstuk 23	Vreemde kuststaat
Hoofdstuk 24	Veiligheid
Hoofdstuk 25	Beveiliging
Hoofdstuk 26	Piraterij
Hoofdstuk 27	Slepen en bergen
Hoofdstuk 28	Scheepsongevallen
Hoofdstuk 29	Milieu
Hoofdstuk 30	Onderzoeksraad voor Veiligheid

Deel 4 Kapitein en lading

Hoofdstuk 31	Lading
Hoofdstuk 32	Gevaarlijke stoffen
Hoofdstuk 33	Ladingpapieren
Hoofdstuk 34	Lading- en scheepsschade
Hoofdstuk 35	Verzekeringen

Inhoudsopgave

DEEL 1	ALGEMEEN	16
HOOFDSTUK 1	INLEIDING RECHT	17
1.1.	Introductie	17
1.2.	Wet- en regelgeving aan boord	20
1.3.	Rechtsstelsels	20
1.4.	Rechtsbegrippen	21
1.5.	Indeling recht	25
1.6.	Rechtsmacht	31
1.7.	Samenvatting kapitein	33
HOOFDSTUK 2	INTERNATIONAAL RECHT	34
2.1.	Introductie	34
2.2.	Internationale overeenkomsten	35
2.3.	Indeling van de zee	40
2.4.	Samenvatting kapitein	45
HOOFDSTUK 3	NATIONAAL RECHT	46
3.1.	Introductie	46
3.2.	Wetten, regels en beleid	46
3.3.	Samenvatting kapitein	50
HOOFDSTUK 4	HANDHAVING	51
4.1.	Introductie	51
4.2.	Toezicht	54
4.3.	Opsporing	62
4.4.	Samenvatting kapitein	68
HOOFDSTUK 5	TOEREKENBAAR/ AANSPRAKELIJK/ VERANTWOORDELIJK	70
5.1.	Introductie	70
5.2.	Toerekenbaar	70
5.3.	Aansprakelijk	71
5.4.	Verantwoordelijk	72
5.5.	Beperkingen aansprakelijkheid etc.	74
5.6.	Samenvatting kapitein	76
HOOFDSTUK 6	RISICO	77
6.1.	Introductie	77
6.2.	Risico	78
6.3.	Proces	81

6.4.	Risicomanagement	82
6.5.	Risicobeoordeling	86
6.6.	Risicoanalyse	88
6.7.	Risico vermindering	89
6.8.	Nalatigheid	92
6.9.	Samenvatting kapitein	94
HOOFDSTUK 7 JURIDISCH MARITIEME ZAKEN		95
7.1.	Introductie	95
7.2.	Migrant, vluchteling, vreemdeling enz.	95
7.3.	Illegale immigratie/mensensmokkel/-handel.....	99
7.4.	Verplichte hulpverlening op zee	101
7.5.	Maritiem terrorisme	102
7.6.	Maritieme cybersecurity.....	102
7.7.	Scheepvaartovertradingen	103
7.8.	Scheepvaartmisdrijven	104
7.9.	Rode Zeegebied.....	105
7.10.	Actie en beslisschema	108
7.11.	Samenvatting kapitein.....	110
DEEL 2 KAPITEIN & BEMANNING		112
HOOFDSTUK 8 KAPITEIN.....		113
8.1.	Introductie	113
8.2.	Kapitein onder internationaal recht.....	113
8.3.	Kapitein onder nationaal recht	116
8.4.	Plaatsvervanger kapitein	120
8.5.	Kapitein als laatste man van boord?	120
8.6.	Zee-arbeidsovereenkomst	121
8.7.	Buitenlandse kapitein	126
8.8.	Samenvatting kapitein.....	127
HOOFDSTUK 9 SCHEEPSBEHEERDER		130
9.1.	Inleiding	130
9.2.	Taken kapitein.....	131
9.3.	Wettelijke taken	133
9.4.	Technische taken.....	136
9.5.	Commerciële taken	137
9.6.	Samenvatting kapitein.....	138
HOOFDSTUK 10 GEZAG & BEVOEGDHEDEN		140
10.1.	Inleiding	140

10.2.	Kapitein: commanderen en controle	140
10.3.	Kapitein vertegenwoordiger reder.....	142
10.4.	Juridische context.....	142
10.5.	ISM/SMS	148
10.6.	Samenvatting kapitein.....	149
HOOFDSTUK 11	BEMANNING	152
11.1.	Inleiding	152
11.2.	Bemanningsmanagement aan boord	154
11.3.	IMO/ILO	154
11.4.	Bemanningsplan/ -certificaat.....	155
11.5.	Vaarpapieren.....	157
11.6.	Bemanningslijst	162
11.7.	Zee-arbeidsovereenkomst	165
11.8.	Disciplinaire maatregelen	172
11.9.	Familiarisatie zeevarenden a/b.....	174
11.10.	Samenvatting kapitein	176
HOOFDSTUK 12	ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN.....	179
12.1.	Introductie	179
12.2.	ILO/MAV	181
12.3.	EU-voorschriften	186
12.4.	Nationaal (NL)	186
12.5.	Kapitein.....	187
12.6.	Minimumvereisten voor zeevarenden	187
12.7.	Arbeidsvoorwaarden zeevarenden	190
12.8.	Samenvatting kapitein.....	194
HOOFDSTUK 13	LEEFOMSTANDIGHEDEN.....	195
13.1.	Introductie	195
13.2.	Huisvesting.....	196
13.3.	Recreatievoorzieningen.....	196
13.4.	Voeding en catering.....	197
13.5.	Samenvatting kapitein.....	198
HOOFDSTUK 14	WERK- EN RUSTTIJDEN	199
14.1.	Introductie	199
14.2.	MAV	201
14.3.	EU-voorschriften	202
14.4.	Nederlands recht.....	203
14.5.	Registratie	204
14.6.	Werktijden tijdens veiligheidsoperaties.....	205

14.7.	Samenvatting kapitein.....	205
HOOFDSTUK 15	SCHEEPSGEZONDHEID	206
15.1.	Introductie	206
15.2.	Fysieke gezondheid	207
15.3.	Geestelijke gezondheid	207
15.4.	Internationale regels	209
15.5.	EU-regels	215
15.6.	Nationale regels	215
15.7.	Quarantaine	217
15.8.	Samenvatting kapitein.....	218
HOOFDSTUK 16	KLACHTEN	219
16.1.	Introductie	219
16.2.	Klachtenregeling aan boord.....	219
16.3.	Klachtenregeling aan de wal.....	221
16.4.	Samenvatting kapitein.....	223
HOOFDSTUK 17	RECHTEN EN PLICHTEN ZEEVARENDEN	224
17.1.	Introductie	224
17.2.	Recht van Nederland	224
17.3.	Recht van de kuststaat	225
17.4.	Recht van thuisstaat zeevarende	226
17.5.	Samenvatting kapitein.....	226
HOOFDSTUK 18	DERDEN A/B.....	227
18.1.	Introductie	227
18.2.	Derde personen aan boord.....	228
18.3.	Derde vordert schadevergoeding	230
18.4.	Derde veroorzaakt schade	231
18.5.	Samenvatting kapitein.....	232
HOOFDSTUK 19	BURGERLIJKE STAND/ NOTARIS.....	235
19.1.	Introductie	235
19.2.	Geboorte.....	235
19.3.	Huwelijk	237
19.4.	Overlijden.....	237
19.5.	Uiterste wil (testament)	239
19.6.	Samenvatting kapitein.....	241
HOOFDSTUK 20	OPSPORING	242
20.1.	Introductie	242
20.2.	Kapitein en opsporingsbevoegdheid.....	243
20.3.	Kapitein en opsporings-/dwangmiddelen	244

20.4.	Verdachte aan boord.....	249
20.5.	Samenvatting kapitein.....	252
HOOFDSTUK 21	TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART	253
21.1.	Introductie	253
21.2.	Werkwijze	254
21.3.	Zitting.....	255
21.4.	Beslissing.....	256
21.5.	Hoger beroep	256
21.6.	Heropening onderzoek	257
21.7.	Samenvatting kapitein.....	257
DEEL 3	KAPITEIN EN SCHIP	258
HOOFDSTUK 22	SCHIP.....	259
22.1.	Introductie	259
22.2.	Internationaal.....	260
22.3.	EU	261
22.4.	Nationaal (NL)	261
22.5.	Scheepsregistratie	261
22.6.	Nationaliteit Koninkrijk.....	264
22.7.	Reder	265
22.8.	Rompbevrachting	266
22.9.	Scheepscertificaten	267
22.10.	Scheepvaartverkeer	272
22.11.	Beloodsing	275
22.12.	Kapitein/ schip in oorlogstijd.....	276
22.13.	Samenvatting kapitein	277
HOOFDSTUK 23	VREEMDE KUSTSTAAT	279
23.1.	Introductie	279
23.2.	Rechtsmacht	279
23.3.	Maritieme zones	281
23.4.	Havenstaatcontrole	286
23.5.	Samenvatting kapitein.....	288
HOOFDSTUK 24	VEILIGHEID	289
24.1.	Introductie	289
24.2.	IMO/SOLAS.....	290
24.3.	Certificatie.....	291
24.4.	Handhaving	291
24.5.	ISM-Code.....	292

24.6.	EU	295
24.7.	Nationaal (NL)	296
24.8.	Samenvatting kapitein.....	302
HOOFDSTUK 25	BEVEILIGING	304
25.1.	Introductie	304
25.2.	IMO/SOLAS/ISPS-Code	305
25.3.	EU	312
25.4.	Nationaal (NL)	313
25.5.	Samenvatting kapitein.....	315
HOOFDSTUK 26	PIRATERIJ	316
26.1.	Introductie	316
26.2.	Bestrijding	318
26.3.	Geweld en noodweer	320
26.4.	Vuurwapens aan boord	321
26.5.	Gewapende beveiliging	323
26.6.	Wet ter Bescherming Koopvaardij	328
26.7.	Definities en terminologie	333
26.8.	Enkele wetsartikelen voor de kapitein	336
26.9.	Toelichting.....	343
26.10.	Samenvatting kapitein	350
HOOFDSTUK 27	SLEPEN EN BERGEN.....	352
27.1.	Inleiding	352
27.2.	Slepen	353
27.3.	Bergen.....	357
27.4.	Slepen of bergen	363
27.5.	Samenvatting kapitein.....	363
HOOFDSTUK 28	SCHEEPSONGEVALLEN	366
28.1.	Inleiding	366
28.2.	Scheepsongevallen	367
28.3.	Internationaal recht.....	368
28.4.	EU/NL.....	371
28.5.	Veiligheidsonderzoek scheepsongevallen	373
28.6.	Samenvatting kapitein.....	376
HOOFDSTUK 29	MILIEU	378
29.1.	Introductie	378
29.2.	Milieu.....	379
29.3.	IMO & milieu	380
29.4.	EU & milieu	384

29.5.	Nationaal NL.....	384
29.6.	Handhaving	386
29.7.	Samenvatting kapitein.....	388
HOOFDSTUK 30	ONDERZOEKSRaad VOOR VEILIGHEID	389
30.1.	Introductie	389
30.2.	Onderzoeksraad	390
30.3.	Sector Scheepvaart.....	392
30.4.	Samenvatting kapitein.....	394
DEEL 4	KAPITEIN EN LADING	395
HOOFDSTUK 31	LADING.....	396
31.1.	Introductie	396
31.2.	Juridische context.....	397
31.3.	Stuwen & sjoeren.....	400
31.4.	VGM.....	401
31.5.	Samenvatting kapitein.....	401
HOOFDSTUK 32	GEVAARLIJKE STOFFEN.....	403
32.1.	Introductie	403
32.2.	IMO-voorschriften	404
32.3.	EU-voorschriften	407
32.4.	Nederland	408
32.5.	Samenvatting kapitein.....	410
HOOFDSTUK 33	LADINGPAPIEREN	412
33.1.	Introductie	412
33.2.	Papieren cognossement	413
33.3.	Elektronisch cognossement	419
33.4.	Notice of Readiness	420
33.5.	Letter of Indemnity.....	422
33.6.	Stuurmans reçu en tally.....	424
33.7.	Scheepsverklaring	425
33.8.	Protestbrief	426
33.9.	Samenvatting kapitein.....	427
HOOFDSTUK 34	LADING-/ SCHEEPSSCHADE	433
34.1.	Introductie	433
34.2.	Soorten lading- /schipsschade	434
34.3.	Juridische context.....	439
34.4.	Samenvatting kapitein.....	442
HOOFDSTUK 35	VERZEKERINGEN	444

35.1.	Introductie	444
35.2.	Maritieme verzekeringen	445
35.3.	H&M	446
35.4.	P&I	447
35.5.	Samenvatting kapitein.....	449
BIJLAGEN		453
BIJLAGE 1	LIJST MET AFKORTINGEN.....	454
BIJLAGE 2	LIJST MET FIGUREN.....	457
BIJLAGE 3	LIJST MET TABELLEN	459
BIJLAGE 4	LIJST MARITIEME VERDRAGEN	460
BIJLAGE 5	LIJST MARITIEME EU-REGELS	469
BIJLAGE 6	LIJST NL MARITIEME WETTEN	473
BIJLAGE 7	LIJST MET TREFWOORDEN	481
BIJLAGE 8	LIJST MET VERKLARENDE WOORDEN (JURIDISCH)	484

Introductie bij de 7^e bijgewerkte digitale uitgave

De kapitein moet voldoen aan internationale, Europese en nationale maritieme wetgeving. Dit Handboek biedt een overzicht van de belangrijkste regels vanuit het perspectief van de kapitein en is bedoeld als juridisch naslagwerk.

Alleen essentiële maritiem juridische onderwerpen komen aan bod, zoals tabellen, schema's en flowcharts. Deze verhogen ook de toegankelijkheid.

Uitgebreide uitleg over maritiem recht is te vinden in relevante wet- en regelgeving en vakliteratuur.

De tekst van deze 2026 editie is geüpdatet en aangepast voor een betere digitale leesbaarheid.

Bij deze 7^e digitale versie zijn de onderwerpen en de teksten uitgebreid, maar de 'Samenvatting Kapitein' waarmee elk hoofdstuk afsluit, is korter, nauwkeuriger en overzichtelijker gemaakt. Dit is voor een klein gedeelte met behulp van AI gedaan. Hopelijk helpt dit de lezer.

Verwijzingen naar verdragen en rechtsregels worden in deze versie niet meer per hoofdstuk gemaakt, maar in de Bijlagen 4, 5 en 6 is een overzicht geplaatst van belangrijke maritieme verdragen, van alle relevante maritieme EU-regels en van Nederlandse maritieme wetten, die weer verwijzen naar lagere maritieme besluiten en regelingen.

Suggesties voor verbeteringen zijn uiteraard van harte welkom.

Hopelijk voorziet dit Handboek in een behoefte.

Peter van der Kruit, auteur

Schagen, 1 januari 2026

DEEL 1 ALGEMEEN

- Hoofdstuk 1 Inleiding recht
- Hoofdstuk 2 Internationaal recht
- Hoofdstuk 3 Nationaal recht
- Hoofdstuk 4 Handhaving
- Hoofdstuk 5 Aansprakelijk, toerekenbaar, verantwoordelijk
- Hoofdstuk 6 Risico's
- Hoofdstuk 7 Juridisch maritieme zaken

Hoofdstuk 1 Inleiding recht

Hoofdstuk 1 van dit Handboek gaat over de inleiding van het recht. Het hoofdstuk bevat de volgende onderwerpen:

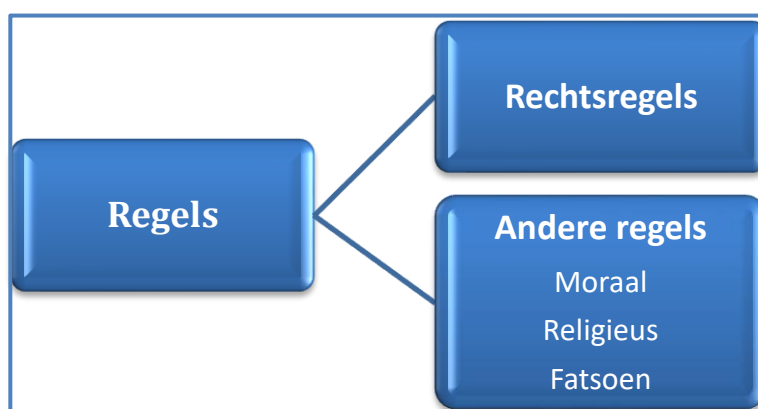
- Introductie
- Wetgeving aan boord
- Rechtsstelsels
- Rechtsbegrippen
- Indeling recht
- Rechtsmacht
- Samenvatting kapitein

1.1. Introductie

1.1.1. Regels

Mensen, inclusief kapiteins en andere zeevarenden, moeten zich aan verschillende regels, normen en waarden houden. Dit zijn religieuze normen, rechtsnormen, fatsoensnormen, huisregels en spelregels. Op schepen gelden ook de regels van de scheepsbeheerder, verzekeraar of charteraar. Soms botsen deze regels met elkaar. Rechtsregels hebben meestal voorrang op andere regels en normen.

Het recht heeft het laatste woord, dit geldt ook aan boord van een schip.



Figuur 1. Onderscheid in regels

Dit hoofdstuk biedt een overzicht van belangrijke juridische begrippen, inclusief enkele maritieme aspecten. Deel 1 van het Handboek is bedoeld als achtergrond voor Deel 2, 3 en 4.

Besproken worden rechtsbegrippen, rechtssystemen, rechtsmacht en de indeling van het recht. Hoewel dit theoretisch lijkt, helpt het vaak bij het beantwoorden van vragen uit de praktische delen van dit Handboek.

Recht

- Is een systeem van regels dat de samenleving ordent.
- Geeft aan wat je wel en wat je niet mag doen.
- Geeft aan op welke manier je iets moet doen.
- Is te vinden in een rechtsbron, zoals wet of rechterlijke uitspraak.
- Kan worden onderverdeeld in verschillende rechtstelsels, rechtsgebieden of rechtsdisciplines.

1.1.2. Wet- en regelgeving

De wet is onze belangrijkste rechtsbron, waarin de overheid regels vastlegt om de samenleving te ordenen en te controleren. Internationale verdragen en besluiten van organisaties zoals de EU en IMO kunnen ook bindende voorschriften bevatten. De kapitein moet alle relevante wetten toepassen, naleven en soms ook handhaven aan boord.

Wet- en regelgeving wordt gebruikt om het gedrag van mensen te beïnvloeden, ook op schepen. Het zegt:

- Wat mag je doen of nalaten;
 - Wat moet je doen of nalaten;
 - Wat mogen anderen jou niet/ wel aandoen;
 - Jouw rechten binnen je eigen en andere landen;
 - Jouw verantwoordelijkheden als een lid van de maatschappij.
- In andere woorden: wet- en regelgeving leggen je wettelijke rechten en plichten vast.

Wet- en regelgeving stellen rechtsregels vast die iedereen in een land moet volgen, inclusief de kapitein. Hij volgt zowel de wetten van de vlaggenstaat als die van de kuststaat waarin hij zich bevindt.

Juridische termen zoals wet, regel, besluit, voorschrift en instructie worden vaak door elkaar gebruikt, dus de kapitein moet goed opletten van welke instantie de regels afkomstig zijn. Instellingen zoals politie, douane, kustwacht, immigratie en scheepvaartinspectie handhaven deze wetten en regels namens de staat.

De term 'wet- en regelgeving' kan per land verschillen. Elk land heeft het recht om zijn eigen terminologie te gebruiken.

Maritiem recht

De kapitein heeft regelmatig te maken met maritiem recht, ook wel zeerecht of recht van de zee genoemd. Dit recht omvat het geheel van rechtsregelingen, internationale verdragen en gewoonterecht met betrekking tot de zee, zeescheepvaart, zeevervoer en handel via zee.

In veel maritieme landen wordt onderscheid gemaakt tussen internationaal zeerecht of recht van de zee (*law of the sea*) en maritiem recht of zeerecht (*maritime law/ admiralty law*).

Het publiekrechtelijke internationaal zeerecht houdt zich voornamelijk bezig met de vrijheid van de zee ten behoeve van de handel door staten.

Het privaatrechtelijke maritiem recht richt zich vaak op nationaal recht met betrekking tot onderlinge geschillen over schade en claims. Maritiem recht behandelt veelal geschillen die door een rechter moeten worden beslist.

Partijen, vaak internationale partijen uit de scheepvaart, mogen bij het sluiten van een commercieel contract zelf beslissen naar welk recht ze dit doen. Deze partijen kiezen er vaak voor hun contracten onder Engels recht af te sluiten. Eventuele juridische geschillen worden dan behandeld door Engelse rechtbanken, die veel ervaring hebben met maritiem recht. Londen wordt wel de hoofdstad van de maritieme rechtspraak genoemd.

De maritieme kamer van de rechtbank Rotterdam behandelt veel commerciële zaken op het gebied van zeevaart, binnenvaart, vervoerrecht en maritiem recht. Deze rechtbank is binnen Nederland exclusief bevoegd voor het behandelen van scheepvaartzaken. De rechtbank Rotterdam biedt de mogelijkheid om op verzoek van partijen in het Engels te procederen. Ook worden Engelstalige samenvattingen van uitspraken gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

De IMO en de ILO zorgen voor veel internationale overeenkomsten, zoals verdragen en codes. Deze overeenkomsten zijn bindend voor de landen die ze hebben ondertekend, de lidstaten. Voorbeelden zijn UNCLOS, SOLAS, MARPOL en MLC. Zie ook Bijlage 4 van dit Handboek.

Deze internationale overeenkomsten worden geïntegreerd in het nationaal recht van een land, waardoor instanties zoals politie, kustwacht en marine de bepalingen kunnen handhaven op zee en in de haven.

De hiervoor genoemde termen worden vaak door elkaar gebruikt. Zie voor internationaal recht Hoofdstuk 2 en voor publiek- en privaatrecht Sectie 1.5 van dit Handboek.

1.2. Wet- en regelgeving aan boord

De kapitein moet weten welke wet- en regelgeving er aan boord geldt. In het algemeen is dat de wet- en regelgeving van de vlaggenstaat, maar als het schip zich in de nationale wateren van een kuststaat bevindt, dan geldt dat het recht van die kuststaat met voorrang.

Wetgeving aan boord in volgorde van belangrijkheid	
In een vreemde kuststaat	Volle zee
1. Kuststaat	1. Vlaggenstaat
2. Vlaggenstaat	2. Recht thuisland van de zeevarende
3. Recht thuisland van de zeevarende	

Tabel 1. Overzicht wetgeving aan boord met prioriteit.

1.3. Rechtsstelsels

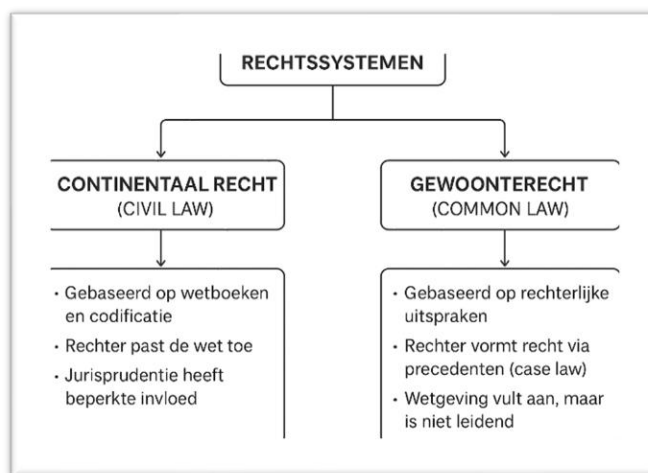
Een rechtsstelsel is de verzameling van overheidsregels die samen het recht in een land bepalen, ofwel het geheel van wetgeving en rechtspraak. Er bestaan in de wereld twee belangrijke rechtsstelsels: het continentaal en het gewoonterechtstelsel.

1.3.1. Continentaal rechtsstelsel

Het continentaal recht (*civil law*) wordt toegepast op het Europese vasteland en ook in Latijns-Amerika, delen van Afrika en Azië. Dit recht is gebaseerd op wetboeken die regels en voorschriften bevatten, zoals in Nederland het Burgerlijk Wetboek, de Wet Bemannig Zeeschepen, de Schepenwet en de Scheepvaartverkeerswet. De rechter gebruikt deze wetten 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 interpreteren en daarbij jurisprudentie gebruiken.

1.3.2. Gewoonterechtstelsel

Common law of gewoonterecht is het rechtsstelsel in landen zoals het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Australië, India en delen van Afrika. Het is gebaseerd op gewoonten die door generaties heen zijn doorgegeven en wordt aangevuld met algemene rechtsbeginselen. Binnen dit stelsel spreken rechters recht op basis van gewoonterecht en jurisprudentie, niet primair op wetten. De belangrijkste rechtsbron is dus de rechtspraak (*case law*/jurisprudentie).



Figuur 2. Overzicht rechtssystemen

1.4. Rechtsbegrippen

Het bestaan van een menselijke samenleving veronderstelt een bepaalde ordening die haar functioneren reguleert. Aan boord vertalen we dit naar aspecten zoals arbeid- en rusttijden, wachtlopen, en de hiërarchie van rangen en standen. Het doel van het recht is deze orde te handhaven door middel van regels waaraan iedereen zich dient te houden, inclusief overheid, reders en opvarenden.

Het recht beschikt over een eigen begrippenkader. Enkele van deze begrippen worden hieronder uiteengezet met als doel het lezen van dit Handboek te vereenvoudigen. Raadpleeg ook de verklarende woordenlijst in Bijlage 6 van dit Handboek.

1.4.1. Geldend recht

De term 'objectief recht' is hetzelfde als de term 'geldend of vigerend recht'. Onder 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, inclusief dreiging met sancties en andere rechterlijke beslissingen.

Geldend recht

Het geheel van rechtsregels dat op een bepaald moment in een bepaald land, inclusief schepen, geldt en wordt gehandhaafd.

Deze rechtsregels maken deel uit van de samenleving waarvoor ze gelden. Het is evident dat rechtsstelsels aanzienlijk kunnen variëren tussen samenlevingen of landen met grote onderlinge verschillen, zoals Nederland, Iran en de Verenigde Staten.

Aan boord van Nederlandse schepen kan dus een ander intern rechtssysteem van toepassing zijn dan op buitenlandse schepen. Toch is het rechtssysteem dat het scheepvaartverkeer, vervuiling, veiligheid en beveiliging reguleert, vrijwel uniform op alle schepen.

Op zee geldt bijvoorbeeld dat een schip moet uitwijken naar stuurboord indien er een koerskruiser van stuurboord komt en er een aanvaring dreigt. Verder moeten alle schepen voldoen aan bepaalde internationale veiligheids- en milieunormen. Dit komt door internationale verdragen zoals UNCLOS, SOLAS, MARPOL, STCW en MLC, die gelden voor elke staat die ze heeft ondertekend. De naleving van deze rechtsregels kan worden afgedwongen door middel van sancties en rechterlijke uitspraken.

Voorbeeld

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

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

Een juridische wet is iets anders dan een natuurwet.

1.4.2. Rechtssubject en rechtspersoon

Een rechtssubject is een drager van rechten en plichten, zoals een kapitein. Deze rechten en plichten zijn vaak subjectief en specifiek voor het individu. Een rechtssubject kan een natuurlijk persoon (zoals een kapitein) of een rechtspersoon (zoals een bedrijf of scheepsbeheerder) zijn en ontleent zijn bevoegdheden aan het geldend recht.

Er zijn publiekrechtelijke rechtspersonen (staat, provincie, gemeente, waterschap) en privaatrechtelijke rechtspersonen (vereniging, bedrijf, coöperatie, NV, BV, stichting). Zie figuur 2 van dit Handboek.

Rechtssubject

Natuurlijk persoon (mens/kapitein)

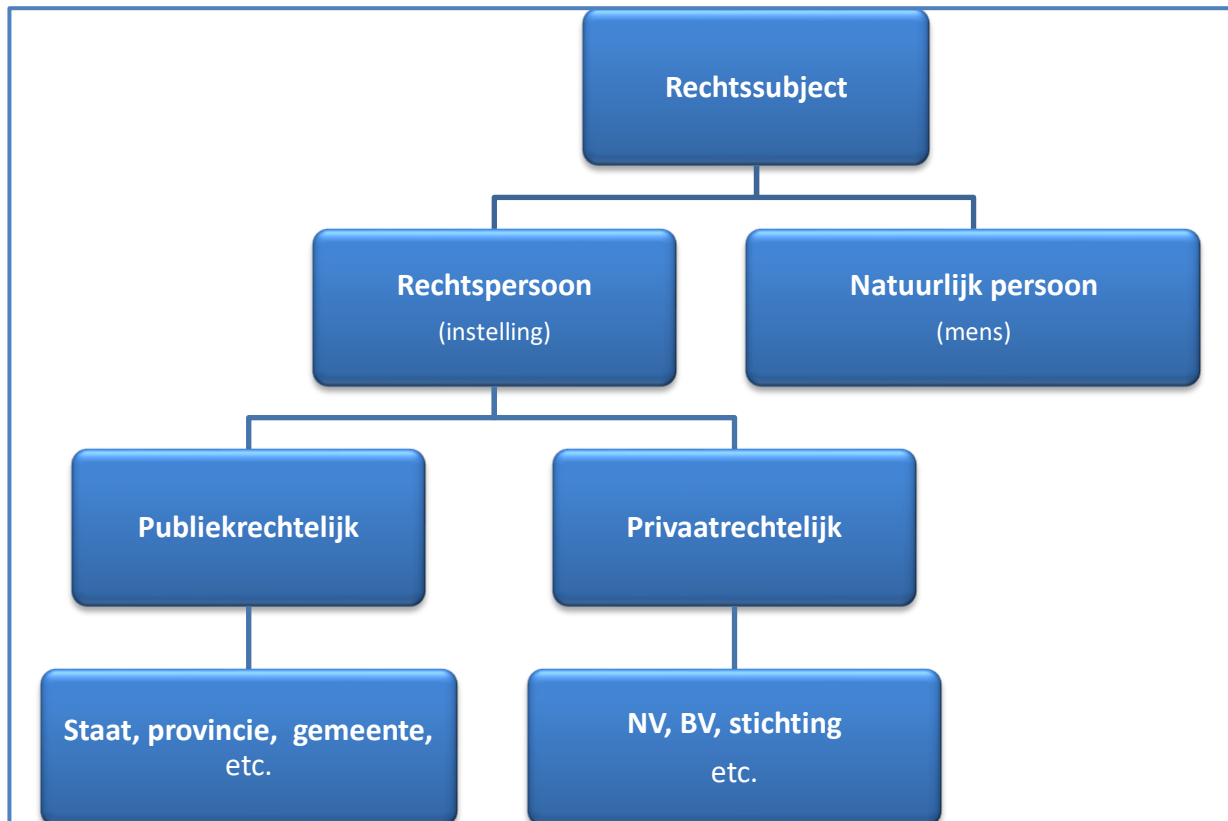
Rechtspersoon (bedrijf/scheepsbeheerder)

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

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

Voorbeelden

Een gemeente koopt nieuwe computers voor zijn ambtenaren.
Het Ministerie van Defensie koopt een nieuw oorlogschip.
Een kapitein gaat een zee-arbeidsovereenkomst aan met zijn werkgever.
Een reder verhuurt zijn schip aan een ander bedrijf.



Figuur 3. Rechtssubjecten

1.4.3. Rechtsbronnen

Het geldend recht komt uit bronnen zoals wetten, regels, rechterlijke uitspraken (jurisprudentie), gewoonte en ongeschreven recht. Dit omvat niet alleen Nederlandse wetten en regels, maar ook internationale verdragen en besluiten van organisaties zoals de EU, VN en 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 46.

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.

Rechtspraak zorgt voor de uitleg van wetten en het opvullen van tekortkomingen in de wet.

Voorbeeld

Artikel 8 (goed zeemanschap) van de Wet bemanning zeeschepen
De kapitein en de officieren gedragen zich aan boord ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer zoals het een goed zeeman betaamt. Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart geeft ook inhoud aan het criterium 'goed zeemanschap'. Zie ook Hoofdstuk 21 van dit Handboek.

Jurisprudentie ontstaat wanneer rechterlijke beslissingen een bepaalde rechtsopvatting weerspiegelen.

De interpretaties van de hoogste rechtscolleges, zoals de Hoge Raad, worden doorgaans gevolgd door lagere rechters, wat leidt tot gelijke uitspraken in vergelijkbare gevallen.

Dit draagt bij aan rechtszekerheid en gelijkheid onder de wet.

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 ook deze ongeschreven beginselen in acht nemen.

Gewoonterecht

Gewoonte kan een rechtsbron zijn, zowel ongeschreven als geschreven. Het omvat regels die lange tijd worden nageleefd met de overtuiging dat ze als recht gelden. Gewoonteregels worden rechtsregels als ze binnen een groep duurzaam worden toegepast en als men het als plicht ziet om die regels te volgen.

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 regelingen die staten onderling of met internationale organisaties zoals de VN, IMO of EU sluiten en vastleggen in een verdrag. Deze verdragen verplichten alleen de staten die het verdrag ondertekenen. In verdragen wordt vaak overeengekomen om bepaalde zaken wettelijk te regelen. In Nederland worden verdragen pas een rechtsbron wanneer ze zijn getransformeerd tot Nederlandse wetgeving.

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.

EU-lidstaten, inclusief Nederland, hebben sommige wetgevende, bestuurlijke en rechterlijke bevoegdheden overgedragen aan de EU. Hierdoor kunnen bepaalde EU-organen verordeningen uitvaardigen die boven de Nederlandse wet staan. De Nederlandse rechter moet deze EU-verordeningen direct toepassen. Niet alle EU-regelgeving geldt echter op deze manier. Net als nationale jurisprudentie zijn ook uitspraken van het Hof van Justitie van de EU een rechtsbron voor de Nederlandse rechter. Zie ook sectie 2.2.3. van dit Handboek.

1.5. Indeling recht

De indeling van het recht omvat zowel nationaal als internationaal recht, publiek- en privaatrecht, enzovoort. Deze indeling staan ook bekend als rechtsgebieden of rechtsdisciplines. Er

bestaan verschillende manieren om het recht in te delen; wij zullen ons richten op de indeling die relevant is voor de kapitein. De hier gehanteerde indelingen dienen slechts als hulpmiddel. Het Nederlandse recht heeft een tamelijk systematische opbouw.

Een eerste onderscheid betreft het verschil tussen nationaal en internationaal recht.

Een tweede belangrijke tweedeling is die tussen privaatrecht en publiekrecht. Daarnaast kan het objectieve (geldende) recht worden onderverdeeld in materieel en formeel recht. Ook bestaat er een onderscheid tussen dwingend en regelend recht.

Naast de bovengenoemde indelingen kan men ook kiezen voor een functionele indeling van het recht, zoals milieurecht, arbeidsrecht, luchtvaartrecht, verkeersrecht, maar ook maritiem recht en recht van de zee. Voor nadere details zie verder in dit Handboek. Zie ook figuur 3 van dit Handboek.

1.5.1. 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 regelt de relaties tussen burgers onderling, ook wel burgerlijk of civiel recht genoemd. Dit rechtsgebied omvat zowel personen- en familierecht als ondernemingsrecht en vermogensrecht. Burgers mogen hun onderlinge rechtsbetrekkingen zelf regelen, maar binnen de juridische kaders die de overheid stelt om willekeur te voorkomen.

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

Publiekrecht

Publiekrecht regelt de organisatie van de overheid en haar relatie tot de burgers, gericht op het algemeen belang en naleving van het recht.

Het omvat verhoudingen waarbij de overheid burgers voorschriften geeft, zoals een diploma halen of medische keuringen ondergaan.

Publiekrecht zorgt voor algemene belangen zoals scheepsveiligheid en maritiem milieu en omvat 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 bestaan er ook publieke rechtsregels (bestuursrecht) die de relatie tussen overheid en burgers regelen.

Het bestuursrecht, dat nauw verbonden is met het staatsrecht, bevat regels voor de verhoudingen tussen overheden onderling en tussen overheid en burgers.

Voorbeelden hiervan zijn de Gemeentewet, Wet bemanning zeeschepen, Schepenwet en Arbowet.

Voorbeeld

Artikel 20 Wet bemanning zeeschepen

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

Ook de term 'administratief recht' wordt gebruikt voor bestuursrecht.

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

Strafrecht

Het strafrecht bepaalt welke handelingen strafbaar zijn, welke straffen van toepassing zijn en hoe de overheid optreedt bij misdrijven en overtredingen.

Het heeft tot doel de openbare orde te handhaven. De overheid bezit de bevoegdheid om straffen op te leggen en uit te voeren. De voornaamste wet in het strafrecht is het Wetboek van Strafrecht (WvSr). Daarnaast bevatten ook andere wetgevingen, zoals de Schepenwet en de Wet bemanning zeeschepen, bepalingen met betrekking tot strafbare feiten.

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.

1.5.2. Handhaving

De handhaving van het recht verschilt tussen publiekrecht en privaatrecht. In het privaatrecht is de handhaving toevertrouwd aan de partijen zelf. Indien nodig moet een partij zelf naar de rechter stappen om zijn recht te halen, bijvoorbeeld bij een schadeclaim.

Wanneer dat noodzakelijk is of wanneer de wet dat vereist, kan voor handhaving de hulp van bepaalde overheidsorganen – zoals 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 de overheid de enige instantie 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 of gevangenisstraf) krijgen.

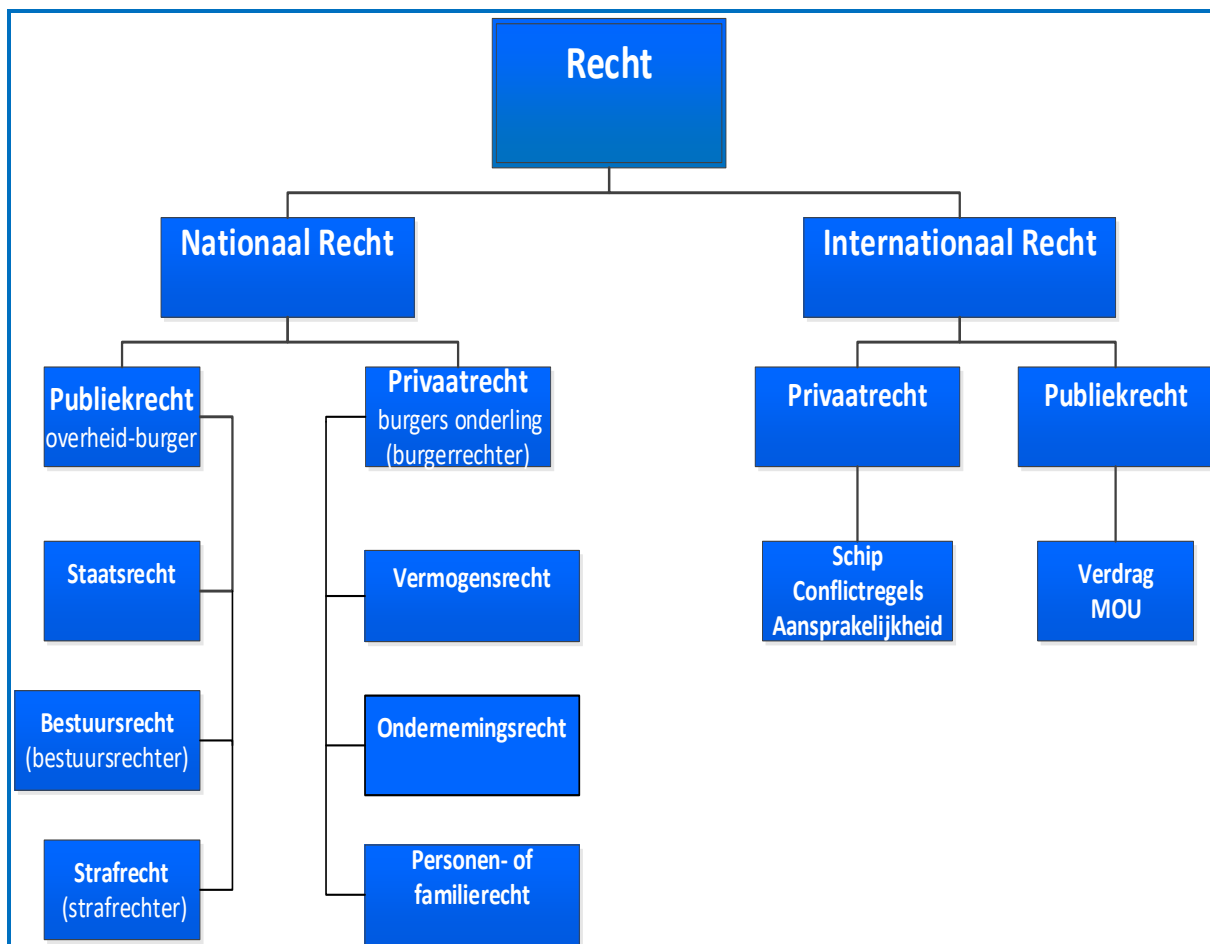
Algemeen kan men stellen dat de berechting van:

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

Alle rechters zijn onderdeel van de rechterlijke macht, bestaande uit leden van het Openbaar Ministerie (OM) en leden van alle rechtbanken, gerechtshoven en de Hoge Raad.

De rechterlijke organisatie in Nederland is geregeld in de Wet op de rechterlijke organisatie. Nederland telt 11 rechtbanken en 4 gerechtshoven. Daarboven staan de hoogste rechterlijke instanties voor hun specifieke en relevante rechtsgebieden, zoals:

- De Hoge Raad voor civiel recht, strafrecht en belastingrecht;
- Het College van Beroep voor het bedrijfsleven voor tuchtrechtspraak na het Tuchtcollege;
- De Centrale Raad van Beroep voor het ambtenarenrecht;
- De Raad van State voor het bestuursrecht.



Figuur 4. Indeling recht

1.5.3. Materieel en formeel recht

Binnen verschillende rechtsgebieden onderscheidt men materieel en formeel recht.

Materieel recht bepaalt de inhoud van het recht, zoals normen en regels.

Voorbeeld

Artikel 387 WvSr: De kapitein van een Nederlands zeeschip die het schip aan de rederij onttrekt en voor zichzelf gebruikt, kan tot zeven jaar gevangenisstraf krijgen.

Formeel recht beschrijft hoe deze regels worden gehandhaafd.

Voorbeeld

Artikel 539u WvSv: De kapitein meldt zo snel mogelijk aan de officier van justitie als er een misdrijf aan boord is gepleegd dat de veiligheid in gevaar brengt.

Materieel en formeel recht zijn dus complementair.

1.5.4. Dwingend en regelend recht

Soms blijkt uit de wettekst of een regel dwingend of regelend is. Wanneer de wet het werkwoord 'moeten' gebruikt, betreft het dwingend recht. Staat er echter 'kunnen', dan gaat het om regelend recht. Een regel is ook dwingend als in het wetsartikel expliciet staat dat afwijking van de gestelde regel 'nietig' is. Daarnaast kan de wetgever aangeven wanneer van een regel mag worden afgeweken door bepaalde uitdrukkingen te gebruiken, zoals 'tenzij anders overeengekomen' of 'tenzij bij de statuten anders is bepaald'.

Dwingend recht

Dwingend recht verwijst naar rechtsregels waarvan burgers niet mogen afwijken. De wetgever kan van mening zijn dat bepaalde belangen of waarden zodanig belangrijk zijn dat de individuele vrijheid van burgers daarvoor moet wijken.

Publiekrecht bestaat grotendeels uit dwingend recht vanwege het algemeen belang dat ermee gemoeid is.

Voor het privaatrecht geldt dit in mindere mate. Privaatrechtelijke regels zijn dwingend wanneer de wetgever het noodzakelijk achtte om de economisch zwakkere partij te beschermen tegen de economisch sterkere, zoals in arbeidsrecht en huurrecht.

Regelend recht

Regelend (of aanvullend) recht omvat regels waarvan partijen mogen afwijken. Partijen kunnen zelf andersluidende afspraken maken, 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 onderricht aan de werknemer, in de arbeidsvoorwaarden, bij de arbeidsomstandigheden bij de bevordering en bij de opzegging van de arbeidsovereenkomst.

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.

1.6. Rechtsmacht

Rechtsmacht is de bevoegdheid van een staat om regels vast te stellen, deze te handhaven en overtreders te berechten. Een synoniem voor rechtsmacht is jurisdictie. Bij rechtshandhaving aan boord is ook van belang de bevoegdheid om op te sporen, aan te houden (arresteren), te vervolgen en uiteindelijk te berechten. Dit wordt ook wel strafrechtsmacht genoemd.

Voorbeeld

Rechtsmacht omvat zowel publiekrecht (bestuursrecht/strafrecht) als privaatrecht (vermogensrecht).

Een staat heeft rechtsmacht binnen zijn eigen territorium, inclusief zijn schepen. Buiten zijn territorium, zoals in andere staten of aan boord van vreemde schepen op volle zee, mag een staat geen verdachten aanhouden of maatregelen treffen voor civielrechtelijke procedures. In dergelijke gevallen kan de staat hulp vragen aan een andere staat, zoals door middel van uitlevering of rechtshulp. Een staat mag echter wel verdachten aanhouden of civielrechtelijke maatregelen treffen op schepen met de nationaliteit van de eigen staat, zelfs op volle zee. De rechtsmacht van een staat is niet onbeperkt of absoluut. De rechtsmacht kan worden uitgebreid met functionele rechtsmacht, bijvoorbeeld op zee, en worden beperkt door immuniteiten, zoals die bij diplomaten of oorlogsschepen.

Voorbeeld

Functionele rechtsmacht

Op zee mag een kuststaat zijn rechtsmacht over visserijaangelegenheden uitbreiden tot 200 zeemijl uit de kust.

Beperking rechtsmacht

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

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

1.6.1. Territoriale rechtsmacht

Territoriaal betekent binnen het territorium van een staat. Dat is het grondgebied van een staat, inclusief de territoriale wateren (TTW) en de luchtkolom boven land en de TTW. Binnen zijn eigen territorium heeft een staat rechtsmacht op basis van het soevereiniteitsbeginsel.

Territorialiteitsbeginsel

Binnen zijn territorium, inclusief de TTW en de luchtkolom erboven, kan een staat regels stellen en handhaven door overtreders aan te houden, te vervolgen en te berechten. Het territorialiteitsbeginsel is het sterkste rechtsmachtbeginsel. Strafbare feiten binnen een staat mogen door die staat terecht worden. De plaats van het strafbaar feit is beslissend. De staat kan maatregelen treffen voor civiele procedures, zoals beslagleggen op een schip of lading. Het uitoefenen van rechtsmacht tegen diplomaten of vreemde oorlogsschepen binnen een staat is beperkt.

1.6.2. Extraterritoriale rechtsmacht

Extraterritoriaal betekent buiten het territorium van een staat. Een staat kan ook strafbare feiten buiten zijn territorium vervolgen, bijvoorbeeld op volle zee op een vreemd schip, dit vaak met toestemming van de vlaggenstaat. Deze rechtsmacht moet in nationale wetgeving geclaimd worden, gebaseerd op internationaalrechtelijke beginselen.

Voorbeeld

De artikelen 3-7 WvSr breiden de rechtsmacht van Nederland uit tot buiten de grenzen. Bepaalde delen van het WvSv zijn buiten Nederland van toepassing verklaard, waardoor de kapitein bepaalde bevoegdheden krijgt bij opsporing van strafbare feiten.

Vlaggenbeginsel

Een schip valt onder het vlaggenstaat- of vlaggenbeginsel: een staat mag regels stellen en handhaven aan boord van zijn eigen schepen. De nationaliteit blijkt uit de vlag van het schip.

Nationaliteitsbeginsel

Een staat vervolgt en terecht eigen onderdanen die strafbare feiten hebben gepleegd in het buitenland. Sommige staten vervolgen ook niet-onderdanen die schade hebben toegebracht aan hun onderdanen in het buitenland.

Universaliteitsbeginsel

Een staat vervolgt verdachten van zware misdrijven zoals oorlogsmisdaden of piraterij, ongeacht nationaliteit, locatie of toegebrachte schade.

1.7. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- volgt alle relevante wet- en regelgeving en wint bij twijfel juridisch advies in bij de reder.
- verifieert alle definities en bepalingen, maakt onderscheid tussen verplichte en optionele instructies, en bestudeert contracten zorgvuldig.
- houdt zich aan de regels van de reder, bevrachter en verzekeringsmaatschappij en vraagt bij conflicten om ondersteuning.
- kent alle relevante rechten en plichten zoals vastgelegd in contracten, aanwijzingen en instructies; zijn deze in strijd met nationale wetgeving, dan wordt de reder geraadpleegd.
- zorgt voor naleving van wet- en regelgeving aan boord en wijkt alleen af van niet-verplichte voorschriften met een gegronde reden.

Hoofdstuk 2 Internationaal recht

Hoofdstuk 2 van dit Handboek gaat over de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Internationale overeenkomsten
- Indeling van de zee
- Samenvatting kapitein

2.1. Introductie

Internationaal recht is van invloed op het nationale recht van Nederland en kan het zelfs overrulen. Het internationaal publiekrecht regelt de rechtsbetrekkingen tussen staten en internationale organisaties zoals de IMO en de EU.

Het internationaal privaatrecht (IPR) bevat regels voor het oplossen van conflicten, bijvoorbeeld bij ladingschade. Het IPR bepaalt welk recht van toepassing is, welke rechtbank bevoegd is en hoe andere landen rechterlijke uitspraken erkennen en uitvoeren.

De scheepvaart heeft te maken met een wirwar van nationale en internationale regels, die in de twintigste eeuw geharmoniseerd zijn door de oprichting van de IMO, een onderdeel van de VN. De IMO heeft echter geen wetgevende macht; dit ligt bij de vlaggenstaten, die verdragen kunnen negeren door ze niet te ondertekenen.

Eigen regelgeving van de EU buiten de IMO om zorgt voor extra verwarring. Internationaal recht kent geen centrale wetgever, toezichthouder, handhaver of rechterlijke instantie. Het bestaat voornamelijk uit verdragen, jurisprudentie, gewoonterecht en bindende besluiten van internationale organisaties zoals de EU en de IMO.

Een schip dat door de wateren van 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?

2.2. Internationale overeenkomsten

2.2.1. Verdrag

Het sluiten van verdragen legt relaties vast met andere staten of internationale organisaties.

De maritieme regelgeving is gebaseerd op verdragen van de IMO en ILO.

Vier belangrijke pijlers zijn:

- MARPOL (voorkoming van verontreiniging door schepen);
- SOLAS (beveiliging van mensenlevens op zee);
- STCW (opleidingsnormen voor zeevarenden);
- MAV (Maritiem Arbeidsverdrag).

Het VN-Zeerechtverdrag regelt zaken zoals de nationaliteit van een schip en de breedte van territoriale wateren. Bijna alle kust- en vlaggenstaten hebben deze verdragen ondertekend, waardoor hun nationale wetgevingen grotendeels met elkaar overeenkomen. De basis hiervan zijn de maritieme verdragen van de IMO, ILO etc., en het VN-Zeerechtverdrag.

Zie ook Bijlage 4 van dit handboek.



Figuur 5. Basis en pijlers van het maritiem recht.

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 gaat ook over de certificering van de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden aan boord. Het MLC-certificaat is het bewijs dat een scheepsbeheerder met zijn schip voldoet aan de eisen van het MAV. Zie ook deel 2 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 bepaalde verdragsbepalingen die rechtstreekse werking hebben in de Nederlandse wetgeving, dat noemt men '*self-executing*' bepalingen. Door een systeem van 'dynamische verwijzingen' 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.

2.2.2. 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.

Voorbeeld

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

Een Memorandum van Overeenstemming (MOU) is doorgaans niet juridisch bindend, in tegenstelling tot een verdrag of contract. Hierdoor kan een MOU niet aan een rechter worden voorgelegd. Een MOU is daardoor een relatief informeel document dat snel kan worden afgesloten en indien nodig gewijzigd.

Bij het opstellen van een MOU moeten echter wel bepaalde procedurele eisen in acht worden genomen. Er bestaan politieke en morele verplichtingen om de afspraken in een MOU na te komen. De meeste MOU's verschillen inhoudelijk sterk van elkaar. Dit hangt samen met de:

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

Voorbeeld

De Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) is 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.

2.2.3. EU-regelgeving

De EU heeft ook regelgeving ontwikkeld voor de koopvaardij. Sommige EU-regels hebben directe en rechtstreekse werking in de Nederlandse wetgeving, zoals bepaalde EU-Verordeningen of EU-Kaderwetten. Deze speciale EU-regels hoeven niet te worden omgezet in Nederlandse wetgeving, EU-Richtlijnen daarentegen weer wel.

Voorbeeld

In de EU-Verordening 1257/2013 staan afspraken over het slopen van schepen van EU-lidstaten. Alleen scheepsrecyclingbedrijven die aan strenge eisen voor milieu en arbeidsomstandigheden voldoen, mogen deze schepen slopen.

Alles wat de EU doet, is gebaseerd op verdragen, die de primaire wetgeving vormen. Uit deze verdragen komt secundaire wetgeving voort, bestaande uit:

- **Verordeningen**

Bindend in alle onderdelen en rechtstreeks van toepassing op alle EU-landen zonder omzetting in nationaal recht.

- **Richtlijnen**

Leggen bindende doelstellingen op voor EU-landen, die vrij zijn in hoe zij deze bereiken. Moeten binnen een vastgestelde termijn in nationaal recht worden omgezet.

- **Besluiten**

Bindend in al hun onderdelen, maar alleen voor degenen aan wie ze gericht zijn.

- **Aanbevelingen**

Niet bindend. Geven EU-opvattingen en gedragsvoorstellen weer zonder wettelijke verplichtingen.

- **Adviezen**

Niet bindend. Verklaringen van EU-instellingen zonder wettelijke gevolgen voor de geadviseerde partij.

2.2.4. Geweldsregels

Militair/ROE

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 militairen 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 voor de kapitein om van tevoren hierover te overleggen met de militairen die bescherming leveren.

Politie/geweldsinstructies

Politie is meestal afkomstig uit civiele organisaties, zoals in Nederland. Als de politie aan een schip bescherming geeft dan maken ze gebruik van hun eigen geweldsinstructies. Deze liggen wettelijk vast.

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

Particuliere beveiligers/ RUF's

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.

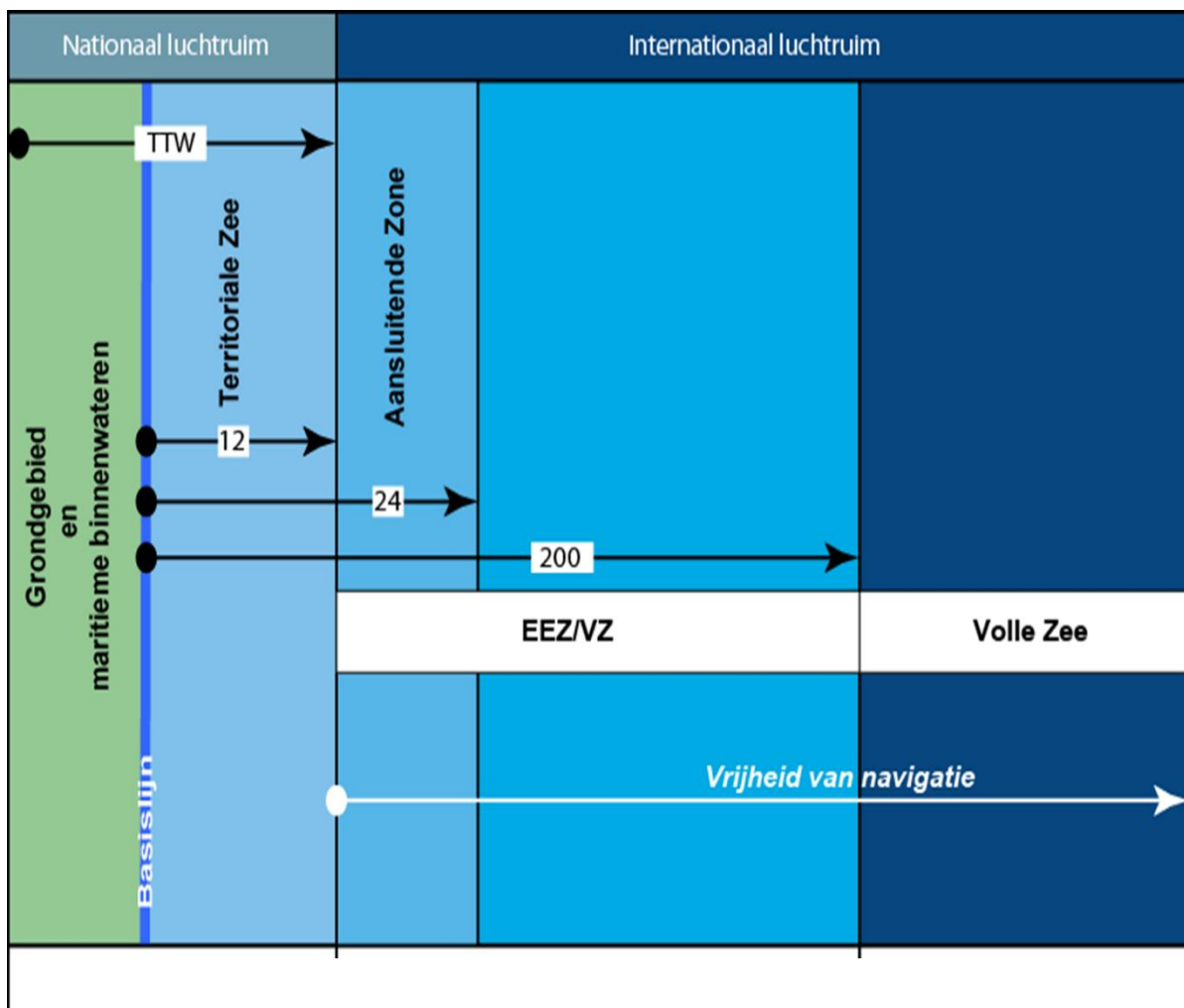
Geweldsregels

- 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.

2.3. Indeling van de zee

In dit hoofdstuk worden de definities van maritieme zones beschreven. In Hoofdstuk 23 worden deze zones uitgebreider beschreven vanuit het oogpunt van de kapitein en rechtsmacht. 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. Een staat heeft niet in alle maritieme zones dezelfde rechtsmacht. Hoe verder verwijderd van de kust, hoe minder een kuststaat te zeggen heeft over een vreemd schip en opvarenden (zie Figuur 5).

De kapitein moet wel weten welk recht op hem en zijn schip van toepassing is. Soms alleen het recht van de kuststaat, soms dat van de vlaggenstaat, maar soms ook beiden. Dan is het weer belangrijk welk recht er voorrang heeft.



Figuur 6. Rechtsgebieden en maritieme zones

2.3.1. 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.

2.3.2. 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.

2.3.3. Eén (1) Kilometer Zone

In Nederland is er ook 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.

2.3.4. 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.

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 de specifieke nationale wetgeving van de kuststaat 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.

2.3.5. 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.

2.3.6. 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.

2.3.7. 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.

2.3.8. Visserijzone

Een visserijzone (VZ) omvat vaak 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.

2.3.9. 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.

2.3.10. 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.

2.3.11. Vrijheid van scheepvaart

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 7. Overzicht maritieme zones van Nederland

2.4. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- houdt zich aan het internationaal recht, verdragen en alle overige maritieme regelgeving.
- is op de hoogte van de toepasselijke wetten in de verschillende maritieme zones.
- mag alle havens aandoen, tenzij de kuststaat dit verbiedt; in dat geval meldt hij dit onmiddellijk aan de reder.
- maakt gebruik van het recht van 'onschuldige doorvaart' in de territoriale zee (TZ) en het recht van 'doortocht' in internationale zeestraten.
- volgt de nationale wetten en voorschriften van de kuststaat waarin het schip zich bevindt.
- neemt contact op met de reder of de lokale agent wanneer nationale wetgeving, inclusief die van de kuststaat, niet beschikbaar is aan boord.
- op volle zee geldt aan boord de vlaggenstaatwetgeving en moeten de COLREGS en rechten van anderen gerespecteerd worden.

Hoofdstuk 3 Nationaal recht

Hoofdstuk 3 van dit Handboek gaat over het nationaal Nederlands recht en bevat de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Wetten, regels en beleid
- Samenvatting kapitein

3.1. 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, alsook aan boord van schepen van die staat. Iedereen die zich in een staat bevindt, inclusief op schepen van die staat, moet zich aan dat nationaal recht houden. Nederland heeft zijn eigen nationaal recht. Dit wordt opgesteld door de wetgever en gehandhaafd door bevoegd gezag, waaronder de politie en de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT). Ook het Openbaar Ministerie (OM) en rechters voeren hun taken uit op basis van het nationaal recht. Het nationaal recht is te vinden in wetten, regelgeving en jurisprudentie.

Voorbeeld

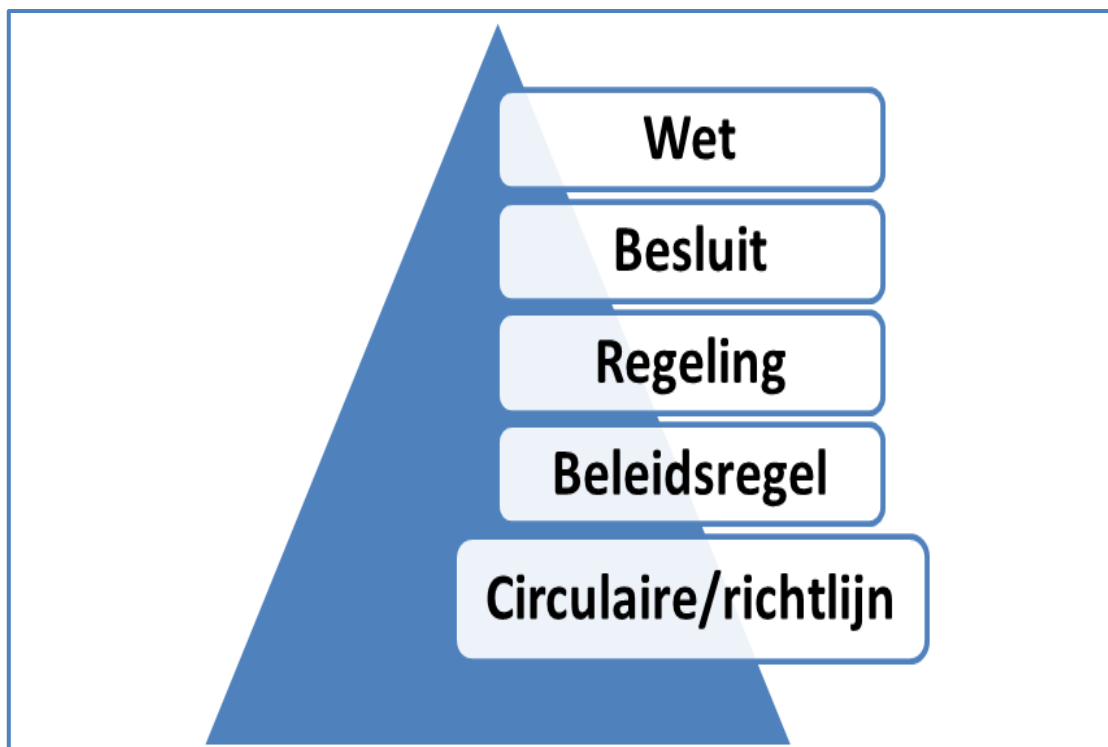
Volgens het internationaal recht mag Nederland op volle zee verdachte zeerovers arresteren. Volgens het Nederlands recht moet dat gebeuren door iemand met opsporingsbevoegdheid.

3.2. 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. Beleidsregels geven een concrete invulling of interpretatie van een algemeen verbindend voorschrift. Sommige door de IMO vastgestelde codes, resoluties en circulaire, die (nog) niet als verplicht zijn opgelegd, kunnen in Nederland de status van beleidsregel krijgen. Beleidsregels dienen ook opgevolgd te worden.



Figuur 8. Overzicht wet- en regelgeving

Voorbeeld

In de Wet bemanning zeeschepen staat dat het bevoegd gezag een monsterboekje afgeeft aan bepaalde personen.
In de Regeling bemanning zeeschepen en de Beleidsregel zeevaartbemanning worden specifieke opsommingen gegeven van personen die een monsterboekje nodig hebben.

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

Tabel 2. 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 bemanning zeeschepen • Wetboek van Koophandel
AMvB	• Besluit bemanning zeeschepen • Arbeidsomstandighedenbesluit
Ministeriële Regeling	Regeling bemanning zeeschepen
Provinciale Verordening	Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (vaarwegen)
Gemeentelijke Verordening	Havenverordening Rotterdam 2020 (versie januari 2023)
Beleidsregel	Beleidsregel zeevaartbemanning

Tabel 3. 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 1965 Schepenbesluit 2004
Ministeriële Regeling:	Regeling tarieven Schepenwet 1999
Beleidsregel:	Beleidsregel veiligheid zeeschepen

3.2.1. Hiërarchie regelgeving

Soms conflicteren wet- en regelgeving. Conflicterende normen ontstaan wanneer de ene regel iets verbiedt dat door een andere regel juist wordt geboden. Binnen diverse wettelijke regelingen bestaat er een bepaalde hiërarchie of rangorde. Hogere regelingen hebben voorrang boven lagere regelingen. Deze hiërarchie is in Nederland als volgt:

- EU-verdrag of EU-Verordening
- Verdrag
- Statuut van het Koninkrijk der Nederlanden
- Grondwet

- Formele wet van regering en beide Kamers
- Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB)
- Ministeriële regeling
- Provinciale verordening
- Gemeentelijke verordening
- Waterschapverordeningen

Daarnaast geldt dat jongere regelingen voorrang hebben op oudere regelingen en dat bijzondere of specifieke regelingen voor algemene regelingen gaan.

3.2.2. Privaatrechtelijke regelgeving

Regelgeving vindt men in het publiekrecht, dat de verhoudingen tussen overheid en burgers regelt, zoals in de Wet bemanning zeeschepen. Bepaalde privaatrechtelijke afspraken kunnen echter ook regels opleveren die de kapitein moet opvolgen. Denk hierbij aan arbeidsrechtelijke bepalingen, zoals loonafspraken en afspraken die tijdens cao-onderhandelingen zijn gemaakt en te vinden zijn in de geldende cao's en de bijbehorende reglementen.

Voorbeeld

Artikel 17 CAO Reglement voor de handelsvaart 2023

Verbinding met de wal:

Wanneer een schip langer dan 24 uren in de haven of op de rede ten anker ligt, zal de kapitein zorgdragen voor kosteloze verbinding met de wal, tenzij bijzondere omstandigheden dit verhinderen. De kapitein bepaalt op welke tijdstippen afvaarten van boord en van de wal zullen plaatsvinden.

Daarnaast zijn er regels, instructies of aanwijzingen van de scheepseigenaar, verzekeraar of charteraar, die vastliggen in contracten of richtlijnen. Als men aan een steiger laadt of lost gelden vaak private regels van het bedrijf dat de steiger beheert. De kapitein tekent dan van tevoren een overeenkomst/contract waarin staat dat zijn bemanning zich aan deze voorschriften zal houden.

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

Bij overtreding kunnen schadeclaims worden ingediend, hetgeen kan leiden tot financiële gevolgen en aansprakelijkheid voor geleden schade.

Het privaatrecht behandelt de rechtsverhoudingen tussen burgers en bedrijven onderling. Indien zij een geschil niet zelf kunnen oplossen, kunnen zij naar de rechter stappen om hun gelijk te halen.



Figuur 9. Overzicht regels die de kapitein moet naleven.

3.3. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- volgt naast de internationale regelgeving ook de nationale wetten van de vlaggenstaat en van de kuststaten in wier nationale wateren hij vaart.
- is in staat de relevante bepalingen te raadplegen die voortvloeien uit IMO- en ILO-conventies, zoals deze door elk land in nationaal recht zijn omgezet.
- weet dat informatie over internationale en nationale regelgeving beschikbaar is via de reder of betrouwbare onlinebronnen.

Hoofdstuk 4 Handhaving

Hoofdstuk 4 van dit Handboek gaat over handhaving van het recht en bevat de volgende onderwerpen:

- Inleiding
- Toezicht
- Opsporing
- Samenvatting kapitein

4.1. Introductie

Nederland en andere staten hebben het recht om hun wet- en regelgeving te handhaven. Bij overtreding van een rechtsnorm kan een sanctie worden opgelegd. In dit Handboek wordt handhaving gedefinieerd als het door middel van toezicht en/of opsporing bevorderen dat wettelijke regels worden nageleefd. Dit kan in andere staten anders zijn geregeld. In dit hoofdstuk wordt voornamelijk gesproken over de handhaving van het nationale Nederlandse recht. Handhaving van internationaal recht komt slechts summier aan bod, omdat dit minder relevant is voor de kapitein.

4.1.1. Handhaving internationaal recht

Handhaving van het internationale publiekrecht vindt nauwelijks plaats omdat er geen centrale internationale politie is. De opsporingsambtenaren van een staat zijn verantwoordelijk voor de handhaving van hun eigen nationale wetten en regels. Bij maritiem recht zijn er veel overeenkomsten tussen staten, aangezien dit bijna volledig gebaseerd is op maritieme verdragen. Staten kunnen een meningsverschil voorleggen aan een internationaal tribunaal, zoals het Internationaal Zeerechttribunaal in Hamburg (*International Tribunal for the Law of the Sea*, ITLOS) voor geschillen die voortvloeien uit het VN-Zeerechtverdrag.

Voor de handhaving van het internationale privaatrecht, zoals schade- of verzekeringsclaims, kunnen partijen kiezen aan welk nationaal gerechtshof zij hun verschil zullen voorleggen. In internationale verdragen staat vaak een bepaling over hoe eventuele conflicten of claims moeten worden opgelost. Dit is soms relevant voor de kapitein, maar die moet zich vooral houden aan de wetten van zijn vlaggenstaat en/of de kuststaat waarin hij zich bevindt.

4.1.2. Handhaving nationaal recht

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.

Terminologie handhaving voor dit Handboek

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

Terminologie handhaving ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

- Handhaving: Zorgen voor de naleving van regels door dienstverlening, toezicht en opsporing.
- Toezicht is selectief en effectief. ILT richt haar toezicht op de grootste maatschappelijke risico's of trends verkregen uit alle data.
- Dienstverlening: De ILT werkt continu aan het verbeteren van haar dienstverlening en zorgt ervoor dat het aanvragen van een vergunning, het doen van een melding of het stellen van een vraag, zo eenvoudig mogelijk is.
- 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 door dezelfde persoon worden uitgevoerd. Toezicht kan soepel overgaan in opsporing bij een vermoeden van een strafbaar feit tijdens een controle.

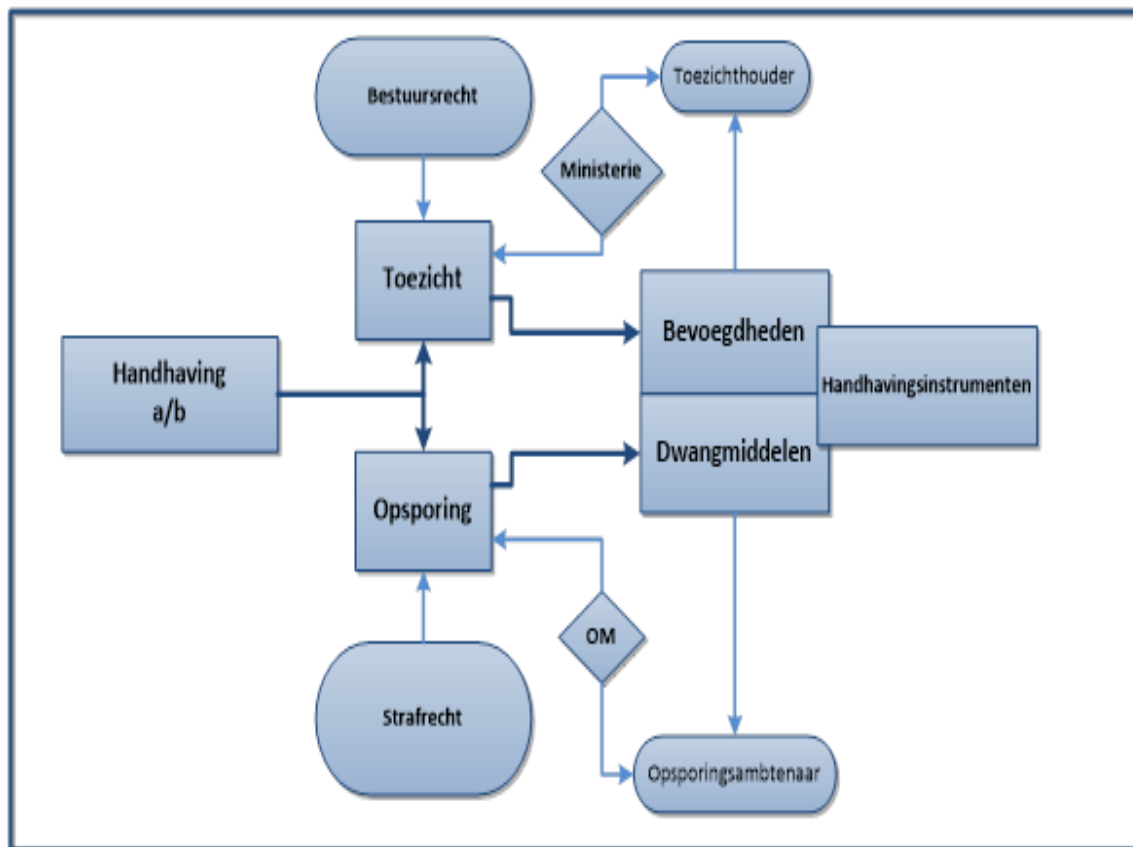
Een voorbeeld hiervan is de Schepenwet, die zowel bestuursrechtelijk (toezicht: controle, waarschuwing) als strafrechtelijk (opsporing: verdachte) handhaafbare bepalingen bevat.

Indien toezicht en opsporing niet door dezelfde persoon worden uitgevoerd, dan dient de toezichthouder een opsporingsambtenaar te waarschuwen bij een vermoeden 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 10. Structuur handhaving (toezicht/opsporing)

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

Tabel 4. Onderscheid tussen toezicht en opsporing

Voorbeeld

Er bestaan bevoegdheden op grond van de Schepenwet, de Wet havenstaatcontrole en de Wet laden en lossen zeeschepen etc. Deze laatste Wet geeft bepaalde ambtenaren de bevoegdheid om het laden en lossen stop te zetten.



Figuur 11. Overzicht mogelijke handhavingsinstrumenten/maatregelen

De toezichthouder heeft meestal de vrijheid om uit bepaalde handhavingsinstrumenten te kiezen, soms is een bepaald instrument verplicht. Bestuursrechtelijke of strafrechtelijke sancties worden pas toegepast als andere maatregelen falen. Vooral strafrechtelijke sancties zijn een laatste redmiddel. Maatregelen worden geleidelijk, proportioneel en subsidiair genomen.

4.2. 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: Schepenwet, Wet bemanning zeeschepen.

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 door de overheid aangestelde toezichthouder. Deze voert regelmatig controles uit, wat een preventief effect heeft. Voorlichting, inspecties, controles en waarschuwingen kunnen ervoor zorgen dat wettelijke voorschriften worden nageleefd.

Als deze maatregelen niet werken, kan gebruik worden gemaakt van handhavingsmiddelen zoals bestuursrechtelijke of strafrechtelijke middelen. De keuze hangt af van proportionaliteit, subsidiariteit, doelmatigheid en doeltreffendheid. De overheid mag de rechter vragen een verbod uit te spreken, maar beschikt ook over dwangmiddelen die zonder rechterlijke tussenkomst kunnen worden ingezet.

De vier belangrijkste bestuursrechtelijke dwangmiddelen zijn:

- Bestuursdwang;
- Dwangsom;
- Administratieve of bestuurlijke boete;
- Intrekken van vergunningen of certificaten.

Voorbeeld: De minister mag een certificaat intrekken als niet aan de wettelijke eisen wordt voldaan.

Aan boord draait toezicht soms om het intrekken van certificaten en het opleggen van vaarverboden.

Deze maatregelen zijn effectief, maar vanwege hun ingrijpende aard worden steeds vaker minder ingrijpende instrumenten zoals een dwangsom of bestuurlijke boete toegepast.

Het oplossen van de oorzaak kan ook als maatregel aan het schip of kapitein worden opgelegd.

4.2.1. 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 bepaalde 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 door de toezichthoudend ambtenaar dient gevraagd of ongevraagd te geschieden, zodat men aan boord 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.

4.2.2. Toezichthouder koopvaardij



De kapitein is verantwoordelijk voor de naleving van wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden aan boord van zijn schip. Hij moet bijvoorbeeld, be-

schikken over de vereiste certificaten, zoals die van het veiligheidsmanagementsysteem, dat voldoet aan de *International Safety Management* (ISM)-Code. De NL Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht hierop.

De belangrijkste toezichthouder voor de koopvaardij heet 'Inspectie Leefomgeving en Transport/ Zeescheepvaart' (ILT). Ook wel bekend onder de naam 'Scheepvaartinspectie'. De Engelstalige naam van deze inspectie is 'The Netherlands Shipping Inspectorate'.

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

Het toezicht op buitenlandse schepen vindt alleen in Nederland plaats. De inspectie voert het toezicht samen met verschillende andere organisaties uit. 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 verzorgen de opleiding en examinering van bemanningsleden.

De Inspectie Leefomgeving en Transport/Zeescheepvaart houdt vervolgens toezicht op de manier waarop deze organisaties hun publieke taken uitvoeren. Daarnaast houden ook andere toezichthouders (op gemeentelijk, provinciaal en rijksniveau) toezicht op Nederlandse en buitenlandse schepen in de Nederlandse territoriale wateren en havens. De Inspectie Leefomgeving en Transport/Zeescheepvaart werkt nauw samen met deze toezichthouders.

Voor bepaalde segmenten van de koopvaardijvloot, zoals olie- en chemicaliëntankers, bestaan er klanten (verladers) en brancheorganisaties die ook toezicht houden en inspecties uitvoeren (*vetting*).

Als vangnet voor ondermaats presterende schepen is de havenstaatcontrole ingesteld. Het toezicht op schepen wordt in Europa uitgevoerd op basis van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). Wereldwijd zijn er meer van dergelijke MOU's in werking. Zie ook Hoofdstuk 23 van dit Handboek.

Op EU-niveau wordt toezicht gehouden door de *European Maritime Safety Agency* (EMSA), die de Europese Commissie adviseert over de ontwikkeling van wet- en regelgeving, de implementatie hiervan controleert en de werking ervan evalueert.

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

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

4.2.3. Toezichtbevoegdheden

Een toezichthouder in Nederland beschikt over diverse bevoegdheden, zoals het stoppen van een schip en het controleren van papieren en lading. Wet- en regelgeving bevatten vaak bepalingen waarin staat vermeld wie de toezichthouder is en wat zijn bevoegdheden zijn. Deze bevoegdheden verschillen per wet en moeten worden ontleend aan de specifieke wetgeving die men wil handhaven.

Voor een goede uitvoering van zijn functie heeft de toezichthouder een aantal algemene wettelijke bevoegdheden, vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Deze bevoegdheden omvatten onder andere:

- Het laten stoppen van een schip en/of het overbrengen naar een aangewezen plaats;
- Het onderzoeken van het schip en haar lading;
- Toegang verkrijgen tot elke plaats aan boord, met uitzondering van woonvertrekken;
- Bijstand krijgen van de politie of andere aangewezen personen;
- Vorderen van identiteitsbewijs, inlichtingen of papieren, inclusief het maken van afschriften;
- Onderzoeken en opnemen van zaken en het nemen van monsters hiervan;
- Openen van verpakkingen;
- Tijdelijk meenemen van zaken voor onderzoek tegen afgifte van een schriftelijk bewijs.

Iedereen is verplicht binnen een redelijke termijn medewerking te verlenen aan de toezichthouder. Deze verplichting vervalt vanaf het moment waarop de betrokkene verdacht wordt van een strafbaar feit; dan kan de verdachte zich beroepen 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 enkele bijzondere wetten, zoals de Vreemdelingenwet 2000, de Wet bemanning zeeschepen, de Schepenwet of de Opiumwet.

Kenmerkend voor het uitoefenen van toezichtbevoegdheden is dat er geen vermoeden van overtreding van een wettelijk voorschrift hoeft te zijn. Het betreft vaak een controle zonder verdenking of vermoeden.

Hiermee wordt duidelijker onderscheid gemaakt met opsporing in het strafrecht, waar men spreekt van dwangmiddelen in plaats van 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.

4.2.4. Rechtsbescherming kapitein bij toezicht

De kapitein is afhankelijk van het besluit van de toezichthouder, vooral als dit sancties of maatregelen inhoudt. Een negatief besluit kan de bedrijfsvoering aan boord beïnvloeden, daarom moet er een systeem van rechtsbescherming zijn voor bezwaar en beroep tegen onjuiste besluiten van de bevoegde autoriteiten. Dit geldt ook voor de reder. Bezwaar en beroep zijn alleen mogelijk tegen bestuursrechtelijke besluiten, niet tegen andere handelingen of strafrechtelijke vonnissen.

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 kan aantekenen. Het stelsel van rechtsbescherming bestaat uit drie fasen en geldt in Nederland; in het buitenland kan het anders zijn. Deze fasen zijn:

1. **Bezwaar:** Tegen een besluit moet de kapitein eerst bezwaar maken bij het bestuursorgaan (toezichthouder) dat het besluit heeft genomen;
2. **Beroep:** Als bezwaar wordt afgewezen, kan de kapitein beroep instellen bij de rechtbank.
3. **Hoger beroep:** Tegen de uitspraak van de rechtbank kan hoger beroep worden ingesteld bij een hogere rechtbank, zoals het Centraal College van het Bedrijfsleven of de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bezwaar

De kapitein kan bezwaar maken bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen. Dit wordt een bezwaarschriftprocedure genoemd. Deze procedure is vastgelegd in de hoofdstukken 6 en 7 Awb. Een bezwaarschrift moet worden ingediend met inachtneming van bepaalde vereisten. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift is zes weken na toezending

of uitreiking van de beschikking. De bezwaarschriftprocedure dient als een voorwaarde om toegang te krijgen tot de rechter. Het bestuursorgaan moet het oorspronkelijke besluit heroverwegen. Tijdens deze procedure gelden verschillende vormvoorschriften. Zo moeten belanghebbenden (de kapitein) worden gehoord en moet de beslissing op het bezwaarschrift binnen zes weken worden genomen. Daarnaast moet de beslissing op het bezwaarschrift van de kapitein goed gemotiveerd zijn.

Beroep

Indien de kapitein van mening is dat het bestuursorgaan ontoereikend heeft gereageerd op zijn bezwaarschrift, dient hij de tweede fase in te gaan: beroep bij de rechtbank. Hoofdstuk 8 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bevat diverse bepalingen over deze procedure. De rechtbank belegt dan een zitting gewijd aan het beroep van de kapitein, waarbij eventueel getuigen worden gehoord, waarna zij uitspraak doet. De rechtbank beoordeelt uitsluitend de rechtmatigheid van het besluit. Het oordeel omtrent de doelmatigheid blijft voorbehouden aan het bestuursorgaan. Indien blijkt dat het bestuursorgaan (de toezichthouder) ten onrechte een besluit heeft genomen, is de bestuursrechter gehouden om dit besluit geheel of gedeeltelijk te vernietigen.

Hoger beroep

De kapitein kan eventueel in hoger beroep gaan bij een hogere rechtelijke instantie:

- Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State: behandelt alle zaken waarvoor onderstaande uitzonderingen niet van toepassing zijn, zoals milieu en onderwijs;
- Centrale Raad van Beroep: behandelt zaken omtrent sociale zekerheid en ambtenarenrecht;
- College van Beroep voor het Bedrijfsleven: behandelt tuchtzaken, bijvoorbeeld na het Tuchtcollege.

Voorlopige voorziening (kort geding)

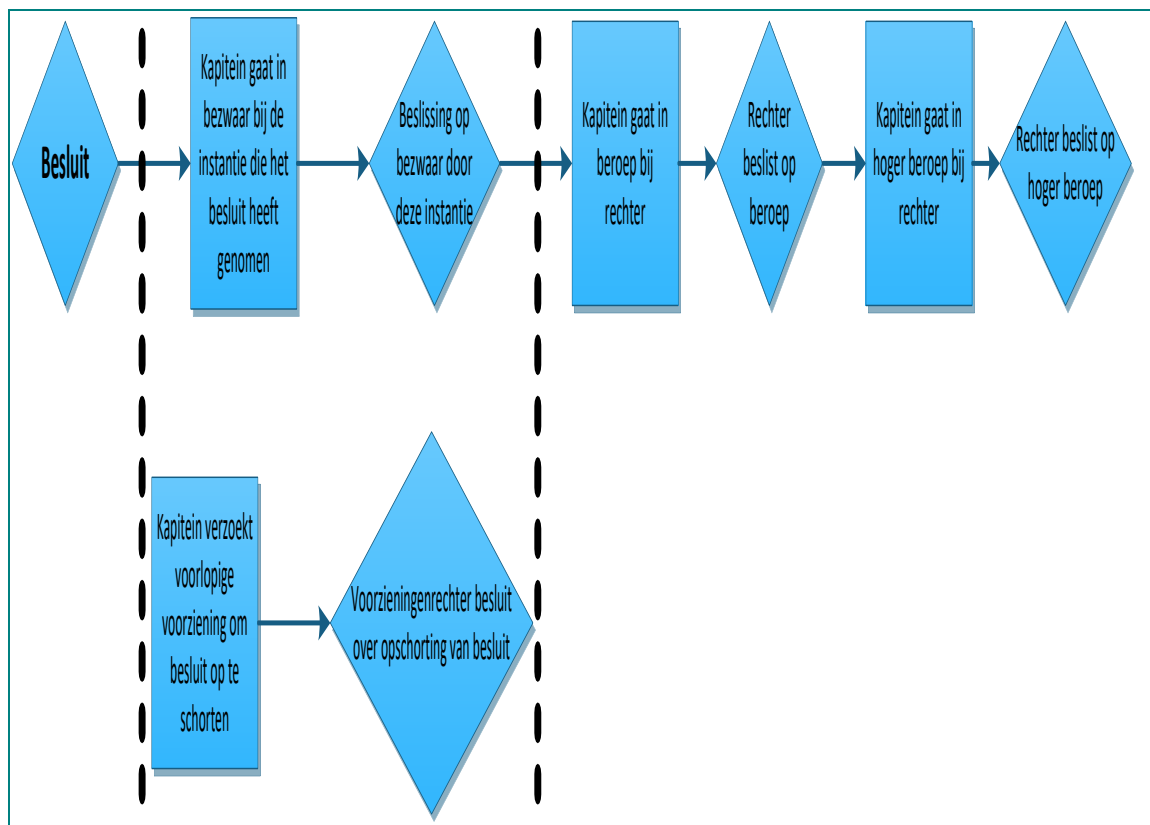
Indien spoed geboden is kan de rechtbank verzocht worden om een snelle procedure, genaamd 'voorlopige voorziening', vergelijkbaar met een kort geding. Tijdens een bezwaar- of beroepsprocedure blijft het laatste besluit van kracht.

Dit kan soms onherstelbare schade veroorzaken. Om dergelijke schade te voorkomen, kan degene die bezwaar of beroep aantekent de voorzieningenrechter verzoeken om een voorlopige voorziening.

Wanneer de voorzieningenrechter het verzoek toewijst, betekent dit over het algemeen dat het oorspronkelijke besluit wordt opgeschort. Het besluit geldt dan tijdelijk niet, meestal tot dat er een beslissing is genomen over het beroep of de rechter een definitieve uitspraak heeft gedaan.

Voorbeeld

Indien een schip een verbod krijgt om uit te varen, 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 is ter beoordeling van de voorzieningenrechter.



Figuur 12. Bezwaar- en beroepsprocedure, en voorlopige voorziening (kort geding).

4.3. Opsporing

4.3.1. Begrippen

Hiervoor spraken we van toezicht (bestuursrecht), nu gaan we over op opsporing. Dit 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	
Toezicht:	bestuurstaak
Opsporing:	justitiële taak

Opsporing wordt uitgevoerd door opsporingsambtenaren, die over opsporingsbevoegdheid beschikken. Deze bevoegdheid kan worden uitgeoefend tijdens een onderzoek naar aanleiding van een verdenking van een strafbaar feit.

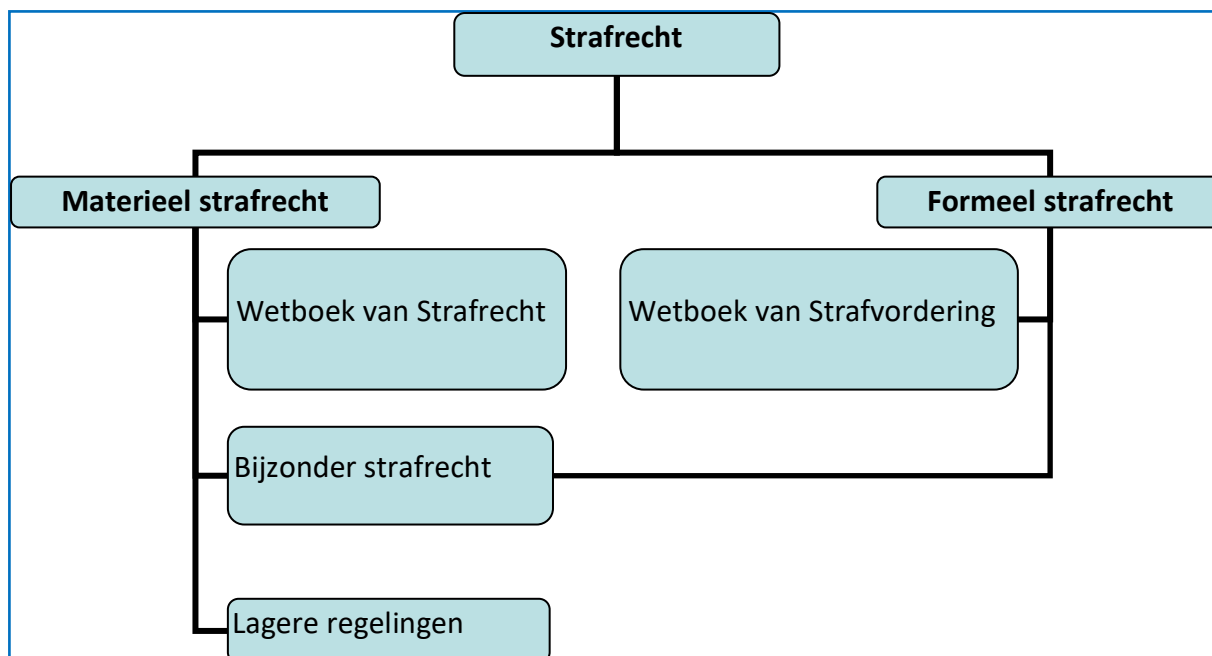
Personen die ervan worden verdacht een strafbaar feit te hebben gepleegd, vallen onder het strafrecht. Strafrecht is nationaal recht en geldt binnen Nederland. De Nederlandse strafwet is ook van toepassing aan boord van een Nederlands schip en op buitenlandse schepen in Nederland, inclusief de territoriale wateren.

Een kapitein kan geconfronteerd worden met strafbare feiten aan boord en kan tevens worden belast met de opsporing van deze strafbare feiten.

De kapitein heeft dan de bevoegdheid om bepaalde dwangmiddelen toe te passen. In dit kader worden hier kort enkele relevante aspecten van het strafrecht besproken. De rol van de kapitein zal later uitgebreider worden behandeld.

Binnen het strafrecht wordt onderscheid gemaakt tussen materieel en formeel strafrecht. Het materieel strafrecht betreft voornamelijk de strafbare feiten en de bijbehorende straffen en is vastgelegd in het Wetboek van Strafrecht (Sr of WvSr).

Het formeel strafrecht beschrijft de rechtsgang en alle daaraan voorafgaande procedures, zoals het opsporingsonderzoek door de opsporingsambtenaren. Met andere woorden, het formeel strafrecht beschrijft wat er gebeurt wanneer iemand een strafbaar feit heeft gepleegd, inclusief de opsporing en de rechtszitting. Deze regels zijn vastgelegd in het Wetboek van Strafvordering (WvSv).



Figuur 13. Strafrecht en strafvordering

Strafbaar feit

Een feit is alleen strafbaar als het op het moment van plegen strafbaar is gesteld. Terugwerkende kracht is niet mogelijk. Strafbare feiten staan in wettelijke strafbepalingen zoals wetten, AMvB's en ministeriële regelingen.

Een strafbaar feit is een gedraging beschreven in een strafbepaling en in strijd is met het recht en aan schuld te wijten is.

Strafbepalingen staan in het Wetboek van Strafrecht en in specifieke wet- en regelgeving, zoals de Schepenwet of de Wet bemanning zeeschepen.

Strafbare feiten worden onderverdeeld in misdrijven en overtredingen.

Misdrijven zijn ernstiger dan overtredingen en hebben daarom een hogere strafmaat.

Strafbaar feit 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 ook pagina 102 van dit Handboek.

Verdachte

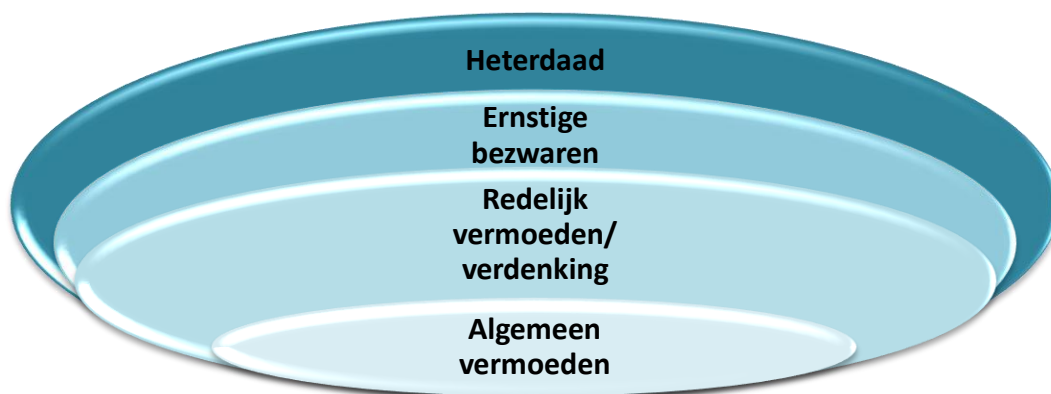
Een verdachte is een persoon die verdacht wordt van een strafbaar feit. Er moet een redelijk vermoeden zijn. Dit blijkt uit feiten of omstandigheden, dus niet uit geruchten, vage aanwijzingen of een algemeen vermoeden.

Feiten: daden of handelingen 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.



Figuur 14. Van algemeen vermoeden tot heterdaad

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

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. Dit 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 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 5. Strafrechtelijke terminologie

Bewijs

In het strafrecht is bewijs informatie die aantoont dat een verdachte schuldig is. 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.

4.3.2 Proces-verbaal

Een proces-verbaal (P-V) van een opsporingsambtenaar is een schriftelijk verslag van een gebeurtenis. Het wordt gebruikt door de OvJ voor vervolging en door de rechter voor berechting.

Het P-V bevat feiten en omstandigheden waargenomen door de opsporingsambtenaar en beschrijft hoe het bewijs is verkregen.

Een P-V:

- Is een wettig bewijsmiddel voor de rechter;
- Moet voldoen aan wettelijke eisen;
- Wordt 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.

4.3.3 Vervolging en berechting

Vervolging

Een aanloop tot vervolging is het opsporingsonderzoek. Het Openbaar Ministerie (OM), met name de officier van justitie (OvJ), geeft leiding aan het opsporingsonderzoek door opsporingsambtenaren. Daarbij ziet de OvJ erop toe 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 daadwerkelijke 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 het doorzoeken van een woning of het aftappen van een telefoon. De OvJ doet een verzoek en de R-C beslist. De vervolging begint als het OM een rechter bij 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’. Deze adviseert en ondersteunt in alle maritieme gevallen zijn collega’s binnen het OM. De Noordzee-officier en zijn Noordzeeteam fungeren vaak als vraagbaak voor diegenen die informatie willen over maritiem juridische aangelegenheden.

De Noordzee-officier 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 vallen in beginsel onder de

normale regeling in het Wetboek van Strafvordering. Op grond van het vlaggenbeginsel 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 maritiem incident geïnformeerd. In de territoriale wateren van een ander land, zoals in een vreemde haven, heeft dat land echter primaire rechtsmacht, die voorrang heeft boven 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.

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 laatste of de verdachte schuldig is en of een straf op zijn plaats is. De rechtbank behandelt misdrijven en overtredingen. Nederland kent elf rechtbanken.

Eenvoudige en lichte zaken komen voor de politierechter, zwaardere zaken komen voor een meervoudige kamer, die bestaat uit drie rechters. Tegen de uitspraak van een rechtbank is hoger beroep mogelijk bij een gerechtshof. Hiervan zijn er vier in Nederland. Vervolgens is er een mogelijkheid tot cassatie bij de Hoge Raad der Nederlanden of een andere hoogste rechter.

Executie

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

4.4. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- houdt zich aan de strafrechtelijke voorschriften.
- beschikt over beperkte opsporingsbevoegdheden en dwangmiddelen, uit te oefenen onder toezicht van de officier van justitie.

- neemt contact op met de scheepsmanager of een maritiem jurist bij onduidelijkheden over strafrechtelijke kwesties.
- weet wie als verdachte geldt.
- respecteert de rechten van verdachten bij het toepassen van eventuele dwangmaatregelen.
- legt zo nodig contact met de reder of rechtstreeks met het openbaar ministerie.
- volgt zowel de wetgeving van de vlaggenstaat als die van de kuststaat waarin het schip zich bevindt.
- kan bij ernstige zaken (zoals drugsdelicten, mensenhandel, olievervuiling zonder aanwijsbare dader) persoonlijk aansprakelijk worden gehouden door een lokale officier van justitie.
- schakelt dan altijd juridische bijstand in en handelt met uiterste zorgvuldigheid tijdens verhoren.
- ondertekent geen verklaringen wanneer twijfel bestaat over de inhoud of juridische gevolgen.
- weet dat overtredingen met betrekking tot certificaten strafvervolging kunnen opleveren, vooral bij opzet of nalatigheid.

Het is essentieel dat de kapitein niet alleen bekend is met het strafrecht van zijn vlaggenstaat, maar ook met het strafrecht van de kuststaat waarin hij zich bevindt.

Hoofdstuk 5 Toerekenbaar/ aansprakelijk/ verantwoordelijke

Hoofdstuk 5 van dit Handboek gaat over zaken zoals toerekenbaarheid, aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid. Het bevat de volgende onderwerpen:

- Inleiding
- Toerekenbaar
- Aansprakelijk
- Verantwoordelijk
- Beperkingen
- Samenvatting kapitein

5.1. Introductie

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, of de vraag ‘aan wie is de schade toe te rekenen’?

Wie is 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 en dat deze termen door elkaar worden gebruikt. Zie voor de uitleg van risico's die de kapitein loopt het volgende hoofdstuk.

5.2. Toerekenbaar

Toerekenbaarheid is een term die op meerdere manieren kan worden uitgelegd. Denk hierbij ook aan de Engelse term ‘*liability*’.

Voor de Nederlandse wet gaat het dan vaak over een tekortkoming of wanprestatie die aan iemand toerekenbaar is. De toerekenbare tekortkoming heeft betrekking op de wanprestatie uit het privaatrecht, volgens het Burgerlijk Wetboek.

Indien een kapitein een overeenkomst/contract niet nakomt is er meestal sprake van een tekortkoming die mogelijk toerekenbaar is aan de kapitein.

Als de kapitein een contract niet nakomt, kan dit tot schade bij de tegenpartij leiden. Is de tekortkoming de schuld van de kapitein, dan spreekt men van wanprestatie en moet hij de schade vergoeden.

Soms ligt de fout echter buiten de macht van de kapitein; dit heet overmacht. De kapitein kan zich hierop beroepen als de tekortkoming buiten zijn schuld en risico valt. Voor meer informatie over risico's, zie het volgende hoofdstuk van dit Handboek.

5.2.1. Onrechtmatige daad

Een onrechtmatige daad is een inbreuk op een recht en kan worden toegerekend aan de kapitein als het zijn schuld is of een oorzaak heeft die voor zijn rekening komt.

Soms is zo'n actie echter gerechtvaardigd, zoals bij het inslaan van een deur om een brand te blussen of een schip droogzetten om zinken te voorkomen. In zulke gevallen kan de kapitein niet aansprakelijk worden gesteld vanwege de noodsituatie.

5.3. Aansprakelijk

Aansprakelijkheid is vooral een begrip uit het privaatrecht, waarbij iemand gehouden wordt aan afspraken. Vaak gaat het om schadevergoeding in geld.

Er zijn verschillende vormen van aansprakelijkheid:

- Wettelijke aansprakelijkheid die niet voortvloeit uit een contract maar uit de wet;
- Risico-aansprakelijkheid als voor de vaststelling van de aansprakelijkheid slechts een bepaalde hoedanigheid telt en het maken van een verwijt niet ter zake doet.
- Contractuele aansprakelijkheid is de aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit het niet nakomen van de verplichtingen uit een contract.
- Schuldaansprakelijkheid indien eerst een verwijt moet worden gemaakt dat iemand een fout heeft gemaakt.

Voorbeeld

Een kapitein is aansprakelijk voor verborgen gebreken aan het schip, zoals een onverwacht kapotte stuurmachine: risico-aansprakelijkheid.

Het doel van aansprakelijkheid is herstel of compensatie van schade, en soms ook genoegdoening. Het privaatrecht gaat ervan uit dat men zelf de schade draagt, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om anders te bepalen. Aansprakelijkheid moet niet worden verward met verantwoordelijkheid.

Voorbeelden van schade

- Contractbreuk: te late levering van lading.
- Feitelijk handelen: een aanvaring veroorzaken.

5.3.1. Risico-aansprakelijkheid

Risico-aansprakelijkheid is een vorm van aansprakelijkheid die niet gebaseerd is op schuld of verwijtbaarheid, maar op een bepaalde rol, hoedanigheid of kwaliteit, zoals de functie van kapitein.

Risico-aansprakelijkheid houdt in dat de kapitein aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade die een ander lijdt, zonder dat er sprake is van schuld of verwijt door de kapitein.

Het gaat hierbij vaak niet om eigen handelen of nalaten van de kapitein, maar om zeevarenden of zaken waar hij volgens de wet voor moet instaan. Zoals bijvoorbeeld schade varen door een stuurman. De hoedanigheid als kapitein kan dan bepalen dat die een aansprakelijkheidsrisico loopt. De kapitein moet vervolgens proberen aan te tonen dat hij er alles aan heeft gedaan om deze schade te voorkomen.

5.4. 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.

De kapitein is aan boord van een schip de gezagvoerder en daarmee de eindverantwoordelijk. De kapitein zorgt ervoor dat het schip voldoet aan de nationale en internationale wetgeving en aan het beleid van 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.
- Wettelijke verantwoording als de wet verantwoording afleggen verplicht.
- Beleidsmatige verantwoording: effectiviteit en doelmatigheid van de uitvoering.
- Verticale verantwoording: kapitein en reder, er is sprake van hiërarchie.

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.

5.4.1. Wettelijke/commerciële verantwoordelijkheden

De kapitein heeft verschillende soorten verantwoordelijkheden, waaronder wettelijke en commerciële verantwoordelijkheden.

Wat betreft zijn wettelijke taken, moet de kapitein zich aan de wet houden en deze toepassen.

Hij kan aansprakelijk worden gesteld voor eventuele gevolgen als hij dit niet doet. Dit betreft zowel de wet van de vlaggenstaat als de wet van de kuststaat waarin hij zich bevindt. Veel van de wettelijke verantwoordelijkheden kunnen niet worden gedelegeerd aan de bemanning, waardoor de kapitein zelf verantwoordelijk blijft.

Enkele voorbeelden van wettelijke verantwoordelijkheden van de kapitein zijn:

- Veiligheid en beveiliging bewaken;
- Marine vervuiling voorkomen;
- Wet- en regelgeving naleven;
- Instructies van scheepsbeheerder en charteraar opvolgen;
- De status van het schip en de voortstuwing blijven monitoren;
- Laad- en losoperaties controleren;
- Veiligheid en welzijn van de zeevarenden bewaken.

Als vertegenwoordiger van de reder of charteraar heeft de kapitein ook commerciële verantwoordelijkheden.

Deze zijn vaak vastgelegd in commerciële contracten zoals de charterovereenkomsten, maar ook in internationale verdragen zoals *The Hague-Visby Rules* of de *Hamburg Rules*.

5.5. Beperkingen aansprakelijkheid etc.

De kapitein en de reder hebben niet altijd een onbeperkte aansprakelijkheid voor ongelukken en geleden schade.

Bijvoorbeeld, het Internationaal verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie geeft aan dat bepaalde aansprakelijkheden zijn beperkt.

Beperking aansprakelijkheid

De scheepseigenaar is niet aansprakelijk voor schade door verontreiniging, indien de scheepseigenaar bewijst dat:

- a. de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of
- b. de schade geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden, met het opzet schade te veroorzaken, of
- c. de schade geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie in de uitoefening van die functie.

5.5.1. Misdragingen bemanning

De aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid zijn vaak beperkt aan boord. De kapitein is niet altijd voor alles verantwoordelijk aan boord van zijn schip.

De kapitein is niet altijd verantwoordelijk voor alle handelingen van zeevarenden, zeker niet als deze handelen met opzet om schade te berokkenen of dit doen uit roekeloosheid of nalatigheid.

MSC Zoë

In januari 2019 verloor het containerschip Zoë tijdens een storm bij de Waddeneilanden 345 containers. Tijdens zware zeegang stootte het schip meerdere malen op de zeebodem. De kapitein had ook een

diepere vaarroute kunnen nemen. De kapitein kan in zo'n geval aansprakelijk zijn, zowel strafrechtelijk als privaatrechtelijk (claim). De kapitein had niet de verkeersregels overtreden.

Na een strafrechtelijk onderzoek concludeerde het Openbaar Ministerie (OM) dat het gedrag van de kapitein niet verwijtbaar of onrechtmatig was, omdat er geen sprake was van een zekere mate van onvoorzichtigheid, nalatigheid of onoplettendheid bij de kapitein. Privaatrechtelijke afhandeling (financiële claim) kan overigens heel anders verlopen.

Ter illustratie hieronder een artikel uit het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Aansprakelijkheidsverdrag).

Artikel III Aansprakelijkheidsverdrag

2. De eigenaar is niet aansprakelijk voor schade door verontreiniging, indien hij bewijst dat de schade:
 - a. het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelijkheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van een uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard, of
 - b. geheel en al werd veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden, met het opzet schade te veroorzaken, of
 - c. geheel en al werd veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een Regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie.
3. Indien de eigenaar bewijst dat de schade door verontreiniging geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon, die de schade heeft geleden, met het opzet de schade te veroorzaken, of van de schuld van die persoon, kan de eigenaar geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.
4. Geen vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging kan tegen de eigenaar worden ingesteld anders dan in overeenstemming met dit Verdrag. Onverminderd het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel kan noch op grond van dit Verdrag, noch op enige andere grond, een vordering tot vergoeding van schade door verontreiniging worden ingesteld tegen:
 - a. de ondergeschikten of leden van de bemanning;
 - b. de loods of enige andere persoon die, zonder lid van de bemanning te zijn, diensten voor het schip verricht;
 - c. een bevrachter (hoe ook omschreven, met inbegrip van een rompbefrachter), beheerder of degene in wiens handen de exploitatie van het schip is gelegd;
 - d. personen die met instemming van de eigenaar of in opdracht van een bevoegde overheidsinstantie hulpverleningswerkzaamheden verrichten;

- e. personen die preventieve maatregelen nemen;
- f. alle ondergeschikten of lasthebbers genoemd onder c, d en e; tenzij de schade het gevolg is van hun persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken hetzij roekeloos en in de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Zie ook het Internationaal verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (*Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*).

5.6. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- moet alle relevante wetten, regels, aanwijzingen en richtlijnen volgen en toepassen.
- is zich ervan bewust dat definities en juridische termen kunnen verschillen per land of contract.
- neemt bij onduidelijkheden contact op met de reder, charteraar of bevrachter.
- heeft belangrijke taken bij het beschermen van de bemanning, het schip, de lading en het milieu.
- zorgt voor een efficiënt en veilig verloop van de reis.
- dient het belang van de reder.
- volgt strikt de wettelijke procedures bij het uitvoeren van zijn taken.
- zorgt voor goede behandeling en beveiliging van de lading.
- is zich bewust van zijn verantwoordelijkheden, beperkingen en aansprakelijkheid bij het besturen van het schip.

Hoofdstuk 6 Risico

Hoofdstuk 6 van dit Handboek gaat over risico's en bevat de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Risico
- Proces
- Risicomanagement
- Risicobeoordeling
- Risicoanalyse
- Verminderen risico's
- Nalatigheid
- Samenvatting kapitein

6.1. Introductie

Allereerst wordt de definitie van risico uiteengezet, gevolgd door een toelichting op de risicoketen: management, beoordeling en analyse. Er bestaan diverse theorieën over risicomanagement. In dit Handboek wordt een theorie en model besproken die het meest aansluit bij de maritieme sector, gezien vanuit het perspectief van de kapitein. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van de terminologie van de *International Maritime Organization* (IMO). Sommige risico's bevinden zich buiten de invloedssfeer van de kapitein, zoals economische trends of fluctuaties in ladingprijzen. Andere risico's vallen wél binnen zijn of haar verantwoordelijkheidsgebied, waaronder:

- Extreme weersomstandigheden zoals orkanen en cyclonen
- Onjuiste of gebrekkige navigatie
- Piraterij en terrorisme
- Cybercriminaliteit
- Technische storingen
- Uitbraken van ziektes of pandemieën

De kapitein kan de impact van deze risico's aanzienlijk beperken. Zo kunnen orkanen en piraterijroutes vaak worden vermeden, terwijl navigatiefouten kunnen worden tegengegaan door verbeterde training van wachtofficieren.

Niet alle risico's zijn te voorkomen, maar de kapitein speelt een cruciale rol in het terugbrengen van risico's tot een acceptabel niveau, zonder daarbij de commerciële belangen van de rederij uit het oog te verliezen.

Het effectief omgaan met risico's en hun mogelijke gevolgen vereist dat de kapitein deze risico's identificeert, beoordeelt, analyseert en beheert.

Het verplichte karakter voor de kapitein zit hem in de Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RIE) aan boord.

6.2. Risico

Risico is de kans dat een potentieel gevaar resulteert in een daadwerkelijk incident met ernstig letsel en/of de schade die dit tot gevolg heeft. In veiligheids- en beveiligingstermen is risico doorgaans negatief, het gaat dan over ongewenste gebeurtenissen met nadelige gevolgen.

Definitie van risico:
De kans op het optreden van een gebeurtenis die een negatief effect heeft op een zeereis.

Een kans is de mogelijkheid dat een gebeurtenis zich voordoet. Het ontstaan van risico's tijdens de zeereis wordt veroorzaakt door wijzigingen in externe of interne factoren die een effect hebben op het varen. Risico's kunnen ook worden gedefinieerd als de combinatie van de frequentie dat een incident optreedt en de ernst van de gevolgen. Of als een kans op verlies. Risico bestaat uit oorzaak, gebeurtenis en het gevolg.

Risico = kans van gebeurtenis x ernst van de gevolgen.
Risico = kans x effect

Drie elementen van risico:

1. De kans dat een ongeval plaatsvindt;
2. Het ernst of omvang van het ongeval;
3. Mogelijke consequenties, zoals verlies of schade.

Vaak worden de termen 'gevaar' en 'risico' door elkaar gebruikt, terwijl er wel een verschil is:

- gevaar is een constante;
- risico is de kans dat een gevaar zich openbaart.

De kapitein gaat over het vaststellen van gevaren en risico's en over het nemen van eventuele maatregelen ter voorkoming van gevaar.

6.2.1. Contractuele en wettelijke risico's

Wettelijke risico's vloeien voort uit nationale en internationale wet- en regelgeving. Deze risico's zijn doorgaans nauw verbonden met de wettelijke verplichtingen die op de kapitein rusten. Dit betreft niet alleen de naleving van publiekrechtelijke normen, maar ook verplichtingen die voortvloeien uit privaatrechtelijke rechtsverhoudingen, zoals charterovereenkomsten met bevrachters.

Het niet-naleven van geldende wet- en regelgeving kan aanzienlijke gevolgen hebben, waaronder de intrekking of schorsing van certificaten, of het opleggen van een vaarverbod. Handhaving hiervan vindt onder meer plaats via inspecties van de vlaggenstaat of via Port State Control door havenautoriteiten.

Juridische risico's kunnen eveneens hun oorsprong vinden in internationale verdragsrechtelijke kaders, zoals de *The Hague Rules*, *The Hague-Visby Rules* en *Hamburg Rules*. Hoewel de toepassing van deze verdragen niet verplicht is, worden zij in de praktijk veelvuldig opgenomen in charterpartijen en vervoerscontracten. In het bijzonder zijn de *The Hague Rules* relevant vanwege de daarin opgenomen beperkingen ten aanzien van aansprakelijkheid bij schadeclaims. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar het desbetreffende hoofdstuk verderop in dit Handboek.

Daarnaast kunnen juridische risico's voortvloeien uit nationaal recht of uit specifieke contractuele bepalingen, zoals bij contractbreuk door de kapitein ten aanzien van een charterovereenkomst, dan wel het plegen van een onrechtmatige daad. Dergelijke juridische risico's kunnen uiteindelijk resulteren in commerciële risico's, waaronder directe of indirecte financiële verliezen.

Volgens de wet is een onrechtmatige daad een inbreuk op een recht. De kapitein doet iets dat in strijd is met een wettelijke plicht of met de ongeschreven wetten. Soms is zo'n actie gerechtvaardigd. Dit heet de rechtvaardigingsgrond. Op grond van de wet is de werkgever/scheepsbeheerder aansprakelijk voor schade die de kapitein of andere zeevarende toebrengen aan derden tijdens het uitvoeren van hun in het arbeidscontract vastgelegde werkzaamheden.

6.2.2. Commerciële risico's

Commerciële risico's hebben betrekking op (dreigend) financieel verlies of schade aan commerciële belangen. De kapitein kan rechtstreeks betrokken raken bij dergelijke risico's indien zijn handelen of nalaten als oorzaak van het risico wordt aangemerkt. In veel gevallen fungeert de kapitein tevens als vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder of de bevrachter, waardoor zijn beslissingen directe commerciële consequenties kunnen hebben. Binnen de invloedssfeer van de kapitein vallen onder meer de volgende commerciële risico's:

- Vermindering of verlies van winst indien de kapitein zijn taken en verplichtingen niet naar behoren vervult;
- Aansprakelijkheid jegens derden bij incidenten zoals aanvaringen, schade aan eigendommen, of persoonlijk letsel als gevolg van onzorgvuldig uitgevoerde nautische of operationele handelingen;
- Milieuvervuiling, met inbegrip van mariene verontreiniging zoals geregeld onder het MARPOL-verdrag;
- Schade aan of verlies van het schip of de vervoerde lading, evenals letsel of overlijden van bemanningsleden ten gevolge van nalatigheid of onveilige omstandigheden aan boord.

De impact van commerciële risico's kan aanzienlijk zijn en leidt in veel gevallen tot juridische en financiële claims. Het is daarom van essentieel belang dat de kapitein voortdurend handelt binnen de grenzen van zijn bevoegdheden en overeenkomstig de geldende (inter)nationale regelgeving en contractuele verplichtingen.

6.2.3. Risico van civielrechtelijke aansprakelijkheid

Het hoofddoel van het aansprakelijkheidsrecht is het herstel of compensatie van geleden schade. Civielrechtelijke aansprakelijkheid houdt kort gezegd in dat de kapitein aansprakelijk is voor het vergoeden van door hem aangerichte schade. De kapitein wordt dan aansprakelijk gesteld omdat hij zijn taak als kapitein niet goed uitvoerde, zoals:

- Niet nakomen van contractuele verplichtingen t.o.v. scheepsbeheerder of charteraar.
- Zijn gezag overschatten of handelen zonder bevoegdheid, waardoor er schade ontstaat voor de scheepsbeheerder of charteraar.
- Het plegen van een onrechtmatige daad t.o.v. derden aan boord.

Het is niet uitgesloten dat de kapitein door verkeerd gedrag of handelen wordt ontslagen door zijn werkgever.

6.3. Proces

Risico's kunnen gebeuren door de wet of een contract niet goed te volgen, maar ook door een onbekwame wachtsofficier. In veel landen is de terminologie over risico's vaak verwarrend en zeker niet overal hetzelfde.

De kapitein moet risico's eerst inventariseren en vervolgens reduceren, vermijden of accepteren.

Voor dit Handboek gebruiken we de volgende indeling voor het risicoproces:

- **Risicomanagement**

Een proces op macroniveau, bestaande uit risico's beoordelen, analyseren, prioriteren en maatregelen nemen om de risico's te beperken. De kapitein beheert dit proces.

- **Risicobeoordeling**

Een proces op mesoniveau binnen het risicomanagement. Het gaat voornamelijk over het verzamelen van informatie, vaststellen van effect met als doel maatregelen nemen. Kort gezegd: de kapitein schat de kans en ernst in dat nadelige effecten optreden aan boord.

- **Risicoanalyse**

Dit is het proces op microniveau. Hiermee brengt men de risico's van bepaalde separate gevaren aan boord in kaart, bijvoorbeeld het laden en lossen van een bepaalde lading. Hierbij stelt men per bedreiging vast hoe groot de kans is dat het risico werkelijkheid wordt en welke consequenties dat zou hebben voor dit ene onderwerp.

Risicobeoordeling is het gehele proces waarbinnen alle soorten risico's worden geïdentificeerd.
Risicoanalyse is de stap binnen risicobeoordeling waar elk risico apart wordt gedefinieerd.
Beide zijn onderdeel van het gehele proces genaamd risicomanagement.

Risicomanagement is niet altijd verplicht bij wet in elk land. Vaak komen er wel instructies van de verzekeringsmaatschappij of de scheepsbeheerder. De IMO heeft wel risicomanagement voorgeschreven voor het onderwerp cyberveiligheid. Scheepsmanagers zijn verplicht

om de cyberrisico's van hun schepen in kaart te brengen, te beoordelen en zo nodig maatregelen te nemen in hun veiligheidsmanagementsystemen. Zie ook ISM in Hoofdstuk 24 van dit Handboek.

6.4. Risicomanagement

Risicomanagement omvat het identificeren en kwantificeren van alle aan boord aanwezige risico's, evenals het ontwikkelen en implementeren van passende maatregelen ter beperking daarvan. Het betreft een continu en systematisch proces, dat onder directe verantwoordelijkheid van de kapitein valt.

Voor de kapitein vormt risicomanagement een gestructureerd instrument om alle potentiële risico's aan boord in kaart te brengen, te analyseren en – door middel van proactief handelen – te beheersen of te reduceren. Risicomanagement kan functioneel worden ingericht als een cyclisch proces, mede op basis van de volgende overwegingen:

- Het biedt de kapitein inzicht in mogelijke scenario's en risico-ontwikkelingen;
- Het stelt hem in staat prioriteiten toe te kennen aan geïdentificeerde risico's, waardoor ongecoördineerde, ad-hoc maatregelen worden voorkomen;
- Het ondersteunt een evenwichtige besluitvorming, met een zorgvuldige afweging van veiligheidsoverwegingen;
- Het maakt het mogelijk voor de kapitein om beslissingen over risico's transparant en navolgbaar te verantwoorden.

De scheepsbeheerder is primair verantwoordelijk voor het opstellen van een integrale risico-inventarisatie, inclusief analyse van gevolgen en passende beheersmaatregelen. Deze worden doorgaans opgenomen in het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS), conform de richtlijnen van de ISM-code (zie ook Hoofdstuk 24 van dit handboek). De kapitein draagt aan boord de eindverantwoordelijkheid voor de praktische uitvoering van risicobeperking. Door tijdig mogelijke risico's te overwegen en anticiperend te handelen, kunnen incidenten worden voorkomen en kunnen de gevolgen van onvoorziene situaties worden geminimaliseerd.

Niet alle risico's zijn volledig uit te sluiten, maar het reduceren ervan tot een aanvaardbaar niveau vormt een essentieel aspect van goed zeemanschap.

Varen onder zekere risicocondities blijft immers onvermijdelijk. Stappen in het risicomanagementproces aan boord:

1. Identificatie van potentiële risico's;
2. Analyse en beoordeling van de risico's;
3. Evaluatie van bestaande beheersmaatregelen;
4. Ontwikkeling en implementatie van actieplannen;
5. Monitoring, evaluatie en rapportage;
6. Integratie van bevindingen in het besluitvormingsproces.

Een werkzame implementatie van risicomanagement vereist nauwe samenwerking tussen kapitein en scheepsbeheerder. Onderstaande figuren bevatten visuele modellen die het risicomanagementproces verduidelijken.

Definitie van risicomanagement:
Het proces waarbij keuzes worden gemaakt met betrekking tot het al dan niet accepteren van risico's, alsmede de implementatie van maatregelen ter beperking van de potentiële gevolgen daarvan.



Figuur 15. Voorbeeld van een risicomanagement model

De kapitein heeft de leiding bij het nemen van beslissingen om bepaalde risico's te verminderen door de gevolgen te verkleinen en/of de mogelijkheid te minimaliseren dat het ongeval plaatsvindt.

Onderstaande kan behulpzaam zijn voor de kapitein bij risicomanagement:

- Volg alle wet- en regelgeving, inclusief de instructies en richtlijnen;
- Zorg voor goed gefamiliariseerde zeevarenden;
- Zorg voor goed personeelsmanagement aan boord;
- Handel correct bij ongevallen;
- Bewaak de zeewaardigheid van het schip;

- Vul de *Bill of Lading* zorgvuldig in;
- Los de lading voor de juiste ontvanger;
- Controleer de lading gedurende de reis;
- Neem de juiste maatregelen om olievervuiling tegen te gaan.

Er bestaat geen uniform risicobeeld voor de totale maritieme sector.
Daarvoor zijn de verschillen binnen de maritieme sector te groot.

Voorbeeld

De IMO heeft speciaal voor cybermisdaden een risicomanagement opgesteld. Zie '*Guidelines on maritime cyberriskmanagement*'. Dit kan ook gebruikt worden in het algemeen en luidt als volgt:

1. Governance en risicomanagement

Voor het inrichten van risicomanagement is het van belang om een goede risicoanalyse te doen, om zo een beeld te krijgen van de cyberrisico's aan boord. Bij een risicoanalyse identificeert men wat mogelijke dreigingen zijn, welke systemen essentieel zijn voor het opereren en wat mogelijke kwetsbaarheden zijn in de veiligheid van het schip.

2. Identificatie

Naast de generieke IT-systemen is aandacht voor de operationele technologie (OT) vereist. Bij het identificeren van relevante systemen kan worden gedacht aan systemen, onderverdeeld in clusters:

- Navigatie- en radiocommunicatiesystemen
- Motor- en aandrijving systeem
- Vrachtmanagementsysteem
- Toegangscontrolesysteem
- Passagiers- en onderhoudssysteem
- Internetcommunicatiesysteem

3. Bescherming

Beschermen is gericht op maatregelen om het functioneren van kritieke processen van een schip te waarborgen.

Voorbeelden van maatregelen zijn het veilig configureren en onderhouden van digitale systemen, het beheer, de (beveiligings)architectuur en de fysieke bescherming van systemen.

Daarnaast is het van toegevoegde waarde om een open cultuur te hebben onder medewerkers waar fouten erkend worden en geleerde lessen bijdragen aan verbetering, zoals:

- Apparatuur moet veilig geconfigureerd worden.
- Stel identiteit- en toegangscontrole-mechanismen in voor digitale systemen en processen.
- Draag zorg voor operationele en organisatorische beheerswerkzaamheden en processen.
- Stel voor alle digitale systemen fysieke, technische en administratieve maatregelen op.
- Zorg voor gescheiden netwerken zodat malfunctionie of aanvallen niet het hele netwerk kunnen raken.
- Bescherm digitale systemen ook op fysieke wijze.
- Bereid incidenten voor en voeg cyberrisicomanagement toe aan bestaande *contingency plans*.

4. Detectie

Detectiecapaciteit zorgt ervoor dat afwijkingen tijdig gedetecteerd worden in (kritieke) systemen. Het verzamelen en analyseren van informatie op zowel systeem- als netwerkniveau kan helpen om afwijkende patronen tijdig te kunnen detecteren. Ook voor externe partijen zijn monitoring- en detectie procedures en mechanismen van belang.

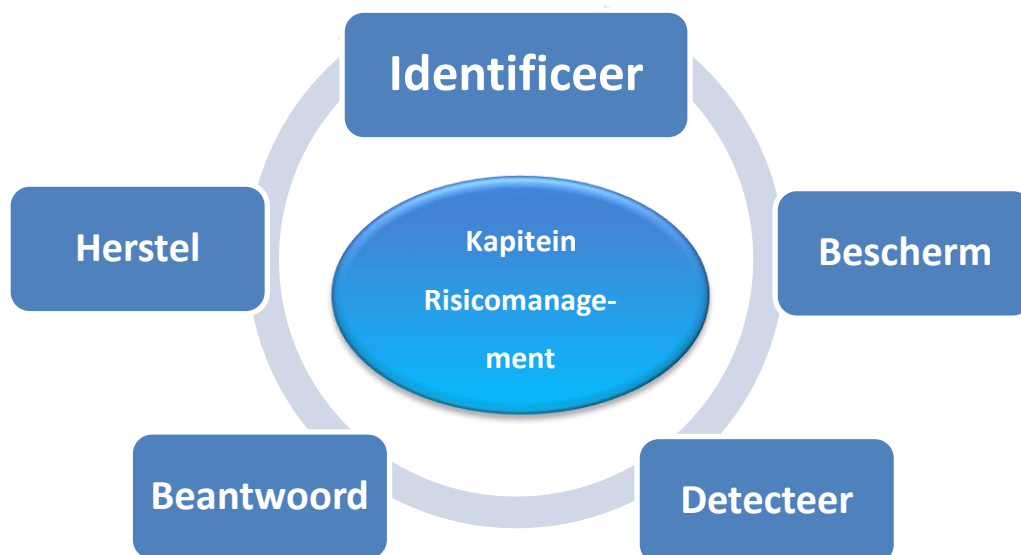
- Monitor dataverkeer en analyseer loggegevens om incidenten en afwijkingen tijdig te detecteren.
- Zet procedures op voor externe partijen die toegang hebben tot digitale systemen aan boord of aan wal.

5. Respons

Responscapaciteit in de vorm van een IT-incident response team moet in staat zijn een incident te analyseren, maatregelen te prioriteren en te beoordelen wat benodigd is om verdere verspreiding te voorkomen en systemen of processen te herstellen.

6. Herstel

Na vaststelling van de oorzaak van het incident en verdere verspreiding is voorkomen, is het zaak om terug te keren naar een veilige situatie en instellingen. Hiervoor zijn enkele praktische maatregelen beschikbaar, namelijk het maken van back-ups en het veilig herstellen van de systemen en processen. Back-ups vuistregels: maak ze, valideer en test ze, oefen met het terugzetten van de data en sla de datadragers op verschillende plekken op.



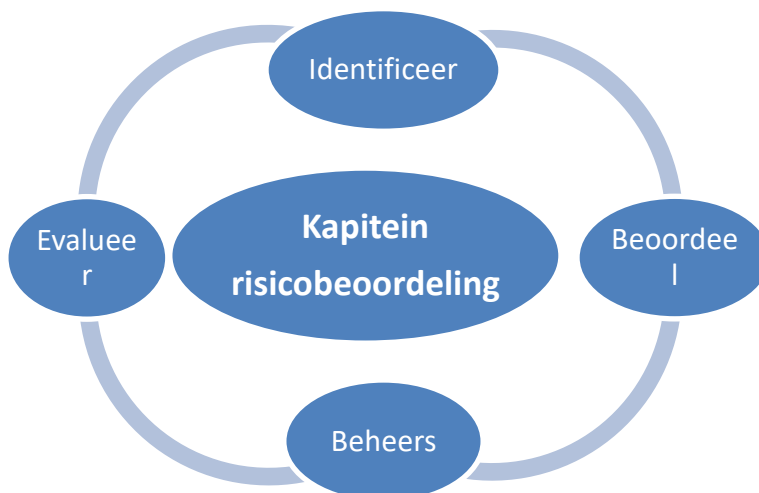
Figuur 16. Model van risicomanagement voor de kapitein

6.5. Risicobeoordeling

Scheepsoperaties omvatten de veilige en efficiënte verplaatsing van schepen, het laden en lossen van lading, het besturen van het schip en het aansturen van de bemanning.

Veiligheid is altijd een topprioriteit bij scheepsoperaties, vooral bij de kapitein.

Bemanningsleden moeten zich bewust zijn van de gevaren die aan hun werk zijn verbonden en maatregelen nemen om ongevallen te voorkomen. Daarnaast moeten de kapitein ervoor zorgen dat het schip op een veilige manier wordt geëxploiteerd en dat alle veiligheidsprocedures worden gevolgd, met zo weinig mogelijk risico's. Onderdeel van het risicomanagement is de risicobeoordeling aan boord.



Figuur 17. Een risicobeoordelingsmodel

Een risicobeoordeling is het proces waarbij een evaluatie wordt gemaakt van de gevaren op aan boord die een risico vormen voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden en het schip.

Om een risicobeoordeling uit te voeren kan onderstaande stappenplan worden gevolgd:

1. Gevaren onderkennen en nagaan wie risico loopt.

Nagaan welke gevaren aan boord mogelijk schade kunnen berokkenen en bepalen welke zeevarenden aan de betreffende gevaren bloot kunnen staan.

2. De risico's evalueren en de prioriteit ervan vaststellen.

De bestaande risico's inschatten (de ernst van en de kans op mogelijke schade) en rangschikken in volgorde van belang.

3. Voorzorgsmaatregelen bepalen.

Geschikte maatregelen bepalen om de risico's te elimineren of onder controle te houden.

4. Maatregelen uitvoeren

De preventieve en beschermende maatregelen doorvoeren met behulp van een prioriteitenplan.

5. Controleren en onderzoeken

De risicobeoordeling moet regelmatig opnieuw tegen het licht worden gehouden om te zorgen dat deze up-to-date blijft.

Dynamische risicobeoordeling op zee is een belangrijk proces dat regelmatig moet worden uitgevoerd om de veiligheid van bemanning, schip en lading te waarborgen. Door risicobeoordelingen uit te voeren kan de kapitein potentiële gevaren identificeren voordat ze een probleem worden. Hierdoor kan hij stappen ondernemen om die risico's te beperken en de bemanning, schip en lading veilig te houden. Dit is een dynamisch en continue proces onder beheer van de kapitein.

IMO heeft een document gepubliceerd over veiligheidsbeoordelingen. Zie het '*Revised Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for Use in the IMO Rule-Making Process*'.

De ISM Code geeft aan dat de scheepsbeheerder alle geïdentificeerde risico's moet beoordelen. Zie Hoofdstuk 24 van dit Handboek. Het doel van de ISM Code is het beheersen en beperken van risico's op het gebied van veiligheid voor schip en opvarenden en milieuverontreiniging door schepen.

Risicobeoordeling is een eenvoudige procedure om ongevallen aan boord te voorkomen. Het is gebaseerd op 'gezond verstand' van de kapitein en zijn bemanning.

6.6. Risicoanalyse

Met een risicoanalyse brengt de kapitein een risico voor bemanning en het schip in kaart. Hierbij wordt per bedreiging vastgesteld hoe groot de kans is dat het risico werkelijkheid wordt en welke consequenties dat zou hebben voor het schip en bemanning.

Risicoanalyse is een methode waarbij nader benoemde risico's worden gekwantificeerd door het bepalen van de kans dat een dreiging zich voordoet en de gevolgen daarvan: $\text{Risico} = \text{Kans} \times \text{Gevolg}$. De risicoanalyse is de eerste stap binnen het risicomanagementproces.

Bij een risicoanalyse worden bedreigingen aan boord benoemd en in kaart gebracht. Per bedreiging wordt de kans van het optreden ervan bepaald en wordt vervolgens berekend wat als gevolg de schade is die op zou kunnen treden als een bedreiging zich daadwerkelijk voor doet. Op grond van een risicoanalyse kan de kapitein de volgende maatregelen nemen:

- **Preventie**
het voorkomen dat iets gebeurt of het verminderen/ verkleinen van de kans dat het gebeurt;
- **Detectie**
het detecteren van de (potentiële) schade wanneer een bedreiging optreedt;
- **Repressie**
het beperken van de schade wanneer een bedreiging optreedt;
- **Correctie**
het instellen van maatregelen die worden geactiveerd zodra iets is gebeurd om het effect hiervan (deels) terug te draaien
- **Acceptatie**
geen (additionele) maatregelen, men accepteert de kans en het mogelijke gevolg van een bedreiging.

6.6.1. Soorten risicoanalyse

De bedoeling van een risicoanalyse is dat de kapitein na de analyse vaststelt op welke wijze de risico's beheerst kunnen worden, of teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. Op voorhand hoeft niet ieder risico te worden afgedekt: wanneer de kosten van de maatregelen om een risico te beperken hoger zijn dan de mogelijke schade, dan kan besloten worden het risico te accepteren. Het is ook van belang dat de afdekking of acceptatie van risico's in overeenstemming is met de risicoacceptatie van de scheepsbeheerder. Het permanent uitvoeren van risicoanalyses is onderdeel van risicomanagement. Risicoanalyses kunnen op twee manieren worden uitgevoerd:

1. Kwalitatieve methode

Er worden schattingen van de gelopen risico's gemaakt. De kwalitatieve risicoanalyse gaat uit van scenario's en situaties. Hierbij worden de kansen dat een dreiging werkelijkheid wordt ingeschat op basis van vuistregels en waarschijnlijkheid.

Vaak wordt hierbij uitgegaan van een 'best case' en 'worst case' scenario.

2. Kwantitatieve methode

De risico's worden waar mogelijk gekwantificeerd in meetbare criteria, meestal uitgedrukt in de financiële gevolgen. Bij een kwantitatieve risicoanalyse probeer de kapitein op basis van een risico-inschatting te berekenen hoe groot de kans is dat een dreiging zich voordoet aan boord en wat de (financiële) gevolgen van dat risico zijn. De risico's worden hierbij in meetbare criteria beschreven.

6.7. Risico vermindering

Risico's beheersen (of verminderen) kan op verschillende manieren gebeuren; bijvoorbeeld met brandmelders verminder je de kans op brandschade aan boord. Met een boeteclausule beperk je het risico dat een verscheper te laat de lading aan boord levert.

Risicovermindering is kortgezegd het verminderen van acties of het stoppen van activiteiten waarvan wordt vermoed dat ze te veel risico met zich meebrengen.

Risicovermindering is een fase binnen het risicomanagementproces. Risicobeoordeling en -analyse is niet genoeg, de kapitein moet bepaalde risico's ook verminderen. Hiertoe bestaan veel mogelijkheden, zoals risico's voorkomen en risico's reduceren.

Ook kan de kapitein zorgen dat de mogelijkheid dat er iets gebeurt wordt verkleind of dat de gevolgen van een incident verminderen door meer te controleren, zoals het meten van temperaturen en andere data bij gevaarlijke ladingen.

6.7.1. Verminderen van wettelijke risico's

De kapitein heeft een belangrijke taak in het verminderen van risico's aan boord. Indien hij zich houdt aan alle wet- en regelgeving, dan vermindert hij mogelijk de wettelijke risico's zelfs tot nul.

De kapitein moet voor meerdere redenen, geen wetten of regels overtreden

De kapitein heeft de mogelijkheden om aan boord als laatste te bepalen wat er gebeurt in het kader van veiligheid en milieu. Zie ook Hoofdstuk 10 van dit Handboek. De scheepsbeheerder moet de kapitein openlijk steunen in het voorkomen van wetsovertredingen. De scheepsbeheerder mag de kapitein niet onder druk zetten of dwingen verkeerde dingen te doen i.v.m. financiële en commerciële redenen.

Commerciële of financiële zaken mogen niet belangrijker worden dan de veiligheid, beveiliging en het marine milieu. Kapitein beslist.

Door de wet- en regelgeving te volgen kan de kapitein tegenwicht geven aan eventuele commerciële druk. Uiteraard moet de kapitein dit in een vroeg stadium aan kaarten bij de scheepsmanager.

Door goed zeemanschap kan de kapitein veel risico's verminderen, inclusief de gevolgen.

6.7.2. Verminderen van commerciële risico's

De invloed om commerciële risico's te verminderen ligt niet altijd in handen van de kapitein, maar als vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder of charteraar kan hij toch een grote invloed uitoefenen. Er bestaan veel methoden om commerciële risico's te verminderen, zoals:

- Volg de regels en verzeker bepaalde risico's;
- Goed zeemanschap en professioneel gedrag van de kapitein werkt ook preventief;
- Berging is de laatste mogelijkheid om verlies of schade te verminderen;
- Het chartercontract moet goed worden uitgevoerd door de kapitein.

6.7.3. RI&E

Een instrument om risico te verminderen is de wettelijk verplichte Risico-Inventarisatie & Evaluatie (RI&E). Dit geldt voor Nederlands gevestigde schepen.

De scheepsmanager, maar ook de kapitein aan boord, is op grond van de Arbowet verplicht om ervoor te zorgen dat de zeevarenden onder gezonde en veilige omstandigheden hun werk kunnen doen. Om dit te bereiken kent de Arbowet een aantal regels, waaronder het opstellen van een zogenoemde risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E). Voor Nederlandse schepen bestaat er een Branche RI&E. Deze is officieel erkend. Deze Branche RIE is bedoeld voor zogenaamde *general cargo* schepen en daarmee geschikt voor de meest voorkomende scheepstypen.

De RI&E is een instrument om de gevaren, risicofactoren en risico's van de arbeid voor de zeevarenden systematisch in kaart te brengen en te kwantificeren. Hiernaast dient de RI&E als dynamisch hulpmiddel om de risico's met beperkende maatregelen te beheersen. Hierbij wordt met name gekeken naar de volgende drie aspecten:

- veiligheid;
- gezondheid;
- psychosociale arbeidsbelasting (tegenovergestelde van welzijn).

RI&E Stappenplan

De RI&E is een instrument voor de kapitein. Met het volgende stappenplan kan hij aan de slag:

1. Inventarisatie

- a. Welke risico's spelen er aan boord?
- b. Alle risico's op één lijst.

2. Evaluatie

- a. Hoe groot is het risico?
- b. Risico's sorteren: de belangrijkste bovenaan.

3. Plan van Aanpak

- a. Hoe gaat de kapitein de risico's aanpakken?
- b. Wie doet wat, en wanneer?

4. Toetsen van de RI&E

- a. Voldoet de RI&E aan de richtlijnen volgens de wet?
- b. Bij een Branche RI&E is toetsing niet nodig

5. Aan de slag

- a. Plan van Aanpak bij de hand en bijwerken zodra acties zijn afgerond.

6.8. Nalatigheid

Nalatigheid is het niet-nakomen van een verplichting waardoor schade kan ontstaan. Daarom hoort dit ook bij risicomanagement en moet de kapitein nalatigheid herkennen als mogelijke oorzaak van een ongeval aan boord.

Nalatigheid komt voor onder verschillende gradaties, zoals in gebreke blijven, verwijtbaar handelen, onzorgvuldigheid, grove nalatigheid of opzet.

6.8.1. Nalatigheid onder internationaal recht

Sommige internationale overeenkomsten spreken over nalatigheid. Dit moet worden omgezet in nationaal recht. Hieronder worden enkele voorbeelden beschreven.

Den Haag-Visby Regels

Het Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (*The Hague-Visby Rules*) is een reeks internationale regels voor het internationale vervoer van goederen over zee.

Ze zijn een bijgewerkte versie van de oorspronkelijke Haagse Regels die in 1924 in Brussel werden opgesteld. Artikel IV onder 2a stelt:

Noch de vervoerder noch het schip is verantwoordelijk voor verlies of schade die voortvloeit uit of als gevolg van: verwaarlozing, of in gebreke blijven van de kapitein, matroos, piloot, of de ondergeschikten van de vervoerder in de navigatie of bij het beheer van het schip.

MARPOL

MARPOL erkent dat het opzettelijk, onachtzaam, dan wel per ongeluk, lozen van olie en andere schadelijke stoffen door schepen een ernstige bron van verontreiniging vormt. Opzettelijke en roekeloze vervuiling moet worden geëlimineerd. Nalatigheid wordt niet altijd gestraft.

Internationaal Verdrag inzake hulpverlening

Artikel 14.5 stelt:

Indien de hulpverlener nalatig is geweest en daardoor in gebreke is gebleven schade aan het milieu te voorkomen of te beperken, kan hem de krachtens dit artikel verschuldigde bijzondere vergoeding geheel of gedeeltelijk worden ontzegd.

Nalatigheid in chartercontract

Sommige chartercontracten geven de kapitein immuniteit tegen claims van de charteraar, tenzij de schade het resultaat is van nalatigheid van de kapitein. Een nalatigheidsclausule in een chartercontract kan ook gaan over de aansprakelijkheid voor schade als gevolg van een fout van de kapitein bij het navigeren of manoeuvreren.

6.8.2. Nalatigheid onder nationaal recht

Nalatigheid speelt zowel in het strafrecht als in het privaatrecht een rol. Dit kan per land variëren. Hieronder wordt het Nederlandse nationale recht besproken.

Strafrecht

In het strafrecht zijn er bepaalde delicten die nalatigheid direct strafbaar stellen, zoals in het geval dat er wordt nagelaten om hulp te bieden aan iemand die daar dringend behoefte aan heeft (artikel 450 Wetboek van Strafrecht). Bij veel delicten is de nalatigheid niet direct strafbaar gesteld, maar kan deze wel een rol spelen: als door nalatigheid iets vervelends gebeurt, is het immers aan de schuld van diegene te wijten dat het gevolg is ingetreden.

De wet zegt dan dat degene die nalatig is geweest als schuldige aan het delict wordt gestraft.

Privaatrecht

In het privaatrecht kan het niet-nakomen van een verplichting aanleiding zijn om een schadevergoeding op te leggen. In dat geval vormt het nalaten een onrechtmatige daad; er had juist wél gehandeld moeten worden, waar dat nu niet is gedaan. Een voorbeeld hiervan is de kapitein die nalaat een stuurman te controleren op zijn capaciteit als wachtsofficier, waardoor er een scheepsongeval ontstaat.

Verzekering

Nalatigheid is een term die verzekeraars (H&M of P&I) gebruiken om roekeloos gedrag (of een ontzettend onlogische actie) te omschrijven met schade of letsel tot gevolg. Is er sprake van nalatigheid, dan concluderen verzekeraars veelal dat men niet op een manier hebt gehandeld waarop een redelijk handelend persoon dat zou doen als deze met dezelfde situatie zou worden geconfronteerd.

Gevolg is dan schade die moet worden vergoed.

De kapitein is verantwoordelijk voor zijn doen of nalaten dat wordt vergeleken met wat een gemiddelde kapitein zou hebben gedaan onder dezelfde omstandigheden

Nalatigheid valt niet altijd onder de dekking van de verzekering. Vaak kiezen verzekeraars ervoor om dit soort gevallen per schadegeval te bekijken en te behandelen. Wil je voorkomen dat jouw claim wordt afgewezen wegens slordigheid of onoplettendheid? Dan moet dat van tevoren duidelijk geregeld zijn.



Figuur 18. Nalatigheid in context

6.9. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- beheert en beoordeelt risico's tijdens de vaart.
- beperkt of voorkomt risico's voornamelijk door het naleven van alle regels, inclusief 'goed zeemanschap'.
- houdt commerciële risico's in de gaten door waar nodig flexibiliteit toe te passen bij de naleving van contracten.
- houdt de scheepsbeheerder continu op de hoogte van het risicoproces en de voortgang.

Hoofdstuk 7 Juridisch maritieme zaken

Hoofdstuk 7 van dit Handboek gaat over de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Migranten, vluchteling, vreemdeling enz.
- Illegale immigratie, mensenhandel en -smokkel
- Verplichte hulpverlening op zee
- Maritiem terrorisme
- Maritieme cybersecurity
- Scheepvaartovertredingen
- Scheepvaartmisdrijven
- Rode Zeegebied
- Samenvatting Kapitein

7.1. Introductie

Hieronder worden enkele maritieme 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. Deze sectie is dus een uitwerking van onderwerpen die de kapitein in de praktijk kan tegenkomen.

7.2. 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.

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.

7.2.1. 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. 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 of Tunesië naar Europa. Deze migranten zijn veelal afkomstig uit Midden-Afrika en hebben het doel om in Europa te gaan leven. Deze migranten hebben niet altijd de juiste papieren en worden vaak ook aangezien als asielzoeker of vluchteling. Onderzoek door de autoriteiten van het land waar deze migranten arriveren per boot zullen hun status moeten aantonen.

7.2.2. 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 officieel 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 eigen 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 (niet-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. Zie hierna.

7.2.3. Economische migrant/vluchteling

Een economische vluchteling ontvlucht zijn thuisland in de hoop een beter bestaan te vinden in een ander land. Dus om 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 in nood.

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.

7.2.4. 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 worden ook wel legale vreemdelingen genoemd, omdat ze verder voldoen aan alle eisen mogen in het land verblijven; tijdelijk of permanent.

Illegale vreemdelingen dienen het land te verlaten.

7.2.5. Ogedocumenteerden

De term ‘ongedocumenteerden’ wordt ook veel gebruikt. Ogedocumenteerden zijn personen zonder verblijfstitel, ook wel illegalen genoemd. Dit zijn bijvoorbeeld vreemdelingen wiens verblijfsvergunning is verlopen, uitgeprocedeerde asielzoekers of slachtoffers van mensenhandel. Ogedocumenteerden 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.

7.2.6. 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.

7.2.7. 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 eenvoudig, 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.

7.3. Illegale immigratie/mensensmokkel/-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 95 van dit Handboek.

7.3.1. 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.

7.3.2. 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.

7.3.3. 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.

7.4. Verplichte hulpverlening op zee

De 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;
- 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 aan boord 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.

7.4.1. Ontschepen

Een heikel punt is de locatie waar de geredde migranten of drenkelingen moeten worden afgezet. Hier speelt de kapitein ook een rol. Geredde personen moeten worden afgezet op een veilige plaats. De term ‘veilige plaats’, wordt niet gedefinieerd in het SOLAS en het SAR-Verdrag. Ook de Nederlandse wetgeving definieert deze term niet. Wel wordt de term ‘veilige plaats’ beschreven in de *‘Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea’*. Deze zijn afkomstig van de IMO, in samenwerking met de VN-Vluchtelingenorganisatie UNHCR. Deze *Guidelines* geven aan dat een veilige plaats kan worden beschouwd als een locatie waar het leven van de geredde drenkelingen niet meer in gevaar is en waar deze geredden toegang hebben tot basisbehoeften zoals eten, drinken, onderdak en medische verzorging. Geredde mensen mogen niet worden teruggestuurd (*non-refoulement*) naar landen waar zij worden vervolgd, bedreigd, gemarteld of anderszins onmenselijk worden behandeld.

7.5. 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 drugsmokkel, 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.

7.6. Maritieme cybersecurity

Bij maritieme cybersecurity of -misdaden 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, misbruik van privé-apparatuur en -software, updaten van software en het niet installeren van gecertificeerde software en firewalls.

Het gebruik van datadragers, zoals usb-sticks, moet aan banden worden gelegd aan boord.

Vanaf 2021 moeten schepen cyberrisico's opnemen in hun *safety management system* (SMS). Zie ook bladzijde 292 van dit Handboek. Volgens het ISPS -beveiligingsplan moeten onbeveiligde ruimten met toegang tot IT-systemen worden afgesloten.

Zie ook Hoofdstuk 25 van dit Handboek. De kapitein speelt een belangrijke rol in het managen van risico's op het gebied van cybersecurity. Zie Hoofdstuk 6 van dit Handboek.

7.7. Scheepvaartovertradingen

Overtradingen zijn lichte strafbare feiten. Specifieke scheepvaartovertradingen handelen vaak over de exploitatie van een schip of over de scheepsdienst.

De scheepvaartovertradingen 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 overtradingen:

- 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.* overtradingen 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.

7.8. 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 toekomt;
- 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 dan een misdrijf.

7.9. Rode Zeegebied

Hiervoor werden meerdere maritieme misdrijven genoemd en kort beschreven. Hierna zal een specifiek gebied rond de Rode Zee worden beschreven omdat dit gevaarlijk is om door te varen. De kapitein moet beslissen of hij hier gaat varen of dat hij liever rond Kaap de Goede Hoop vaart, dit uiteraard in overleg met de reder. De kapitein heeft het vetorecht om niet in gevaarlijke gebieden te varen, uiteraard wel beargumenteert.

Eerst wordt het gebied beschreven, gevolgd door misdrijven en oorlogshandelingen die daar sinds enkele jaren plaatsvinden. Ook worden er enkele aanbevelingen voor de kapitein gegeven.

Hoofdstuk 26 van dit Handboek gaat alleen over piraterij, terwijl Hoofdstuk 7 gaat over andere maritieme misdrijven en zelfs over oorlogshandelingen die de kapitein kan tegenkomen in het gebied rond de Rode Zee.

Gebied



Figuur 19. Gevaarlijk gebied Rode Zee

Er bestaan rond het zuidelijke gedeelte van de Rode Zee en bij de punt van Afrika twee verschillende risicogebieden. Eén gebied is specifiek en alleen het gebied waarbinnen volgens Nederlands recht tegen piraterij kan worden opgetreden met gewapend particulier maritiem beveiligingspersoneel. Zie figuur 31 van dit Handboek.

Het andere risicogebied is het gebied waar diverse maritieme misdrijven en oorlogshandelingen plaatsvinden, zie figuur 19. Het gevaarlijk doorvaartgebied waar andere maritieme misdrijven/oorlogshandelingen plaatsvinden is ook het operatiegebied waar de EU, NAVO en meerdere marines opereren. Zie de respectievelijke websites voor de laatste informatie.

Probleem

Als je op een Nederlands gevlagd schip, een schip van een Nederlandse reder of een schip met een andere duidelijke band met Nederland, door het gevaarlijk gebied vaart rond de Rode Zee (figuur 19), dan loopt de kapitein de kans dat zijn schip wordt aangevallen, zowel door de lucht als over het water. Als er geen vriendschappelijk oorlogsschip in de buurt is

dan staat de kapitein er alleen voor. Hij kan zich niet verdedigen tegen drones en raketten, omdat hij geen luchtwaarschuwingssradar aan boord heeft en ook geen adequate wapens heeft om de aanvalswapens van rebellen uit de lucht te schieten. Gewapende maritieme beveiligers hebben niet veel nut tegen raketten en snelle drones.

Volgens de Nederlandse wetgeving, mogen gewapende maritieme beveiligers alleen tegen piraterij worden ingezet, en dan ook nog alleen in het risicogebied zoals beschreven in het Besluit bescherming koopvaardij (zie Hoofdstuk 26, figuur 31). Dat is niet hetzelfde gebied als het gevaarlijke gebied rond de Rode Zee waar andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen plaatsvinden (figuur 19). Er is wel een overlap. Maar, de kapitein mag te allen tijde zijn schip en bemanning verdedigen als hij wordt aangevallen. Dat is gebaseerd op zelfverdediging ofwel noodweer. Eventuele vuurwapens moeten dan wel officieel en legaal aan boord zijn, anders kan er een sanctie volgen voor de kapitein wegens illegaal wapenbezit. Hierna worden, ter illustratie voor de kapitein, enkele overeenkomsten en verschillen tussen mogelijke aanvallen op zijn schip beschreven. Maar de belangrijkste boodschap is dat de kapitein altijd het recht heeft om zijn schip en opvarenden te verdedigen. Dit kan ook zijn het kiezen van een andere koers, een haven niet aandoen of niet door het gevaarlijke gebied varen, desnoods tegen de opdracht van de reder in. De kapitein heeft een vetorecht, omdat hij de uiteindelijke verantwoording heeft aan boord over de veiligheid.

Piraterij

Hoofdstuk 26 van dit Handboek gaat alleen en specifiek over piraterij ofwel zeeroof. Dit maritieme misdrijf kan ook in de Rode Zee voorkomen en heeft vier kenmerken:

- Op volle zee;
- Onrechtmatige daad van geweld, plundering of gevangenneming;
- Twee schepen of luchtvaartuigen;
- Persoonlijk gewin (geld).

Binnen de territoriale wateren van een kuststaat bestaat juridisch geen piraterij, daar wordt het een 'gewapende overval' genoemd en hier heeft de kuststaat het recht om op te treden. Binnen de territoriale wateren van een kuststaat moet de kapitein ook voldoen aan de wetten van deze kuststaat, zoals het lokale strafrecht en de vuurwapenwetten. Dit naast de wetten van zijn eigen vlaggenstaat. Piraterij valt onder het strafrecht.

Terrorisme

Voor terrorisme, en dus ook voor maritiem terrorisme, bestaat geen duidelijke en algemene definitie. Meestal wordt het beschreven als:

- Gebruik van geweld tegen schepen en zeevarenden met een terroristisch oogmerk. Dit is de bevolking of een deel der bevolking van een land ernstige vrees aan jagen, dan wel een overheid of internationale organisatie wederrechtelijk dwingen iets te doen, niet te doen of te dulden, dan wel de fundamentele politieke, constitutionele, economische of sociale structuren van een land of een internationale organisatie ernstig ontwrichten of vernietigen.
- De motivatie bij terrorisme is vaak politiek of religie, bij piraterij is de motivatie persoonlijk gewin, zoals geld.
- Maritiem terrorisme hoeft niet speciaal uitgevoerd te worden met twee schepen zoals bij piraterij. Ook het beschieten van een koopvaardijship met raketten en drones kan onder terrorisme vallen.
- Maritiem terrorisme vindt plaats binnen alle maritieme zones en in de lucht erboven.
- Maritiem terrorisme valt onder het strafrecht.

Gijzeling

- Gijzelen (ontvoeren/kidnapping) is iemand wederrechtelijk van zijn vrijheid beroven met het oogmerk om een ander te dwingen iets te doen of niet te doen.
- Vaak worden opvarenden als gijzelaars gebruikt om bepaalde eisen in te willigen, zoals losgeld.
- Gijzeling vindt plaats in alle maritieme zones en in de lucht erboven en valt onder het strafrecht.

Oorlogshandeling

Oorlogshandelingen (*acts of war*) gaan over handelen in het kader van een internationaal gewapend conflict (oorlog), waardoor het oorlogsrecht van toepassing kan worden. De Houthi-rebellen brengen hun daden in verband met het gewapend internationale conflict (oorlog) tussen Israël en Hamas in de Gazastrook. Meerdere landen, zoals de VS en het VK, vallen Houthi-bases aan in Jemen, waarvandaan raketten en drones worden gelanceerd. Nederland steunt dit en neemt hier ook aan deel. Iran heeft een oorlogsschip in de Rode Zee

om de Houthi-rebellen te steunen. Hoewel geen land uit is op escalatie tot een groot-scheeps internationaal gewapend conflict (oorlog), kan de huidige situatie wel betekenen dat er in het gevaarlijke zeegebied feitelijk een gewapend internationaal conflict ontstaat, waarbij ook Nederlandse koopvaardijschepen betrokken kunnen raken. Dan kan men misschien wel spreken van oorlogshandelingen die vallen onder het Internationaal Humanitair Oorlogsrecht c.q. het Zeeoorlogsrecht.

7.10. Actie en beslisschema

Hierna volgt een mogelijk actie en beslisschema voor de kapitein. Daarin kan hij in een oogopslag zien welke stappen hij moet volgen bij de reisvoorbereiding, veiligheid, hulpverlening, routing, militaire interacties en rapportage.

7.10.1. Algemene acties

- Controleer de maritieme veiligheidsregels van de vlaggenstaat- en kuststaat.
- Volg instructies van reder, charteraar en P&I Club.
- Blijf alert op veiligheidsrisico's en communiceer deze naar de bemanning.
- Raadpleeg ook relevante publicaties, zoals:
 - ICS, '*Maritime Security: A Complete Guide for Shipowners and Seafarers as well as Administrations*';
 - ICS, '*Large Scale Rescue Operations at Sea: Guidance on Ensuring the Safety and Security of Seafarers and Rescued Persons*';
 - IMO/UNHCR/ICS, '*Rescue at Sea: A Guide to Principles and Practice as Applied to Refugees and Migrants*'.
- Voldoe aan nationale en internationale regelgeving inzake migranten en geredde personen.
- Raadpleeg de reder bij vragen over ontscheping.

7.10.2. Hulp aan personen in nood

- Bied hulp aan iedereen in nood.
- Bepaal wijze van hulpverlening en waarborg medische zorg.
- Behandel geredde personen humaan.

- Stel de status van geredde personen niet zelf vast; neem geen verzoeken hierover in behandeling.
- Zorg voor veilige ontscheping, bij voorkeur in de eerstvolgende haven.
- Bij weigering toegang tot een haven:
 - Schakel de reder in;
 - Reder contacteert autoriteiten van vlaggen- en kuststaat.
 - Werk samen met lokale instanties (kustwacht, immigratie, politie).
- Houd rekening met mensenhandel: bescherm slachtoffers en ondersteun aanhouding daders.
- Voorkom ontscheping in havens waar leven of vrijheid van geredde personen bedreigd wordt. Neem andere maritieme misdrijven en oorlogsdaden mee in overwegingen.

7.10.3. Reisvoorbereiding

- Bespreek met de reder of doorvaart via de Rode Zee noodzakelijk is.
- Raadpleeg actuele adviezen, bijvoorbeeld van Nederlandse autoriteiten: alternatieve route rond Kaap de Goede Hoop.
- Heroverweeg beslissing bij nieuw advies.
- Kapitein neemt uiteindelijke beslissing op basis van veiligheidsoverwegingen (vetorecht).
- Overweeg bij besluitvorming:
 - Dreigingsanalyse en risico-inventarisatie uitvoeren;
 - Actuele informatie van *Company Security Officer* (CSO);
 - Voldoen aan informatieplicht kapitein;
 - Gebruik maken van bronnen:
 - kustwacht.nl
 - maritimeglobalsecurity.org
 - ukmto.org
 - eunavfor.eu
 - mscio.eu and imo.org/red-sea
- Overleg over inzet VPD en/of bewapende particuliere maritieme beveiligers;
- Beleid voor (de-)activeren van AIS, SSAS en andere sensoren;
- Niet vertrekken voordat reisvoorbereiding volledig is afgerond.

7.10.4. Routing en navigatie

- Kies voor wel/geen gebruik van *Maritime Security Transit Corridor* (MSTC) en lokale verkeersscheidingssystemen.
- Evalueer doorlopend risico's op aanvallen en navigatieproblemen.

7.10.5. Militair contact en dreiging-scenario's

- Wees alert op Houthi-rebellen als hoge dreiging voor schepen met Israël-connectie.
- Bij benadering via VHF door 'Yemeni Navy':
 - Negeer verzoek om koers te wijzigen als plan veilig kan worden gevolgd;
 - Roep een coalitie-oorlogsschip op kanaal 16 met positie, koers, vaart en intenties;
 - Rapporteer incident aan UKMTO en Amerikaanse marine.

7.10.6 Rapportage

- Meld passage van risicogebieden, verdachte situaties of aanvallen bij:
 - UKMTO (www.ukmto.org)
 - MSCIO (www.msco.eu)
 - NAVCENT (www.cusnc.navy.mil)
 - EU Naval Force ATALANTA (eunavfor.eu)
 - NATO Shipping Centre/ NCAGS (shipping.nato.int/ncs/reporting)
 - Kustwacht Nederland (mik-nl@kustwacht.nl of security@kustwacht.nl)
- Meld gebruik van geweld aan Openbaar Ministerie (OM) en eigen CSO.
- Controleer juistheid en actualiteit van internetadressen permanent.
- Zorg dat de kapitein tijdig beschikt over correcte en actuele informatie.
- Vraag actuele informatie direct op bij Kustwacht Nederland via security@kustwacht.nl.

7.11. Samenvatting kapitein

Hoofdstuk 26 van dit Handboek gaat alleen over piraterij, terwijl Hoofdstuk 7 ook gaat over andere maritieme misdrijven en zelfs over oorlogshandelingen die de kapitein kan tegenkomen in het gebied rond de Rode Zee.

De kapitein:

- dient te voldoen aan maritieme veiligheidsregels en -voorschriften, evenals aan de instructies van de reder en de P&I Clubs. Alleen gemotiveerd afwijken.
- moet waakzaam zijn voor veiligheidsrisico's en informatie tijdig delen met de bemanning.
- kan ook de volgende richtlijnen raadplegen:
 - *ICS, 'Maritime security: a complete guide for shipowners and seafarers as well as administrations';*
 - *ICS, 'Large scale rescue operations at sea: guidance on ensuring the safety and security of seafarers and rescued persons';*
 - *IMO/UNHCR/ICS, Rescue at sea: a guide to principles and practice as applied to refugees and migrants';*
- is verplicht nationale en internationale wet- en regelgeving inzake migranten en geredde personen na te leven.
- kan advies inwinnen over de omgang met personen aan boord en de ontschepping.
- dient hulp te bieden aan iedere persoon in nood en bepaalt hoe deze hulp wordt verleend.
- moet geredde personen humaan behandelen, met waarborging van (medische) zorg.
- kan niet zelfstandig de status van geredde personen vaststellen.
- zal verzoeken over de status van geredde personen niet in behandeling nemen.
- zorgt ervoor dat ontschepping plaatsvindt in een veilige haven, bij voorkeur de eerstvolgende aanloophaven.
- roept bij weigering van toegang tot een haven ondersteuning van de reder in; deze neemt contact op met relevante autoriteiten van de vlaggenstaat en de kuststaat.
- werkt samen met instanties bij ontschepping, zoals kustwacht, immigratiedienst of politie.
- houdt bij beslissingen rekening met het feit dat mensenhandelaren moeten worden aangehouden en slachtoffers gered.
- voorkomt ontschepping in havens waar leven of vrijheid van geredde personen mogelijk wordt bedreigd.
- dient, naast piraterij, ook andere maritieme misdrijven en oorlogsdaden mee te nemen in zijn overwegingen.

Hoofdstuk 26 van dit handboek gaat specifiek over piraterij, terwijl Hoofdstuk 7 gaat over andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen.

DEEL 2 Kapitein & bemanning

Hoofdstuk 8	Kapitein
Hoofdstuk 9	Scheepsbeheerder
Hoofdstuk 10	Gezag en bevoegdheden
Hoofdstuk 11	Bemanning
Hoofdstuk 12	Arbeidsomstandigheden
Hoofdstuk 13	Leefomstandigheden
Hoofdstuk 14	Werk- en rusttijden
Hoofdstuk 15	Scheepsgezondheid
Hoofdstuk 16	Klachten
Hoofdstuk 17	Rechten en plichten zeevarenden
Hoofdstuk 18	Derden a/b
Hoofdstuk 19	Burgerlijke stand/ notaris
Hoofdstuk 20	Opsporing
Hoofdstuk 21	Tuchtcollege voor de Scheepvaart

Hoofdstuk 8 Kapitein

Hoofdstuk 8 van dit Handboek gaat over de kapitein en is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Kapitein in het internationaal recht
- Kapitein in het nationaal recht
- Plaatsvervanger kapitein
- Kapitein als laatste man aan boord
- Zee-arbeidsovereenkomst
- Buitenlandse kapitein
- Samenvatting kapitein

8.1. 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.

De kapitein aan boord moet in de desbetreffende wet de definitie van het begrip opzoeken om te zien wie en wat 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 bemanning zeeschepen

Kapitein is de gezagvoerder van een zeeschip.

Artikel 1 Wet bemanning zeeschepen

Kapitein van een vissersvaartuig heeft de titel 'schipper'.

8.2. Kapitein onder internationaal recht

De juridische positie van de kapitein wordt uitgebreid beschreven in het internationaal recht.

Voorals de IMO en de ILO hebben veel voorschriften waarin de kapitein een rol speelt.

De taken en bevoegdheden van de kapitein worden hierna in het kort beschreven.

Definities	Betekenis
Kapitein	Gezagvoerder van een schip
Kapitein vissers- vaartuig	Schipper
Werkgever	Reder, scheepsbeheerder, eigenaar of rompbevrachter
Officier	Bemanningslid, niet zijnde de kapitein, die als zodanig is aangewezen bij of krachtens deze wet
Gezel	Lid van de bemanning, anders dan de kapitein of een officier die een functie uitoefent genoemd in het STCW-verdrag;
Opvarende	Iedereen die zich tijdens de vaart aan boord bevindt.
Zeevarende	Iedereen die aan boord werkzaamheden verricht, inclusief de kapitein.
Bemanning	Kapitein, officieren, gezellen en de overige zeevarenden
Scheepsbeheer- der	Eigenaar, rompbevrachter of een onderneming aan wie de eigenaar/re-der de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgedragen.

Tabel 6. Veel gebruikte terminologie in wetgeving.

8.2.1. 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.

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. De beslissingsbevoegdheden van de kapitein hebben veelal te maken met veiligheid, beveiliging en het marine milieu. Deze onderwerpen worden verderop in dit Handboek uitgebreid beschreven, zie Hoofdstuk 10 van dit Handboek.

Naast de andere genoemde conventies en verdragen heeft de IMO ook de STCW geadopteerd. Het belangrijkste doel van dit verdrag is het bevorderen van de veiligheid van mensens levens en eigendommen op zee en de bescherming van het mariene milieu door in onderlinge overeenstemming internationale normen vast te stellen voor opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden. De kapitein heeft een prominente rol bij het controleren van de relevante certificaten van zijn bemanning. Hoofdstuk II van deel A van de STCW-code behandelt de normen met betrekking tot de kapitein.

Kapitein (STCW-code bijlage 2, hoofdstuk I, sectie B-I/14)
De kapitein dient alle nodige stappen te ondernemen om instructies uit te voeren, zoals:

1. het identificeren van alle zeevarenden die nieuw aan boord van het schip zijn aangesteld voordat ze een taak krijgen toegewezen.
2. alle nieuwe zeevarenden de mogelijkheid bieden om:
 - de ruimtes te bezoeken waar hun primaire taken worden uitgevoerd;
 - vertrouwd te raken met de locatie, bedieningselementen en weergavekenmerken van apparatuur die ze zullen bedienen of gebruiken;
 - activeer de apparatuur indien mogelijk en voer functies uit met behulp van de bedieningselementen op de apparatuur
 - te observeren en vragen stellen aan iemand die al bekend is met de uitrusting, procedures en andere regelingen en die informatie kan doorgeven in een taal die de zeevarende begrijpt.
3. voorzien in een passende periode van supervisie wanneer er enige twijfel bestaat of een nieuw tewerkgestelde zeevarende bekend is met de uitrusting aan boord, de werkprocedures en andere regelingen die nodig zijn voor de juiste uitvoering van zijn of haar taken.

8.2.2. ILO

De *International Labour Organisation* (ILO) ofwel de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) is een gespecialiseerde instelling van de Verenigde Naties (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 verderop in dit Handboek.

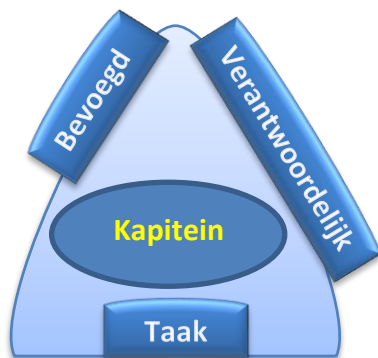
Kapitein
Zeevarende, elke persoon die werkzaam is of is gecontracteerd of in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip waarop het Maritiem Arbeidsverdrag van toepassing is. Dus de

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

8.2.3. 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)

8.3. Kapitein onder nationaal recht



De juridische positie van de kapitein wordt grotendeels benoemd 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 kapiteins op Nederlandse schepen is dat het Nederlands recht. Hierna worden de functies van de ka-

pitein beschreven, maar ook enkele typisch Nederlandse onderwerpen zoals zee-arbeidsovereenkomst, ontslag en een buitenlandse kapitein op een Nederlands zeeschip. 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. Kapitein 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.

8.3.1. 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 zorgverplichting rechtstreeks gericht aan de kapitein (normadressaat). Nu hoeft de kapitein niet zelf alle openingen af te sluiten, maar hij moet er wel voor zorgen dat het gebeurt, en alleen hij is ervoor verantwoordelijk.

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. Dan vaart en voert de stuurman (verkeersdeelnemer) zelfstandig het schip.

De verantwoording van de kapitein is dan vrijwel teruggelopen tot nul, mits hij alle voorzorgsmaatregelen goed heeft genomen.

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 geheel 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 primair 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 voor deeltaken aan boord van een varend schip.

Kapitein

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

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

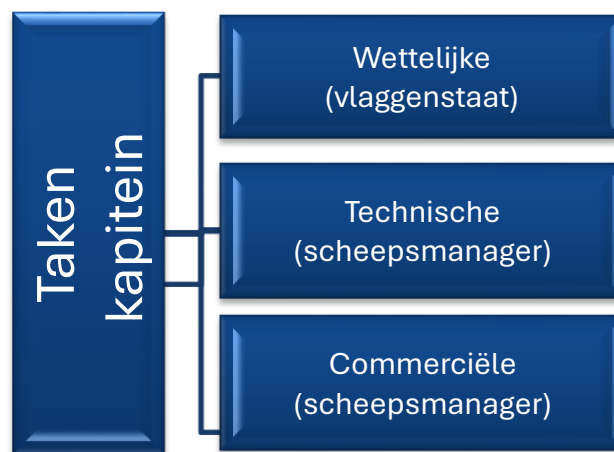
Hij hoeft het niet zelf bij te houden, maar moet wel controleren dat het wordt bijgehouden.

Dit kan de kapitein bijvoorbeeld doen door het journaal een keer per week te controleren en af te tekenen voor gezien.

8.3.2. Taken kapitein

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

Zie ook het volgende hoofdstuk van dit Handboek.



Figuur 20. De verschillende taken van de kapitein

Wettelijke taak

De wettelijke functie of taak 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 verderop in dit Handboek.

Technische taak

De technische functie of taak 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 aanmonsteren van de bemanning en over het technisch onderhoud van het schip.

Commerciële taak

De commerciële functie of taak van de kapitein houdt in dat hij schip en lading vertegenwoordigt. Dit doet de kapitein tegenover zowel de eigenaar, de reder, de vervrachter, de reis- of tijdbeverachter. 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

8.4. Plaatsvervanger kapitein

In geval van 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.

8.5. Kapitein als laatste man 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 9 lid 5 Wet bemanning zeeschepen
De kapitein verlaat het zeeschip 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 of brandend zeeschip is een bedreiging, ook voor de kapitein. Als er gevaar dreigt, kan de kapitein dus zijn schip verlaten. Dit is zijn eigen beoordeling van de situatie. 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 zijn opleiding en jarenlange ervaring.

8.6. 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.

8.6.1. 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. Zie ook artikel 7:726 Burgerlijk Wetboek. Dringende redenen voor ontslag van de kapitein door zijn werkgever (reder) zijn, o.a.:

- Misleiding met valse certificaten of ernstige ongeschiktheid;
- Dronkenschap of liederlijk gedrag;
- Mishandeling, belediging;

- Roekeloos schip en bemanning in gevaar brengen;
- Werkweigering of niet ter beschikking houden;
- Ontneming van de vaarbevoegdheid;
- Smokkelen.

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 of 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 naar een land dat in een gewapend conflict is gewikkeld/blokkade;
- 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 of dreiging daarvan.
- 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 reden. 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 straffe van schadevergoeding door de kapitein.

Ontslag op staande voet

- Dringende reden
- Onmiddellijke mededeling
- Schip in de haven

8.7. Buitenlandse kapitein

Het wettelijke beginsel is dat een kapitein op een Nederlands zeeschip de Nederlandse nationaliteit moet hebben. In verband met structurele tekorten aan Nederlandse kapiteins heeft de wetgever ervoor gekozen om de functie van kapitein op een Nederlands zeeschip ook open te stellen voor nationaliteiten van lidstaten van de EU/EER. Ook is het mogelijk voor reders om onder bepaalde voorwaarden een ontheffing te krijgen van de nationaliteitseis voor kapiteins uit bepaalde (niet-EU/EER) landen waarmee Nederland een overeenkomst heeft.



Figuur 21. Mogelijke nationaliteit van de kapitein op een Nederlands zeeschip

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 (reders/vakbonden).

Een scheepsbeheerder kan dus vrijstelling krijgen van de Nederlandse nationaliteitseis voor Nederlandse zeeschepen. Deze vrijstelling voor een buitenlandse kapitein uit 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 zeeschip.

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 315 en Hoofdstuk 19 van dit Handboek.

Een buitenlandse kapitein moet bepaalde kennis hebben van het Nederlands recht. Daartoe moet hij het bekwaamheidsbewijs 'Wetgeving en Openbaar Gezag' behalen, voordat zijn eigen nationale vaarbevoegheidsbewijs wordt erkend door Nederland. De criteria voor dit juridische bekwaamheidsbewijs zijn te vinden in Bijlage 4 van de Regeling bemanning zeeschepen.

Artikel 3.5.12 Regeling bemanning zeeschepen
Voor de afgifte van het bekwaamheidsbewijs 'wetgeving en openbaar gezag' heeft de aanvrager met goed gevolg een door de Minister erkende training afgerond.

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 of bemanningslijst.

8.8. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- moet te allen tijde voldoen aan relevante nationale en internationale wet- en regelgeving.
- mag uitvaren indien het schip geschikt, goed uitgerust en naar behoren bemand is.
- dient, waar dit verplicht is, gebruik te maken van een loods.
- mag het schip niet verlaten in geval van gevaar, tenzij eigen leven in gevaar.
- draagt zorg voor de bezittingen van overleden opvarenden.
- moet te allen tijde de vereiste scheepsdocumenten kunnen overleggen en is verantwoordelijk voor het nauwkeurig bijhouden en controleren van de dagboeken. Op verzoek dient hij inzage te geven in deze administratie.
- legt belangrijke besluiten met betrekking tot de bemanning schriftelijk vast.

- dient bij bijzondere gebeurtenissen binnen 48 uur een voorlopige scheepsverklaring op te stellen, gevolgd door een volledige verklaring. De bemanning is verplicht mee te werken.
- mag in noodsituaties lading gebruiken of overboord zetten en levensmiddelen vorderen ten behoeve van iedereen aan boord.
- verleent hulp bij incidenten, mits dit het schip niet ernstig in gevaar brengt.
- kan Nederlandse personen in het buitenland, indien nodig, meenemen naar Nederland, op kosten van de staat.
- is verantwoordelijk voor laden en lossen, tenzij anders overeengekomen, en volgt daarbij de instructies van de werkgever. bij het maken van kosten dient hij orders te vragen.
- beheert de arbeidstijden en vertegenwoordigt de werkgever tegenover de bemanning.
- Vaart bij dreiging, zoals een geblokkeerde haven, uit voorzorg een veilige haven binnen.
- mag bij reddingsoperaties van de geplande koers afwijken.
- mag personen zonder reisbiljet werk laten verrichten of hen van boord verwijderen.
- mag geen lading voor eigen rekening vervoeren zonder toestemming van de eigenaar.

Spanning tussen rechten en plichten kapitein

De kapitein vervult een rol waarin wettelijke plichten, operationele verantwoordelijkheden en economische belangen regelmatig met elkaar kunnen botsen. Deze spanningen kunnen ontstaan door financiële overwegingen, druk van de reder of externe partijen, of door uiteenlopende interpretaties van veiligheidsverplichtingen.

Voorbeelden:

Een kapitein kan – en soms moet – voor de veiligheid van schip en bemanning aanvullende of beter gekwalificeerde bemanningsleden eisen. Dit is een wettelijke verplichting en mag geen financieel nadeel opleveren voor de kapitein in zijn verhouding tot de reder. Wanneer een toezichthoudende instantie het advies van de kapitein vraagt over een bemanningscertificaat, mogen eventuele hogere kosten die hieruit voortvloeien niet aan de kapitein worden doorberekend.

De kapitein bevindt zich vaak in een spanningsveld tussen zijn wettelijke rechten en plichten enerzijds, en zijn positie als werknemer van de reder anderzijds – waarbij ook financiële belangen een rol spelen. De wet biedt de kapitein bescherming tegen benadeling, zoals over-

plaatsing, degradatie, schorsing of ontslag, wanneer hij handelt in het kader van zijn wettelijke taken. In dergelijke gevallen kan de kapitein zich verweren bij de kantonrechter (zie artikel 17 Wet bemanning zeeschepen).

De kapitein hoeft niet te wachten tot daadwerkelijke schade optreedt, maar mag zich ook verzetten tegen dreigende benadeling of aantasting van zijn positie.

Indien de kapitein zijn zorgplicht niet naleeft, kan dit echter zijn rechtspositie in gevaar brengen.

Artikel 17 Wet bemanning zeeschepen (bescherming kapitein)
Het is de scheepsbeheerder niet toegestaan de kapitein te benadelen wanneer deze zijn wettelijke zorgplicht vervult.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 9 Scheepsbeheerder

Hoofdstuk 9 van dit Handboek gaat over de relatie kapitein en scheepsbeheerder. Het is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Taken kapitein
- Wettelijke taken
- Technische taken
- Commerciële taken
- Samenvatting kapitein

9.1. Inleiding

In dit Handboek wordt voornamelijk de term 'scheepsmanager' of 'scheepsbeheerder' gebruikt, waarmee wordt bedoeld de reder, de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de exploitant, agent of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar. Door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, heeft de persoon of bedrijf ingestemd met het overnemen van de taken en verantwoordelijkheden die wettelijk worden opgelegd aan scheepsmanagers, ongeacht of enige andere organisatie of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de scheepsmanager vervullen.

De reder, scheepsmanager of operator is verantwoordelijk voor het beheer van de dagelijkse bedrijfsvoering van het schip, inclusief bemanning, bevrachting en vrachtafhandeling. Ze kunnen ook verantwoordelijk zijn om te zorgen dat het schip voldoet aan de veiligheids- en milieuvoorschriften en om eventueel noodzakelijke reparaties of onderhoud te regelen. Ze werken aan de wal, terwijl de verantwoordelijkheid van de kapitein beperkt is tot het schip en zijn operaties.

De kapitein heeft bepaalde verantwoordelijkheden naar zijn scheepseigenaar en/of de scheepsmanager, terwijl die bepaalde verantwoordelijkheden naar de kapitein hebben. Verantwoordelijkheid betekent hier verplichtingen, rollen en taken die de kapitein moet uitvoeren. Dus iets dat hij moet doen omdat het wettelijk verplicht is of moet doen omdat het een

eis is van de scheepsmanager of charteraar. De kapitein is vaak de vertegenwoordiger van de scheepsmanager aan boord. In die hoedanigheid heeft hij misschien enkele handelingsrechten, maar de reder is de eigenaar van het schip inclusief alle eigendomsrechten op dat schip.

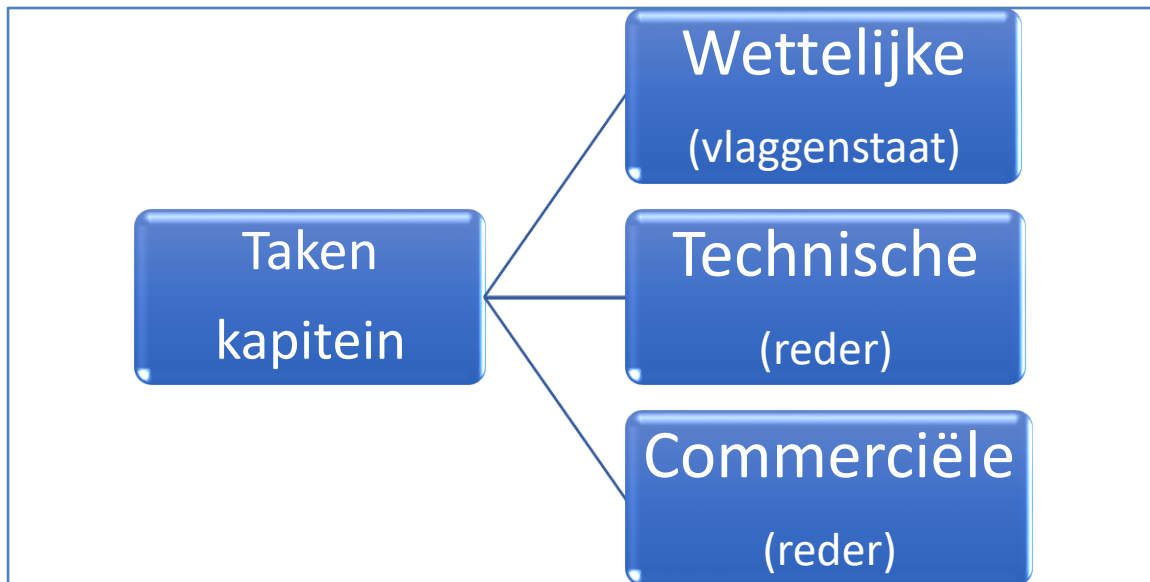
Een complicatie kan zijn dat de kapitein een werknemer is van de reder maar ook de vertegenwoordiger van de werkgever is voor de zeevarenden aan boord.

In dit hoofdstuk worden de taken en verantwoordelijkheden van de kapitein ten opzichte van de reder/beheerder en *vice versa* beschreven. Deze verantwoordelijkheden zijn afgeleid van de rollen, verplichtingen en taken van de kapitein. Veel van deze taken en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd in maritieme verdragen en nationale wetgeving. Andere verantwoordelijkheden, taken en plichten van de kapitein zijn terug te vinden in maritieme contracten, gesloten tussen de reder, scheepsmanager, verlader, charteraar, bevrachter etc. Aan het einde van dit hoofdstuk wordt de balans tussen de verantwoordelijkheden van de kapitein en de scheepsmanager beschreven. Voor een uitgebreidere omschrijving van de termen verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden, verplichtingen zie Hoofdstuk 5 van dit Handboek.

9.2. Taken kapitein

De kapitein neemt een unieke positie in tussen andere zeevarenden. Hij is in dienst van de reder, maar is tegelijkertijd ook de vertegenwoordiger van de reder. De kapitein beschermt de rechten, plichten en belangen van de reder door zorg te dragen voor de bemanning, het schip en de lading. De kapitein is verantwoordelijk voor de uitvoering van zijn wettelijke taken en plichten. Een van de primaire taken van de kapitein is het optreden als vertegenwoordiger van de reder. Een andere taak van de kapitein is om de veiligheid, beveiliging en het behoud van het mariene milieu te optimaliseren, maar de reder moet de financiële aspecten hiervoor regelen. Volgens de wet moet de kapitein drie taken vervullen: wettelijke, technische en commerciële taken. Deze taken worden in dit hoofdstuk beschreven, inclusief de verantwoordelijkheden.

- De kapitein is aan boord verantwoordelijk voor zaken zoals veiligheid, beveiliging en het behoud van het mariene milieu.
- De scheepsmanager is verantwoordelijk voor het verstrekken van alle noodzakelijke middelen aan de kapitein, zoals personeel, financiën, uitrusting en certificaten.



Figuur 22. Een overzicht van de taken en verantwoordelijkheden van de kapitein.

Deze taken dienen aan boord van een schip geregeld te zijn. Over het algemeen vindt de controle van veel wettelijke verplichtingen aan de wal plaats door de relevante autoriteiten, tenzij de kapitein hiertoe zelf een taak heeft, zoals het controleren van het scheepsjournaal, de dagboeken en de werkuren/-omstandigheden van de zeevarenden tijdens de reis.

9.2.1. Verdeling taken kapitein

- Wettelijk (statutair):
 - Gezagvoerder;
 - Naleving van regelgeving;
- Technisch:
 - Bewaken zeewaardigheid schip;
 - Onderhoud van romp, motoren, machines en uitrusting;
- Commercieel:
 - Werknemer;
 - Werkgever;
 - Vertegenwoordiger reder/beheerder;
 - Vertegenwoordiger bevrachter;
 - Vrachtafhandeling.

Deze taken van de kapitein worden hierna beschreven, inclusief de verantwoordelijkheden.

9.3. Wettelijke taken

De wettelijke taken van de kapitein hebben betrekking op het publiekrecht, hetgeen inhoudt dat de kapitein openbaar gezag heeft, waaronder de bevoegdheid om noodzakelijke maatregelen te nemen. Openbaar gezag betekent dat de kapitein kan optreden als vertegenwoordiger van de vlaggenstaat en taken kan vervullen van een civiele, openbare en ministeriele ambtenaar, met inbegrip van een strafrechtelijke rol. Dit betekent dat de kapitein ook publieke verantwoordelijkheden heeft. De kapitein voert het bevel over het hele schip en over alle opvarenden en heeft de algehele verantwoordelijkheid voor de veiligheid, beveiliging en het voorkomen van verontreiniging van de zee. Aan boord is het recht van de vlaggenstaat van toepassing en de kapitein heeft de plicht ervoor te zorgen dat het schip beschikt over de juiste:

- Minimale veilige bemanningsniveaus;
- Geschikte, gekwalificeerde en gediplomeerde officieren en bemanningsleden;
- Logboeken;
- Certificaat van registratie etc.;
- Veiligheid:
 - Bescherming van alle personen, schip en lading;
 - Aanrijding vermijden;
 - Navigatiehulpmiddelen;
 - Beveiliging.
- Vervuiling van de zee.

De kapitein is verantwoordelijk voor bijna alle certificaten van het schip, maar heeft ook een prominente rol bij het controleren van de relevante certificaten van zijn bemanning.

Voor de meeste wettelijke taken is de kapitein verantwoording verschuldigd aan de vlaggenstaat.

9.3.1. Enkele bijzondere wettelijke taken kapitein

De kapitein heeft ook een aantal bijzondere taken en verantwoordelijkheden. Enkele voorbeelden van deze bijzondere verantwoordelijkheden worden hier beschreven. Veel van de bijzondere wettelijke taken en verantwoordelijkheden van de kapitein zijn terug te vinden in de internationale maritieme overeenkomsten, maar ook in de wetgeving van de vlaggenstaat.

Scheepsongeval

Bij een scheeps- of maritiem ongeval, zoals een aanvaring, brand of aan de grond lopen, dient de kapitein zorg te dragen voor alle opvarenden van zijn schip. Ook dienen de vereiste instanties geïnformeerd te worden. De kapitein dient voorbereid te zijn op een onderzoek door de vlaggenstaat of door andere landen. Op volle zee kan alleen het land onder wiens vlag het schip vaart de kapitein aansprakelijk stellen voor een maritiem ongeval. Het nationale recht van de vlaggenstaat is dan van toepassing, met uitzondering van het recht van vreemde staten. Hiermee zijn buitenlandse onderzoeken wettelijk uitgesloten. Wel kan de kapitein door een ander land worden gevraagd om getuige te zijn of een verklaring af te leggen.

Alleen de vlaggenstaat heeft de bevoegdheid om een vaarbevoegdheidsbewijs of een ander nationaal afgegeven certificaat of document in te trekken. Een buitenlandse kapitein, dus geen onderdaan van de vlaggenstaat, kan ook worden aangesproken op de wet- of regelgeving van zijn eigen thuisstaat.

Deze thuisstaat kan het vaarbewijs van die kapitein intrekken of schorsen, in overeenstemming met de nationale wet- en regelgeving van die staat.

Een land kan alleen afgegeven certificaten intrekken of schorsen.

Een schip dat betrokken is bij een incident op volle zee mag alleen worden aangehouden en onderzocht door de vlaggenstaat, ook in een onderzoek.

Een vreemde staat heeft hierin dus geen autoriteit op volle zee. De vlaggenstaat heeft de bevoegdheid om het schip naar een bepaalde haven te leiden voor onderzoek of naar de volgende aanloophaven.

Voor de taak van de kapitein bij maritieme incidenten op volle zee en in de territoriale zee, inclusief de daaropvolgende onderzoeken, zie Hoofdstuk 28 van dit Handboek.

Kapitein en openbare orde

De openbare orde en de discipline aan boord zijn het domein van de kapitein. Openbare orde kan worden gezien als de afwezigheid van wanorde, met andere woorden: het rustige en ordelijke gedrag van zeevarenden en andere opvarenden.

Het gaat om personen die zich verstandig en rationeel gedragen en anderen respecteren. Alle opvarenden dienen de kapitein te gehoorzamen met betrekking tot de openbare orde. Disci-

pline kan worden gezien als gecontroleerd gedrag of zelfbeheersing. In andere wettelijke hoedanigheden kan de kapitein optreden als ambtenaar van de burgerlijke stand, notaris en opsporingsambtenaar. Zie ook Hoofdstuk 19 en 20 van dit Handboek. Dit kan natuurlijk per land verschillen.

Voor deze wettelijke taken is de kapitein verantwoordelijk tegenover de vlaggenstaat van zijn schip, meer in het bijzonder tegenover de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat.

Bunkeren

De kapitein heeft veel verantwoordelijkheden over operaties die niet zijn primaire taken zijn. Een voorbeeld is het bunkeren van brandstof voor zijn schip.

Bunkeren is een taak gedelegeerd aan de hoofdwerktuigkundige maar onder verantwoordelijkheid van de kapitein, die een inspanningsverbintenis heeft, maar ook doorslaggevende bevoegdheid heeft tijdens de bunkeroperaties.

Bunkeren moet worden beschouwd als een risicovolle operatie, waarbij fouten kunnen leiden tot vervuiling van de zee, hoge boetes of zelfs gevangenisstraf voor de kapitein. Een bunkeroperatie moet onderdeel zijn van het Safety Management System (SMS) uit de ISM-Code.

De kapitein heeft meerdere taken en verantwoordelijkheden tijdens het gehele bunkerproces, zoals:

- Algemeen
 - Bepalen (zwavellimiet) en hoeveelheid benodigde brandstof;
 - Veiligheidsbriefing en bewustwording door de hoofdwerktuigkundige;
 - Gebruik van de juiste checklists bunkeren;
 - Spreek een leveringsregeling af;
 - Correcte bemonsterings- en afleverbonnen.
- Veiligheid
 - Voorbereiden en toezicht houden op de nodige veiligheidsmaatregelen en maatregelen ter bestrijding van vervuiling;
 - Toezicht houden op noodmaatregelen om bunkeroperaties te stoppen.

De kapitein moet niet alleen de nationale wet- en regelgeving van zijn vlaggenstaat en van de kuststaat waarin hij zich bevindt raadplegen, maar ook internationale regelgeving zoals MARPOL en instructies zoals de ICS *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (IS-GOTT). Vaak hebben de haven en de terminal ook nog hun eigen privaatrechtelijke instructies.

Over het algemeen heeft de havenautoriteit lokale regelgeving (publiekrecht), terwijl de kapitein of scheepsmanager een contract (privaatrecht) dient te sluiten met de terminal.

9.4. Technische taken

De technische taken houden in dat de kapitein het schip veilig houdt om een succesvolle reis te maken. In die zin is hij de wettelijke vertegenwoordiger van de reder. De vlaggenstaat is verplicht zijn wetten toe te passen en de technische taken van de kapitein te controleren.

Technische taken kunnen betrekking hebben op:

- Onderhoud schip;
- Status apparatuur;
- Zeewaardigheid.

De kapitein dient toezicht te houden op en zorg te dragen voor technisch onderhoud van het schip, zoals de staat van casco, uitrusting en machines. Maar ook de zeewaardigheid van het schip valt onder de kapitein. De kapitein voert de technische taken uit in nauwe samenwerking met de hoofdwerktuigkundige. Dit is de technisch manager aan boord, maar hij heeft niet de eindverantwoordelijkheid voor alle technische taken, die bij de kapitein berusten. De hoofdwerktuigkundige is, net als alle andere zeevarenden aan boord, verantwoording verschuldigd aan de kapitein of reder, niet altijd aan de officiële autoriteiten.

De kapitein is verantwoordelijk voor het bewaken van de toestand van de romp, machines, uitrusting enz. Hij moet de reder informeren wanneer reparaties en onderhoud vereist of voltooid zijn. Dit dient regelmatig te gebeuren. Deze informatie kan omvatten:

- Apparatuur en technische instrumenten die onderhevig zijn aan gepland onderhoud;
- Standaardnormen voor onderhoud;
- Kritieke apparatuur voor onderhoud;
- Plannen en uitvoeren van onderhoudsprocedures;
- Verantwoordelijkheid voor registratie van gepland onderhoud.

Voor deze technische taken legt de kapitein verantwoording af aan de scheepsbeheerder.

De reder of scheepsbeheerder heeft de verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat door de kapitein geconstateerde gebreken worden verholpen en, indien nodig, de nationale bevoegde autoriteiten hiervan op de hoogte te stellen. De reder moet de implicaties van commerciële beslissingen op het gebied van veiligheid, beveiliging en preventie van milieuverontreiniging volledig onderkennen. De kapitein is echter verantwoordelijk voor een veilig en technisch goed schip. Maar hij heeft bepaalde beperkingen bij het sluiten van contracten met derden, zoals een scheepswerf of reparatiebedrijf. De reder zal niet altijd gebonden zijn aan handelingen van de kapitein die niet binnen de grenzen van de bevoegdheid van de kapitein vallen.

De kapitein is bijvoorbeeld niet bevoegd om een contract af te sluiten met betrekking tot een ongeplande revisie van zijn schip, dus zijn reder zou niet gebonden zijn aan een dergelijke overeenkomst.

9.5. Commerciële taken

De kapitein mag niet vergeten dat de reden dat hij in dienst is, is dat de reder om commerciële redenen vracht wil vervoeren. Aan de andere kant moet de kapitein de veiligheid, zekerheid en de noodzaak om vervuiling te voorkomen handhaven, wat geld kan kosten. De ISM-Code en ISPS-Code kunnen deze balans beïnvloeden als ze effectief worden geïmplementeerd en uitgevoerd. De commerciële taken van de kapitein houden in dat hij de eigenaar van het schip en zijn lading vertegenwoordigt. Hij kan ook de bevrachter, verlader of charteraar vertegenwoordigen, hetgeen wordt vastgelegd in scheepvaartcontracten. Deze representatie kan een taak van de kapitein worden. Dit betekent dat de kapitein verantwoordelijk is voor de lading die hij in ontvangst neemt. Hij is ook verantwoordelijk voor het laden van het schip en het stuwen en vastsjorren van de lading, ook wanneer dit door een derde wordt uitgevoerd. De kapitein is tegenover de reder/scheepsmanager verantwoordelijk voor het welslagen van de reis; daarom onderhoudt de reder/scheepsmanager een directe band met de kapitein voor zakelijke doeleinden. De kapitein moet verlies en schade tot een minimum beperken en de veiligheidsnormen handhaven om commerciële doelen te bereiken. De kapitein is via een keten van contracten verbonden met de reder en de bevrachter. De kapitein moet alle relevante commerciële functies van het transportproces begrijpen, waaronder:

- Scheepszaken, inclusief financiële planning en beheersing van de exploitatiekosten van het schip;
- Effectief management van de bemanning, rekening houdend met diversiteit en cultuurverschillen, en verandering van niet-wettelijke normen;
- Beheer van de commerciële scheepsoperaties, zoals de omzetting van een papieren contract naar een succesvolle veilige en commerciële reis.

Voor de commerciële taken legt de kapitein verantwoording af aan de reder.

9.6. Samenvatting kapitein

De kapitein moet in de eerste plaats aandacht besteden aan veiligheid, beveiliging en het mariene milieu. Daarna moet de kapitein zich concentreren op de winstaspecten van de reis.

In verschillende situaties kan er een delicaat evenwicht zijn tussen de wettelijke rechten en plichten van de kapitein enerzijds en zijn functie van werknemer in dienst van de reder anderzijds. De bescherming van de positie van de kapitein ten opzichte van zijn werkgever in deze situaties is vaak vastgelegd in nationale wetgeving.

De beste manier voor de kapitein is om te communiceren met de reder. Verras de reder niet met een beslissing met substantiële (financiële) gevolgen zonder dit vooraf te melden.

Verantwoordelijkheden kapitein

- Voor wettelijke taken is er verantwoordelijkheid aan de vlaggenstaat;
- Voor technische en commerciële taken is er verantwoordelijkheid aan de reder.

Verantwoordelijkheden scheepsbeheerder

De scheepsbeheerder moet primair zorgen voor veilige vaart en het voorkomen van vervuiling, zoals vereist door de ISM-Code.

Dit houdt in: procedures opstellen voor noodsituaties, noodplannen maken als onderdeel van het VMS, training en oefeningen organiseren, organisatorische maatregelen treffen voor effectieve respons, en de kapitein actief ondersteunen bij veiligheidsbeleid, ladingzorg, scheepsveiligheid en milieubescherming.

Verhouding kapitein en scheepsbeheerder

De kapitein kan 'druk' ervaren van de reder, vooral als medewerkers aan wal zich bemoeien met besluiten aan boord. Het is belangrijk dat de kapitein tijdig communiceert over wettelijke- en veiligheidsverplichtingen. Bij aanhoudende geschillen over veiligheid mag het schip niet vertrekken tot het probleem is opgelost. Als overleg geen uitkomst biedt, kan de kapitein de maritieme autoriteiten inschakelen, ook al brengt dat de werkrelatie met de reder mogelijk onder spanning.

In alle gevallen geldt dat het onderhouden van open en transparante communicatie met de scheepsbeheerder of reder de voorkeur verdient. Tegelijkertijd mag de kapitein nimmer uitvaren in een situatie die strijdig is met nationale of internationale wetgeving.

Indien nodig moet de kapitein zich beroepen op zijn discretionaire bevoegdheid of op zijn *overriding authority*, zoals vastgelegd in de SOLAS en de ISM-Code.

Hoewel dergelijke situaties in de praktijk relatief zeldzaam zijn, kunnen zij de kapitein confronteren met complexe afwegingen, waarbij hij zich bewust moet zijn van zijn wettelijke instrumenten en verantwoordelijkheden.

In het volgende hoofdstuk van dit Handboek wordt dieper ingegaan op de juridische en operationele betekenis van het gezag van de kapitein.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 10 Gezag & bevoegdheden

Hoofdstuk 10 van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn bevoegdheden t.o.v. de scheepsbeheerder etc. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Inleiding
- Commanderen en controleren
- Kapitein vertegenwoordiger reder
- Juridische context
- ISM/SMS
- Samenvatting kapitein

10.1. Inleiding

De vraag is of de scheepsbeheerder zich mag bemoeien met operationele zaken aan boord, laat staan om hier opdrachten over te geven aan de kapitein. Wie draagt hierbij de eindverantwoordelijkheid? Aan boord is het vaak een discussie wie er nu eigenlijk de baas is op het schip. De scheepsbeheerder met alle eigendomsrechten op het schip of de kapitein die niet alleen werknemer is van de scheepsbeheerder, maar vaak ook de officiële vertegenwoordiger/gemachtigde ervan.

Wat zegt de wet over de verhoudingen en verantwoordelijkheden aan boord tussen de scheepsbeheerder en de kapitein? Moet de kapitein altijd de adviezen of instructies van de scheepsbeheerder opvolgen? Mag de charteraar de kapitein beïnvloeden?

Het gaat hier dus voornamelijk over de verhouding tussen de kapitein en de scheepsbeheerder.

10.2. Kapitein: commanderen en controle

De functie van de kapitein kan worden gesplitst in gezag/commanderen (*to command*) en beheersen/controleren (*to control*). Dit is geen duidelijke scherpe en officiële scheiding, maar meer een functionele en feitelijke.

10.2.1. Commanderen (*to command*)

Bevelen of commanderen houdt in dat de kapitein bevoegd is om bindende instructies te geven aan alle opvarenden, met het doel hen te verplichten tot het verrichten of nalaten van bepaalde handelingen. Deze bevoegdheid vloeit voort uit het gezag dat de kapitein aan boord uitoefent. Hoewel dit gezag niet altijd expliciet is omschreven in regelgeving, is het in de praktijk gebaseerd op goed zeemanschap, deskundigheid, ervaring en professionele training. Van commanderen is met name sprake tijdens de navigatie van het schip en in noodsituaties, zoals bij brandbestrijding of het geven van het bevel tot het verlaten van het schip.

Commanderen is eenhoofdige besluitvorming waarbij de kapitein, in het belang van de veiligheid van personen, het schip of het milieu, direct bevelen geeft zonder overleg of het zoeken van draagvlak.

Het inwinnen van advies door de kapitein bij de scheepsbeheerder of bij leden van de bemanning wordt vanzelfsprekend aangemoedigd, doch dit doet geen afbreuk aan de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid van de kapitein aan boord.

10.2.2. Controleren (*to control*)

Onder de term ‘controleren’ wordt de beheersing verstaan van bedrijfskundige processen aan boord van een schip. De kapitein is hiervoor verantwoordelijk en beschikt over de vereiste bevoegdheid en zeggenschap om deze processen ordentelijk en doeltreffend te laten verlopen.

Het betreft een systematische beheersing van het controleproces door de kapitein, onder routinematige omstandigheden. Synoniemen voor ‘controleren’ zijn onder meer ‘supervisie’ en ‘toezicht’.

Controleren of toezichthouden betreft het proces waarbij de kapitein verantwoordelijk is voor het bewaken van het gedrag en de activiteiten van alle opvarenden. Dit geldt met name in het kader van de uitvoering van routine werkzaamheden, waarbij de kapitein toeziet op de juiste taakvervulling en naleving van geldende regels en procedures aan boord.

De kapitein beschikt over de bevoegdheid om corrigerende of afdwingende maatregelen te nemen indien sprake is van afwijkend of ongewenst gedrag.

10.3. Kapitein vertegenwoordiger reder

Indien de bevoegdheden van de kapitein enerzijds en die van de reder of scheepsbeheerder anderzijds met elkaar in conflict (kunnen) komen, dient de kapitein zich bewust te zijn van de aard en reikwijdte van zijn eigen bevoegdheden. Bij operationele bevoegdheden, zoals het geven van bevelen (*commanderen*), beschikt de kapitein over het feitelijke overzicht ter plaatse en heeft hij doorgaans de meest actuele informatie, veelal verkregen uit eigen waarneming. In deze context rust op de kapitein de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid, beveiliging en milieubescherming aan boord.

De scheepsbeheerder dient in dergelijke situaties terughoudend te zijn met het verstrekken van adviezen, aangezien hij doorgaans niet over alle actuele en contextuele informatie aan boord beschikt. Desgewenst kan de kapitein echter wel informatie opvragen bij de reder of scheepsbeheerder, indien die nodig is om een weloverwogen besluit te kunnen nemen.

Wanneer het toezicht (*controleren*) betreft op routinematige processen, is er meer ruimte voor overleg en samenwerking. In die gevallen zijn adviezen en aanvullende informatie van de scheepsbeheerder welkom en kunnen zij bijdragen aan een effectieve en efficiënte uitvoering van de werkzaamheden aan boord.

10.4. Juridische context

De scheepsbeheerder, charteraar en kapitein beschikken elk over bepaalde juridische bevoegdheden aan boord van het schip, waarbij deze bevoegdheden in sommige gevallen overlappen. Daarbij geldt dat de kapitein in meerdere situaties tevens optreedt als vertegenwoordiger of gemachtigde van de scheepsbeheerder en/of de charteraar. Deze vertegenwoordiging is echter beperkt tot een aantal specifieke onderwerpen en is onderworpen aan diverse restricties.

Het juridisch kader waarbinnen deze bevoegdheden worden uitgeoefend, is niet altijd eenduidig. Bepaalde wet- en regelgeving geeft geen expliciet uitsluitel over de reikwijdte van de bevoegdheden van de kapitein. In plaats daarvan wordt vaak gebruikgemaakt van abstracte normen, zoals "*het professionele oordeel van de kapitein*" of "*de kapitein heeft het hoogste gezag*", waarbij die begrippen veelal uitsluitend van toepassing zijn binnen de context van de veiligheid van het schip, de beveiliging aan boord of de bescherming van het mariene milieu.

De relevante bevoegdheden van de kapitein zijn met name terug te vinden in het internationale SOLAS-verdrag (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) en in de ISM-Code (*International Safety Management Code*).

Ter verduidelijking worden hierna de voornaamste juridische bepalingen uit deze instrumenten weergegeven en besproken. Deze bepalingen zijn rechtstreeks van toepassing op schepen die onder Nederlandse vlag varen. Buitenlandse schepen vallen veelal onder soortgelijke regels, aangezien de bepalingen uit SOLAS wereldwijd zijn geïmplementeerd in nationale wet- en regelgeving. Dit gebeurt doorgaans via directe verwijzing naar de SOLAS-bepalingen, maar soms ook via nationale interpretaties daarvan.

Daarnaast geldt dat een kapitein van een Nederlands gevlagd schip, bij het varen in de territoriale wateren van een andere staat, eveneens gebonden is aan de nationale bepalingen van die kuststaat. De kapitein dient zich derhalve ook op de hoogte te stellen van de lokale wet- en regelgeving met betrekking tot zijn bevoegdheden en verantwoordelijkheden in die jurisdictie.

Een voorbeeld van mogelijke verwarring voor kapiteins betreft de interpretatie van bepaalde SOLAS-termen. Zo wordt de term “*Master’s overriding authority*” in de Nederlandse vertaling weergegeven als “*het hoogste gezag*”. Evenzo wordt “*Master’s discretion*” vertaald als “*het oordeel van de kapitein*” of “*de beslissingsvrijheid van de kapitein*”, termen die ruimte laten voor interpretatie.

SOLAS benoemt op drie afzonderlijke plaatsen de bevoegdheden van de kapitein in relatie tot veiligheid, beveiliging en bescherming van het mariene milieu. In het navolgende worden deze bepalingen integraal weergegeven en vervolgens afzonderlijk juridisch toegelicht.

10.4.1 Beslissingsvrijheid bij veiligheid en milieu

Voorschrift 34-1 (Oordeel van de kapitein) Hoofdstuk V Bijlage SOLAS-Verdrag stelt:

De eigenaar, bevrachter of maatschappij die het schip exploiteert als omschreven in voorschrift IX/1, of iedere andere persoon, mag de kapitein van het schip geen 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 staat 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 alle beslissingen nemen op het gebied van veiligheid en milieubescherming. Niemand mag hem daarbij iets verbieden of beperken. Uiteraard mag de kapitein wel iedereen om raad vragen voordat hij een beslissing neemt en draagt hij de verantwoordelijkheid voor zijn beslissing. De kapitein krijgt hier niet de bevoegdheid om besluiten te nemen die tegen de wet- en regelgeving ingaan, zowel die van de kuststaat als van de vlaggenstaat.

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid gebaseerd op zijn professionele oordeel, uiteraard inclusief de bijbehorende verantwoording.

10.4.2 Beslissingsvrijheid veiligheid/ beveiliging

Voorschrift 8 (Beslissingsvrijheid van de kapitein met betrekking tot de veiligheid en beveiliging van het schip) Hoofdstuk XI-2 Bijlage SOLAS-Verdrag:

1. *De kapitein wordt niet door de maatschappij, de verlader of enige andere persoon weerhouden van het nemen of het uitvoeren van een beslissing die naar het professionele oordeel van de kapitein moet worden genomen voor de veiligheid en ter beveiliging van het schip. Dit houdt ook in dat hij personen (behalve personen waarvan vaststaat dat zij naar behoren door een Verdragsluitende Regering zijn gemachtigd) of hun eigendommen de toegang kan ontzeggen en kan weigeren vracht, inclusief containers en andere afgesloten vrachttransporteenheden, aan boord te nemen.*
2. *Indien er tijdens de bedrijfsactiviteiten van het schip een situatie ontstaat, waarbij volgens het professioneel oordeel van de kapitein, voor het schip geldende eisen inzake veiligheid en beveiliging met elkaar in strijd zijn, geeft de kapitein uitvoering aan de eisen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van het schip. De kapitein kan in dergelijke gevallen tijdelijke beveiligingsmaatregelen treffen, en hij informeert onverwijld de Administratie en, indien van toepassing, de Verdragsluitende Regering van het land in wier haven het schip zich bevindt of voornemens is binnen te lopen. Al dergelijke tijdelijke beveiligingsmaatregelen in het kader van dit voorschrift dienen in de hoogst mogelijke mate afgestemd te zijn op het geldende beveiligingsniveau. Wanneer dergelijke gevallen worden vastgesteld, zorgt de Administratie ervoor dat deze strijdigheden worden opgelost en dat de kans op herhaling tot een minimum wordt beperkt.*

Hierboven staat de 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 (*safety*) en beveiliging (*security*). Dit voorschrift is dus niet van toepassing op het marine milieu. De eindverantwoordelijkheid berust bij de kapitein. Deze is op grond van dit voorschrift bevoegd om, als de veiligheid van het schip dat naar zijn oordeel gebiedt, bijvoorbeeld enkele uit het scheepsbeveiligingsplan (SSP) voortvloeiende beveiligingsmaatregelen tijdelijk op te schorten. De kapitein kan bijvoorbeeld bepaalde personen weigeren aan boord, maar ook containers die naar zijn professionele oordeel gevaar opleveren voor de veiligheid van zijn schip en opvarenden. Dit professionele oordeel is gebaseerd op de ervaring, kennis en kunde van de kapitein. Ook hier is overleg met de scheepsbeheerder en/of charteraar op zijn plaats.

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

Ook hier geldt dat alle bijzonderheden gemeld moeten worden aan de scheepsbeheerder en vervolgens aan de bevoegde autoriteiten.

10.4.3 Hoogste gezag bij veiligheid en milieu

Voorschrift 5 (Verantwoordelijkheid en gezag van de kapitein) Deel A ISM-Code:

5.1. De maatschappij moet duidelijk de verantwoordelijkheden van de kapitein afbakenen en documenteren met betrekking tot:

5.1.1. de implementatie van het veiligheids- en milieubeschermingsbeleid van de maatschappij;

5.1.2. het motiveren van de bemanning om zich aan dit beleid te houden;

5.1.3. het geven van passende bevelen en instructies in duidelijke en eenvoudige taal;

5.1.4. de controle op de naleving van bepaalde eisen, en

5.1.5. herziening van het SMS en rapporteren van eventuele tekortkomingen aan de bedrijfsleiding aan de wal.

5.2. De maatschappij 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 maatschappij moet in het SMS vastleggen dat voor alle besluiten met betrekking

tot veiligheid en vervuilingspreventie en voor de beslissing de maatschappij, indien nodig, om assistentie te vragen, het hoogste gezag alsmede de verantwoordelijkheid bij de kapitein liggen.

Hierboven staat de tekst die de kapitein het hoogste gezag geeft aan boord op het gebied van veiligheid en milieu. Hier is beveiliging niet ingesloten. SOLAS/ISM-Code bevat voorschriften voor het opstellen van een veiligheidsmanagementsysteem (VMS) ofwel het *Safety Management System* (SMS) door scheepsbeheerder. Dit is een gestructureerd en gedocumenteerd systeem voor de scheepsbeheerder. Deze moet de kapitein in staat stellen het veiligheidsbeleid aan boord op doeltreffende wijze uit te voeren.

Het SMS is een verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder, de uitvoering aan boord is de verantwoordelijkheid van de kapitein.

De scheepsbeheerder moet ervoor zorgen dat het aan boord van het schip gebruikte SMS een duidelijke verklaring bevat waarin het hoogste gezag van de kapitein benadrukt wordt. De scheepsbeheerder moet in het SMS ook vastleggen dat voor alle besluiten over veiligheid en milieu het hoogste gezag evenals de verantwoordelijkheid bij de kapitein liggen. De originele Engelse tekst luidt: *'The Master has overriding authority'*. Deze uitdrukking (overheersende autoriteit) kan in twee termen worden opgesplitst.

Ten eerste de term *'overriding'*. Als de kapitein zijn overheersende of doorslaggevende autoriteit gebruikt, negeert hij de beslissing van iemand anders of zelfs van contracten. Deze doorslaggevende bevoegdheid wordt in het SMS door de reder benadrukt.

Het geeft de kapitein niet de automatische bevoegdheid om wet- en regelgeving te overtreden, maar dit is ook niet uitgesloten.

De kapitein annuleert of heft andere beslissingen of richtlijnen en instructies op. Het is de kapitein niet toegestaan zijn overheersende bevoegdheid willekeurig te gebruiken, maar alleen wanneer een dringende veiligheids- of vervuilingkwestie de kapitein hiertoe dwingt. De kapitein kan niet onwettig/onrechtmatig handelen door wettelijke besluiten of bepalingen terzijde te schuiven. Ten tweede de term 'autoriteit' of 'gezag'. Autoriteit, gezag of bevoegdheid is de toestemming die door de reder aan de kapitein wordt verleend om specifieke acties of gedragingen uit te voeren.

Overheersende autoriteit is geen automatische rechtvaardiging of toestemming voor de kapitein om de wet te overtreden, maar dit is ook niet uitgesloten. Daarnaast is de kapitein achteraf verantwoordelijk en verantwoording verschuldigd aan de reder, maar misschien ook aan een rechtbank.

Wanneer de kapitein zijn taken uitvoert door het nemen van beslissingen op het gebied van veiligheid, zoals vastgelegd in SOLAS, dan doet hij gewoon zijn plicht. De kapitein gaat niet altijd voorbij aan beslissingen van andere personen of entiteiten, meestal neemt hij alleen beslissingen zoals wettelijk is toegestaan.

Voorbeeld

De reder of charteraar mag er niet op aandringen dat de kapitein, varende in dichte mist, de snelheid moet verhogen om de ETA voor de volgende aanloophaven te bereiken.

De kapitein voert het bevel over zijn schip, inclusief het bepalen van de veilige snelheid in dichte mist.

Voorbeeld

De kapitein laat de reder weten dat hij een andere reddingsboot nodig heeft, omdat een van de originele reddingsboten ernstig beschadigd is. De kapitein laat de reder ook weten dat hij de haven niet kan verlaten voordat hij een andere reddingsboot krijgt. Deze kapitein maakt geen gebruik van zijn overheersende bevoegdheid, hij deed zijn plicht zoals voorgeschreven door de ISM-Code en SMS.

De kapitein gebruikt zijn doorslaggevend gezag als hij clausules van contracten en instructies van de reder, bevrachter of P&I Clubs of beslissingen van andere personen terzijde schuift.

Voorbeeld

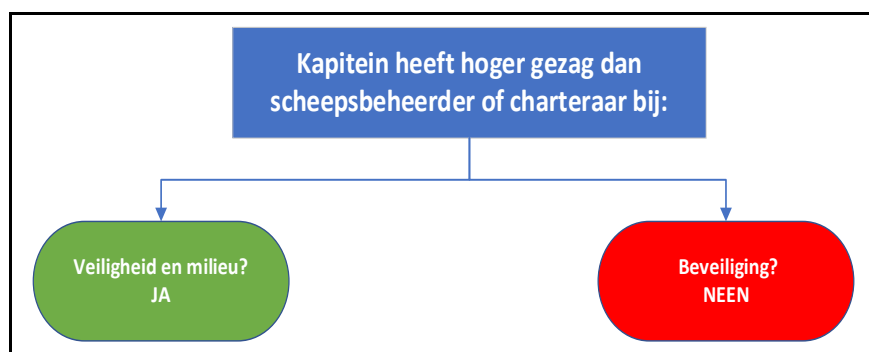
De charteraar wil in combinatie met de reder dat de kapitein het schip bij harde wind gaat afmeren zonder hulp van sleepboten. De charteraar en de reder dringen aan op hun beslissing, ze proberen de beslissing zelfs op te dringen aan de kapitein, die zijn doorslaggevend gezag gebruikt door het schip niet onder deze omstandigheden en zonder sleepboten af te meren. Dat betekent dat de kapitein de orders van de scheepsbeheerder of charteraar kan

overrulen als het aankomt op de veiligheid of milieu. Zeker als de orders van de scheepsbeheerder of charteraar onveilige situaties kunnen veroorzaken.

Het doel van *overriding authority* is dat de kapitein al zijn ervaring, kennis en kunde kan gebruiken om de juiste beslissingen te nemen en uit te voeren voor de veiligheid van schip en opvarenden en ter voorkoming van milieuvervuiling. De kapitein heeft deze bevoegdheid gekregen om in (nood)situaties waar tijd en handelingssnelheid belangrijk zijn de juiste beslissingen te maken en uit te voeren. Of de kapitein wetten en regels mag overtreden i.v.m. de veiligheid van zijn schip of ter voorkoming van vervuiling hangt af van de situatie en in welke kustwateren de kapitein vaart.

Hoogste gezag ofwel *overriding authority* is geen automatische toestemming om wet- en regelgeving te overtreden.

De kapitein heeft dus het hoogste gezag ofwel het laatste woord indien het aankomt op veiligheid of het marine milieu. Maar, als een beslissing van de kapitein niet goed uitpakt, dan moet hij zich mogelijk later verantwoorden bij de scheepsbeheerder of misschien wel voor een rechtbank.



Figuur 23. Hoogste gezag van de kapitein

10.5. ISM/SMS

De doorslaggevende bevoegdheid van de kapitein komt ook voort uit de ISM-code, ofwel IMO's *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*.

Deze Code is de basis voor het opzetten van het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS ofwel het SMS).

Ten eerste stelt de ISM-code dat de reder de autoriteit van de kapitein moet benadrukken.

Ten tweede stelt de ISM-code dat de reder een doorslaggevende bevoegdheid moet instellen voor de kapitein om beslissingen te nemen met betrekking tot veiligheid en het voorkomen van verontreiniging.

De ISM-code geeft de kapitein dus niet direct de doorslaggevende autoriteit/opperste gezag voor beveiliging, en andere codes ook niet. De kapitein krijgt indirect van de scheepsbeheerder dus de doorslaggevende bevoegdheid over alle kwesties met betrekking tot veiligheid en maritieme vervuiling. Behalve dat dit deel uitmaakt van de maritieme traditie om de kapitein dit soort macht te geven, is het dus ook verankerd in internationale en nationale wetgeving. Met de overheersende bevoegdheid komt automatisch de verantwoordelijkheid van de kapitein. Wanneer de kapitein zijn doorslaggevende bevoegdheid gebruikt door bepalingen of bepaalde regels te overtreden, kan hij ter verantwoording worden geroepen en moet hij zich misschien verantwoorden tegenover de reder of een rechtbank.

10.6. Samenvatting kapitein

Bevoegdheden scheepsbeheerder

De scheepsbeheerder is verantwoordelijk voor het toezicht op de commerciële en financiële aspecten van de exploitatie van het schip. Binnen deze bevoegdheden kan de scheepsbeheerder instructies verstrekken aan de kapitein, mits deze niet in strijd zijn met wettelijke voorschriften of de veiligheid, beveiliging en milieubescherming in gevaar brengen.

Bevoegdheden kapitein

De kapitein heeft veel bevoegdheden aan boord, vooral voor veiligheid, beveiliging en milieubescherming. In operationele situaties moet snel en deskundig worden gehandeld. De bevoegdheden zijn echter niet onbeperkt en mogen nationale of internationale wetgeving niet automatisch overtreden. De kernbevoegdheden van de kapitein kunnen als volgt worden samengevat:

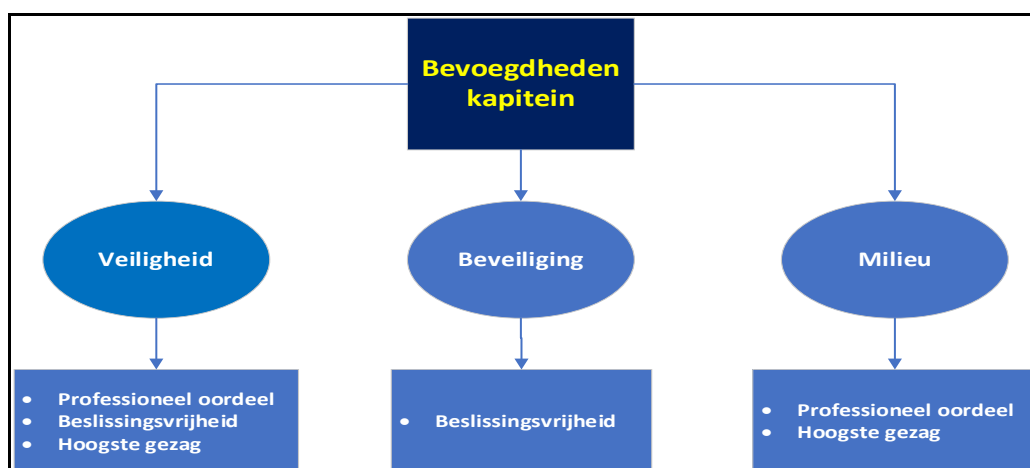
- Professioneel oordeel: ten aanzien van veiligheid en milieubescherming;
- Beslissingsvrijheid: bij afwegingen tussen veiligheid en beveiliging;
- Hoogste gezag: in situaties die veiligheid of milieu betreffen, inclusief het overrulen van orders van de scheepsbeheerder of charteraar, indien noodzakelijk.

Scheiding van bevoegdheden

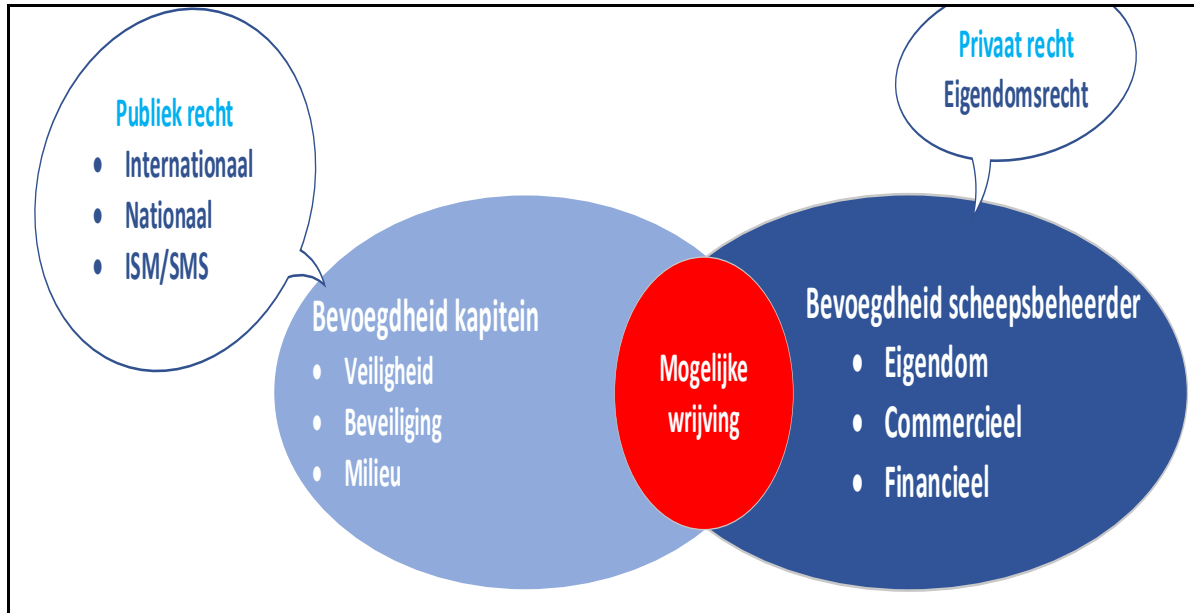
- De kapitein moet weten waar zijn bevoegdheden eindigen; hij mag bijvoorbeeld niet zelfstandig contracten sluiten voor extra onderhoud bij een scheepswerf. Zijn operationeel gezag vereist selectief en rechtmatig handelen.
- De scheepsbeheerder mag zich niet direct met de veiligheid, beveiliging en het milieu bemoeien.
- Conflicten tussen kapitein en scheepsbeheerder komen soms voor door hun arbeidsrelatie en verschil in informatie: de scheepsbeheerder werkt aan wal, terwijl de kapitein actuele informatie heeft aan boord.
- Wederzijds respect en open overleg zijn nodig om conflicten te voorkomen. Zo blijft de bedrijfsvoering aan boord veilig, rechtmatig en efficiënt.

De kapitein:

- is eindverantwoordelijk voor veiligheid, beveiliging en milieu aan boord.
- bespreekt problemen tijdig met de scheepsbeheerder en legt afspraken duidelijk vast, bijvoorbeeld per e-mail. Bij twijfelgevallen wordt overleg gevoerd, eventueel met advies van de scheepsbeheerder.
- heeft de formele bevoegdheid om instructies van de scheepsbeheerder of charteraar te negeren wanneer deze niet in overeenstemming zijn met de veiligheids- of milieudoelstellingen aan boord.
- ziet erop toe dat het SMS aan boord correct wordt uitgevoerd.



Figuur 24. Overzicht bevoegdheden kapitein per onderwerp.



Figuur 25. Overzicht bevoegdheden kapitein versus scheepsbeheerder

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 11 Bemanning

Hoofdstuk 11 van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn bemanning. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Bemanningsmanagement
- IMO/ILO
- Bemanningsplan en -certificaat
- Vaardocumenten
- Monsteren
- Zee-arbeidsovereenkomst
- Disciplinaire maatregelen
- Familiarisatie zeevarenden
- Samenvatting kapitein

11.1. Inleiding

De kapitein is verantwoordelijk voor zijn bemanning, die bestaat uit zeevarenden. Ten eerste voor het voldoen aan de minimale vereisten voor veilige bemanning, en ten tweede ook voor het welzijn van zijn bemanning, inclusief werkomstandigheden en werkuren.

De kapitein speelt dus 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 vaak moeten beschikken over bepaalde persoonsdocumenten, zoals een monsterboekje of een alternatieve dienstitjdverklaring, en een vaarbevoegdheidsbewijs. Op tankers is ook het 'bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers' verplicht. Er bestaan meer bekwaamheidsbewijzen, zoals voor de *Polar Code* of de IGF-code.

Het monsterboekje of de alternatieve dienstitjdverklaring vermelden 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, maar ook van de scheepsgezondheid ligt bij de kapitein.

Persoonsdocumenten cf. Wet bemanning zeeschepen

- Monsterboekje of alternatieve dienstitjdverklaring: Overzicht van functie en werkervaring.
- Vaarbevoegdheidsbewijs: Document waaruit de vaarbevoegdheid voor een bepaalde functie blijkt.
- Bekwaamheidsbewijs: Document waaruit blijkt dat een zeevarende voldoet aan bepaalde beroepsvereisten.
- Geneeskundige verklaring: Elke zeevarende heeft een geldige geneeskundige verklaring waaruit blijkt dat hij voldoet aan de medische geschiktheid voor zijn functie.

Er bestaat in Nederland een Centraal register bemanningsgegevens, waarin het ministerie de afgegeven monsterboekjes, bekwaamheidsbewijzen en vaarbevoegdheidsbewijzen registreert, evenals de gegeven vrijstellingen en ontheffingen.

Bij zowel het vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs als bij het monsterboekje en/of de alternatieve dienstitjdregistratie speelt de kapitein een rol, welke voornamelijk is terug te vinden in de Wet bemanning zeeschepen met alle regelgeving die daarbij hoort.

In de Wet bemanning zeeschepen wordt een onderscheid gemaakt tussen vaarbevoegdheden voor de algemeen operationele werkzaamheden en die voor 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 hierna) op dezelfde wijze aanduid 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 dan, 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 de kapitein besluiten niet uit te varen tot de personeelsomstandigheden zijn gewijzigd. Dit i.v.m. de veiligheid.

IMO/SOLAS

De nationale regering zal volgens een transparante procedure de minimale bemanningssterkte vaststellen.

Daarna wordt een certificaat over de minimumbemanning afgeven.

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.

11.2. Bemanningsmanagement aan boord

Personeelsmanagement kan worden gedefinieerd als het werven, in dienst nemen en behouden van een tevreden bemanning. Bemanningsmanagement aan boord is het plannen, organiseren, compenseren, integreren en onderhouden van bemanningsleden met als doel bij te dragen aan een veilig en gezond schip. De kapitein ziet toe op goed werkende teams aan boord, zoals het brugteam en het machinekamerteam. De kapitein moet het doel en de werkprocedures verduidelijken. Bovendien dient hij niet alleen bevel en controle te tonen, maar ook leiderschap en motivatie.

Een aanzienlijk deel van het bemanningsmanagement van de kapitein houdt zich bezig met de gezondheid en veiligheid op het werk van zijn bemanningsleden, inclusief de geestelijke gezondheid. Maar ook met de sociale onderlinge relaties binnen de bemanning en teams aan boord, en met hun huis en gezin.

Het begrijpen van problemen met betrekking tot menselijke elementen en het effectief managen van degenen aan boord met de juiste niveaus van communicatie en empathie is de sleutel tot het runnen van een efficiënt schip. De kapitein heeft vaak verantwoordelijkheden op grond van de nationale gezondheidswetgeving. Veel landen hebben gecombineerde wetgeving voor veiligheid en gezondheid op het werk. MLC spreekt over gezondheidsbescherming, medische zorg, welzijn en sociale bescherming.

11.3. IMO/ILO

11.3.1. IMO

Wettelijke regels voor een veilige bemanning zijn te vinden in de IMO/SOLAS. Dit verdrag zegt dat de regering van de vlaggenstaat maatregelen treft om ervoor te zorgen dat al zijn nationale schepen voldoende, effectief en efficiënt bemand zijn voor de reis.

Het STCW geeft in detail de minimumnormen weer die de landen van dit verdrag moeten handhaven om de bepalingen van het STCW-verdrag volledig en volledig uit te voeren. Het geeft ook aanbevolen richtlijnen om landen te helpen bij het STCW-verdrag. De minimale bekwaamheidseisen voor zeevarend personeel worden in detail weergegeven in een reeks tabellen, zoals bijvoorbeeld de normen voor de kapitein. Het STCW bevat ook aanbevolen richtlijnen die bedoeld zijn om landen te helpen bij de implementatie van het verdrag.

11.3.2. ILO

De ILO/MLC biedt internationale sociale en arbeidsnormen om wereldwijde bescherming te waarborgen voor zeevarenden die varen op schepen die de vlag voeren van landen die MLC hebben geratificeerd. MLC bestrijkt vele aspecten van het werk en leven aan boord, waaronder minimumeisen, arbeidsvoorwaarden, huisvesting, gezondheidsbescherming en medische zorg. MLC is deels verplicht en deels aanbevolen, daarom moet de kapitein de nationale wetgeving van de vlaggenstaat raadplegen om de precieze vereisten voor zijn schip en bemanning te verkrijgen. De kapitein speelt een belangrijke rol bij het naleven en handhaven van MLC aan boord. Hij kan richtlijnen vinden over de toepassing van MLC in het verdrag, in dit Handboek, en in de *ICS Guidelines on the Application of the ILO Maritime Labour Convention*.

11.4. Bemanningsplan/ -certificaat

Een bemanningsplan is een voorstel van de scheepsbeheerder, houdende het aantal bemanningsleden met hun functies aan boord waarmee de scheepsbeheerder het betrokken zeeschip minimaal wenst te bemannen. In dit 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 Deel I van dit boek.

Wanneer het bemanningsplan is goedgekeurd door het ministerie, wordt een bemanningscertificaat verstrekt. De Minister kan de kapitein raadplegen over de bemanningssamenstelling en over het bemanningsplan alvorens te besluiten omtrent de afgifte van een bemanningscertificaat. 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, bevoegdheden, aantallen 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 weer uit hun vaarbevoegdheidsbewijzen. Het bemanningscertificaat geeft dus het minimum-aantal 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 minimum-aantal bemanningsleden met hun functies aan boord van het zeeschip.

Bemanningslijst

Bij het FAL-verdrag ingevoerde standaardverklaring die informatie bevat die betrekking heeft op de bemanningssamenstelling van een zeeschip.

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. Het verbod om bemanningsleden te belasten met taken waartoe zij niet bevoegd zijn geldt niet voor opleidingszaken en niet bij *force majeure* (overmacht situatie). Hierbij enkele (verkorte) teksten waarin ter informatie relevante gebods- en verbodsbepalingen worden getoond.

Voorbeeld

Gebodsbepalingen Besluit Bemanning Zeeschepen

Artikel 2.1.4.3.

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 2.1.3.5.

De scheepsbeheerder verschaft de kapitein een afschrift van het bemanningsplan, dat behoort bij het geldige bemanningscertificaat.

Artikel 2.1.6. 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.

Verbodsbepalingen Wet bemanning zeevarenden

Artikel 68

Het is verboden met een schip naar zee te gaan zonder dat aan boord van het schip een geldig bemanningscertificaat voorhanden is.

Artikel 69

Het is verboden om een schip te bemannen met minder bemanningsleden dan is aangegeven in het bemanningscertificaat;

Artikel 70

Het is verboden om na te laten de bemanningslijst op te maken.

Artikel 71

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.

11.5. Vaarpapieren

Vaarpapieren zijn de persoonlijke documenten die aantonen dat zeevarenden in bepaalde functies mogen varen en daar medisch voor geschikt zijn.

11.5.1. 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.

Vaarbevoegdheidsbewijs

Een geldig document afgegeven door de Minister waaruit de bevoegdheid blijkt om in een of meer functies aan boord van een zeeschip dienst te doen.

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 veelal vastgelegd in de Wet bemanning zeeschepen. 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 Nederlandse 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.

Vaarbevoegheidsbewijzen (STCW)

Afgegeven door landen aan kapiteins, officieren, radio-operators en matrozen die deel uitmaken van een wacht die voldoen aan de bekwaamheidsnormen die relevant zijn voor hun specifieke functies en verantwoordelijkheidsniveau aan boord.

De kapitein dient te controleren of het certificaat door de vlaggenstaat is goedgekeurd voor erkenning, anders wordt het niet als geldig beschouwd.

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.

Als een kapitein of andere zeevarende een vaarbevoegdheidsbewijs heeft dat is afgegeven door zijn thuisland, en hij gaat werken op een schip van een ander land, moet hij soms een door dat andere land afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs hebben. Zo zijn buitenlandse zeevarenden die dienstdoen aan boord van een schip uit een ander land soms verplicht in het bezit te zijn van een geldig Certificaat van Gelijkwaardige Bekwaamheid (*Certificate of Equivalent Competency, CEC*), dit hangt af van de nationale wetgeving van dat land. Deze CEC-certificaten worden afgegeven tegen een geldige certificering van bekwaamheid en in overeenstemming met de internationale conventie inzake normen voor training, certificering en wachtdienst (STCW).

Het certificaat van gelijkwaardige bekwaamheid kan, op aanvraag bij de bevoegde autoriteiten, worden afgegeven aan zeevarenden die geen onderdaan zijn maar in het bezit zijn van STCW-certificaten die zijn afgegeven door bepaalde andere maritieme administraties.

De bevoegde autoriteiten moeten ervan overtuigd zijn dat er geen significante verschillen zijn met de normen die worden toegepast op kandidaten voor hun nationale bestaande vaarbevoegdheidsbewijzen.

Een buitenlandse zeevarende kan zijn nationale vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs laten erkennen in Nederland, zodat hij kan dienstdoen op een schip onder Nederlandse vlag. 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.

Definities

Vaarbevoegdheidsbewijs: geldig document afgegeven door de Minister waaruit de bevoegdheid blijkt om in een of meer functies, waarvoor beroepseisen zijn gesteld, aan boord van een zeeschip dienst te doen;

Bewijs van bekwaamheid: geldig document, anders dan een vaarbevoegdheidsbewijs, afgegeven aan een zeevarende, waaruit blijkt dat een door de Minister erkende training met goed gevolg is afgesloten waarmee wordt voldaan aan een of meer beroepseisen;

Schriftelijk bewijs: bewijs, anders dan een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs, dat door een zeevarende aan een beroepseis is voldaan.

Internationale en nationale regelgeving vereist dat officieren aan boord van een Nederlands schip, die niet in het bezit zijn van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs in het bezit zijn van een Nederlands Gelijkwaardig Vaarbevoegdheidsbewijs (CEC). Nederland heeft internationale afspraken met bepaalde landen om dit onderwerp te reguleren vanuit STCW.

Het vaarbevoegdheidsbewijs van de Nederlandse niet-officieren wordt afgegeven aan buitenlandse zeevarenden die in het bezit zijn van een STCW-vaarbevoegdheidsbewijs dat is afgegeven door een land waarmee Nederland een overeenkomst heeft gesloten.

Voor buitenlandse officieren gelden aanvullende eisen voor de aanvraag van een gelijkwaardig getuigschrift van bekwaamheid.

Om een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs aan te vragen, moeten kapiteins die in het buitenland zijn gekwalificeerd, bekend zijn met de relevante Nederlandse maritieme wetgeving. Bewijs dat men een minimaal kennisniveau van de Nederlandse wetgeving heeft bereikt, kan worden verkregen door het behalen van een bepaald document, genaamd 'Bekwaamheidsbewijs Wetgeving en Openbaar gezag'.

STCW schrijft voor dat een zeevarende varend aan boord van een schip dat de Nederlandse vlag voert in het bezit is van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs.

Nederland geeft officieren uit andere EU-lidstaten en landen waarmee het een overeenkomst heeft gesloten, een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs af op basis van hun eigen nationale vaarbevoegdheidsbewijs.

11.5.2 Bekwaamheidsbewijs

Een bekwaamheidsbewijs (*Certificate of Proficiency*) is een geldig document, anders dan een vaarbevoegdheidsbewijs, afgegeven aan een zeevarende, waaruit blijkt dat een door de Minister erkende training met goed gevolg is afgesloten waarmee wordt voldaan aan een of meer beroepseisen.

Het is een bewijs, niet zijnde een vaarbevoegdheidsbewijs, afgegeven aan een zeevarende, waarin verklaard wordt dat is voldaan aan de desbetreffende eisen van het STCW Verdrag op het gebied van training, vaardigheden of diensttijd volgens het Verdrag. Denk hierbij aan de bekwaamheidseis voor varen op tankers, als scheepskok, varen in polaire wateren enz.

Het is dus een bewijs dat een zeevarende bepaalde taken mag uitoefenen aan boord van bijvoorbeeld gas-, olie en chemicaliëntankers.

11.5.3 Schriftelijk bewijs

Verder bestaat er ook nog *Documentary evidence* ofwel een 'schriftelijk bewijs'. Dat is een bewijs, niet zijnde een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs, dat door een zeevarende aan een beroepsvereiste is voldaan.

11.5.4 Dispensaties

In uitzonderlijke situaties, zoals bij ziekte van bemanningsleden, kan een ontheffing 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.

De scheepsbeheerder vraagt deze dispensatie aan bij Kiwa Register.

- **Scheepsdispensaties**

Dit is een ontheffing die het schip krijgt om deze te bemannen in overeenstemming met het bemanningscertificaat. Deze dispensatie kan de scheepsbeheerder aanvragen bij de ILT.

Er worden vrijwel 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 bemanning zeeschepen

Artikel 23

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 27

De Minister kan een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs dat is afgegeven door een staat die partij is bij het STCW erkennen.

Artikel 26

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 23.5

De Minister kan ontheffing verlenen voor het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs.

11.6. Bemanningslijst

11.6.1. Bemanningslijst

Aan boord van een zeeschip is een actuele bemanningslijst, die wordt opgemaakt en gewijzigd door de kapitein. Deze bemanningslijst is per 1 juli 2025 in de plaats gekomen van de aloude monsterrol. Deze laatste bestaat dus niet meer volgens de wet. Bepalingen over de bemanningslijst zijn te vinden in artikel 21 Wet bemanning zeeschepen:

- Een zeeschip is voorzien van een actuele bemanningslijst.
- De kapitein draagt zorg voor het opmaken van de bemanningslijst.
- In het Besluit/Regeling bemanning zeeschepen (zie hierna) worden regels gesteld over de voorwaarden voor opname op de bemanningslijst en de inhoud, alsmede het opmaken, wijzigen en bewaren van de bemanningslijst.
- De Minister kan in bijzondere gevallen en indien er geen risico is voor de veiligheid, ontheffing verlenen voor een bepaald schip en gedurende een bepaalde periode.

11.6.2. Inhoud Bemanningslijst

Meer gedetailleerde regels over de opmaak van de bemanningslijst etc. zijn te vinden in het Besluit bemanning zeeschepen. Artikel 2.3.1 e.v. stellen:

- Voordat een zeeschip voor de eerste maal naar zee vertrekt en vervolgens met tussenpozen van niet meer dan twaalf maanden wordt een bemanningslijst opgemaakt.
- Bij elke wijziging in de bemanningssamenstelling wordt een bemanningslijst opgemaakt.
- Een exemplaar van de bemanningslijst wordt door de kapitein aan boord bewaard en een exemplaar van de bemanningslijst wordt ten kantore van de scheepsbeheerder in Nederland bewaard en ter beschikking gehouden ten behoeve van het houden van toezicht door de ambtenaren, belast met het toezicht op de naleving.
- Met de Regeling bemanning zeeschepen (zie hierna) kan worden bepaald dat ook andere gegevens op de bemanningslijst worden vermeld naast de gegevens, genoemd in de bij het bij het FAL-verdrag ingevoerde standaardverklaring.
- De scheepsbeheerder bewaart een bemanningslijst, gedurende drie jaar na de vervangingsdatum of geldigheidsdatum.

De Regeling bemanning zeeschepen stelt nog meer gedetailleerd:

- De scheepsbeheerder kan worden verplicht de bemanningslijsten over een bepaalde periode van één of meer van zijn zeeschepen onverwijld aan de minister toe te sturen.
- ILT kan inzage vorderen bij een scheepsbeheerder van bemanningslijsten gedurende een bepaalde periode.
-

11.6.3. Monsterboekje

De Wet bemanning zeeschepen stelt in artikel 22 dat voor bepaalde zeevarende het bezit voor een monsterboekje verplicht is, voor andere is dat optioneel. Deze andere zeevarenden mogen ook gebruik maken van een alternatieve diensttijdverklaring.

Artikel 22 stelt verder:

- Een zeevarende is in het bezit van een geldig monsterboekje als deze aan boord van een zeeschip een functie vervult van kapitein, officier of gezelschap en in het bezit is van een vaarbevoegdheidsbewijs of door Onze Minister erkend buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs voor die functie.

- Het eerste lid is niet van toepassing op een zeevarende met een andere nationaliteit dan de Nederlandse, indien de zeevarende in het bezit is 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.
- Een zeevarende, anders dan een zeevarende als bedoeld in het eerste lid, is in het bezit van een geldig monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring die door de kapitein wordt aangetekend dan wel uitgereikt.

De Regeling bemanning zeeschepen stelt dat voor de afgifte van een monsterboekje degene in aanmerking komt, die aantoon:

- een zee-arbeidsovereenkomst te zijn aangegaan of zal aangaan,
- een opleiding te volgen voor een functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is.

Indien wordt aangetoond dat het monsterboekje nodig is ten behoeve van de uitoefening van hun beroep aan boord van een zeeschip, komen ook de volgende personen voor de afgifte van een monsterboekje in aanmerking:

- nautisch/technisch *surveyor* van erkende organisaties;
- registerloods;
- gecertificeerde Noordzeeloods;
- Etc. etc.

Verder worden in de Regeling bemanning zeeschepen onderwerpen beschreven zoals:

- Bewijsstukken bij verzoek monsterboekje;
- Aantekeningen monsterboekje of alternatieve diensttijdverklaring;
- Verlies monsterboekje;
- Personen naast de kapitein bevoegd tot het maken van aantekeningen;
- Teruggave monsterboekje.

De Regeling bemanning zeeschepen geeft zeer gedetailleerde regels over de inhoud, het aantekenen, de afgifte, wijziging of geldigheid, de bewaring en de teruggave van het monsterboekje en de alternatieve diensttijdverklaring.

Buitenlands monsterboekje

Een buitenlandse zeevarende komt 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.

Ook het buitenlandse monsterboekje/ zeemansboekje is een officieel document waarin de vaartijden en werkervaring van de zeevarende worden bijgehouden. Niet alle zeevarenden zijn verplicht een monsterboekje te bezitten, een alternatieve diensttijdverklaring voor bepaalde buitenlandse zeevarende is ook mogelijk.

Art. 22 Wet bemanning zeeschepen

1. Een zeevarende is in het bezit van een geldig monsterboekje.
2. Dit is niet van toepassing op een zeevarende met een andere nationaliteit dan de Nederlandse, indien die zeevarende in het bezit is 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.

11.7. Zee-arbeidsovereenkomst

Zee-arbeidsovereenkomst

Arbeidsovereenkomst, inclusief de uitzendovereenkomst, waarbij de zeevarende zich verbindt arbeid aan boord van een zeeschip te verrichten

11.7.1. Zeevarende

De term 'zeevarende' wordt niet in alle wetgeving hetzelfde gedefinieerd, ook wordt de term schepeling, gezelschap 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 bemanning zeeschepen

De natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een zeeschip.

Ook de kapitein wordt onder het ruime begrip zeevarende geschaard, zie pagina 121. 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 Hoofdstuk 14 van dit Handboek.

11.7.2. Werkgever

Werkgever is in de wetgeving de reder, maar dan in de ruime zin des woords.

Scheepsbeheerder/ (reder/ shipowner)
Eigenaar of de rompbevrachter van een zeeschip, of een vennootschap als bedoeld in artikel 194a van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek aan wie de eigenaar de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het zeeschip heeft overgedragen.

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 veel 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.

11.7.3. 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.

11.7.4. Beëindiging zee-arbeidsovereenkomst

Zie voor de zee-arbeidsovereenkomst voor de kapitein ook Hoofdstuk 8 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, tenzij de cao een langere opzegperiode bepaald. 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 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.

De zee-arbeidsovereenkomst en de toepasselijke cao moeten aan boord van het schip voor de zeevarende ter inzage liggen.

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. 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 schadeplichtig is geworden.

Veranderde omstandigheden kunnen zijn: ernstig verstoorde verhoudingen tussen bepaalde partijen, minder bedrijfsresultaten of een gemis aan bekwaamheid.

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.
4. 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
- Direct geven
- Onmiddellijke mededeling
- Alleen in de haven.

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 en veiligheidsproblemen opleveren.

11.8. 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 10 Wet bemanning zeeschepen

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 Hoofdstuk 21 van dit Handboek.

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 ruime zin en ter beslissing van de kapitein. Eventuele 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 groot belang, ook omdat het dan kan worden toegevoegd aan het personeelsdossier van de zeevarende. Dit allemaal ter beoordeling van de kapitein, die uiteindelijk beslist.

11.9. Familiarisatie zeevarenden a/b

Het STCW en SOLAS hebben speciale richtlijnen gewijd aan zeevarenden die nieuw aan boord worden geplaatst. Deze moeten geholpen worden bij hun introductie aan boord. Ook de Nederlandse Arbowetgeving geeft hier regels voor. Een van de wettelijke taken van de kapitein is het toezien op de gewenning van zeevarenden, vaak ook familiarisatie genoemd. Er zijn verschillende vormen van gewenning, zoals voor nieuwaangekomen zeevarenden, voor zeevarenden die lange tijd niet aan bepaalde oefeningen hebben deelgenomen of als meer dan 25% van de bemanning niet aan bepaalde oefeningen heeft deelgenomen. Dit is vastgelegd in SOLAS en in de STCW Code. De nationale wetgeving van de vlaggenstaat kan aanvullende wetgeving bevatten. Hier wordt de kennismaking van nieuwaangekomen zeevarenden beschreven om de kapitein een goede leidraad te geven. Andere tekortkomingen van zeevarenden moeten zo snel mogelijk door de kapitein worden geïdentificeerd en opgelost. Misschien met een specifiek inwerkprogramma. Zeevarenden moeten bekend zijn met hun specifieke taken en met alle regelingen, installaties, uitrusting, procedures en scheepskenmerken van het schip die relevant zijn voor hun routine- of nooddaken. Zeevarenden aan boord van specifieke schepen, zoals passagiersschepen, moeten aanvullende trainingen en oefeningen volgen in overeenstemming met hun functie, taken en verantwoordelijkheden.

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. Naast de verplichte STCW-bepalingen moeten alle nieuw aan boord gekomen zeevarenden, met uitzondering van passagiers, voldoende vertrouwd worden gemaakt met en worden geïnformeerd over de veiligheid aan boord.

De kapitein heeft een zeer belangrijke rol op het gebied van veiligheid.

Onderwerpen van een goede veiligheidsopleiding/training kunnen zijn:

- Goede communicatie over veiligheid, inclusief begrip van symbolen, tekens en alarmsignalen. Waar nodig ook het opschalen van een incident: wie en hoe waarschuw je!
- Op de hoogte zijn van alle specifieke veiligheidsgebieden, zoals verzamelplaatsen, toewijzing van reddingsvesten of brandblussers en vluchtroutes;
- Primaire reflex bij het realiseren van man-overboord, het ontdekken van vuur of rook of het aantreffen van een medisch noodgeval.

11.9.1. 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?

11.10. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- hoeft niet zelf personeel te werven; dit wordt aan de wal door de reder geregeld.
- vertegenwoordigt de reder aan boord, geeft leiding aan de bemanning en waarborgt hun welzijn en veiligheid.
- motiveert de bemanning, grijpt corrigerend in waar nodig en ziet toe op een juiste personeelsbezetting conform wet- en regelgeving.
- is verantwoordelijk voor de geldigheid van de documenten en certificaten van bemanningsleden en zet geen ongekwalificeerd personeel in.
- informeert de reder bij onregelmatigheden en zorgt voor orde en discipline aan boord.
- ziet toe op voldoende gekwalificeerd personeel overeenkomstig het Minimum Safe Manning Certificate en controleert regelmatig de juistheid van de documenten.
- neemt bij onvoldoende bezetting of kwalificaties direct contact op met de reder om dit te herstellen.
- ziet erop toe dat alleen gekwalificeerde bemanningsleden hun toegewezen taken uitvoeren en controleert structureel de functie- en taakverdeling aan boord.
- zorgt dat het Minimum Safe Manning Certificate goed zichtbaar aan boord is.
- kan een digitaal beheersysteem gebruiken voor efficiënte documentcontrole.
- kan, onderbouwd met objectieve argumenten, bij de reder extra gekwalificeerde bemanningsleden aanvragen. Indien dit wordt geweigerd en de kapitein uitvaren onveilig acht, mag hij weigeren te vertrekken.
- voldoet aan alle relevante wet- en regelgeving en legt verantwoording af aan de reder.

- houdt de bemanningslijst actueel, beheert de monsterboekjes en begeleidt nieuwe bemanningsleden bij hun introductie en veiligheidstaken via een gestructureerd programma.
- mag in uitzonderlijke situaties afwijken van procedures wanneer de veiligheid dit vereist, mits hij dit meldt.
- beheert de officiële scheepsdocumenten en draagt zorg voor een actuele administratie.

Documenten

De kapitein:

- controleert, beheert en administreert of de bemanningsdocumenten en certificaten geldig zijn overeenkomstig de eisen van de vlaggenstaat van het schip.
- verifieert, afhankelijk van het scheepstype, of aanvullende certificaten vereist zijn (bijvoorbeeld voor tankers of schepen die in poolgebieden opereren).
- neemt, indien een bemanningslid niet aan de certificeringsvereisten voldoet, passende maatregelen in overeenstemming met de nationale wetgeving.
- kan in sommige landen beroep aantekenen tegen boetes die zijn opgelegd wegens niet-naleving.
- verifieert, beheert en houdt de onderstaande essentiële documenten beschikbaar. Deze lijst is niet limitatief:
 - **Bemanningsplan**
Vormt de basis voor het bemanningscertificaat. Een afschrift behoort aan boord te liggen. Per schip.
 - **Bemanningscertificaat (*Minimum Safe Manning Certificate*)**
Elk Nederlands zeeschip moet zijn voorzien van een geldig bemanningscertificaat, dat is afgegeven door het ministerie, houdende het minimumaantal bemanningsleden met hun functies aan boord van het betrokken zeeschip. Dit certificaat bepaalt de minimale en vereiste samenstelling van de bemanning;
 - **Maritiem Arbeidscertificaat (*Maritime Labour Certificate*)**
Verklaring dat het schip voldoet aan de vereisten van de *Maritime Labour Convention* (MLC), waaronder bepalingen over accommodatie, voeding, medische zorg etc.
 - **Zeemansboekje (Monsterboekje)**

Persoonlijk officieel document waarin de aanmonstering, dienstverbanden en relevante gegevens van de zeevarende worden geregistreerd. Vaak wettelijk verplicht.

- **Vaarbevoegdheidscertificaat (*Certificate of Competency*)**

Certificaat, afgegeven door bevoegde autoriteit op basis van STCW, dat een zeevarende bevoegd verklaart om in een specifieke functie.

- **Bekwaamheidsbewijs (*Certificate of Proficiency*)**

Aanvullend document waarin wordt bevestigd dat de houder voldoet aan specifieke opleidingseisen, ervaring of bekwaamheden conform STCW-bepalingen.

- **Medische verklaring van geschiktheid (*Medical Fitness Certificate*)**

Verklaring waaruit blijkt dat het bemanningslid lichamelijk en geestelijk in staat is om de toegewezen taken aan boord uit te voeren.

- **Arbeidsovereenkomst zeevarenden (*Seafarer's Employment Agreement*)**

Schriftelijke overeenkomst tussen reder en zeevarende waarin de arbeidsvoorwaarden zijn vastgelegd, conform nationale en internationale regelgeving.

- **Overzicht werktijden en dienstroosters**

Een overzicht van werk- en rusttijden dat zichtbaar wordt opgehangen aan boord.

- **Bijzondere werktijden voor minderjarige zeevarenden (16–18 jaar)**

Voor jonge bemanningsleden gelden aanvullende wettelijke bepalingen met betrekking tot werktijden, rusttijden en toegestane werkzaamheden.

- **Bemanningslijst (*Crew List*)**

- Verplichte, actuele lijst met gegevens van alle bemanningsleden. Deze moet bij aankomst en vertrek beschikbaar zijn voor inspectie door bevoegde autoriteiten.

- **Passagierslijst (*Passenger List*)**

Indien passagiers worden vervoerd, dient er een actuele passagierslijst gemaakt te worden, die op verzoek van havenautoriteiten beschikbaar wordt gesteld.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 12 Arbeidsomstandigheden

Hoofdstuk 12 van dit Handboek gaat over de arbeidsomstandigheden aan boord. Het hoofdstuk bestaat uit de volgende onderwerpen:

- Introductie
- ILO/ Maritiem Arbeidsverdrag
- EU-voorschriften
- Nationale regels
- Kapitein
- Minimumvereisten
- Arbeidsvoorwaarden
- Samenvatting kapitein

12.1. 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 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 eigen chef.

In 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 Bemanning Zeeschepen)

Natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een zeeschip. 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 de volgende hoofdstukken kan de kapitein en andere zeevarenden lezen over hun rechtspositie, arbeidsomstandigheden, leefklimaat aan boord, arbeidstijden, klachtenregeling enz. Ook kan men lezen over de rechten en plichten van alle zeevarenden aan boord en aan de wal.

Een doel 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. Ook kan de kapitein zijn bemanning voorlichten via deze hoofdstukken.

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.

12.2. ILO/MAV

Het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) ofwel de *Maritime Labour Convention* (MLC) 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.

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.

12.2.1. Maritiem Arbeidsverdrag

Het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) ofwel de *Maritime Labour Convention* (MLC) 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. Het MAV vormt de vierde grote pijler van de internationale maritieme wetgeving, naast STCW, MARPOL en SOLAS. Zie ook pagina 35 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/MLC

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 bemanning zeeschepen, 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.

MLC-certificaat

Het MLC-certificaat bevestigt dat de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord van een schip voldoen aan alle nationale wet- en regelgeving die van toepassing is op de implementatie van MLC. De nationale bevoegde autoriteit geeft voor een schip groter dan 500 GT dat internationale reizen maakt, op verzoek een Maritiem Arbeidscertificaat af als de door de scheepsmanager opgestelde verklaring aangeeft dat het betreffende schip na inspectie voldoet aan de criteria van de Maritieme Arbeidscertificaat Deel II voor:

1. Minimumleeftijd
2. Medische certificering
3. Kwalificaties van zeevarenden
4. Arbeidsovereenkomsten zeevarenden
5. Gecertificeerde particuliere wervings- en plaatsingsdiensten
6. Uren werk of rust

7. Bemanningsniveaus voor het schip
8. Accommodatie
9. Recreatieve voorzieningen aan boord
10. Eten en catering
11. Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie
12. Medische zorg aan boord
13. Klachtenprocedures aan boord
14. Loonbetaling.

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 (MAV-certificaat), of het MLC-Certificaat.

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.

Het MAV-certificaat 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.

Voorbeeld**Artikel 37 Wet bemanning zeeschepen**

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:

- minimumleeftijd;
- geneeskundige verklaringen;
- kwalificaties van zeevarenden;
- arbeidsovereenkomsten;
- arbeidsbemiddeling;
- arbeids- en rusttijden;
- bemanningssamenstelling;
- huisvesting en voorzieningen voor zeevarenden;
- voeding en drinkwater;
- gezondheid, veiligheid en ongevallenpreventie;
- medische zorg aan boord;
- klachtenprocedures aan boord;
- betaling van lonen.

12.2.2 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 16 van dit Handboek.

12.3. EU-voorschriften

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 2018/131/EU: 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.

12.4. Nationaal (NL)

De Nederlandse handhaving van de MAV-eisen is o.a. vastgelegd in de Wet bemanning zeeschepen, Wet havenstaatcontrole en de Arbowetgeving.

Nederland hanteert ook de instrumenten van vlaggenstaat- en havenstaatcontrole.

Handhaving MAV

- Vlaggenstaatcontrole
- Havenstaatcontrole (*Port State Control*)
- Klachtenonderzoek
- Kapitein

12.5. Kapitein

De rol van de kapitein bij het MAV is een grote. In Hoofdstuk 11 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 sectie beschreven.

12.6. Minimumvereisten voor zeevarenden

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.

12.6.1. Minimumleeftijd

Minimumeisen voor de zeevarende zijn:

- minimaal 16 jaar oud;
- moet beschikken over een geldige geneeskundige verklaring;
- aantoonbaar opgeleid en gekwalificeerd zijn om taken aan boord te verrichten;
- toegang hebben tot een goed gereguleerd werving- en arbeidsbemiddelingssysteem.

Deze eisen worden hierna in het kort uitgewerkt, inclusief de rol van de kapitein. 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.

12.6.2. Geneeskundige verklaring

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.

Artikel 31 (medische geschiktheid) Wet bemanning zeeschepen
Elke zeevarende is in het bezit van een geldige geneeskundige verklaring zeevaart waaruit blijkt dat hij voldoet aan de voor zijn functie-vereiste 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.

Indien de keuringsarts na de keuring aan de gekeurde de vereiste geneeskundige verklaring zeevaart niet kan afgeven, heeft de gekeurde het recht zich te laten herkeuren door een door de Minister als scheidsrechter aangewezen keuringsarts. Zijn oordeel is bindend.

12.6.3. Opleiding en kwalificaties

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 de verplichte opleidingen hebben voltooid, zoals die 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.

12.6.4. Werving en arbeidsbemiddeling

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.

12.7. Arbeidsvoorwaarden zeevarenden

12.7.1. Zee-arbeidsovereenkomst

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 voor algemene bepalingen: Burgerlijk Wetboek, Boek 7, Titel 10, Afdeling 1 e.v.

Zie voor specifieke bepalingen voor zeevarenden: Boek 7, Titel 10, Afdeling 12, te beginnen bij artikel 694 e.v.

12.7.2 Lonen

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

De ILO heeft ingestemd met een minimum maandloon voor alle zeevarenden wereldwijd, te weten: US \$ 690 per 1 januari 2026. Het Verenigd Koninkrijk heeft het minimumloon ook van toepassing verklaard op zeevarenden die op bepaalde 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.

12.7.3 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.

12.7.4 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.

12.7.5 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.

12.7.6 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. Zie ook Hoofdstuk 11.

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 Hoofdstuk 11 e.v. van dit Handboek.

12.7.7 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.

12.8. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- moet aan boord de nationale regels rond arbeidsomstandigheden toepassen en controleren.
- moet kennis hebben van (arbeids)wetten van de kuststaten waarin hij vaart.
- bewaakt de arbeidsomstandigheden, deze zijn belangrijk voor de veiligheid aan boord.
- houdt toezicht op naleving van de veiligheidsregels door alle bemanningsleden.
- is aan boord werkgever volgens de arbeidsomstandighedenwet.
- bepaalt werk- en rusttijden, alleen bij ernstig gevaar kunnen rusttijden worden onderbroken.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 13 Leefomstandigheden

Hoofdstuk 13 van dit Handboek gaat over leefomstandigheden aan boord, zoals:

- Introductie
- Huisvesting
- Recreatievoorzieningen
- Voeding en catering
- Samenvatting kapitein

13.1. Introductie

Leefomstandigheden bestaan naast de arbeidsomstandigheden en worden bepaald door wettelijke normen die de kapitein moet toepassen en controleren. Zo hebben zeevarenden recht op behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen aan boord. Elk land zorgt ervoor dat zeevarenden behoorlijke huisvesting en recreatievoorzieningen hebben. Elk land moet er ook op toezien dat zeevarenden voldoende levensmiddelen en drinkwater aan boord hebben, waarvan de kwaliteit, voedingswaarde en hoeveelheid voldoende zijn voor de behoeften op het schip. Het gaat hier dus over leefomstandigheden.

Het MAV is bepalend voor de leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Ieder land moet een systeem instellen dat de naleving van het verdrag waarborgt op de zeeschepen die zijn vlag voeren. Hiertoe geeft een verdragspartij een maritiem arbeidscertificaat en een verklaring naleving maritieme arbeid af. Het certificaat wordt pas afgegeven indien na inspectie aan boord van het schip is vastgesteld dat wordt voldaan aan geldende wet- en regelgeving inzake leefomstandigheden en de eisen zoals opgenomen in het MAV/MLC-verdrag.

Bij voeding en catering moet door de kapitein rekening worden gehouden met uiteenlopende nationale, culturele en godsdienstige achtergronden.

Voor Nederland zijn de leefomstandigheden wettelijk vastgelegd in meerdere wetten en regels. Zie bijvoorbeeld Hoofdstuk 4 van de Wet bemanning zeeschepen, inclusief een directe verwijzing naar het MLC/MAV.

Leefomstandigheden zijn in dit Handboek onderverdeeld in huisvesting, recreatie, voeding en catering. Dit is conform het MAV/MLC.

13.2. 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 slaappleaats 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.

13.3. Recreatievoorzieningen

Doel: Verzekeren dat zeevarenden behoorlijke recreatievoorzieningen aan boord hebben

De recreatievoorzieningen moeten regelmatig worden geïnspecteerd. Dit om te waarborgen dat ze blijven voldoen aan de veranderende behoeften van de zeevarenden.

Dit ook i.v.m. 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, maar ook 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 internet-faciliteiten, tegen redelijke gebruikskosten.

Veel verbeteringen op het gebied van leefomstandigheden zijn onderwerp van gesprek tussen alle belanghebbenden, maar dit onderwerp is nog niet duidelijk wereldwijd uitgekristalliseerd. De kapitein moet zich op zijn minst houden aan de wettelijke verplichtingen en deze ook controleren en handhaven aan boord.

13.4. 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 gereguleerde 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. Hierbij wordt 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.

13.5. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- moet regelmatig controleren of de leefomstandigheden aan boord voldoen aan de wetten van de vlaggenstaat en de kuststaat waarin hij vaart.
- moet de scheepsbeheerder informeren bij tekortkomingen.
- volgt naast de nationaal wettelijke eisen de MLC-richtlijnen en houdt rekening met verschillende achtergronden van zeevarenden.
- zorgt voor goede leefomstandigheden, die verlagen het risico op incidenten aan boord.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 14 Werk- en rusttijden

Hoofdstuk 14 van dit Handboek gaat over werk- en rusttijden, met onderwerpen zoals:

- Introductie
- MAV
- EU
- NL
- Registratie
- Werkuren tijdens veiligheidsoperaties
- Samenvatting kapitein

14.1. Introductie

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 over werktijden.

14.1.1. 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 en handhavingsplicht. 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 geldende teksten van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer Hoofdstuk 6 moeten aan boord beschikbaar zijn.

Het eerdergenoemde *Minimum Safe Manning Certificate* houdt rekening met de regeling van de arbeids- en rusttijden. Zowel MLC als STCW hebben eisen voor werk- en rusttijden. Er zijn veel overlappingen tussen beide internationale verdragen, maar toch ook wel verschillen. Het is daarom aan de vlaggenstaten om minimale rusttijden voor zeevarenden vast te stellen en te handhaven, terwijl werk- en wachtsystemen moeten worden ingericht om vermoeidheid bij de zeevarende te voorkomen. Hier geldt dus vooral het nationale recht omtrent arbeidstijden.

Vermoeidheid is een gevaar dat gevolgen heeft voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn, en kan verband houden met de werkuren.

De kapitein kan de door IMO en ILO ontwikkelde specifieke instrumenten gebruiken om vermoeidheid van zijn bemanning te voorkomen of te verminderen.

De kapitein speelt een belangrijke rol bij de handhaving van de wettelijk verplichte werk- en rusttijden. De kapitein kan steun vinden in de officiële richtlijnen van de IMO en ILO.

De kapitein kan ook de IMO-richtlijnen over vermoeidheid gebruiken om vermoeidheid bij de zeevarende te herkennen en te voorkomen. Het nationale recht over arbeidstijden is echter bepalend. Dit wordt hierna beschreven.

14.2. MAV

Ter informatie wordt hier kort een enkele bepaling uit het MAV weergegeven als voorbeeld. Deze bepalingen geven aan hoe een lidstaat zijn eigen normen mag stellen.

Zie ook de EU-regeling hierna en tenslotte de Nederlandse normen die aan boord van een Nederlands schip gelden. Hieronder staat het Voorschrift 2.3. – Arbeidstijden en rusttijden- uit het MAV.

1. *Elk Lid moet ervoor zorgdragen dat de arbeidstijden en rusttijden voor zeevarenden worden gereguleerd.*
2. *Elk Lid stelt maximumarbeidstijden of minimumrusttijden voor gegeven tijdvakken in die in overeenstemming zijn met de bepalingen van de Code.*

Hierna volgt de uitgewerkte Norm A2.3 – Arbeidstijden en rusttijden- uit het MAV.

1. *Voor de toepassing van deze norm wordt verstaan onder:*
 - a. *arbeidstijden, de tijd gedurende welke zeevarenden worden geacht werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het schip;*
 - b. *rusttijden, de tijd die buiten de arbeidstijd valt; hieronder worden korte pauzes niet begrepen.*
2. *Elk Lid stelt, binnen de in het vijfde tot en met achtste lid van deze norm genoemde grenzen, hetzij de maximumarbeidstijd vast die binnen een bepaald tijdvak niet mag worden overschreden, hetzij de minimumrusttijd die binnen een bepaald tijdvak moet worden verschaft.*

Zie ook Voorschrift 2.3. MAV, voor de volledige en uitgebreide tekst.

14.3. EU-voorschriften

De Richtlijn 1999/63/EG voorziet in de opnemings van normen in de lokale wetgeving van de lidstaten. In deze richtlijn wordt rekening gehouden met het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) met betrekking tot de werktijden van zeevarenden. Deze wetgeving moet worden gerespecteerd door elk zeeschip, ongeacht of het staats- of particulier eigendom is, dat geregistreerd staat in een lidstaat van de Europese Unie (EU) en gewoonlijk gebruikt wordt in de handels-scheepvaart. De richtlijn specificeert een maximumarbeidstijd en een minimumrusttijd binnen een bepaalde periode.

- **Arbeidstijd:**

- de standaardarbeidstijd is een achturendag, met één dag rust per week en rust op algemene feestdagen;
- de maximumarbeidstijd mag niet langer zijn dan 14 uur in elke periode van 24 uur of 72 uur in elke periode van zeven dagen.

- **Rusttijden**

- mogen niet korter zijn dan tien uur in elke periode van 24 uur of 77 uur in elke periode van zeven dagen;
- kunnen ten hoogste in twee perioden, waarvan er een minstens zes uur moet bedragen, worden opgedeeld;
- moeten plaatsvinden met een tijdruimte ertussen van niet langer dan 14 uur;
- mogen zo min mogelijk worden verstoord door veiligheidsoefeningen zoals periodieke appels, brandbestrijdingsoefeningen en oefeningen voor noodgevallen;
- moeten ter compensatie een toereikende rusttijd omvatten voor zeevarenden van wie de normale rusttijd wordt verstoord door oproepen tot arbeid.
- De dagelijkse arbeids- en rusttijd van de zeevarenden dient te worden bijgehouden.
- Geen zeevarende van jonger dan 18 jaar mag 's nachts* werken, behalve voor specifieke taken of opleiding.
- De indienstneming, aanmonstering of tewerkstelling van zeevarenden jonger dan 18 jaar is niet toegestaan indien dit gevaar oplevert voor hun gezondheid of veiligheid.

- Kapiteins hebben het recht van de bemanning te verlangen alle uren te werken die noodzakelijk zijn voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord, de lading en anderen die op zee in nood verkeren.
- De bijzonderheden van werkafspraken aan boord en de bepalingen van de wetgeving moeten toegankelijk zijn en worden opgehangen.
- Bij de vaststelling van de sterkte van de bemanning moet er rekening mee worden gehouden dat excessieve arbeidstijden vermeden of tot een minimum beperkt moeten worden om voldoende rust te waarborgen en vermoeidheid te beperken.
- **Alle zeevarenden:**
 - moeten in het bezit zijn van een gezondheidscertificaat waaruit blijkt dat zij medisch gezien geschikt zijn voor het werk aan boord — de richtlijn bevat de bijzonderheden voor dergelijke certificaten, met inbegrip van voorschriften voor afgifte, geldigheid en de aard van de medische keuring. Er zijn enkele uitzonderingen toegestaan;
 - hebben recht op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon op basis van een minimum van 2,5 gewerkte dagen per maand en pro rata voor onvolledige dienstmaanden.
- **De lidstaten mogen:**
 - afwijkingen toestaan op de gespecificeerde arbeids- en rusttijden, onder bepaalde voorwaarden;
 - gunstigere, maar niet minder gunstige voorwaarden toepassen op zeevarenden dan de voorwaarden die in de richtlijn zijn vervat.

14.4. Nederlands recht

Om ervoor te zorgen dat zeevarenden geregleerde werk- en rusttijden hebben, moet elke vlaggenstaat ervoor zorgen dat deze uren worden gereguleerd en moet hij de voorgeschreven maximale werk- of minimale rusturen vaststellen, dit om toezicht te kunnen houden op de naleving van MLC of nationale voorschriften.

Zie voor Nederland het Arbeidstijdenbesluit vervoer, met name Hoofdstuk 6, dat speciaal voor de zeevaart is geschreven.

14.4.1. Werkuren

Tijd waarin zeevarenden vanwege het schip arbeid moeten verrichten. Hoofdstuk 5 Arbeidstijdenwet regelt de werktijden (arbeidsuren), zoals werken op zondag of 's nachts.

14.4.2. Rusturen

Tijd buiten werktijd; korte pauzes, zoals een maaltijdpauze, vallen niet onder deze term. Hoofdstuk 5 Arbeidstijdenwet regelt de rusttijden, met name de verplichte rusttijden, en de dagelijkse onafgebroken rusttijden.

Rusttijd is een periode van ten minste 1 uur waarin geen arbeid wordt verricht.

14.5. Registratie

Elke vlaggenstaat moet eisen dat er een register wordt bijgehouden van de dagelijkse werken en rusttijden van zeevarenden om toezicht te kunnen houden op de naleving van MLC of nationale voorschriften. Deze registers moeten in een gestandaardiseerd formaat zijn opgesteld door de nationale bevoegde autoriteit. Deze registers moeten in de werk- of Engelse taal zijn. De zeevarenden dienen een kopie van de op hen betrekking hebbende administratie te ontvangen die moet worden ondertekend door de kapitein, of een door de kapitein gemachtigde persoon, en door de zeevarenden. De kapitein heeft een leidende rol in het beheer van de werktijden van jonge zeevarenden. Als zeevarenden door de werkdruk niet de nodige rust kunnen krijgen, moet de kapitein (wettelijk) de activiteiten stopzetten en de reder informeren. Voor de reder moet dit echter niet meteen een verrassing te zijn.

De kapitein dient in normale omstandigheden te voorkomen dat zeevarenden te veel werkuren of te weinig rusturen maken.

De kapitein en zijn bemanningsleden moeten een compenserende rusttijd nemen voor het geval hij tijdens de rusturen oproepbaar moet zijn.

De kapitein moet operaties zoals reddingsbootoefeningen, brandbestrijdingsoefeningen en oefeningen voorgeschreven door nationale wet- en regelgeving zo uitvoeren dat de rustperiode zo min mogelijk wordt verstoord.

De kapitein moet de wetgeving van de vlaggenstaat over werk- en rusttijden volgen.

14.6. Werktijden tijdens veiligheidsoperaties

De kapitein heeft het recht om van een zeevarende te verlangen dat die alle werkuren verricht die nodig zijn voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, opvarenden of de lading, of om hulp te verlenen aan andere schepen of personen die op zee in nood verkeren. Dienovereenkomstig kan de kapitein het schema van werk- of rusturen opschorten. Hij kan ook van een zeevarenden verlangen dat deze de nodige werkuren verricht totdat de normale situatie is hersteld. Zo spoedig mogelijk daarna moet de kapitein ervoor zorgen dat alle zeevarenden die werk hebben verricht in een geplande rustperiode, een passende rustperiode krijgen.

Dus alleen tijdens urgente veiligheidssituaties mag de kapitein de werk- en rusttijden wijzigen voor zeevarenden. Aangezien de kapitein zelf zeevarende is, moet hij zich ook aan de wet- en regelgeving met betrekking tot werk- en rusttijden houden.

Dit kan een interessante situatie worden wanneer de kapitein op de brug moet zijn vanwege een zeer lange beloodsing in nauw vaarwater of een lange periode van dichte mist in een deel van de zee met zeer veel scheepvaartverkeer, zoals het Engelse Kanaal gevolgd door de Noordzee. Juridisch is een adequate oplossing voor deze situaties moeilijk te vinden omdat het niet altijd gaat om noodsituaties maar om normale standaard operatieprocedures. Dat betekent dat de standaard voorgeschreven werk- en rusttijden moeten worden nageleefd, ook door de kapitein.

14.7. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- draagt de verantwoordelijkheid voor het naleven en toepassen van de nationale wettelijke regels betreffende werk- en rusttijden.
- Houdt een correcte registratie van deze uren bij, die hij controleert en verifieert om wetsovertredingen te voorkomen.
- Mag afwijken van de voorgeschreven rusturen voor de zeearenden in geval van calamiteiten of specifieke noodomstandigheden.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 15 Scheepsgezondheid

Hoofdstuk 15 van dit Handboek gaat over de kapitein en de gezondheid aan boord. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Fysieke gezondheid
- Geestelijke gezondheid
- Internationale regels
- EU-regels
- Nationale regels
- Quarantaine
- Samenvatting kapitein

15.1. Introductie

Bij werken aan boord van een schip spelen verschillende risicofactoren een rol, zoals onregelmatige fysieke en psychische piekbelastingen, wisselende koude of warme omstandigheden en een forse belasting van het bewegingsapparaat onder beperkende omstandigheden. Door de aard van de werkzaamheden is er bovendien niet altijd de gelegenheid om op regelmatige tijden te eten en te rusten. MLC spreekt over gezondheidsbescherming, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid. Gezondheid is onder te verdelen in lichamelijke gezondheid en geestelijke gezondheid; deze zijn fundamenteel met elkaar verbonden.

Gezondheid kan worden gedefinieerd als een toestand van volledig fysiek, mentaal en sociaal welzijn en niet alleen de afwezigheid van ziekte of gebrek.

De lichamelijke en geestelijke gezondheid zal worden beschreven vanuit het juridisch oogpunt van de kapitein, om hem hierin houvast te geven. Aan boord wordt gezondheid vaak gecombineerd met veiligheid. Veel vlaggenstaten hebben wetgeving over gezondheid en veiligheid op het werk aan boord van schepen.

Het onderwerp gezondheid a/b bevat de bescherming van gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheidsbescherming en 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;
- Sociale zekerheid waarborgen.

15.2. Fysieke gezondheid

Lichamelijke gezondheid wordt onder andere bepaald door aan- of afwezigheid van ziekten en hoe fit iemand is. Ook wordt de lichamelijke gezondheid beïnvloed door genetische en fysiologische factoren zoals bijvoorbeeld ziekten of blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Als gevolg van scheepsongevallen kan erbij meerdere zeevarenden fysieke tekortkomingen ontstaan, die primair aan boord moeten worden verholpen. Door de soms extreme weersomstandigheden op zee en de afwezigheid van hulpdiensten in geval van nood moet de kapitein kunnen terugvallen op zijn medische organisatie aan boord.

Een verplichte medische keuring voor zeevarenden kan preventief werken voor de veiligheid van alle zeevarenden.

De kapitein kan bijdragen aan de fysieke gezondheid van de zeevarenden door alle wet- en regelgeving te volgen en de nodige controle uit te voeren. Vooral het naleven van de Arbo-wetgeving is hier erg relevant voor de kapitein.

15.3. Geestelijke gezondheid

Zoals gezegd bestaat de gezondheid van de zeevarende uit lichamelijke gezondheid en geestelijke gezondheid. Fysieke gezondheid is hier eerder beschreven, nu zal de mentale gezondheid worden uitgelegd.

Geestelijke gezondheid is net als lichamelijke gezondheid een verantwoordelijkheid van de kapitein.

De geestelijke gezondheid van de zeevarende kan te maken hebben met isolatie, depressie, stress, angst, vermoeidheid enz. Een gebrek aan geestelijke gezondheid kan leiden tot conflicten tussen de bemanning of andere problemen die de reis of veiligheid beïnvloeden. Reden

voor een gebrek aan geestelijke gezondheid kan zijn uitgestelde bemanningswisselingen vanwege een uitbraak van een besmettelijke ziekte.

De kapitein moet toezicht houden op het welzijn van zijn bemanning, vooral tijdens een pandemie. Een pandemie zou een bijzonder aandachtspunt moeten zijn voor de kapitein, omdat de officiële wettelijke vereisten niet altijd even duidelijk zijn in internationale overeenkomsten of nationale wet- en regelgeving. Niet op de hoogte zijn van de problemen van de zeevarenden met de geestelijke gezondheid kan de operaties van het schip onderbreken en de reis verstoren. Effectieve aandacht en inspanningen van de kapitein om de behoeften van zijn bemanning te begrijpen en te vervullen, kunnen een positief effect hebben op de hele bemanning. De kapitein is natuurlijk geen expert op dit gebied, maar het herkennen en erkennen van deze problemen bij zijn bemanning kan een eerste stap zijn. De kapitein vindt misschien geen specifieke en officiële wet- en regelgeving op dit gebied, maar het is zeker een wettelijke verplichting om de zeevarenden te controleren op het gebied van geestelijke gezondheid, als onderdeel van de algemene gezondheid. De kapitein mag geen verschil maken tussen verminderde lichamelijke en geestelijke gezondheid; beide moeten in een vroeg stadium worden herkend en verzorgd. Voor de kapitein zijn er veel richtlijnen over het beheer van het welzijn van de bemanning beschikbaar, waaronder het buddy-systeem. Dit is een systeem waarbij twee zeevarenden elkaar monitoren en helpen. Aanwijzingen voor een verminderde geestelijke gezondheid kunnen zijn misbruik van alcohol en drugs of een plotselinge verandering in het gedrag of de mentale toestand van een zeevarende.

15.3.1. Alcohol & drugs

De combinatie van een slechte geestelijke gezondheid en misbruik van alcohol en drugs is niet nieuw. Personen onder invloed van drugs of alcohol vormen een ernstig gevaar voor de veiligheid en mogen niet aan boord worden toegelaten. Er is geen specifiek internationaal verdrag bekend met betrekking tot alcohol en drugs. De reder en de kapitein moeten de wetten en voorschriften van de vlaggenstaat naleven, of in een kuststaat de voorschriften van die staat. De reder kan een drugs- en alcoholbeleid voeren op basis van de nationale wetgeving en de richtlijnen van de IMO, ICS of andere entiteiten van de scheepvaartindustrie. Dit beleid van de reder is een dwingende regeling voor de zeevarende.

Zie de ICS-publicatie: *Drug Trafficking and Drug Abuse on Board Ship*. Dit zijn richtlijnen voor eigenaren en kapiteins over preventie en bescherming van drugsgebruik aan boord.

Het beleid van de reder ten aanzien van drugs en alcohol dient strikt te worden gehandhaafd door de kapitein, daarom dient dit beleid zeer duidelijk, expliciet en ondubbelzinnig te zijn, inclusief de disciplinaire maatregelen voor de zeevarende, zoals schorsing of ontslag.

Het testen op het gebruik van alcohol of drugs aan boord moet voldoen aan de nationale regelgeving van de vlaggenstaat. De kapitein moet weten dat een kuststaat strenge beperkingen kan hebben op het gebruik van alcohol of drugs, waaronder zeer zware straffen. Hij dient zijn bemanning te waarschuwen en indien nodig alle bars aan boord te sluiten wanneer hij zich in wateren van een vreemde kuststaat bevindt. Als het beleid van de reder inzake drugs en alcohol niet wordt nageleefd, moet de kapitein onmiddellijk maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheid van het schip niet in het gedrang komt. De kapitein kan aanvullende maatregelen nemen om het gebruik van drugs en alcohol aan boord te verminderen of teniet te doen, op basis van het welzijn van een zeevarende of op basis van de algemene titel van veiligheid.

De kapitein heeft de verantwoordelijkheid om de gezondheid van alle opvarenden, in het bijzonder de zeevarenden, te waarborgen.

15.4. Internationale regels

15.4.1. SOLAS

SOLAS geeft enkele voorzieningen voor dit onderwerp, zoals medische eerste hulp, inclusief medische eerste hulp die relevant is voor incidenten met gevaarlijke goederen in vaste vorm in bulk, en in verpakte vorm. SOLAS geeft verder aanwijzingen voor zaken die alle opvarenden voorzien van basisdiensten, zoals medische zorg. Alternatieve ruimte voor medische zorg moet voldoen aan een norm die aanvaardbaar is voor de wetgeving van de vlaggenstaat.

15.4.2. STCW

De STCW-Code beschrijft de normen van medische geschiktheid voor zeevarenden. Deze dienen in het bezit te zijn van een geldig medisch attest of verklaring. De vlaggenstaat moet normen voor medische geschiktheid en procedures voor de afgifte van een medische verklaring vaststellen.

Dit moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van STCW. Daarnaast beschrijft de STCW-Code de verplichte minimumeisen met betrekking tot medische eerste hulp en medische zorg. Zeevarenden die zijn aangewezen om medische eerste hulp/medische zorg aan boord te verlenen, moeten voldoen aan de bekwaamheidsnormen op het gebied van medische eerste hulp/medische zorg zoals gespecificeerd in de STCW-code.

Indien een opleiding medische eerste hulp of geneeskundige verzorging niet is opgenomen in de kwalificaties voor het af te geven getuigschrift, moet een bekwaamheidsbewijs worden afgegeven waaruit blijkt dat de houder een opleiding heeft gevolgd in medische eerste hulp of geneeskundige verzorging. In principe krijgen alle zeevarenden een veiligheidsinstructie en een basisopleiding inclusief medische zorg. De kapitein moet toezicht houden op deze medische vereisten van zijn bemanning. Zie ook de ICS: *Guidelines on the IMO STCW Convention and Code*.

15.4.3. MLC

Medische zorg

Dit MLC-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.

Aansprakelijkheid reder

Doel van dit MLC-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.

MLC geeft eisen, normen en richtlijnen voor medische zorg aan boord van schepen en aan de wal. Deze kunnen erg nuttig zijn voor de kapitein. MLC schrijft voor dat alle schepen een medijkist, medische apparatuur en een medische gids aan boord moeten hebben. De *International Medical Guide for Ships* ondersteunt dit hoofdprincipe van MLC. Een ander waardevol boek is de *'Ship Captain's Medical Guide'*. MLC stelt dat schepen die 100 of meer personen vervoeren en gewoonlijk internationale reizen van meer dan drie dagen maken, een gekwalificeerde arts aan boord moeten hebben, die verantwoordelijk is voor het verlenen van medische zorg aan boord

Schepen die geen arts aan boord hebben, moeten ofwel ten minste één zeevarende aan boord hebben die toeziet op de medische zorg en het toedienen van medicijnen als onderdeel van zijn reguliere taken, ofwel ten minste één zeevarende aan boord die bevoegd is om medische eerste hulp te verlenen.

Personen belast met medische zorg aan boord die geen arts zijn, moeten een opleiding in medische zorg die voldoet aan de eisen van STCW naar tevredenheid hebben afgerond. De *International Medical Guide for Ships* is een standaardreferentie voor deze trainingen en is

bedoeld voor gebruik door alle bemanningsleden die belast zijn met het verlenen van medische zorg aan boord.

Zeevarenden moeten tijdens hun werk aan boord toegang hebben tot snelle en adequate medische zorg.

Zeevarenden moeten medisch geschikt zijn om hun taken aan boord uit te voeren, wat kan worden aangetoond met een medische verklaring. Zie ook de eisen van STCW met betrekking tot medische certificaten. Uitzonderingen zijn mogelijk. Elke zeevarende heeft recht op gezondheidsbescherming, medische zorg en welzijnsmaatregelen. Zij hebben het recht om, indien mogelijk, onverwijld een gekwalificeerde arts of tandarts te bezoeken in de aanlooppha-
vens. De bescherming en zorg moeten in beginsel kosteloos worden verleend aan de zeeva-
renden.

Gezondheid, veiligheid en preventie

Doel van dit MLC-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.

Welzijnsvoorzieningen aan de wal

Het doel van dit MLC-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 te vergemakkelijken. Bij bijzondere omstandigheden zoals de coronacrisis kan de kapitein walverlof verbieden (veiligheid).

Sociale zekerheid

Doel van dit MLC-voorschrift is om te verzekeren dat maatregelen worden getroffen om zeevarenden toegang te verschaffen tot sociale zekerheidsbescherming

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 en moederschapsuitkering;
- Arbeidsongeschiktheidsuitkering;
- Nabestaandenuitkering.

15.4.4 Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)

De niet-verplichte *International Medical Guide for Ships* geeft de aanbevolen hoeveelheden medicijnen weer die op schepen aanwezig moeten zijn en heeft de hoeveelheden per bemanningslid gestandaardiseerd. Wanneer het schip gevaarlijke goederen vervoert, moet de medische kist ook in overeenstemming zijn met de *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG). De wetgevingen van de vlaggenstaat kunnen hun eigen lijst met medicijnen voorschrijven, evenals het soort medische kit of medische kist.

Ship Sanitation Certificate

Toen op 15 juni 2007 de *International Health Regulations* (IHR) in werking traden, konden de bevoegde autoriteiten van schepen het IHR *Ship Sanitation Certificate* (SCC) opeisen ter controle. Dit certificaat dekt de risico's voor de volksgezondheid aan boord, en geeft aan dat de nodige inspecties en controlemaatregelen zijn genomen in overeenstemming met de IHR. Bevoegde autoriteiten zijn verplicht bepaalde formats te gebruiken om alle bewijzen van besmetting of infectie en andere risico's voor de gezondheid van de mens in verschillende gebieden, faciliteiten of systemen te identificeren en vast te leggen, samen met alle vereiste controlemaatregelen die moeten worden genomen. Hierdoor zijn de risico's voor de volksgezondheid te beheersen.

De SSC's kunnen gecontroleerd worden van alle schepen, ook van zeeschepen op internationale reizen die een haven van een verdragsstaat van de WHO aandoen.

Op zeeschepen die internationale reizen maken moet een geldig *Ship Sanitation Control Certificate* (SSCC) of een *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* (SSCEC) aanwezig zijn.

Welk certificaat men krijgt, wordt bepaald door de bevindingen bij de inspectie door de bevoegde autoriteiten: is alles in orde, dan wordt het SSCEC afgegeven, men is dan vrijgesteld (*Exemption*) van het nemen van sanitaire maatregelen. Worden er zaken gevonden die maatregelen vergen, dan wordt na afronding daarvan het SSCC afgegeven.

In buitenlandse havens wordt gecontroleerd op de aanwezigheid van het SSCEC. Bij niet kunnen tonen van het certificaat kunnen de gezondheidsautoriteiten het schip als een potentiële bron van besmetting beschouwen. Het aanvragen van een certificaat kan bij de betreffende lokale autoriteit worden gedaan.

15.5. EU-regels

De EU heeft meerdere richtlijnen op het gebied van gezondheid aan boord van een schip. Als voorbeeld dient hier Richtlijn 1992/29/EEG. De richtlijn is bedoeld om te waarborgen dat er minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid zijn om een betere medische hulpverlening aan boord van schepen te bevorderen. Elke lidstaat van de EU moet ervoor zorgen dat zijn schepen beschikken over een medische uitrusting. De gedetailleerde voorschriften hangen af van de scheepscategorie en de in de bijlagen bij de richtlijn vermelde gegevens. En verder moet elk schip:

- voor alle reddingsboten een waterdichte medicijnkist aan boord hebben;
- van meer dan 500 bruto registerton, met een bemanning van 15 werknemers of meer, dat een reis maakt van meer dan drie dagen, een geschikte ziekenboeg hebben waar medische verzorging kan worden verstrekt;
- met een bemanning van 100 werknemers of meer, dat op een internationaal traject van meer dan drie dagen vaart, een arts aan boord hebben.
- dat gevaarlijke stoffen vervoert, moet de geschikte antidota aan boord hebben.

De scheepseigenaar is verantwoordelijk voor het leveren van de medische uitrusting. De kapitein is verantwoordelijk voor het beheer van de medische uitrusting, die in goede staat moet worden gehouden en systematisch moet worden aangevuld en/of vernieuwd op kosten van de eigenaar. De medische uitrusting moet vergezeld gaan van gebruiksaanwijzingen, met inbegrip van informatie over het gebruik van de vereiste antidota. Zeevaartopleidingen moeten een basisopleiding omvatten inzake medische hulpverlenings- en levensreddende maatregelen die bij een ongeval of een ernstig medisch spoedgeval moeten worden genomen. De kapitein en de zeevarenden die verantwoordelijk zijn voor de medische uitrusting, moeten een speciale opleiding krijgen met ten minste om de vijf jaar een bijscholing. Kortom, de EU heeft ook eigen regelgeving op het gebied van scheepsgezondheid. Deze regels moeten opgenomen zijn in het nationale recht.

15.6. Nationale regels

De vereisten van SOLAS, STCW en MLC moeten worden omgezet in nationale wetgeving. De niet-verplichte bepalingen uit verschillende richtlijnen over de toepassing van die verdragen

kunnen zeer nuttig zijn voor de kapitein. De vlaggenstaat moet nationale richtlijnen ontwikkelen en verspreiden voor het beheer van veiligheid en gezondheid aan boord van schepen die zijn vlag voeren, rekening houdend met toepasselijke codes, richtlijnen en standaarden aanbevolen door internationale organisaties, nationale overheden en maritieme brancheorganisaties. Dat zijn de legale bronnen voor de kapitein. Nationale wet- en regelgeving dient minimaal te voorzien in een medicijnkastje, medische apparatuur en een medische gids. Indien nodig moet een arts worden ingeschakeld. Personen die verantwoordelijk zijn voor medische zorg aan boord en geen arts zijn, moeten een opleiding in medische zorg hebben afgerond die voldoet aan de vereisten van STCW en nationale regels.

15.6.1. Radio Medisch Dienst

De nationaal bevoegde autoriteit moet door middel van een van tevoren opgezet systeem ervoor zorgen dat medisch advies via radio, internet of satellietcommunicatie aan schepen op zee, met inbegrip van specialistisch advies, 24 uur per dag beschikbaar is. Dit is kosteloos. Dit is een kerntaak van de KNRM en heet de Radio Medische Dienst (RMD). Als aan boord van een schip hulp nodig is voor een gewonde of een zieke opvarende, biedt de KNRM via de RMD wereldwijd en kosteloos medisch advies aan. De kapitein van een zeeschip kan op ieder moment om medische ondersteuning vragen. De communicatie kan zowel in het Nederlands als in het Engels en is mogelijk via meerdere communicatiekanalen, zoals VHF, e-mail en telefoon INMARSAT. Zie hiervoor de KNMR-website en zoek naar Radio Medische Dienst. Of probeer direct: <https://www.knrm.nl/over-ons/wat-doet-de-knrm/radio-medische-dienst>.

15.6.2. Walverlof

Nationale wet- en regelgeving moet het beginsel vastleggen dat zeevarenden verlof aan wal moeten krijgen om hun gezondheid en welzijn te bevorderen, in overeenstemming met de operationele vereisten van hun functie. Hoewel het verlenen van walverlof niet altijd mogelijk is gezien de operationele behoeften van het schip of om veiligheids- en beveiligingsredenen. Verzoeken om verlof aan wal om toegang te krijgen tot welzijnscentra mogen niet op onredelijke gronden worden geweigerd door de kapitein. De kapitein moet toezicht houden op de medische zorg aan boord. Hij is verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip, maar ook voor de veiligheid en het welzijn van alle opvarenden.

De kapitein is verantwoordelijk voor de naleving van alle bepalingen van internationale en nationale regelgeving op het gebied van gezondheid en veiligheid.

15.7. Quarantaine

Quarantaine aan boord van schepen is bedoeld om kuststaten te beschermen tegen besmettelijke ziekten. De kapitein is verantwoordelijk voor de gezondheid van zijn bemanning en dient de risico's van besmetting met virussen of bacteriën te vermijden. Daarom mag hij weigeren personen aan boord te nemen die een bedreiging vormen voor zijn bemanning. Hij dient alle voorzieningen te treffen die nodig zijn om een gezonde bemanning samen te stellen en te houden. Uiteraard dient de kapitein met de reder in gesprek te gaan over het beleid ten aanzien van gevaarlijke virussen etc. aan boord en over het weigeren van inscheping. Dit is wettelijk (nog) niet volledig geregeld. Er is geen internationaal verdrag bekend, terwijl de vlaggenstaten en kuststaten verschillende wet- en regelgeving hebben op dit gebied. De kapitein moet de wetgeving van de vlaggenstaat of de wetgeving van de kuststaat waarin hij zich bevindt volgen. De kapitein moet de risico's om besmettelijke virussen aan boord te krijgen beperken, maar aan de andere kant moet de scheepvaart doorgaan. Het is bijna onmogelijk om een loods te weigeren bij het binnenvaren van een haven.

Als een zeevarende of passagier aan boord positief is getest, moet de kapitein medische hulp inroepen, de zeevarende of passagier aan boord in isolatie plaatsen of de zeevarende of passagier van boord halen voor quarantaine aan wal. Alvorens de reis voort te zetten, moet aan de minimale veilige bemanning zijn voldaan.

De kapitein dient bij een pandemie altijd de laatste richtlijnen van de vlaggenstaat, kuststaat, IMO, scheepvaartindustrie en zijn reder te raadplegen.

Hij neemt zijn beslissingen mede op basis van zijn uiteindelijke gezag en beslissingsvrijheid op het gebied van veiligheid, en uiteraard in het belang van alle zeevarenden en passagiers.

De IMO en ICS hebben verschillende richtlijnen en adviezen gepubliceerd aan landen, zeevarenden en de scheepvaartindustrie op het gebied van COVID-19. Aandachtspunten zijn bemanningswisselingen en repatriëring van zeevarenden.

15.8. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- is verantwoordelijk voor het toezicht op zowel de fysieke als de mentale gezondheid van alle bemanningsleden aan boord.
- past bij lichamelijk letsel of ziekte passende medische kennis toe, maakt gebruik van de beschikbare middelen aan boord en externe expertise, en verstrekt geneesmiddelen op zorgvuldige wijze.
- initieert, indien noodzakelijk en mogelijk, een medische evacuatie.
- houdt toezicht op de psychische gesteldheid van bemanningsleden, aangezien psychische klachten zich vaak minder duidelijk manifesteren en moeilijker te herkennen zijn. In dergelijke gevallen neemt de kapitein zonder uitstel contact op met de rederij om professioneel advies in te winnen.
- kan bij de uitvoering van zijn taken een beroep doen op internationale verdragen, maar dient daarbij tevens rekening te houden met de nationale wet- en regelgeving van de vlaggenstaat, evenals met vakinhoudelijke richtlijnen en handleidingen.
- is verantwoordelijk voor de coördinatie van hulpverlening bij ernstige incidenten aan boord. Hierbij zorgt hij voor adequate zorg aan gewonde bemanningsleden en schakelt, in geval van psychische problematiek, gespecialiseerde professionele hulp in vanwege de complexiteit van dergelijke situaties.
- ziet toe op de naleving van het door de rederij vastgestelde drugs- en alcoholbeleid, dat is gebaseerd op de toepasselijke wetgeving van de vlaggenstaat.
- heeft de bevoegdheid om, met betrekking tot het gebruik van alcohol en verdovende middelen aan boord, controles uit te voeren volgens de toegestane methoden van de vlaggenstaat of andere procedures die in overeenstemming zijn met het geldende recht.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 16 Klachten

Hoofdstuk 16 van dit Handboek gaat over de rol van de kapitein bij de klachtenregeling, met de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Klachtenregeling aan boord
- Klachtenregeling aan de wal
- Samenvatting kapitein

16.1. 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 verplichting voor vlaggenstaten en havenstaten.

Elke staat moet ervoor zorgen dat aan boord van schepen varende 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.

16.2. 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. Klachten en procedures over klachten zijn te vinden in het MAV. Voorschrift 5.1.5 van het MAV heeft de naam 'Klachtenprocedures aan boord' en geeft de norm en procedures voor de afhandeling aan boord.

In de Nederlandse Wet bemanning zeeschepen zijn de nationale bepalingen over klachten vastgelegd. Zie de artikelen 6 en 40, en verdere bijbehorende regelingen.

Ook de verplichtingen van de reder zijn in de Wet bemanning zeeschepen vastgelegd. De reder stelt de klachtenprocedure vast voor een schip, terwijl de kapitein deze uitvoert. Zie de Wet bemanning zeeschepen en bijbehorende regelingen, met name artikel 4.9.2. Regeling

bemanning zeeschepen. 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 gevaren 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 gedeponneerd 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.

16.3. Klachtenregeling aan de wal

Voorschrift 5.2.2 van het MAV geeft aan hoe er gehandeld dient te worden bij de Klachtenprocedures aan de wal voor zeevarenden. Artikelen 6 en 40 Wet bemanning zeeschepen geven de Nederlandse versie weer, evenals artikel 4.9.2. Regeling bemanning zeeschepen.

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.

16.4. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- Bewaakt de klachten aan boord:
 - Via de hiërarchie
 - Termijnen
 - Rechtstreeks als vangnet
- Verstrekt de klachtenregeling
- Bewaakt de bemanningssterkte
- Let goed op onterecht gegeven opdracht/bevel
- Bewaakt aan boord verder ook de taken van de reder, zoals:
 - Klachtenregeling bekendmaken
 - MLC-documenten ophangen a/b
 - Onpartijdige ombudsman aanstellen
 - Recht zeevarende zich te laten vertegenwoordigen
 - Slachtofferrol voorkomen
 - Sociale partners inlichten

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 17 Rechten en plichten zeevarenden

Hoofdstuk 17 van dit Handboek gaat over de rechten en plichten van de zeevarenden aan boord. De volgende onderwerpen worden beschreven:

- Introductie
- Recht van Nederland
- Recht van de kuststaat
- Recht van de thuisstaat zeevarende
- Samenvatting kapitein

17.1. 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 opstaan.

17.2. 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 Vlaggenstaat-toezicht ontwikkeld voor het toezicht op de Nederlandse koopvaardijvloot.

Hier worden ook de rechten en plichten van de zeevarenden bekeken.

17.3. Recht van de kuststaat

Als een schip een haven binnenloopt dan geldt daar het recht van de kuststaat, ook aan boord. 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.

17.3.1. 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 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 221 van dit Handboek.

17.4. 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.

17.5. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- moet weten welk recht geldt voor zijn schip: dat van de vlaggenstaat, kuststaat of de thuisstaat van een zeevarende.
- ziet toe op naleving van de regels en handelt overtredingen af, waarbij hij onderscheid maakt tussen de verschillende rechtsgebieden.
- Kan advies vragen aan de scheepsbeheerder bij twijfels over de juiste geldende wetgeving.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 18 Derden a/b

Hoofdstuk 18 van dit Handboek gaat over de kapitein en derden aan boord. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Derden aan boord
- Derden vorderen schadeclaim
- Derden veroorzaken schade
- Samenvatting kapitein

18.1. Introductie

Derde, een derde partij of een derde persoon kunnen gedefinieerd worden als: Een persoon die buiten een bepaalde rechtsverhouding staat en in beginsel daarmee niets te maken heeft.

Derden zijn alle personen die normaliter geen partij zijn bij een bepaalde handeling of overeenkomst. Derden kunnen in principe niet gebonden zijn aan verplichtingen die voortvloeien uit overeenkomsten waar ze geen deel van uitmaken. Indien het gaat over derden aan boord, dan vallen ze wel onder de verantwoordelijkheid van de kapitein, en moeten ze zijn instructies opvolgen. Aan boord bevinden zich twee categorieën personen: zeevarenden en niet-zeevarenden, zoals passagiers, loads, stuwadoors of monteurs voor specifieke reparaties aan boord. Niet-zeevarenden kunnen ook worden gezien als ‘derde personen aan boord’, gewoon een kwestie van definitie.

De kapitein is verantwoordelijk voor alle opvarenden, zeevarenden en niet-zeevarenden, in het bijzonder voor hun veiligheid, beveiliging en de bescherming van het mariene milieu.

18.1.1. (Niet)-zeevarende

Volgens MLC betekent zeevarende elke persoon, met inbegrip van de kapitein, die in dienst of in dienst is of in welke hoedanigheid dan ook werkt aan boord van een schip waarop MLC van toepassing is. Zeevarenden hebben een zee-arbeidsovereenkomst. Deze moet schriftelijk worden aangegeven. Iedere zeevarende moet aan boord kennis kunnen nemen van zijn eigen zee-arbeidsovereenkomst en van de toepasselijke cao. Niet-zeevarenden zijn de loads, militairen die het schip beschermen tegen piraten, onderzoekers of gespecialiseerde technici enz.

Deze personen zijn niet-zeevarenden of worden soms aangemerkt als passagiers. Een andere mogelijkheid is dat de niet-zeevarenden die aan boord werken ‘boventalligen’ worden genoemd en op de bemanningslijst worden genoteerd. Een boventallige is een persoon die naast de reguliere bemanning aan boord werkt, maar geen vaste verantwoordelijkheden of taken aan boord heeft. Indien de kapitein twijfelt of een persoon als zeevarende moet worden beschouwd, dient deze vraag te worden beantwoord door de nationale bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat.

De kapitein moet de nationale wetgeving van de vlaggenstaat raadplegen om precies te weten te komen wie al dan niet zeevarende is. Dit is een kwestie van definities.

Volgens SOLAS is een passagier elke andere persoon dan de kapitein en de leden van de bemanning of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook aan boord van een schip werkzaam of werkzaam zijn voor de zaken van dat schip. Een passagier hoort bij het schip omdat hij op de passagierslijst is genoteerd. Passagiers vallen buiten dit hoofdstuk, omdat passagiers aan boord geregeld zijn in diverse wet- en regelgeving, zoals SOLAS en het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee (PAL). Een andere reden is dat dit boek een algemene gids is voor de kapitein. Dit hoofdstuk gaat over derden, derde partijen of externe personen aan boord, niet alleen op zee maar ook in de haven. Derde personen kunnen worden onderverdeeld in personen die schade/ letsel lijden, of personen die schade/ letsel toebrengen aan schip of bemanning.

De kapitein is ook verantwoordelijk voor derden die zich aan boord van zijn schip bevinden, zoals stuwadoors, schoonmakers, technici, agenten, havenarbeiders enz.

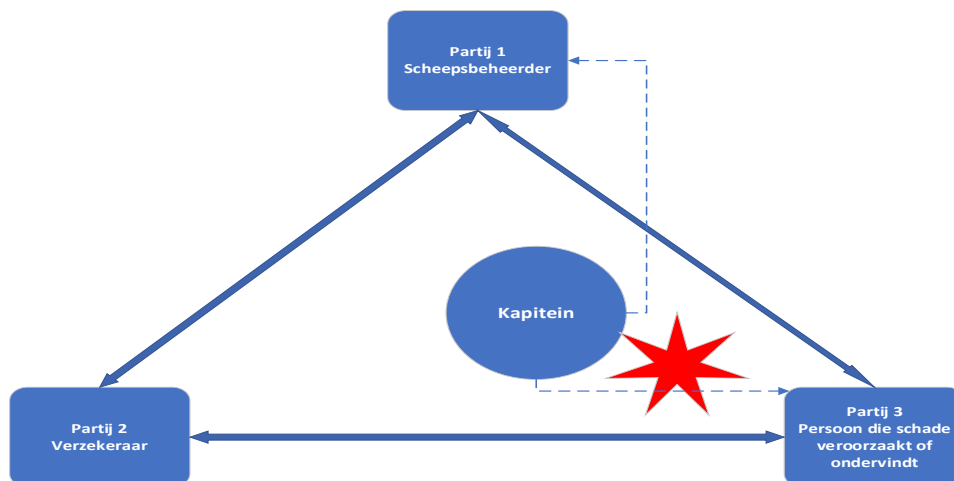
18.2. Derde personen aan boord

Dit hoofdstuk gaat over derde opvarenden die geen deel uitmaken van de bemanning of zeevarende zijn. Derde persoon is een algemene term, inclusief bezoekers etc. Derde partij is een term die wordt gebruikt in maritieme verzekeringen. Externe contractant is een specifieke term die wordt gebruikt voor aannemersbedrijven en personeel, hetzij in loondienst, hetzij als zelfstandige of in onder aanneming, die door de reder of bevrachter zijn ingehuurd om aan boord te werken. In dit hoofdstuk wordt voornamelijk de algemene term ‘derde persoon’ gebruikt.

De hoofdregel is dat alle opvarenden, zoals zeevarenden, bemanning, passagiers of derden, zich dienen te houden aan de instructies van de kapitein.

Een derde persoon kan aan boord gewond raken of een derde persoon kan schade of verlies aan het schip veroorzaken. Beide situaties kunnen eindigen in een claim en betrokkenheid van een maritieme verzekering. Overzicht betrokken partijen:

1. Eerste partij: de scheepsbeheerder die een maritieme verzekering afsluit;
2. Tweede partij: de verzekeringsmaatschappij die de maritiem verzekering verkoopt;
3. Derde partij (derde persoon):
 - a. Persoon die een claim indient voor schade die aan boord van het schip is opgelopen bij een onveilige situatie aan boord of door wangedrag van de kapitein en bemanning.
 - b. Degene die aan boord schade heeft veroorzaakt, waardoor de eerste partij een claim zal indienen bij deze derde partij.



Figuur 26. Overzicht partijen.

De rol van de kapitein is het afhandelen van een ongeval met een derde persoon, het registreren van feiten, bemiddeling en goede communicatie tussen alle partijen.

De kapitein heeft het algehele bevel over en de verantwoordelijkheid voor zijn schip, lading en personen aan boord, ongeacht of deze personen zeevarenden, bezoekers, derden, externe aannemers of passagiers op een cruiseschip zijn. In de haven blijven het bevel en de verantwoordelijkheid van de kapitein hetzelfde, vooral met betrekking tot veiligheid, beveiliging en vervuiling van de zee.

Elk schip ontvangt in de haven of op zee derden of bezoekers, zoals leveranciers, stuwadoors, loodsen of technici. Er bestaan richtlijnen voor het inschepen van scheepsbezoekers, volgens de ISPS Code en SSP. Aan boord dienen derden te zijn aangemeld en geregistreerd. Personen die geen legitieme zaken aan boord hebben, of personen die niet door de kapitein gemachtigd zijn om aan boord te zijn, dienen de toegang tot het schip te worden geweigerd.

Er moet een bemanningslijst worden verstrekt aan het beveiligingspersoneel van de terminal in de haven. Dit in overleg met de kapitein, die alleen personen mag toelaten die legitieme zaken aan boord van het schip komen verrichten. De kapitein is verantwoordelijk voor het werk van zijn bemanning, maar niet voor het werk van derden aan boord van het schip.

De kapitein is niet rechtstreeks verantwoordelijk voor de kwaliteit of kwantiteit van het werk dat wordt uitgevoerd door derden aan boord, maar de kapitein is wel verantwoordelijk voor de veiligheid, beveiliging en bescherming van het mariene milieu van die derden. De kapitein dient na te gaan of deze niet-zeevarenden een specifieke opleiding of kennismaking op het schip nodig hebben, met name voor of tijdens de reis.

De kapitein heeft de verantwoordelijkheid over alle personen aan boord, zeevarende of niet-zeevarende, op zee en in de haven.

De problemen die kunnen ontstaan zijn wanneer een derde persoon gewond raakt of wanneer deze persoon schade veroorzaakt.

18.3. Derde vordert schadevergoeding

De derde partij of derde personen aan boord kunnen een klant zijn of stuwadoord, havenarbeider, technicus, leverancier of enige andere entiteit die interactie heeft met het schip of de bemanning, maar niet formeel of wettelijk verbonden is met het schip of de personen aan boord.

Een derde is de partij die een claim kan indienen voor schade veroorzaakt door het schip of de bemanning.

De scheepsbeheerder kan verantwoordelijk of verplicht zijn om een derde die letsel heeft opgelopen aan boord te compenseren, wanneer deze derde persoon dit letsel heeft opgelopen als gevolg van nalatigheid, vergissing of wangedrag van de kapitein of zijn bemanning. Voor deze situatie kan de reder een maritieme aansprakelijkheidsverzekering hebben.

Als het schip of de bemanning schade toebrengen aan eigendommen van een derde partij en deze partij een claim indient tegen de kapitein of reder, kan de maritieme aansprakelijkheidsverzekering de reder/kapitein beschermen door juridische kosten en andere mogelijke schade te dekken. Een vordering van een derde partij wordt ook wel gedefinieerd als een vordering van een derde of derde persoon.

De reder heeft een aansprakelijkheidsverzekering nodig om de aansprakelijkheid te dekken bij een ongeval veroorzaakt door de kapitein, bemanning of schip.

Een aansprakelijkheidsverzekering dekt schade die door de bemanning of het schip aan een derde persoon wordt toegebracht, of het nu gaat om lichamelijk letsel of materiële schade. Deze verzekering kan de medische dekking van de benadeelde derde betalen en kan ook andere kosten dekken.

Een clause in de aansprakelijkheidsverzekering kan de reder of de kapitein schadeloosstellen als een zeevarende schade toebrengt aan een derde. De kapitein heeft de taak om na een ongeval met een derde het proces goed te begeleiden.

Alle voorgeschreven formulieren moeten worden ingevuld en via de reder moet de maritieme verzekeraar of de P&I Club worden geïnformeerd. Het hangt van de oorzaak van de schade af of de verantwoordelijkheden van de kapitein in het geding zijn. De kapitein dient elk ongeval of incident dat zich aan boord voordoet of dat verband houdt met het schip, te onderzoeken. Er moet bewijsmateriaal worden verzameld, verklaringen moeten worden vastgelegd enz. om de kapitein en de reder te beschermen of om mogelijke claims te beperken. Zie Hoofdstuk 28.

18.4. Derde veroorzaakt schade

Degene die door wangedrag schade toebrengt aan het schip of de bemanning, is deze schade na vordering van de reder verschuldigd. Deze schadeveroorzakende derde kan zich tot zijn eigen verzekeringsmaatschappij wenden om de vordering van de reder te schikken. Het schip kan schade hebben opgelopen door derden, aan boord of naast het schip. Dit kunnen de opzichter, agenten, monteurs, machinisten of stuwadoors zijn, maar ook walkranen kunnen het schip of de bemanning beschadigen tijdens laadoperaties. Indien een derde persoon schade toebrengt aan het schip, de lading of de bemanning, dan dient dit te worden geregistreerd in de desbetreffende logboeken of journaals.

Er moet een eerste indrukrapport worden gemaakt. De kapitein heeft een leidende rol in de nasleep van een ongeval veroorzaakt door derden. Afhankelijk van de omvang van de schade of het verlies dient een onderzoek door de kapitein of een andere bevoegde autoriteit te worden uitgevoerd. Zie hoofdstuk 28 van dit handboek. De kapitein dient zo mogelijk bewijsmateriaal te verzamelen, zoals foto's en getuigenverklaringen. De kapitein dient de reder, bevrachter, eigenaar van de lading, vervoerder en/of de lokale autoriteiten indien nodig en gepast op de hoogte te stellen. De reder dient contact op te nemen met de maritieme verzekeraar en de kapitein te assisteren bij het informeren van alle relevante autoriteiten.

18.5. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- is verantwoordelijk voor het identificeren van alle mogelijke risico's met betrekking tot derden aan boord en het doelmatig beheersen van die risico's.
- draagt zorg voor het registreren van alle derden en het waarborgen dat zij conform de geldende veiligheidsvoorschriften opereren.
- ziet toe op een veilige en beveiligde inscheping en ontscheping van derden, waaronder aannemers, stuwadoors en externe technici.
- controleert de naleving van de veiligheidsregels aan boord. Die wordt ook actief gecontroleerd door de bemanning, ongeacht of het personeel direct of indirect betrokken is.
- moet voorts onderscheid maken tussen derden die zich gedurende de reis aan boord bevinden en derden die uitsluitend tijdens havenoperaties aanwezig zijn. derden die meevaren kunnen, afhankelijk van de nationale regelgeving, als 'boventalligen' op de bemanningslijst worden geregistreerd ten behoeve van toelating in de volgende haven.
- ziet op de volgende zaken toe indien er derden aan boord zijn:
 - verificatie van namen en persoonsgegevens;
 - controle van benodigde vergunningen;
 - waarborging van een veilige en beveiligde toegang;
 - voorlichting en introductie;
 - afstemming betreffende verzekeringen;
 - coördinatie van werkzaamheden;
 - toezicht op gezondheids-, veiligheids- en milieuomstandigheden;

- beschikbaarheid van beschermingsmiddelen;
 - effectieve communicatie aan boord en richting rederij en derde partijen;
 - het uitvoeren van verplichte oefeningen en trainingen;
 - instructies met betrekking tot alarm- en evacuatieprocedures;
 - naleving van de veiligheids- en beveiligingsvoorschriften van het schip;
 - strikte uitvoering van het *safety management system* (SMS) en het *international ship and port facility securitycode* (ISPS).
- zorgt zodoende voor zowel de veiligheid als de compliance aan wet- en regelgeving bij de aanwezigheid van derden aan boord.

De kapitein is aan boord verantwoordelijk, met name voor de veiligheid, beveiliging en het voorkomen van vervuiling van de zee. Maar ook voor de openbare orde en discipline aan boord van zijn schip.

- organiseert hulp, indien er gewonden vallen of het schip door schade ernstig gevaar loopt.
- schakelt diensten in zoals de reddingsorganisatie, brandweer of sleepboten. het is van belang verdere schade te voorkomen en bestaande schade te beperken.
- informeert de relevante walautoriteiten en de reder over schade aan het schip of aan personen aan boord. de reder stelt de maritieme verzekeraar op de hoogte. de informatie bevat minimaal:
 - datum en tijd van het incident;
 - locatie en weersomstandigheden;
 - schade, inclusief letsel en vervuiling;
 - feitelijke toedracht.
- controleert en herstelt zo nodig de zeewaardigheid van het schip om de reis te kunnen vervolgen. daarnaast wordt gemonitord of bevoegde autoriteiten of verzekeraars een onderzoek instellen.

Aangifte door de kapitein

De kapitein:

- is verplicht ernstige incidenten en ongevallen onverwijld te melden.
- meldt in overleg met de reder, zodat alle betrokken partijen tijdig worden geïnformeerd.
- registreert elk incident of ongeval in het scheepslogboek of journaal.

- houdt, voor zover mogelijk, een volledig en nauwkeurig verslag bij van alle gebeurtenissen die verband houden met het incident. Wanneer derden betrokken zijn, presenteert hij de informatie feitelijk, accuraat en consistent.
- verzamelt bewijs van schade, waaronder beeldmateriaal (foto's en video's) en verklaringen van betrokkenen en getuigen, om achteraf aan de verzekeraar te kunnen overleggen.
- verifieert de juistheid van het rapport voordat informatie wordt gedeeld en beperkt zich tot het relevante incident.
- stelt de rapportage op in duidelijke en expliciete taal, met een waarheidsgetrouwe beschrijving van het ongeval of incident.
- ondertekent elk rapport, vermeldt datum en tijd van het voorval en identificeert zichzelf als auteur.
- neemt eerst contact op met de reder voor nadere instructies voordat informatie aan derden wordt verstrekt.
- is zich ervan bewust dat het verstrekken van onjuiste of onware informatie kan leiden tot strafrechtelijke of disciplinaire maatregelen.
- zorgt dat de afhandeling van incidenten waarbij derden betrokken zijn, plaatsvindt conform de instructies van de verzekeringsmaatschappij en de toepasselijke nationale wetgeving van de vlaggenstaat of kuststaat waar het schip zich bevindt.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 19 Burgerlijke stand/ notaris

Hoofdstuk 19 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:

- Introductie
- Geboorte
- Huwelijk
- Overlijden
- Testament
- Samenvatting kapitein

19.1. 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

19.2. 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.

Indien de plaats of de dag van de geboorte van het kind niet bekend is dan wel indien de naam, met inbegrip van de voornamen, van de moeder uit wie het kind is geboren niet bekend is, wordt de geboorteakte ten aanzien van deze punten opgemaakt krachtens een bevel en overeenkomstig de aanwijzingen van het Openbaar Ministerie in Nederland

19.2.1. 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;
- Plaats, dag, uur en minuut 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;
- zo mogelijk, het burgerservicenummer van de moeder uit wie het kind is geboren.

Soms is elektronische aangifte ook mogelijk. Zie artikel 1:19e BW.

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.

19.2.2. 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.

19.3. 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 automatisch 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. Mogelijk worden er nog enkele voorwaarden gesteld, voordat de Nederlandse huwelijksakte door de kapitein mag worden ondertekend.

19.4. 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.

19.4.1 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.

19.4.2 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 of dekzijl*) 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 scheepsjournaal. De kapitein zorgt verder 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.

19.4.3 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 hier zeker op zijn plaats. Mocht een eventuele misdaad plaatsvinden in een buitenlandse haven dan moeten ook de lokale autoriteiten worden ingelicht.

19.5. 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.

Aan de wal wordt een uiterste wil 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 of de eerste officier aan boord ook een uiterste wil kan opmaken.

Artikel 101 BW:7

Zij die zich op een reis aan boord van een zeeschip bevinden, kunnen een uiterste wil maken ten overstaan van de gezagvoerder of de eerste officier, of bij gebreke van deze personen ten overstaan van hem die hun plaats vervult.

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.

19.5.1 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 altijd 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.

19.6. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- stelt voorlopige geboorte- en overlijdensakten op en registreert deze in het scheepsjournaal.
- volgt de wensen omtrent lijkbezorging, tenzij dit een risico vormt voor de bemanning; in dat geval kan het lichaam overboord worden gezet.
- is niet bevoegd om huwelijken te voltrekken.
- mag akten van uiterste wil opstellen, inclusief de bewaargeving en terugneming daarvan.
- zendt alle opgestelde akten door naar 's-Gravenhage.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 20 Opsporing

Hoofdstuk 20 van dit Handboek gaat over de kapitein en opsporing van strafbare feiten aan boord. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Kapitein en opsporingsbevoegdheid
- Kapitein en dwangmiddelen
- Verdachte aan boord
- Samenvatting kapitein

20.1. Introductie

Een kapitein kan worden belast met het opsporen van strafbare feiten aan boord van zijn schip. Hij mag dan ook bepaalde dwangmiddelen toepassen. In Hoofdstuk 4 van dit Handboek worden enkele relevante onderwerpen van het strafrecht beschreven. In dit hoofdstuk wordt dit gedaan vanuit de bevoegdheden van de kapitein.

Opsporen valt onder strafvordering, dit is een deel van het strafrecht. Toezicht valt hier niet onder. Zie ook pagina 62 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 in dit hoofdstuk.

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 bestuursstaak, 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.

20.2. 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 Sectie 4.3. van dit Handboek.

20.2.1. 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'. De 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 hierop vindt nauwelijks plaats.

20.3. Kapitein en opsporings-/dwangmiddelen

Omwillen 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. Dat 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 40.

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 en verder 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. Zie Hoofdstuk 4 van dit Handboek voor een meer uitgebreide beschrijving.

20.3.1. 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.

20.3.2. 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.

20.3.3. 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.

20.3.4. 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).

20.3.5. 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 gevangenisstraf), 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

20.3.6. 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.

20.3.7. 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).

20.3.8. 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	Personalialia	
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 bovenstaande dwangmiddelen alleen toepassen op aanwijzing van de OvJ, tenzij er spoed is geboden. Achteraf altijd de OvJ inlichten.

20.4. 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 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.

20.4.1. **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 hij 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.

20.4.2. **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.

20.4.3. 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 'strafprocessuele handelingen' worden verricht, zoals een verdachtenverhoor. De OvJ geeft hier aanwijzingen voor, die leidt het opsporingsonderzoek en eventuele verdere vervolging.

20.5. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- kan een strafrechtelijk onderzoek verrichten, veelal onder toezicht van de OvJ
- beschikt daartoe over bepaalde opsporings- en dwangmiddelen.
- moet ernstige misdrijven melden bij de OvJ
- moet, op een NL-schip verdachten behandelen volgens Nederlandse wetgeving.
- moet een register van strafbare feiten bijhouden.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 21 Tuchtcollege voor de Scheepvaart

Hoofdstuk 21 van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn bemoeienissen met het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Werkwijze
- Zitting
- Beslissing
- Hoger beroep
- Heropening
- Samenvatting kapitein

21.1. Introductie

Zie voor een algemene en uitgebreide beschrijving van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart: www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl. De bevoegdheid van het Tuchtcollege is gebaseerd op de Wet/Besluit en Regeling bemanning zeeschepen. Zie verder ook het in begrijpelijke taal geschreven 'Reglement van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart'. Onderworpen aan tuchtrechtspraak in de zeescheepvaart zijn scheepsofficieren, t.w. kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen, maritiem officieren (MAROF's) en radio-operatoren van schepen die onder de Nederlandse vlag varen. Deze 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 beoordeelt deze overtredingen en is samengesteld uit een voorzitter, meerdere plaatsvervangende voorzitters, en (plaatsvervangende) leden. Deze leden hebben of hadden een functie in de maritieme wereld. Verder is er nog een ondersteunende staf.

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 deze klacht 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 IenW 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.

21.2. Werkwijze

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.

21.3. 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.

21.4. 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.

21.5. 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 of geheel/ ten dele ongegrond is verklaard.

Het hoger beroep wordt ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb). Dit College bestaat uit allemaal officiële rechters en is een van de vier hoogste rechtscolleges in Nederland. Het CBb is het hoogste rechtscollege op het gebied van economisch bestuursrecht en tuchtrecht voor de scheepvaart.

Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is de rechtbank voor hoger beroep van het Tuchtcollege.

21.6. 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.

21.7. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- is verplicht medewerking te verlenen aan een onderzoek van het Tuchtcollege.
- is niet verplicht zichzelf te incrimineren (beschuldigen).
- heeft recht op het indienen van verweerschriften en om gehoord te worden.
- heeft recht op inzage in alle relevante documenten.
- is verplicht persoonlijk te verschijnen bij de zitting.
- heeft het recht getuigen en deskundigen op te roepen.
- heeft recht op bijstand door een raadsman.
- wordt beoordeeld door collega-kapiteins.
- heeft het recht tot wraking bij vermoedens van partijdigheid.
- heeft het recht om hoger beroep aan te tekenen.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Deel 3 Kapitein en schip

Hoofdstuk 22 Schip

Hoofdstuk 23 Vreemde kuststaat

Hoofdstuk 24 Veiligheid

Hoofdstuk 25 Beveiliging

Hoofdstuk 26 Piraterij

Hoofdstuk 27 Slepen en bergen

Hoofdstuk 28 Scheepsongevallen

Hoofdstuk 29 Milieu

Hoofdstuk 30 Onderzoeksraad voor Veiligheid

Hoofdstuk 22 Schip

Hoofdstuk 22 van dit Handboek gaat over de kapitein met zijn schip. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Internationaal
- EU
- Nationaal
- Scheepsregistratie
- Nationaliteit Koninkrijk
- Reder
- Rompbevrachter
- Scheepscertificaten
- Scheepvaartverkeer
- Beloodsing
- Kapitein/schip in oorlogstijd
- Samenvatting kapitein

22.1. 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.

22.1.1. 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.

22.2. Internationaal

22.2.1 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.

Tabel 9. Overzicht terminologie uit SOLAS

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.

22.3. 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.

22.4. Nationaal (NL)

De Nederlandse wetgeving spreekt over meerdere soorten schepen, zoals koopvaardijsschepen, *Commercial Cruising Vessels* (CCVs) en pleziervaartuigen. Maar ook worden de termen zeeschepen of schip gebruikt. Kortom, ook de Nederlandse wetgeving gebruikt meerdere definities voor schip of vaartuig.

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.

22.5. 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, het paspoort van het schip. Ook EU-regelgeving spreekt zich duidelijk uit over dit onderwerp.

22.5.1. Rijkswet nationaliteit zeeschepen

Voor het Koninkrijk der Nederlanden bestaat, per 1 juli 2025, de Rijkswet nationaliteit zeeschepen.

Het doel van deze nieuwe rijkswet is de vernieuwing en vereenvoudiging van de bestaande regelgeving met betrekking tot de nationaliteit van zeeschepen. Dit wordt bereikt door de verouderde en gefragmenteerde wetgeving te vervangen door een samenhangend en geactualiseerd systeem.

Daarnaast werd het wenselijk geacht om bestuursrechtelijke handhaving mogelijk te maken. In dit kader voorziet de rijkswet in de bevoegdheid om als sanctie de nationaliteit van een zeeschip in te trekken.

Verder is het stelsel van teboekstelling (de registratie van eigendom) en nationaliteitsverlening (het voeren van de vlag) herzien. Er is een scheiding aangebracht tussen teboekstelling en nationaliteitsverlening.

Met de inwerkingtreding van de rijkswet bestaat, naast het scheepsregister voor teboekstelling, beheerd door het Kadaster, ook een Nederlands vlagregister, dat wordt beheerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Voorts is er een wettelijke grondslag gecreëerd voor het fenomeen '*bareboat-out*'. Hierdoor kan een schip dat in Nederland te boek gesteld is, tijdelijk onder een buitenlandse vlag varen. Het onderscheid uit deze wet tussen teboekstelling en nationaliteitsverlening brengt met zich mee dat bij wijze van sanctiemaatregel de nationaliteit aan een zeeschip kan worden ontnomen.

Met de nieuwe rijkswet wordt e.e.a. gemoderniseerd voor de verlening van de nationaliteit aan zeeschepen (vlagregistratie) en de afgifte van zeebrieven (paspoort van het schip).

22.5.2. Teboekstelling/ nationaliteitsverlening

Privaatrechtelijke teboekstelling

De Rijkswet nationaliteit zeeschepen spreekt over het te boek staan van een zeeschip. Dit betekent het ingeschreven zijn van een zeeschip, met inbegrip van daarop rustende zakelijke rechten, in een openbaar register voor registergoederen, dan wel in een daarmee vergelijkbaar register.

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

In elk van de Koninkrijkslanden kan een vlagregister worden gehouden en beheerd, dit is openbaar. Door inschrijving in het vlagregister van een land verkrijgt het zeeschip de nationaliteit van het Koninkrijk. Een zeeschip staat niet in meer dan een vlagregister ingeschreven. Door doorhaling van de inschrijving in het vlagregister van een land verliest het zeeschip de nationaliteit van het Koninkrijk.

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. Ten behoeve van een zeeschip dat de nationaliteit van het Koninkrijk heeft verkregen, geeft de Minister onverwijld aan de aanvrager een zeebrief af als bewijs van de nationaliteit van het Koninkrijk en van het recht de nationaliteitsvlag van het Koninkrijk te voeren.

Bij het aandoen van een haven, ongeacht waar ter wereld, toont de kapitein van een in het vlagregister ingeschreven zeeschip op verzoek van de bevoegde autoriteit een geldige zeebrief.

22.5.3. 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, de zogenaamde Zeebrief.

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 269 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.

Stateloos

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

22.6. 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 is de officiële staat en 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 er 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 thuishaven, gelegen in het land van inschrijving, in duidelijk leesbare letters op het zeeschip.

Het zeeschip en de bedrijfsvoering over dat schip moeten voldoen aan de wettelijke voorschriften zoals deze gelden in het land waar het zeeschip in het vlaggenregister staat ingeschreven.

Nationaliteit/ teboekstelling

Inschrijving in een vlaggenregister bepaalt de nationaliteit van een schip, een vlaggenregister is een publiekrechtelijk register van zeeschepen.

Teboekstelling is het ingeschreven staan van een zeeschip in een openbaar register voor registergoederen, dat is privaatrechtelijk.

22.7. Reder

Bij een schip hoort een eigenaar, scheepsbeheerder 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.

22.8. 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.

22.9. 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 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.

22.9.1. Certificaat van uitwatering

Het Nederlandse certificaat van uitwatering is gebaseerd op het Uitwateringsverdrag (Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen ofwel *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 als de juridische maritieme zones zoals beschreven op pagina 40 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.

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.

22.9.2. Internationaal Veiligheidscertificaat

Artikel 5 Schepenbesluit 2004.
Internationaal veiligheidscertificaat SOLAS
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 SOLAS veranderen, dan werkt deze verandering automatisch door in de Nederlandse wetgeving, omdat daarin direct verwezen wordt naar de bepalingen van het SOLAS.

22.9.3. 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 259 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.

22.9.4. Zeebrief

Veel over de zeebrief is te vinden in Hoofdstuk 3 van de Rijkswet nationaliteit zeeschepen. 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

263 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.

Bij het aandoen van een haven, ongeacht waar ter wereld, toont de kapitein van een in het vlagregister ingeschreven zeeschip op verzoek van de bevoegde autoriteit een geldige zeebrief.

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/maten niet kloppen met zeebrief of het andere bewijs van nationaliteit;
- Het schip waarop het betrekking heeft, is gesloopt.

22.9.5. Meetbrief

Voor schepen die internationale reizen maken, is binnen de IMO overeengekomen dat deze een meetbrief (*International Tonnage Certificate*) moeten hebben. Zie het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen.

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 Meetbriefwet 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.

22.9.6. 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 voorgescreven 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.

22.10. 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.

22.10.1 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 als verkeersdeelnemer

Kapitein: degene die is belast met het gezag over een zeeschip.

Verkeersdeelnemer: degene die een schip voert, zoals een stuurman.

Als de kapitein de wacht heeft op de brug als verkeersdeelnemer, is hij uiteraard verantwoordelijk. Als de stuurman als verkeersdeelnemer de wacht heeft op de brug is de kapitein niet altijd primair 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, de verkeersdeelnemer, 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 is 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.

22.11. 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, soms zelfs als verkeersdeelnemer. 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.

22.11.1. 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. Als de loods een fout maakt is hij in veel landen direct aansprakelijk voor de eventuele schade. Zie ook pagina 48.

Voorbeeld

Rechterlijke uitspraak

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.

22.12. 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.

22.12.1. Maritiem 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 kunnen 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, in tijd van oorlog.

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.

22.12.2. Varen in oorlogsgebied

Er zijn meerdere juridische gronden waarop de kapitein kan weigeren om te varen in een oorlogsgebied. Dit kan bijvoorbeeld i.v.m. de veiligheid van schip en bemanning. De kapitein kan dan meestal niet worden ontslagen. Er zijn meerdere juridische argumenten waarop de kapitein zijn beslissing kan baseren, zoals:

- **SOLAS**

Dit verdrag geeft de kapitein het hoogste gezag aan boord over de veiligheid. De kapitein mag hier de scheepsbeheerder overrulen. Zie ook Hoofdstuk 10 van dit Handboek.

- **Wet bemanning zeeschepen**

De Nederlandse wetgeving zorgt verder dat de kapitein beschermd wordt als hij zijn zienswijze over veiligheid heeft gegeven aan de scheepsbeheerder. Zeker als hij meent dat zijn bemanning niet berekend is voor het verrichten van werkzaamheden aan boord in gevaarlijke gebieden met zeemijnen etc. Zie artikel 17 Wet bemanning zeeschepen.

- **Burgerlijk Wetboek**

Volgens de Nederlandse wet kan en mag de kapitein van een Nederlands zeeschip ook direct ontslag nemen als hij met zijn schip naar een haven wordt gestuurd van een land dat in een gewapend conflict is gewikkeld of geblokkeerd is. Dit geldt ook als het schip wordt gebruikt in een gewapend conflict. Zie artikel 7:727 Burgerlijk Wetboek.

De kapitein heeft recht op repatriëring als hij geweigerd heeft om verder te varen en wordt afgelost. Zie artikel 7:718 Burgerlijk Wetboek.

- **CAO**

Verder gelden er voor de kapitein op een Nederlands schip die onder de CAO Handelsvaart valt meerdere bijbehorende (privaatrechtelijke) regelingen, zoals:

- Oorlogstoeslagregeling;
- Protocol inzake het Dienstdoen in Gevarengelieden;
- Aanwijzing gebied oorlogstoeslagregeling.

22.13. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- kan in een haven worden verzocht om de scheepsdocumenten te tonen, indien hij dat niet kan treedt er mogelijk vertraging op of de haven kan niet worden verlaten.
- kan de IMO: *'List of Certificates and Documents Required to be Carried on Board Ships'*, 2022, raadplegen.

Voorbeelden

Lijst verplichte scheepspapieren (niet volledig of uitputtend)

- Document van overeenstemming/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 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 luchtverontreiniging
- 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

- houdt verplichte dagboeken en registers bij en controleert deze.
- kan altijd de bemanning raadplegen.
- kan bij internationale spanningen verplicht worden om op een Nederlands schip te varen.
- kan i.v.m. de veiligheid weigeren in of door een oorlogsgebied te varen (vetorecht).

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 23 Vreemde kuststaat

Hoofdstuk 23 van dit Handboek gaat over de kapitein met zijn schip in het buitenland. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Rechtsmacht
- Maritieme zones
- Havenstaatcontrole
- Samenvatting kapitein

23.1. 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 hierna). 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, dus tijdens havenstaatcontrole.

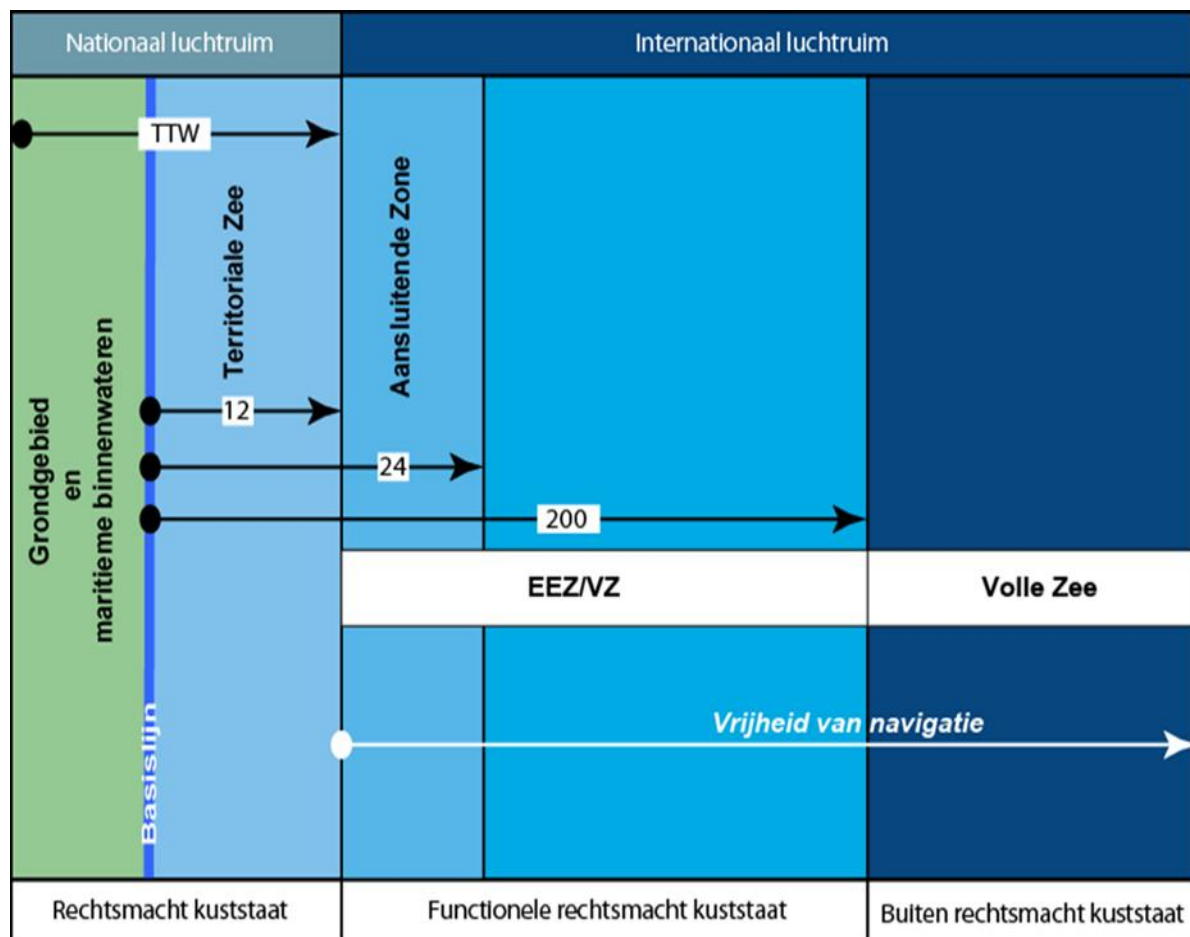
23.2. Rechtsmacht

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 31 en Hoofdstuk 2 van dit Handboek. 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 40 van dit Handboek en zie ook Figuur 27.

De rechtsmacht van de kuststaat heeft in het algemeen voorrang boven de rechtsmacht van de vlaggenstaat als het schip zich in de territoriale wateren van deze kuststaat bevindt.

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. Vooral 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 27. Maritieme zones

23.3. 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 31 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

23.3.1. Volle Zee

Op volle zee geldt de vrijheid van scheepvaart. 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 en handhaving 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 de hoofdstukken 21 en 30 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.

23.3.2. 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.

23.3.3. 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.

23.3.4. 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 40 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.

23.3.5. 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.

23.4. 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.

23.4.1 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 37 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*. Het is niet onmogelijk dat havenstaatcontroles worden uitgevoerd door classificatiebureaus of andere particuliere instanties. Deze controleren dan namens de overheid van de kuststaat.

23.4.2 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. 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.

23.4.3 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.

23.5. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- moet zich houden aan de wetten van de kuststaten waarin hij zich bevindt, zoals alle verschillende wetten in de TTW, AZ, EEZ, Visserijzone en Volle Zee.
- is verplicht scheepspapieren te tonen en zijn schip beschikbaar te stellen voor havenstaatcontrole.
- mag elke haven bezoeken, tenzij dit verboden is.
- heeft het recht op onschuldige doorvaart door territoriale zeeën en recht op doortocht door internationale zeestraten.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 24 Veiligheid

Hoofdstuk 24 van dit Handboek gaat over de kapitein en de veiligheid van zijn schip. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- IMO/SOLAS
- Certificatie
- Handhaving
- ISM-Code
- EU
- Nationaal (NL)
- Samenvatting kapitein

24.1. 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. Veiligheid gaat over bescherming tegen onbedoelde gevaren, zoals menselijke fouten, rampen of ongelukken. Veiligheid draait ook om het voorkomen van schade of letsel door fouten, ongelukken of risico's in de omgeving. Denk bij veiligheid aan:

- Brandveiligheid aan boord;
- Reddingsmiddelen, zoals sloepen en reddingsvesten;
- Noodprocedures, zoals man over boord of schip verlaten;
- Arbeidsveiligheid (helm, veiligheidsbril etc.);
- Gevaarlijke stoffen;
- Voedselveiligheid.

Veiligheid: bescherming tegen onopzettelijke gevaren, zoals rampen, ongelukken of menselijke fouten

Zie voor beveiliging (*security*) Hoofdstuk 25.

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. 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.

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. Kortom, veiligheid is een hoofdtaak van de kapitein.

24.2. 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 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 dit hoofdstuk het gebruik van noodsignalen en noodberichten.

SOLAS-Hoofdstuk IX 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 4 van dit Handboek.

24.3. Certificatie

De veiligheid aan boord is grotendeels geregeld met certificaten die worden uitgegeven door de nationale regeringen, zoals in Nederland door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). 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 enz. Het aanvragen van een bepaald certificaat kan worden gedaan bij het ministerie van IenW/ ILT.

De inspecties van schepen om een bepaald veiligheidscertificaat te krijgen gebeurt voor Nederlandse schepen door een EU-erkend klassenbureau.

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.

Bepaalde kleine zeeschepen hoeven niet te voldoen aan de verdragen van het IMO, deze vallen dan direct onder de Nederlandse regelgeving. 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.

24.4. 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. Dit toezicht draagt bij aan informatie-gestuurd inspecteren door ILT. Hiervoor zijn risicoprofielen en algoritmen ontwikkeld, die uitmonden in een risico- en planningstool, die in het Inspectieprogramma Vlaggenstaattoezicht worden besproken. 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, versie 5/1/2025.

De kapitein is aan boord verantwoordelijk voor de naleving van de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid van zijn schip.

24.5. ISM-Code

In SOLAS 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*. De ISM-Code is gebaseerd op de voorschriften genoemd in Hoofdstuk IX van de Bijlage bij SOLAS.

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 SOLAS.
- Deel B is niet verplicht volgens de IMO, maar de EU heeft Deel B wel verplicht gesteld voor haar lidstaten.

Ook heeft de ISM-Code nog een aanhangsel met allerlei formulieren en voorbeelden van certificaten. 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. De ISM-code is van toepassing op zeeschepen groter dan 500 GT.

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.

24.5.1 Cybersecurity

De IMO heeft besloten dat cybersecurity (zie pagina 95 van dit Handboek) moet worden opgenomen in de ISM-Code. Vooral de risico's van cybersecurity en het cyberrisicomanagement. Ook het scheepsbeveiligingsplan moet hierop worden aangepast. Zie ook het volgende hoofdstuk van dit Handboek.

24.5.2 Veiligheidsmanagementsysteem

Een veiligheidsmanagementsysteem (VMS) ofwel het *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.

24.5.3 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.

24.5.4 Conformiteitsdocument

Een conformiteitsdocument (*Document of Compliance*) wordt afgegeven aan alle reders of scheepsbeheerders 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/scheepsbeheerder die aan de eisen van de ISM-Code voldoet.

24.5.5 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/scheepsbeheerder en de bedrijfsvoering aan boord in overeenstemming zijn met het goedgekeurde SMS van de reder.

24.6. EU

De EU heeft aanvullende regelgeving, aanvullend dus op het SOLAS/ISM van de IMO.

De EU bepaalt dat zijn lidstaten ervoor zorgen dat alle reders ofwel scheepsbeheerders 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.

24.7. 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.

24.7.1. 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 vooral 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 zeekaarten 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;

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 appèls 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 beoordeelt of de wets-overtredingen opzettelijk zijn gebeurd.

24.7.2. 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;

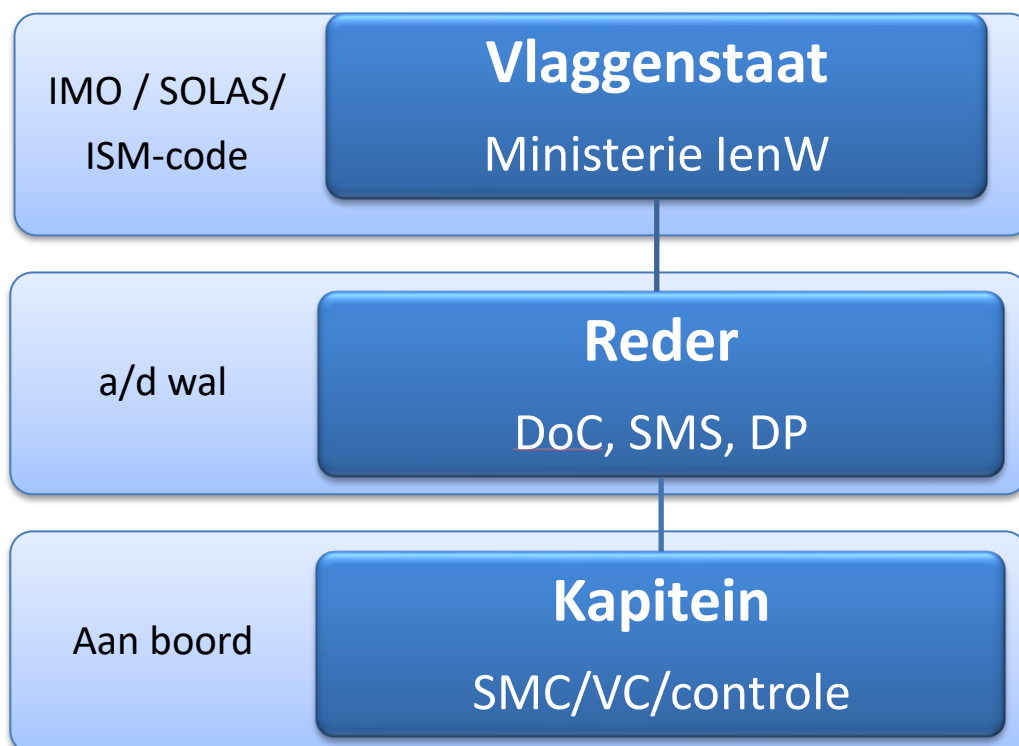
3. **Vrachtschepen van 300 GT of meer, doch minder dan 500 GT**

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 28. Overzicht ISM-verplichtingen

24.7.3. 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 gebruik van de 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) aan de wal. 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.

Artikel 26a en e 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 zeevaren- den, evenals de verschillende diensten aan boord moeten vertegenwoordigd te zijn.

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, en 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.

24.7.4. Arbowetgeving

Zie voor een meer uitgebreide beschrijving over arbeidsomstandigheden Hoofdstuk 12 van dit Handboek. Arbo gaat ook over veiligheid. Werknemers hebben recht op een veilige en gezonde werkplek.

Dit recht is verankerd in de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet), welke van toepassing is op Nederlandse koopvaardischepen. 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 rust- tijden van elke zeevarende (inclusief kapitein) uiterlijk na een week op een werklijst zijn geregistreerd.

De volledig ingevulde werklijst wordt door de desbetreffende zeeva- rende 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, (ont)meren 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.

24.8. Samenvatting kapitein

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid als het gaat over de veiligheid. Zie ook Hoofdstuk 10 van dit Handboek.

De kapitein:

- is primair en persoonlijk verantwoordelijk voor een veilige reis: bij aanvang, tijdens en na afloop.
- zorgt voor een veilige woon- en werkomgeving aan boord.
- handhaaft de veiligheid aan boord, in de ruime zin des woord.
- draagt zorg voor het beheer van het veiligheidsmanagementcertificaat en overige relevante certificaten.
- heeft de bevoegdheid om leden van de veiligheidscommissie te benoemen, overleg te voeren met de commissie en advies in te winnen.
- meldt arbeidsongevallen.
- organiseert de arbeids- en rusttijden en ziet toe op een correcte registratie hiervan.

De reder:

- dient de verantwoordelijkheden van de kapitein op het gebied van veiligheid duidelijk af te bakenen, met bijzondere aandacht voor:
 - de uitvoering van het door de reder vastgestelde veiligheidsbeleid;
 - het stimuleren van de bemanning om dit beleid na te leven;
 - het geven van duidelijke bevelen en instructies in heldere, ondubbelzinnige taal;
 - het toezien op de naleving van alle relevante voorschriften en eisen;
 - de periodieke evaluatie van het veiligheidsmanagementsysteem (sms);
 - het rapporteren van eventuele tekortkomingen aan de walorganisatie.
- dient erop toe te zien dat de kapitein:
 - in het bezit is van de vereiste kwalificaties om het gezag te voeren;
 - volledig bekend is met het veiligheidsmanagementsysteem van de onderneming;
 - adequate ondersteuning ontvangt bij de veilige uitvoering van zijn taken.

- draagt zorg voor een juiste bemanning van elk schip, conform de geldende regels, met personeel dat gekwalificeerd, gediplomeerd en medisch geschikt is.
- zorgt ervoor dat medewerkers goed worden ingewerkt en volledig op de hoogte zijn van hun taken, met bijzondere aandacht voor veiligheid en milieubescherming.
- draagt er zorg voor dat duidelijke instructies vóór vertrek worden verstrekt en vastgelegd.
- bewaakt dat alle medewerkers die betrokken zijn bij de uitvoering van het SMS op de hoogte zijn van de geldende regels, procedures en richtlijnen.
- identificeert opleidingsbehoeften, organiseert passende scholing en garandeert dat bemanningsleden toegang hebben tot begrijpelijke SMS-informatie en effectief kunnen communiceren over SMS-gerelateerde taken.

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.

Aspect	Veiligheid (Safety)	Beveiliging (Security)
Doel	Beschermen tegen ongevallen en technische risico's	Beschermen tegen kwaadwillige menselijke acties
Type dreiging	Onbedoeld	Opzettelijk
Regelgeving	SOLAS, MARPOL, STCW	ISPS Code
Voorbeelden	Brandpreventie, reddingsmiddelen, oefeningen/rollen	Toegangscontrole, piraterijpreventie, antiterrorisme
Verantwoordelijke aan boord	Kapitein	Kapitein/scheepsbeveiligingsofficier (SSO)

Tabel 10. Overzicht enkele verschillen tussen 'veiligheid' en 'beveiliging'.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 25 Beveiliging

Hoofdstuk 25 van dit Handboek gaat over de kapitein en de beveiliging van zijn schip. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- IMO/SOLAS/ISPS-Code
- EU
- Nationaal (NL)
- Samenvatting kapitein

25.1. 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 het vorige hoofdstuk. Beveiliging gaat over bescherming tegen bewuste menselijke bedreigingen. Het draait hier om maatregelen van de kapitein die worden genomen om opzettelijke en kwaadwillige acties van mensen te voorkomen, zoals diefstal, *hacking*, zeeroof, sabotage of terrorisme. Denk bij beveiliging aan:

- Cameratoezicht (CCTV);
- Wachtwoorden en firewalls;
- Beveiligers bij de valreep;
- Anti-piraterij maatregelen;
- Preventie tegen terrorisme;
- Alarmsystemen;
- Naleven ISPS-code.

Beveiliging: bescherming tegen opzettelijke kwaadwillige menselijke dreigingen.

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-regels, 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 SOLAS 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.

25.2. 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 26 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 maritieme beveiliging;
- Beoordelen van veiligheidsdreigingen om plannen en procedures te maken.

25.2.1. 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 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 24 van dit Handboek;
- Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISPS-Code), zie p. 304 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.

25.2.2. 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 zijn 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 SOLAS en ISPS-Code haventoeegang worden geweigerd.

25.2.3. 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 schip zonder scheepsbeveiligingsplan.

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.

25.2.4. 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: scheepsbeveiligingsplan (SSP)
- EU:
 - Verordening 2004/725/EG scheepsveiligheidsplan
 - Richtlijn 2010/65/EU scheepsbeveiligingsplan
- Nederland:
 - SOLAS scheepsbeveiligingsplan
 - Schepenbesluit 2004 scheepsbeveiligingsplan
 - Besluit Bemannings Zeeschepen 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, vrachttransporteenheden, 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 excercises*) 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;
- 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 twee plannen 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.

25.2.5. CSO/SSO

CSO

De ISPS-Code verplicht de reder om binnen zijn bedrijfsorganisatie een *company security officer* (CSO) aan te stellen. 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.

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)

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 de kapitein verantwoording 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.

De eisen voor de kennis en kunde van de SSO komen uit het STCW en niet uit de ISPS-code.

Artikel 3.5.8. Regeling bemanning zeeschepen
 Voor de afgifte van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris (SSO):

- a. voldoet de aanvrager aan de voorschriften van de bijlage bij het STCW-Verdrag;
- b. heeft de aanvrager de erkende opleiding en training afgerond van de STCW-Code.

25.2.6. 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.

25.2.7. 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.

25.3. 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 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 378 van dit Handboek.

25.4. Nationaal (NL)

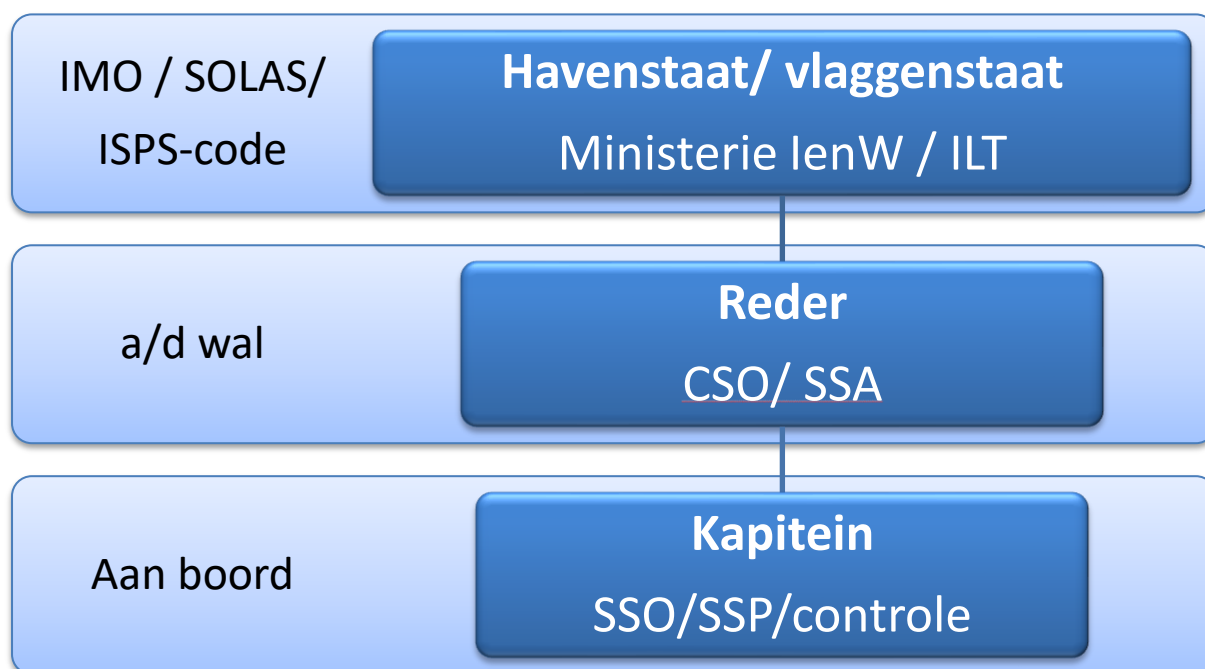
De meeste internationale veiligheidsregelingen zijn voor Nederland vastgelegd in het Schepenbesluit 2004, en Besluit/Regeling bemanning zeeschepen. Maar ook in de Beleidsregel veiligheid zeeschepen.

Afko- ting	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 11. 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. Vervolgens 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 286. 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 29. Spelers bij de ISPS-Code

25.5. Samenvatting kapitein

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid als het gaat over veiligheid, beveiliging en het milieu. Zie ook Hoofdstuk 10 van dit Handboek.

De kapitein:

- ziet toe op de naleving van internationale en nationale beveiligingsvoorschriften en andere relevante certificaten.
- is verantwoordelijk voor het beheer en de toepassing van het veiligheidsmanagementcertificaat en het scheepsbeveiligingsplan.
- zorgt voor een correcte en tijdige administratie van alle dagboeken aan boord, in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving en toepasselijke codes.
- waarborgt de adequate uitvoering van beveiligingsoefeningen.
- organiseert en controleert de toegangsbeveiliging aan boord, afgestemd op het geldende beveiligingsniveau.
- beheert het *Continuous Synopsis Record* (CSR).
- is bevoegd om, indien noodzakelijk, de veiligheid boven de beveiliging te stellen.

Aspect	Veiligheid	Beveiliging
Type dreiging	Onbedoeld: ongelukken, rampen, risico's, verkeerd onopzettelijk menselijk handelen	Opzettelijk en kwaadwillig door mens (misdaad, zeeroof)
Doel	Voorkomen van schade of letsel	Beschermen tegen opzettelijke kwaadwillige menselijke acties
Voorbeeld	Brandblusser, aanvaringsregels	Wachtwoord, camera, alarmsysteem

Tabel 12. Overzicht verschillen tussen 'veiligheid' en 'beveiliging'.

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 Hoofdstuk 10 van dit Handboek.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 26 Piraterij

Hoofdstuk 26 van dit Handboek gaat over de kapitein en piraterij. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Bestrijding
- Geweld en noodweer
- Vuurwapens aan boord
- Gewapende beveiliging
- Wet ter Bescherming Koopvaardij
- Definities en terminologie
- Enkele wetsartikelen voor de kapitein
- Toelichting
- Samenvatting kapitein

26.1. Introductie

Zie ook de **Anti-Piraterij Handleiding Kapitein**. Deze is gratis verkrijgbaar op de website van de NVKK. (www.nvkk.nl). In deze Anti-Piraterij Handleiding staat 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 verdediging, rapportages en meldingen 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 opvarenden van een particulier schip, voor persoonlijk gewin, gericht tegen een ander schip.

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, op volle zee, verdachte piraten aanhouden, hiervoor is geen toestemming nodig van de vlaggenstaat. De staat die de aanhouding verricht mag de verdachten berechten of overleveren.

Binnen de TTW heet dit 'gewapende overval' en is de kuststaat belast met de aanhouding.

Hoofdstuk 26 van dit Handboek gaat alleen over piraterij, terwijl Hoofdstuk 7.9 voornamelijk gaat over andere maritieme misdrijven en zelfs over oorlogshandelingen die de kapitein kan tegenkomen in het gebied rond de Rode Zee

26.1.1. Definitie zeeroof

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).

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

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.

Een vaak gebruikt aanvalsschip van zeeroovers is de traditionele skiff. Let ook op een 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.

26.1.2. Reder/scheepsbeheerder

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 de Hoofdstukken 24 en 25 van dit Handboek.

Verder worden reders geadviseerd de meest 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.

26.1.3. 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, dus ook in een vreemde kuststaat.

26.2. 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 zeeroofaanval. 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 illegale 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 aanwijzingen van de IMO die een kapitein moet gebruiken voor de beveiliging van zijn schip, omdat de Nederlandse wetgeving deze maatregelen heeft voorgeschreven. Het niet implementeren van BMP is zelden in het voordeel van de kapitein, als er achteraf een analyse wordt gemaakt van een zeeroversaanval.

26.2.1. 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.

26.2.2. Actief

Actieve maatregelen kunnen zijn het varen in konvooi of in bepaalde corridors die worden beschermd door oorlogsschepen. Zie figuur hierna. Dan is de kans op aanvallen zeer klein en bovendien is er op korte termijn hulp beschikbaar van oorlogsschepen. 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.

26.3. 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 op 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 bij een piratenaanval in het officiële risicogebied.

26.3.1. Zelfverdediging/noodweer

Er zijn voorwaarden verbonden aan zelfverdediging/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 zeeroversaanval 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 varend 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.

Noodweerexcès

Naast noodweer bestaat ook het noodweerexcès, 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 noodweerexcès 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.

26.4. Vuurwapens aan boord

Het aan boord hebben (bezit) van niet-verboden wapens, zoals sommige kruisbogen of messen is uiteraard toegestaan. Wel zal eventueel geweldgebruik met deze wapens juridisch worden 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 wettelijk 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.

26.4.1. Militairen/ Particulieren beveiligers

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.

De Wet ter Bescherming Koopvaardij geeft toestemming om vuurwapens aan boord te hebben, maar alleen voor particuliere gewapende beveiligers met een vergunning.

26.4.2. Kapitein en wapenvergunning

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 deze 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. Dit voor het zowel 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.

26.4.4. Vuurwapen beheer

De vuurwapens en munitie dienen aan boord van het schip separaat te worden opgeborgen in een voor derden niet gemakkelijk bereikbare en goed afgesloten bergplaatsen, zoals een wapenkluis.

26.4.5. 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.

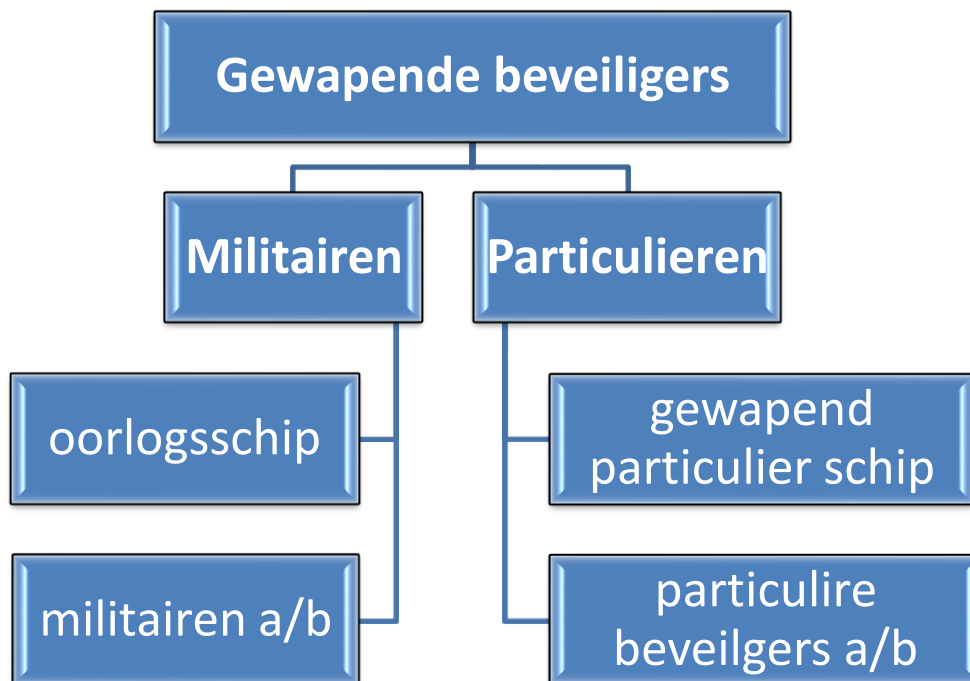
26.5. Gewapende beveiliging

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 30. 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. Deze wet staat particuliere beveiligers met wapens toe aan boord van Nederlandse schepen.

26.5.1. 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 38. 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 geëmbarkeerde 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.

26.5.2. Particuliere gewapende beveiliging

Een particulier maritiem beveiligingsbedrijf (ook wel *Private Security Company*, PSC) levert privépersonen om aan boord dienst te doen als gewapende beveiligers tegen zeeroof.

Dit is bewapend 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, terwijl de reder officiële toestemming heeft van deze overheid om met gewapende particuliere beveiligers te varen.

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 aan de reder om gewapende particuliere maritieme beveiligers in te huren. Deze wet met bijbehorende Besluit bescherming koopvaardij (Bbk) en Regeling bescherming koopvaardij (Rbk) 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 bezit, 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, tenzij wettelijk toegestaan.

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.

26.5.3. 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 militairen of die van de particuliere beveiligers de leiding en verantwoordelijkheid over hun teamleden. Zie ook 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.

Voorbeeld

- Wat te doen met een particuliere beveiligers 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?

26.5.4. 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 gewapende 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.

26.6. Wet ter Bescherming Koopvaardij

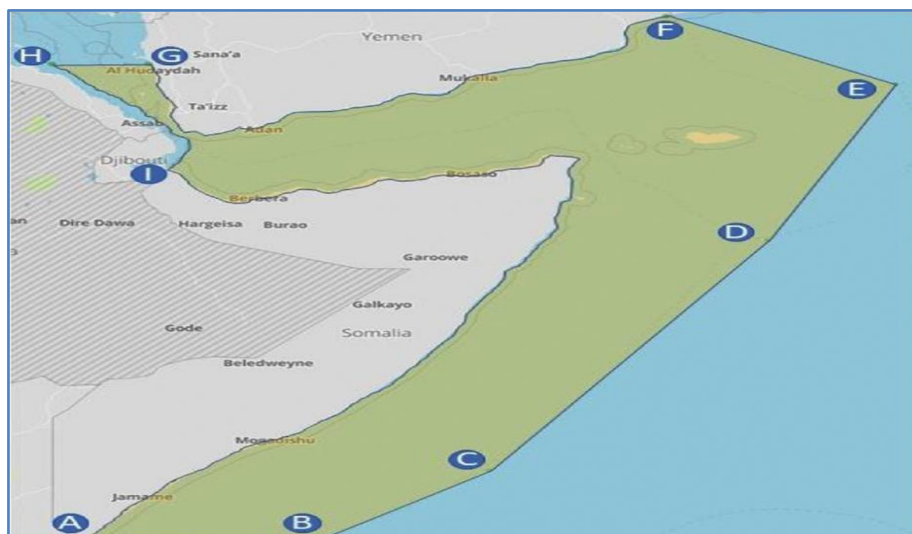
De Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) is op 01 februari 2022 inwerking getreden, evenals bijbehorende Besluit en Regeling. Deze wet geeft, onder bepaalde omstandigheden, de gelegenheid om op Nederlandse schepen gewapende particuliere maritieme beveiligers in te huren. Overigens alleen als er geen VPD's beschikbaar zijn.

Zie voor meer informatie de **Anti-Piraterij Handleiding Kapitein**, gratis te downloaden op www.nvkk.nl.

26.6.1. Toepassingsgebied

De Wet ter Bescherming Koopvaardij is alleen van toepassing in het officiële risicogebied in het zuiden van de Rode Zee, de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika. Zie figuur hierna.

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 pagina 48 van dit Handboek, of de Anti-Piraterij Handleiding Kapitein.



Figuur 31. Toepassingsgebied Wet ter Bescherming Koopvaardij (bron: Besluit bk)

Volledige wet- en regelgeving:	
Wet ter Bescherming Koopvaardij	(WtBK)
Besluit bescherming koopvaardij	(Bbk)
Regeling bescherming koopvaardij	(Rbk)

26.6.2. 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.

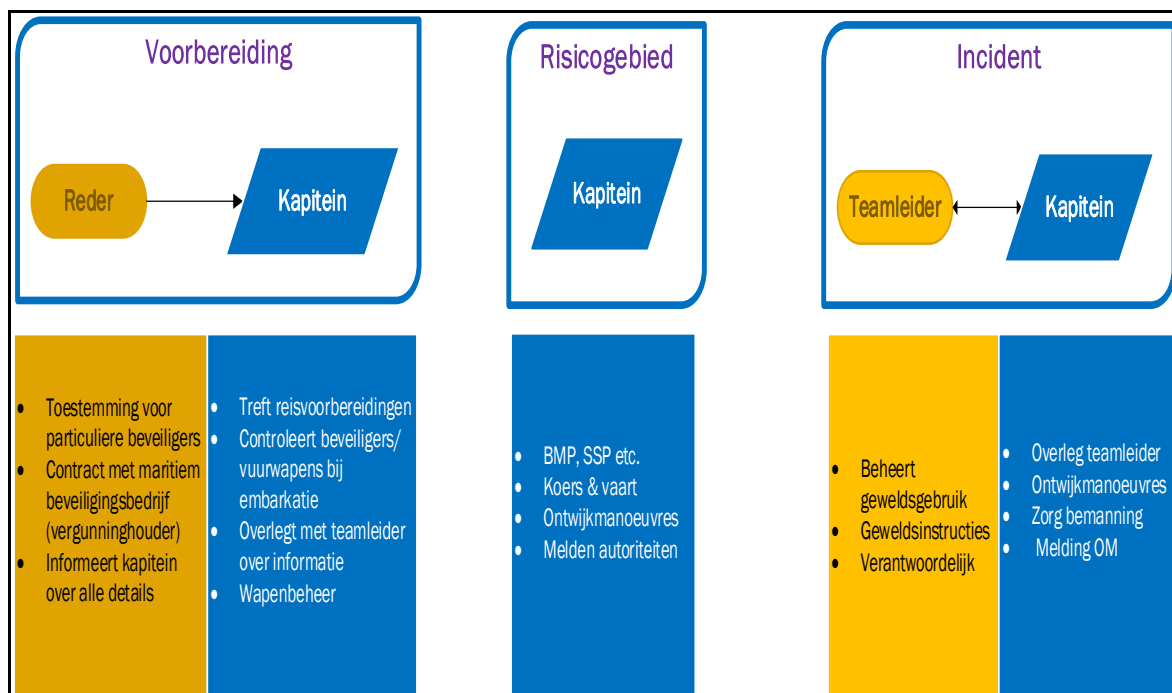
Het proces is als volgt:

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. Beschermingsmaatregelen zoals genoemd in de wet, BMP etc. blijven van kracht, óók als er gewapende particuliere beveiligers aan boord zijn.
6. De scheepsbeheerder geeft alle verplichte details en gegevens, zoals documenten, namen en wapennummers door aan de kapitein.
7. De kapitein controleert aan de hand van deze gegevens de maritieme beveiligers en hun vuurwapens bij het aan boord komen.
8. De kapitein controleert samen met de teamleider van de particuliere beveiligers dat beide dezelfde informatie hebben, over namen, wapens, geweldsinstructies etc.
9. De kapitein moet hierbij ook de documenten/vergunningen van de kuststaat waar het schip ligt controleren.
10. Indien er iets niet klopt met de papieren, beveiligers of vuurwapens moet de kapitein de beveiligers en/of vuurwapens weigeren aan boord te komen.
11. De kapitein moet dan het vertrek uitstellen, totdat alles goed geregeld is.
12. Als de beveiligers en hun vuurwapens aan boord zijn is de kapitein verantwoordelijk.
13. De kapitein bewaart en bewaakt de vuurwapens en munitie, hij heeft de sleutel van de wapen- en munitiekluizen.
14. Maximaal twee uur voor aankomst in risicogebied krijgt de teamleider de sleutel van de wapenkluizen.
15. 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.
16. De teamleider heeft de leiding en verantwoordelijkheden over het gebruik van geweld, dus niet de kapitein.

17. 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.
18. De teamleider houdt de kapitein geïnformeerd over het geweldgebruik tegen de piraten.
19. Direct na geweldgebruik wordt dit gemeld door de kapitein aan het Nederlandse OM.
20. 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.

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.



Figuur 32. Overzicht proces particuliere gewapende beveiligers.

26.6.3. Kapitein

De kapitein:

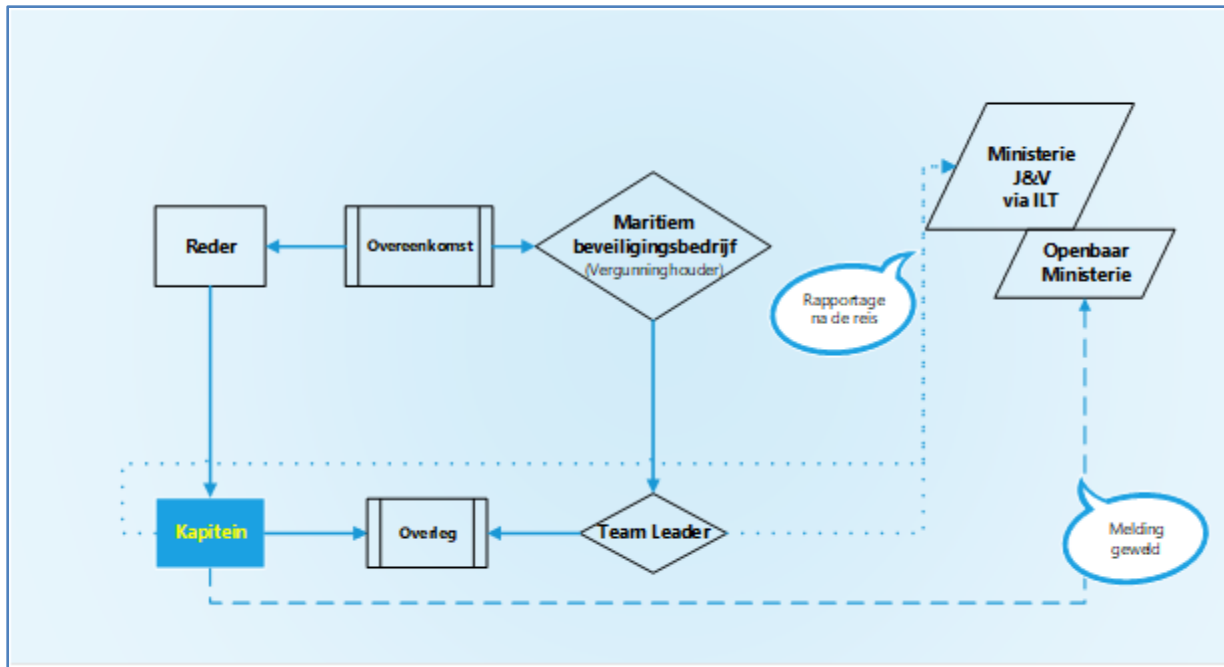
- Krijgt minimaal alle wettelijk verplichte informatie van zijn scheepsbeheerder.
- Heeft een actieve vraagplicht.
- Zorgt voor goede reisvoorbereiding, inclusief alle te nemen beschermingsmaatregelen.

- 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 van het risicogebied de sleutels van de wapen- en munitiekluizen aan de teamleider.
- Meldt zijn vaarbewegingen binnen het risicogebied 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 risicogebied 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 **Anti-Piraterij Handleiding Kapitein**, die gratis verkrijgbaar is op de website van de NVKK (www.nvkk.nl).



Figuur 33. Overzicht bij particuliere beveiliging

26.7. Definities en terminologie

Hieronder enkele begrippen en definities uit de WtBK, het Besluit bk en de Regeling bk. De WtBK heeft zijn eigen begrippen en definities. Het Besluit bk en de Regeling bk gebruiken de definities uit deze wet en voegen er enkele aan toe. Verder zijn er nog enkele begrippen toegevoegd. Bij sommige definities is de wettelijke taal omgezet in meer begrijpelijke taal. De begrippen staan op alfabetische volgorde.

Begrip	Definitie
Aanwenden van geweld	Het gebruiken van geweld en het dreigen met geweld, inclusief het ter hand nemen van een vuurwapen.
Beschermingsmaatregelen	Plannings- en operationele maatregelen van de scheepsbeheerder en de kapitein voor de bescherming tegen piraterij.
Beveiligings-team	Het op een schip in te zetten of ingezette particulier maritiem beveiligingspersoneel, met inbegrip van de teamleider.
Boarding	Piraten aan boord, kapitein heeft (nog) de controle over het schip.

Geneeskundige verklaring	Geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden.
Geweld	Elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis uitgeoefend op personen of zaken.
Geweldsinstructies	Geweldsinstructies ook wel genoemd <i>Rules for the Use of Force</i> (RUF) zijn regels voor particuliere maritieme beveiligers waarin het gebruik van geweld wordt gedefinieerd, zoals: • In welke mate; • Onder welke voorwaarden; • Wie geeft de bevoegdheid. • Onder welke omstandigheden; • Op welke wijze; • Wanneer van toepassing;
Geweldsmiddel	Door de wet aangewezen uitrusting en bewapening waarmee geweld kan worden uitgeoefend aan boord.
Gijzeling	Piraten hebben de controle over het schip en houden opvarenden in bedwang.
Maritiem beveiligingsbedrijf	Een onderneming die in de uitoefening van beroep of bedrijf beveiligingswerkzaamheden aan boord van een schip aanbiedt en verricht en daarbij in hoofdzaak gebruik maakt van personen.
Maritieme beveiligingswerkzaamheden	Het bewaken van de veiligheid van personen en goederen aan boord van een schip door particulier maritiem beveiligingspersoneel.
Melding geweldgebruik	Een verplichte melding door de kapitein aan het OM dat er geweld is gebruikt tijdens een incident met piraten. Hierin kan de kapitein aantonen dat hij er alles aan heeft gedaan om geweldgebruik te voorkomen en dat het geweldgebruik binnen de wet- en regelgeving valt.
Noodweerecces	Overschrijding van de criteria en voorwaarden van noodweer/zelfverdediging ten gevolge van hevige emoties, zoals angst, woede of paniek.

Opslagplaats	Locatie op land of op een schip waarvan de vergunninghouder gebruik maakt voor opslag van vuurwapens en munitie. Dit is dus niet de wapenkluis aan boord.
Particulier maritiem beveiligingspersoneel	Personeel in dienst van een maritiem beveiligingsbedrijf of personeel dat ter beschikking is gesteld aan het maritiem beveiligingsbedrijf op basis van een uitzendovereenkomst.
Particulier beveiligingsteam	Het op een schip in te zetten of ingezette particulier maritiem beveiligingspersoneel, met inbegrip van de teamleider.
Particulier maritiem beveiligiger	Lid van het beveiligingsteam dat door de vergunninghouder op een schip wordt of is ingezet.
Piraterij	Iedere onwettige daad van geweld, aanhouding en plundering die door opvarenden van een particulier schip voor persoonlijke doeleinden buiten de territoriale zee van een staat wordt gepleegd tegen een ander schip, of een poging daartoe (art. 101 VN-Zeerechtverdrag)
Poging	Nadering van het schip door een vaartuig met piraten.
Rapportage	Een rapport door de kapitein na de reis met particuliere maritieme beveiligers (einde-reis-rapportage).
Risicogebied	Het officiële zeegebied waar piraten kunnen worden verwacht. In het Besluit bk zijn de juiste coördinaten beschreven.
Scheepsbeheerder	De scheepsbeheerder als bedoeld in artikel 1 Wet Bemanning Zeeschepen (reder).
Teamleider	De particuliere maritieme beveiligiger die door het maritiem beveiligingsbedrijf is aangewezen als leidinggevende over het overige particulier maritiem beveiligingspersoneel en die de operationele leiding over het particulier maritiem beveiligingspersoneel heeft tijdens het transport.
Toestemming	Toestemming om particuliere beveiligers in te huren
Toezichthoudende ambtenaren	Ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) die zijn belast met het toezicht op de naleving van de voorschriften van de wet, besluit en regeling.

Transport	Verplaatsing van een schip tussen twee of meer zeehavens.
Vergunninghouder	Maritiem beveiligingsbedrijf dat houder van een vergunning is zoals bedoeld in de wet.
Vergunning	Wettelijke toestemming om diensten door particuliere beveiligers te laten verrichten.
Vervoerskoffer	Met een slot af te sluiten bewaarplaats van de toegestane geweldsmiddelen (vuurwapens).
Wapenkluis	Met een slot af te sluiten opslagruimte aan boord, bestemd voor de vervoerskoffers met geweldsmiddelen (vuurwapens).
Zeevarende	Een natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip.
Zelfverdediging/noodweer	Noodweer is de juridische term. Zelfverdediging is een meer algemene term. Zelfverdediging is jezelf, andere opvarenden en het schip beschermen tegen piraten of de dreiging van piraten. Criteria en voorwaarden bij zelfverdediging zijn: • Geweldgebruik moet proportioneel zijn, dus niet meer geweld gebruiken dan noodzakelijk is om de aanval af te slaan. • Onmiddellijk dreigend gevaar, zoals een agressieve nadering met vaartuig waarbij gerichte wapens en ladder zichtbaar zijn. • Schip niet door eigen schuld in gevaar gebracht, dus ook preventieve maatregelen, zoals vermeld in de meest recente versie van de BMP.

Tabel 13. Begrippentabel

26.8. Enkele wetsartikelen voor de kapitein

26.8.1. Inleiding

Wet- en regelgeving is de combinatie van de wet met bijbehorend besluit en regeling. Hierna worden de meest belangrijke bepalingen voor de kapitein uit de wetgeving letterlijk weergegeven (schuingedrukt) en vervolgens kort en puntsgewijs uitgelegd. De belangrijkste zaken uit deze wet- en regelgeving worden beschreven vanuit het oogpunt van de kapitein van een

Nederlands gevlagd schip en voor het piraterijgevaarlijke gebied in de zuidelijke Rode Zee, de Golf van Aden en gedeeltelijk langs de kust van Oost-Afrika.

Zie ook figuur 28 van dit Handboek. Alle wettelijke bepalingen waarin de kapitein wordt genoemd zullen worden beschreven. De term '**kapitein**' is in de letterlijk aangehaalde wetgeving vetgedrukt. Er wordt alleen het gedeelte van het artikel aangehaald waarin de kapitein wordt genoemd. Dus niet altijd het volledige artikel. Dit betekent niet dat alle andere artikelen en bepalingen niet van belang zijn voor de kapitein. In dit Handboek worden alleen de belangrijkste artikelen en bepalingen behandeld, omdat dit Handboek anders onleesbaar zou worden. Voor de volledige tekst wordt verwezen naar de geldende wet- en regelgeving. Voor de liefhebber is de toelichting (Memorie van Toelichting of Nota van Toelichting) op de onderwerpen te vinden op internet, veelal via overheid.nl.

Artikel 6. Wet ter Bescherming Koopvaardij

1. De **kapitein** en de scheepsbeheerder passen voorafgaand aan en tijdens een transport waarop particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt ingezet alle redelijkerwijs mogelijke, bij ministeriële regeling (*Regeling bk*) aan te wijzen beschermingsmaatregelen toe.
2. De **kapitein** en de teamleider vergewissen zich voorafgaand aan de inzet van particulier maritiem beveiligingspersoneel op een transport ervan dat de toestemming, bedoeld in artikel 3, tweede lid, is verleend en dat aan de bij of krachtens deze wet gestelde regels met betrekking tot de beschermingsmaatregelen, de identiteit en de nationaliteit van het particulier maritiem beveiligingspersoneel, de geweldsmiddelen, camera's en microfoons, is voldaan.
3. De scheepsbeheerder en de vergunninghouder voorzien de **kapitein** onderscheidenlijk de teamleider van juiste en volledige informatie ten behoeve van hun vergewisplicht. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de informatie en de verstrekking ervan.
4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (*Besluit bk*) worden regels gesteld over de verantwoordelijkheid van de **kapitein** voor de veiligheid van het schip en de opvarenden in verband met de maritieme beveiligingswerkzaamheden en de naleving van de in het tweede lid bedoelde regels.

Uitleg

- Lid 1 stelt dat de kapitein aan boord alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen moet treffen. Dit is ter beoordeling van de kapitein, hij is verantwoordelijk voor deze maatregelen.

- Als de scheepsbeheerder de aanvraag voor particuliere beveiligers indient bij de Kustwacht, dan geeft hij ook alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen op. De kapitein kan dat later controleren.
- De scheepsbeheerder moet zorgen dat alles hiervoor aan boord is. De kapitein kan altijd aan de scheepsbeheerder vragen om meer of specifieke beschermingsmaatregelen als hij dat nodig vindt.
- Lid 2 stelt dat kapitein zich ervan moet vergewissen dat er toestemming is van de Minister om gewapende particuliere beveiligers aan boord te nemen. De scheepsbeheerder moet deze informatie aan de kapitein verstrekken. De kapitein moet hier anders om vragen bij de scheepsbeheerder.
- Verder moet de kapitein voldoen aan alle regels over beschermingsmaatregelen, gegevens van de particuliere beveiligers, camera's, microfoons, vuurwapens etc. Anders krijgt de kapitein mogelijk een boete.
- Lid 3 stelt dat de scheepsbeheerder aan de kapitein de juiste en volledige informatie verstrekt die de kapitein nodig heeft om de particuliere beveiligers met hun vuurwapens te kunnen controleren bij het aan boord komen van zijn schip.
- Het gaat dan om zaken zoals namen van de beveiligers en de nummers van de vuurwapens, inclusief bijbehorende documenten. Zie art. 2.4 Besluit bk.
- De teamleider krijgt deze informatie van zijn eigen bedrijf.

De kapitein en teamleider moeten hun informatie onderling vergelijken en controleren (vergewissen). Als deze informatie niet klopt moet dit worden opgelost voordat het schip vertrekt naar zee.

- Kapitein moet alle gegevens controleren voordat de beveiligers met hun vuurwapens aan boord komen. Hij kan als bewijs hiertoe foto's maken van de vuurwapens, wapennummers of andere bijzondere uiterlijke kenmerken.

De kapitein kan de beveiligers en hun wapens weigeren om aan boord te komen als de gegevens niet kloppen. Zodra deze beveiligers aan boord zijn is de kapitein verantwoordelijk voor deze mensen en hun vuurwapens.

- Lid 4 geeft aan dat het Besluit bk nog meer verantwoordelijkheden toebedeelt aan de kapitein. Zie artikel 2.4 Besluit bk en artikel 3 Regeling bk.
- Controleren is cruciaal voor de kapitein, ook de lokale documenten als de particuliere beveiligers embarkeren in een vreemde haven.

Slechte controle kan de kapitein een hoge boete opleveren.

Artikel 8. Wet ter Bescherming Koopvaardij

Het particulier maritiem beveiligingspersoneel maakt bij de uitvoering van maritieme beveiligingswerkzaamheden geen gebruik van andere dan de door Onze Minister bij algemene maatregel van bestuur

(Besluit bk) aangewezen geweldsmiddelen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (Besluit bk) worden tevens regels (Regeling bk) gesteld over de wijze van opslag van de aangewezen geweldsmiddelen op het schip.

Uitleg

- Dit artikel uit de WtBK spreekt over het gebruik van bepaalde geweldsmiddelen en over de wijze van opslag daarvan (vuurwapens en munitie). Het artikel stelt dat het Besluit bk en de Regeling bk dit verder regelen.
- De kapitein moet controleren dat er alleen maar goedgekeurde wapens en munitie aan boord komen. Hij krijgt hiertoe vooraf de gegevens van de scheepsbeheerder. Zo niet, dan vraagt hij hier actief om.
- Omdat vuurwapens en munitie vooral de verantwoordelijkheid is van de kapitein moet deze de gedetailleerde uitwerking van het Besluit bk en de Regeling bk bestuderen.

Artikel 9.7. Wet ter Bescherming Koopvaardij

*De teamleider geeft geen opdracht tot het gebruik van geweld dan nadat hij in overleg met de **kapitein** heeft vastgesteld dat de beschermingsmaatregelen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, niet tot afwending van het gevaar van piraterij hebben geleid, tenzij dit overleg of de uitkomst daarvan redelijkerwijs niet kan worden afgewacht.*

Uitleg

- Dit artikel gaat over de inzet van particulier maritiem beveiligingspersoneel en het gebruik van geweld, inclusief de geweldsinstructies. Deze zijn beschreven in het Besluit bk.
- Artikel 9 WtBK is heel belangrijk voor de kapitein, omdat hier wordt bepaald dat de teamleider van de particuliere beveiligers verantwoordelijk is voor het gebruik van geweld, dus niet de kapitein. Dit wijkt af van de nationale wetgeving van veel buitenlandse vlaggenstaten.
- De kapitein en de teamleider moeten van tevoren samen overleggen over eventueel geweldgebruik tegen piraten, tenzij dit overleg niet mogelijk is.
- In dit overleg moet worden vastgesteld dat de beschermingsmaatregelen niet goed hebben gewerkt en dat de piraten voornemens zijn om het schip aan te vallen. Vervolgens moet worden besloten dat er geweld gaat worden gebruikt.
- De teamleider geeft opdracht tot gebruik van geweld. Particuliere beveiligers gebruiken geen geweld indien ze geen opdracht hebben gekregen van de teamleider, tenzij deze

opdracht niet kan worden afgewacht omdat het gevaar van de piraten onverwacht en plotseling is toegenomen.

- De kapitein houdt uiteraard wel het bevel en gezag over zijn schip, zoals koers en vaart instellingen of uitwijken en wegvaren, maar ook blijft hij de baas over de preventieve beschermingsmaatregelen, gebruik 'safe room', wachtlopen etc.
- Artikel 9 lid 8 WtBK stelt dat het Besluit bescherming koopvaardij de geweldsinstructie voor de particuliere beveiligers vaststelt.
- Deze geweldsinstructie kan worden gevonden in artikel 3.4. Bbk.

Artikel 10.3. Wet ter Bescherming Koopvaardij

*Aangehouden personen worden door het particulier maritiem beveiligingspersoneel onverwijld overgeleverd aan de **kapitein**. Het bepaalde in titel VIB van het vierde boek van het Wetboek van Strafvordering is van overeenkomstige toepassing.*

Uitleg

- Artikel 10 lid 3 van de wet bepaalt dat gevangengenomen piraten aan de kapitein worden overgeleverd.
- De kapitein heeft verder de verantwoording over de gevangenen.
- De kapitein overlegt hierover met de Officier van Justitie in Nederland.
- Dit staat uitgebreid beschreven in het Juridisch Handboek Kapitein, ook van de NVKK.
- Zie ook de bepalingen in het Wetboek van Strafvordering.
- Het Bbk en de Rbk hebben geen bepalingen hierover.

Artikel 11.4. Wet ter Bescherming Koopvaardij

*De teamleider verstrekt de bestanden met de beeld- of geluidsopnamen aan de **kapitein** ten behoeve van diens rapportage of melding, bedoeld in artikel 12 van deze wet.*

Uitleg

- De particuliere beveiligers dragen camera's en microfoons bij een piratenincident.
- De beeld- en geluidsopname worden bewaard.
- De teamleider geeft deze opnamen af aan de kapitein die deze bijvoegt in zijn meldingen en rapportages. Zie ook bij artikel 12 WtBK, hierna.

Artikel 12. Wet ter Bescherming Koopvaardij

1. *Van ieder transport waarop particulier maritiem beveiligingspersoneel is ingezet wordt na afloop van het transport volgens door Onze Minister te geven regels (Regeling bk) een rapportage in de Nederlandse of Engelse taal opgesteld door de **kapitein** en door de teamleider van het particulier maritiem beveiligingspersoneel afzonderlijk.*
2. *De rapportages vermelden in elk geval of en zo ja welk gebruik is gemaakt van de bevoegdheden genoemd in de artikelen 9 en 10. Indien gebruik is gemaakt van deze bevoegdheden, worden de bestanden met beeld- of geluidsopnamen, bedoeld in artikel 11, tweede of vijfde lid, bij de rapportages gevoegd. De rapportages worden aan Onze Minister gezonden.*
3. *Van iedere aanwending van geweld en van ieder gebruik van handboeien door het particulier maritiem beveiligingspersoneel wordt na ommekomst van het gevaar van piraterij onverwijld door de **kapitein** melding gemaakt aan het openbaar ministerie, volgens door Onze Minister te geven regels. De bestanden met beeld- of geluidsopnamen, bedoeld in artikel 11, tweede of vijfde lid, worden bij de melding gevoegd.*

Einde-reis-rapportage versturen naar de ILT.
Melding geweldgebruik versturen naar OM in Nederland

Uitleg

- Artikel 12 WtBK is van belang voor de kapitein omdat het gaat over de meldingen geweldgebruik en de einde-reis-rapportage.
- Lid 1 en lid 2 van dit artikel stellen dat na elk transport (reis) waarbij gewapende particuliere beveiligers aan boord waren een rapportage gemaakt moet worden voor de ILT. Zie de website voor het correcte adres.
- Zowel de kapitein als de teamleider maken een einde-reis-rapport op, dus twee rapporten worden er opgemaakt.
- In dit algemene einde-reis-rapport staat ook of er gebruik gemaakt is van geweld en het aanleggen van handboeien.
- Bij deze einde-reis-rapportage worden de beeld- en geluidsopnames gevoegd van de particuliere beveiligers. Zie artikel 11 WtBK hiervoor.
- Voor de inhoud van deze einde-reis-rapportage zie de Anti-Piraterij Handleiding Kapitein op www.nvkk.nl. De checklijsten van deze Handleiding kunnen gebruikt worden als bijlage bij de officiële rapportage formulieren. Dit vereenvoudigt de taak van de kapitein.
- Lid 3 van dit artikel stelt dat de kapitein een aparte melding maakt over geweldspleging tijdens een piratenincident. Ook hierbij worden de beeld- en geluidsopnamen gevoegd.

- Deze geweldsmelding wordt verstuurd, direct na het geweldgebruik, aan het Openbare Ministerie in Nederland.
- Zie voor de inhoud van deze geweldsmelding ook de checklist in de Handleiding. Deze checklist mag gebruikt worden voor deze geweldsmelding, als bijlage bij het officiële formulier. Dat is eenvoudiger voor de kapitein.
- Ter info, het oppakken van een vuurwapen is al geweldgebruik, dus een melding aan het OM. Zie ook de definities bij deze wet- en regelgeving.

Artikel 17. Wet ter Bescherming Koopvaardij

1. Onze Minister kan aan de vergunninghouder een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de bij of krachtens deze wet gestelde regels en van de aan de vergunning verbonden voorschriften.
2. Onze Minister kan aan:
 - a. de scheepsbeheerder en de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de regels, gesteld bij of krachtens artikel 6, eerste lid;
 - b. de teamleider en de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van artikel 6, tweede lid;
 - c. de scheepsbeheerder een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de regels, gesteld bij of krachtens artikel 6, derde lid;
 - d. de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de krachtens artikel 6, vierde lid, gestelde regels;
 - e. de teamleider en de **kapitein** een bestuurlijke boete opleggen van een bij ministeriële regeling te bepalen bedrag ter zake van overtreding van de regels gesteld bij of krachtens artikel 12, eerste en tweede lid.
3. De op grond van het eerste of tweede lid vast te stellen bestuurlijke boete bedraagt ten hoogste het bedrag dat is vastgesteld voor de vierde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Uitleg

- Dit artikel gaat over de bestuurlijke boetes die aan de kapitein kunnen worden opgelegd als hij artikel 6 WtBK overtreedt (zie hiervoor);
- De kapitein kan een bestuurlijke boete krijgen bij:
 - Het overtreden van regels over de beschermingsmiddelen;

- Het niet goed controleren (vergewissen) van de toestemming om gebruik te maken van particuliere beveiligers.
- Het niet goed controleren van de particuliere beveiligers bij embarkatie, inclusief alle gegevens van de beveiligers, vuurwapen, munitie, camera's etc. Kortom, samen met de teamleider overleggen (vergewissen) of beide alle juiste gegevens hebben;
- het niet naleven van de regels over zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het schip en de opvarenden in verband met de maritieme beveiligingswerkzaamheden.
- Het niet versturen van een melding geweldgebruik of de eind-reis-rapportage.
- De bestuurlijke boete voor bovenstaande overtredingen is ten hoogste € 4.500;
- De hoogten van andere boetes worden geregeld in de Rbk.

26.9. Toelichting

26.9.1. 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.

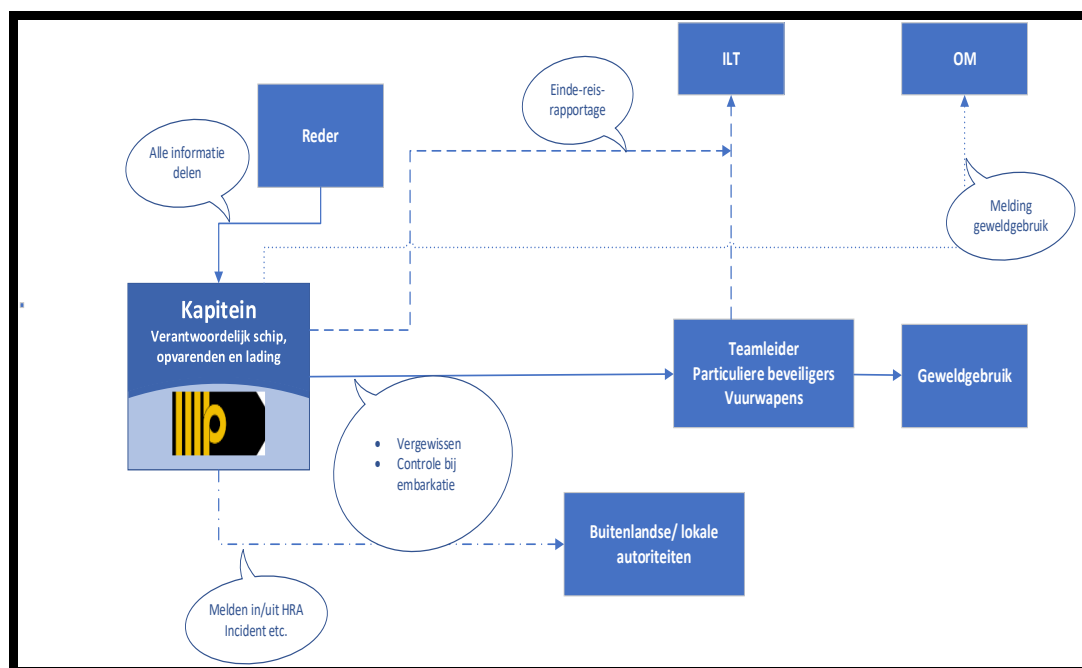
26.9.2. Informatie verzamelen

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 vaak

alleen de eigen gevlagde schepen assisteren en in enkele gevallen andere koopvaardijsschepen. Zij participeren niet in de internationale coalities.

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 *United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO)*, *Maritime Security Centre Indian Ocean (MSCIO)*, *Nato Shipping Centre* en de *Kustwacht Nederland* kunnen hier een belangrijke rol spelen, inclusief de verwijzingen naar andere ministeries en instanties. 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.



Figuur 34. Overzicht netwerk kapitein bij piraterij bestrijding

26.9.3. Geweldgebruik

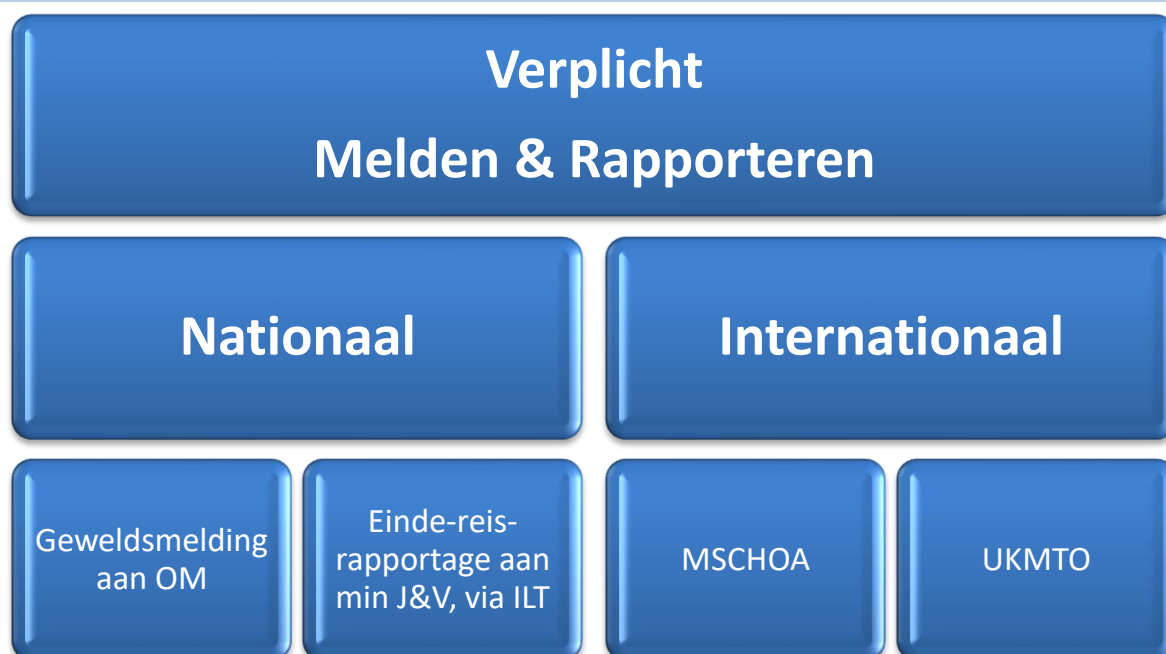
Geweld is elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis, uitgeoefend op personen of zaken met een geweldsmiddel. Een geweldsmiddel is door de wet aangewezen uitrusting en bewapening waarmee geweld kan worden uitgeoefend. Het vasthouden van een

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. Als 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 met de scheepsbeheerder te doen.

26.9.4. Meldingen en rapportages



Figuur 35. Overzicht meldingen en rapportages door kapitein

Nationaal

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.

Internationaal

Een schip dat het officiële risicogebied 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 het risicogebied en te vragen om assistentie bij een dreigende aanval. Deze instanties hebben meerdere communicatiekanalen, zoals email, inloggen op hun websites, telefoon, scheepscommunicatie, maar ook sociale media, zoals X. Onderstaand worden de twee belangrijkste internationale organisaties voor officiële risicogebied in de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika kort uitgelegd.

MSCIO

Het *Maritime Security Centre Indian Ocean (MSCIO)* hoort bij de EU, ofwel de EU NAVFOR als maritieme poot van, onder andere, de EU-piratenbestrijdingsmissie. Het MSCIO 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 kan bij het EU NAVFOR als vrijwillige registratie via internet en speciale formulieren. De kapitein geeft dan zijn te verwachten koers en vaart op. Dit gebeurt verder via vervolgrapportages. Zie voor meer details: www.mschio.eu.

MSCIO houdt ook een interactieve website bij, waarbij de kapitein aan boord kan zien waar er incidenten zijn of wat de laatste beschermingsmiddelen zijn. MSCIO toont op haar website ook kaarten met risicogebieden en de aanbevolen routes, de zogenaamde *Maritime Security Transit Corridors* of de *International Recommended Transit Corridors (IRTS)*. De kapitein moet melden wanneer hij deze corridor binnenvaart of verlaat.

Zie voor de laatste gegevens altijd de website van deze organisatie: www.MSCIO.eu

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 door het risicogebied. 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 het risicogebied vaart en/of gebruik maakt van corridors, inclusief het verlaten van het risicogebied. Maar ook bij een verdachte activiteit of een daadwerkelijke piratenaanval.

Zie: www.ukmto.org. Ook deze instantie heeft een eigen vrijwillig rapportagesysteem.

26.9.5 Overzicht boetes voor de kapitein

De WtBK, Besluit bk en de Regeling bk worden gehandhaafd door ambtenaren van de ILT van het ministerie van IenW. 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 Hoofdstuk 4 van dit Handboek. 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 dit Handboek.

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.

26.9.6 Boetecatalogus

De maximale boetes voor de kapitein zijn vaak € 4.500. De andere hoogten van de boetes voor de kapitein kunnen in de duizenden euro's lopen. ILT heeft nog geen boetecatalogus samengesteld waarin voor elke overtreding de concrete boetebedragen staan genoemd. Zij heten bestuurlijke boetes.

26.10. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- moet schip, lading en opvarenden beschermen tegen piraten.
- mag piraten en hun schip aanhouden.
- kan een wapenvergunning aanvragen.
- moet zijn schip voorbereiden op piratenaanvallen.
- is verantwoordelijk voor vuurwapens/munitie en opslag aan boord.
- is niet aansprakelijk voor geweldgebruik met de piraten.

- moet de aanvragen en verdere logistieke processen van personen, wapens en munitie monitoren.
- beheert en is volledig verantwoordelijk voor wapens en munitie, ook in kustwateren met afwijkende regels.
- zorgt voor de meldingen en de rapportages

Hoofdstuk 26 van dit Handboek gaat alleen over piraterij, terwijl Hoofdstuk 7 voornamelijk gaat over andere maritieme misdrijven en zelfs over oorlogshandelingen die de kapitein kan tegenkomen in het gebied rond de Rode Zee en verder.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 27 Slepen en bergen

Hoofdstuk 27 van dit Handboek gaat over de kapitein en slepen/bergen. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Inleiding
- Slepen
- Bergen
- Slepen of bergen
- Samenvatting kapitein

27.1. Inleiding

Slepen en bergen kan bijdragen aan de veiligheid van mens en schip, maar ook aan de kwaliteit van het mariene milieu. In geval van nood moet de kapitein beslissen of externe hulp nodig is of dat de situatie kan worden beheerd met behulp van de eigen middelen van het schip.

Sleep- of bergingswerkzaamheden moeten tijdig worden gestart door de kapitein, die een belangrijke rol speelt bij het contracteren van een sleepboot of bergingsmaterieel. De kapitein moet een mandaat van de reder hebben om, indien nodig, contracten af te sluiten. Tijdens een calamiteit is dit geen probleem, maar als het schip niet in direct gevaar verkeert, zorgt de reder voor deze contracten. De kapitein moet er altijd aan denken zelfs als een schip niet in direct gevaar verkeert, de situatie snel kan verslechteren. Dan moet de kapitein beslissen, soms op basis van zijn uiteindelijke autoriteit.

SOLAS/ISM/SMS stelt de reder verantwoordelijk voor het opstellen van procedures voor het identificeren, beschrijven en reageren op mogelijke noodsituaties aan boord. Aan deze eis wordt gewoonlijk voldaan door het opstellen van rampenplannen aan boord. De reder moet ook programma's opstellen voor oefeningen en oefeningen en om noodmaatregelen voor te bereiden. Het SMS moet maatregelen bevatten die ervoor zorgen dat de kapitein te allen tijde kan reageren op gevaren, incidenten en noodsituaties. In de rampenplannen aan boord moet worden aangegeven welke actie wordt ondernomen in specifieke noodsituaties.

Deze plannen moeten worden getest en waar nodig worden aangepast met behulp van kennis die is opgedaan tijdens oefeningen en daadwerkelijke incidenten. Plannen kunnen passende checklists bevatten. MARPOL en de *International Convention on Oil Pollution Preparedness* (OPRC) vereisen voor bepaalde schepen noodplannen, zoals het *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan* (SOPEP).

De kapitein is verantwoordelijk voor deze maatregelen en plannen aan boord, inclusief consistentie. Een goede afstemming tussen kapitein, reder en ingeschakelde hulpverleners is noodzakelijk. In dit hoofdstuk wordt het slepen en bergen beschreven en vergeleken vanuit het juridische standpunt van de kapitein. Zie ook de ICS '*Peril at Sea and Salvage, A Guide for Masters*'.

27.2. Slepen

Het slepen kan worden onderverdeeld in slepen in binnen- of kustwateren en slepen op de oceanen, of in gepland slepen onder normale (commerciële) omstandigheden en nood slepen. Zowel geplande sleep als nood sleep worden hier beschreven.

27.2.1. Geplande sleepoperaties

Gepland slepen wordt ook wel '*ocean towage*' of '*seagoing operations*' genoemd. Dit betekent dat het gesleepte schip geen gevaar loopt en een geschikte sleepboot dit schip naar de volgende aanloophaven sleept.

Een wettelijke definitie van gepland slepen: Een handeling waarbij de sleepboot voortstuwing levert om een ander schip te trekken, genaamd de sleep.

In meerdere landen wordt onder slepen ook verstaan een contract waarbij een sleepboot wordt ingehuurd om een schip te verplaatsen. De betaling wordt vastgelegd in het contract. Het internationaal recht voorziet niet in uitgebreide bepalingen voor slepen, indien er geen gevaar op het spel staat. SOLAS heeft een bepaling waarin staat dat schepen moeten worden voorzien van voorzieningen, uitrusting en toebehoren voor sleep- en afmeerwerkzaamheden die verband houden met de normale bedrijfsvoering van het schip, dus gepland slepen. De kapitein moet die eisen controleren, want dat is zijn functionele verantwoordelijkheid. Het

geplande slepen wordt in de eerste plaats bepaald door de voorwaarden die de partijen zijn overeengekomen en de sleepbepalingen in de nationale wetgeving.

Er dient een sleepcontract te worden afgesloten. Dit is een commercieel contract tussen twee reders en valt onder nationale wetten, zoals handelswetten of anderszins. Nationale wetgevingen kunnen om verschillende aanvullende documenten vragen, waaronder:

- Geschikt om te slepen certificaat (*fit for towage certificate*);
- Verklaring over toestand schip (*statement condition*);
- Geschikt om te worden gesleept verklaring (*fit for towage declaration*);

Soortelijke documenten zijn te vinden in de IMO *Guidelines for Safe Ocean Towing*. Deze publicatie spreekt ook over:

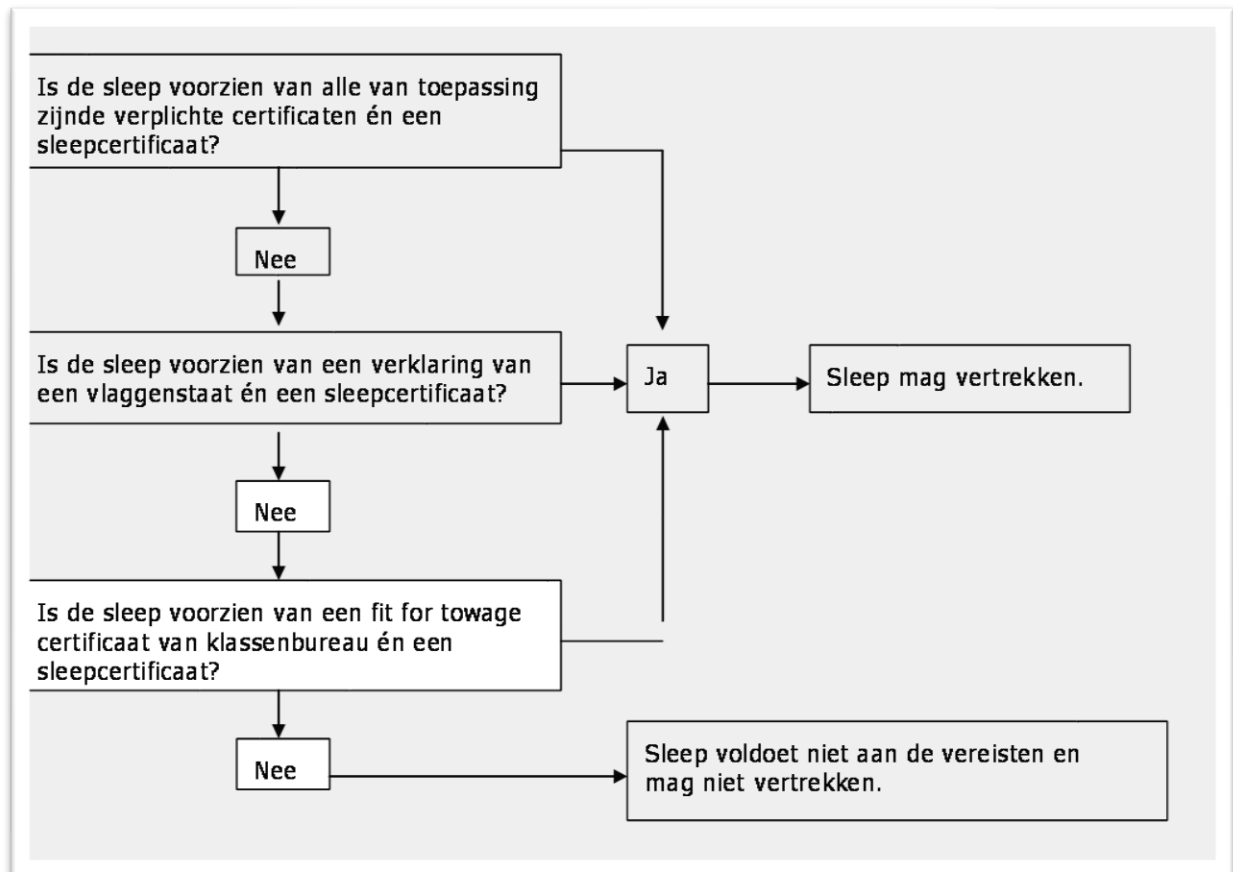
- Bemanningseisen voor zowel het slepende schip als het gesleepte object;
- Reisplanning: weersomstandigheden, golfhoogtes, stromingen, vluchthavens etc.;
- Voorbereiding, waaronder waterdichtheid, stabiliteit en navigatieverlichting;
- De sleep, inclusief het ontwerp en de sterkte van de sleeplijn;
- Documentatie, waaronder een noodplan, gebruiks-/sleephandleidingen en bevestiging van geschiktheid om te worden gesleept;
- Noodgevallen, inclusief communicatie met de autoriteiten.

Als de kapitein van een koopvaardijship hulpverleent bij het slepen onder niet-dringende omstandigheden, moet hij voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving en moeten alle machines en sleepuitrusting in goede staat verkeren en geschikt zijn voor de beoogde sleepoperatie. Dit type slepen is echter een onpraktische en ongebruikelijke situatie.

27.2.2. Noodslepen

Wanneer een schip onmanoeuvrerbaar wordt, is het primaire doel van de kapitein om het weg te houden van gevaren, zoals ondiep water. Dit kan met een sleepboot en wordt nood-slepen genoemd. Volgens SOLAS gelden de noodsleepprocedures voor passagiers- en vrachtschepen. Deze schepen moeten voorzien zijn van een scheepsspecifieke noodsleepprocedure. Een dergelijke procedure moet aan boord van het schip worden gevolgd voor gebruik in noodsituaties en moet gebaseerd zijn op de bestaande regelingen en apparatuur die aan

boord van het schip beschikbaar zijn. SOLAS stelt specifieke bepalingen en richtlijnen vast voor noodsleepregelingen en -procedures op tankers.



Figuur 36. Flowchart zeegaande sleepreizen (ILT)

Schepen hebben vaak een specifiek Noodsleepboekje (*Emergency Towing Manual*), waarin alle bijzonderheden voor dat schip staan. Dit boekje biedt richtlijnen voor veilige sleepwerkzaamheden in noodgevallen. Noodslepen door een ander koopvaardijship is onpraktisch gezien de grootte van veel schepen. De kapitein van een schip in gevaar heeft het recht om gered te worden, terwijl de kapitein van het reddende schip de leiding heeft en de beslissing neemt. Hij moet alle hulpverleners, maar zonder zijn eigen schip of bemanning in gevaar te brengen. In deze ongebruikelijke situatie moeten de verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden heel duidelijk tussen beide schepen worden vastgelegd. De kapitein van het schip in gevaar kan de volgende taken hebben:

- herkennen dat het schip sleephulp nodig heeft;
- Informeer het sleepende schip over de status van het schip in nood;
- Maak het dek vrij voordat de sleeplijnen strak komen te staan;

- Overlevingsvaartuigen en vloten moeten gebruiksklaar zijn;
- Informeer reder, dichtstbijzijnde haven etc.;
- Verantwoordelijkheden en plichten zijn duidelijk omschreven;
- Communicatie is tot stand gebracht;
- De sleepoperatie staat onder leiding van de kapitein van het trekkende schip;
- Stabiliteit van de sleep is gecontroleerd.

Slepen in noodgevallen en berging kunnen elkaar overlappen. Zie voor de definitie van gevaar en dreigend gevaar elders in dit Handboek.

27.2.3. Verantwoordelijkheden sleepbootkapitein

De kapitein van de sleepboot moet toezicht houden op alle toepasselijke geldige certificaten van de sleepboot, maar ook op de trekkrachtdocumenten en de andere specifieke uitrusting van de sleepboot.

De kapitein van de sleepboot is verantwoordelijk voor het tot stand brengen van communicatie, specifiek voor commandolijnen met het gesleepte object.

Hij moet heel duidelijk zijn over zijn taken en verantwoordelijkheden. Deze dienen bekend te zijn bij alle betrokkenen, ook die van het gesleepte object, en voordat een sleep begint.

De sleepwerkzaamheden moeten onder leiding staan van een bevoegde sleepbootkapitein.

Normaliter ligt de leiding bij de sleepbootkapitein van het trekkende of slepende schip, of de kapitein van het leidende sleepschip indien het gesleepte object door meer dan één sleepboot wordt gesleept.

De sleepbootkapitein is verantwoordelijk voor het slepen. Ter voorbereiding op de sleepoperatie dient de sleepbootkapitein rekening te houden met de IMO-richtlijnen, indien van toepassing.

Ook dient de sleepbootkapitein na te gaan welke wet- en regelgeving van toepassing is tijdens het slepen en ervoor te zorgen dat alle relevante veiligheidsmaatregelen die hij nodig acht worden geïmplementeerd.

27.3. Bergen

De definitie van berging is vastgelegd in het Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (*International Convention on Salvage*): het is iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in een bevaarbaar water of in welk ander water dan ook in gevaar verkerend schip of andere zaak. Dit verdrag spreekt overigens over hulpverlening i.p.v. berging.

Berging (hulpverlening) is de fase na reddingsoperaties. Redding is een operatie om personen in nood te redden en in hun eerste medische of andere behoeften te voorzien en ze naar een veilige plaats te brengen.

Een overlap tussen redding, noodsleep en berging kan aanwezig zijn. Voor meer details en begeleiding dient de kapitein de ICS '*Peril at Sea and Salvage: A Guide for Masters*' beschikbaar te hebben. De kapitein dient gebruik te maken van bergingsoperaties wanneer zijn schip, lading of het mariene milieu gevaar loopt of beschadigd raakt. Hij dient een inschatting te maken van de gevaren waaraan het schip is blootgesteld en de urgentie van externe hulp.

Zie voor gevaar of risico ook Hoofdstuk 6 van dit Handboek.

Gevaar kan worden onderverdeeld in:

1. Gevaar

Gevaar is de kans dat er iets ergs gaat gebeuren. Een mogelijkheid waarbij schip, lading of bemanning schade of letsel oplopen.

2. Onmiddellijk gevaar

Dit betekent dat de dreiging van gevaar voor het schip, lading of bemanning onmiddellijk of imminent is, wat betekent dat de kapitein van mening is dat de dood, ernstig lichamelijk letsel of grote schade binnen korte tijd kan optreden als er geen maatregelen worden genomen.

3. Schade aan het milieu

Dit betekent substantiële en tastbare schade aan de menselijke gezondheid of aan het zeeleven in kustwateren, veroorzaakt door vervuiling, besmetting, brand, explosie of soortgelijke grote incidenten.

De kapitein beslist of assistentie nodig is. Als dat zo is, moet hij snel handelen.

27.3.1. Kapitein en autoriteiten

De IMO *Guidelines on the Control of Ships in an Emergency* bieden de kapitein een kader waarbinnen van hem wordt verwacht dat hij opereert. De IMO biedt ook richtlijnen voor de kapitein die hulp nodig heeft.

De belangrijkste stakeholders waar de kapitein mee te maken heeft zijn de bergers ter plaatse, de autoriteiten van de kuststaat waar het schip zich bevindt en natuurlijk de reder.

Kapitein & bergingsinspecteur

Via communicatie met de bergingsinspecteur (*salvagemaster*) kan deze worden geraadpleegd voor advies. Het gezag en de verantwoordelijkheid van de kapitein worden niet gewijzigd door het inschakelen van bergers. De kapitein blijft het bevel voeren over het schip ondanks de aanwezigheid van een bergingsinspecteur, totdat de kapitein het bevel over het schip overdraagt aan de bergingsinspecteur of andere persoon. De kapitein dient volledig samen te werken met de bergers, die experts zijn in bergingsoperaties. Daarbij dient de kapitein de nodige zorgvuldigheid in acht te nemen om schade aan het schip, de lading en het milieu te voorkomen of tot een minimum te beperken.

De kapitein dient rekening te houden met eventuele adviezen van de bergingsinspecteur of een andere persoon die verantwoordelijk is voor het verstrekken van of adviseren over bergingsoperaties. Het is echter mogelijk dat de bergers geen experts zijn in de scheepsveiligheid en afhandeling van vracht of bekend zijn met het schip. Bij twijfel over de wenselijkheid van een actie die door de hulpverleners wordt voorgesteld, moet de kapitein niet aarzelen om het gegeven advies in twijfel te trekken, rekening houdend met de verantwoordelijkheid van de kapitein voor de veiligheid van de opvarenden en het schip, het voorkomen van vervuiling en de lading.

De kapitein van het schip in gevaar is verplicht om de hulpverlener:

- Volledige medewerking te verlenen tijdens de bergingsoperaties;
- De nodige zorgvuldigheid betrachten om schade aan het milieu te voorkomen of tot een minimum te beperken;
- Wanneer het schip naar een veilige plaats is gebracht, weer het gezag en leiding over te nemen op verzoek van de hulpverlener.

Kapitein & kuststaat

In het geval van een officieel overheidsingrijpen, worden de autoriteit en verantwoordelijkheid van de kapitein niet gewijzigd, tenzij uitdrukkelijk anders is geïnstrueerd door de kuststaat. Dit volgens het nationale recht van die kuststaat. Voor bergingsoperaties kan beschut water nodig zijn. De toestand van het schip kan echter een gevaar vormen voor de kuststaat, inclusief het mariene milieu. Sommige kuststaten hebben wetgeving die hen toelaat actief in te grijpen wanneer een schip zich in wateren bevindt die onder hun jurisdictie vallen, de territoriale wateren.

De kapitein moet de instructies opvolgen die zijn gegeven door de bevoegde autoriteit en er moet een volledig rapport worden ingediend bij de reder. Als dergelijke instructies naar het professionele oordeel van de kapitein niet raadzaam of gevaarlijk zijn, moet de kapitein ze in twijfel trekken en, indien van toepassing, een protest indienen bij de regering of autoriteit van de kuststaat. Dit in samenwerking met de reder.

Volgens het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS) hebben kuststaten het recht om buiten hun territoriale wateren in te grijpen en maatregelen te nemen om schade door vervuiling na een maritiem ongeval te voorkomen of te verminderen. Dit recht wordt ook geregeld door het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken (Interventieverdrag), inclusief het Protocol. Dit Interventieverdrag verplicht de regering van de kuststaat tot overleg met andere betrokken regeringen, waaronder de vlaggenstaat, en met de reder.

De door de kuststaat genomen maatregelen mogen niet meer dan redelijkerwijs noodzakelijk zijn om de schade aan het mariene milieu tot een minimum te beperken.

Kapitein & reder

Het Internationaal Verdrag inzake Hulpverlening bevat specifieke bepalingen voor de kapitein als vertegenwoordiger van de reder. Ten eerste dient de gezagvoerder zich ervan te vergewissen of de vlaggenstaat partij is bij dit verdrag. Ten tweede heeft de kapitein officiële toestemming van de reder om contracten te sluiten in niet-noodsituaties. Als het schip in

direct gevaar verkeert, moet de kapitein natuurlijk alles doen om zijn schip en opvarenden te redden en het mariene milieu te beschermen.

Als de kapitein meer tijd heeft om te beslissen omdat onmiddellijke hulp (nog) niet essentieel is, kan hij onderhandelen en een contract afsluiten op basis van normale of standaardtarieven, forfaitaire bedragen of dagtarieven. Hier dient de kapitein de reder te raadplegen, die, indien niet beperkt door tijd of andere omstandigheden, het contract zal sluiten. De reder of de kapitein mag, indien nodig, de tussenkomst van meerdere bergers vragen.

Tijdens bergingen blijft de kapitein het bevel voeren en blijft de reder eigenaar van het schip.

Indien de kapitein en zijn bemanning het schip verlaten en aan boord gaan van een schip van de bergers, kan het schip niet worden opgeëist door de bergers of andere personen. Het schip blijft eigendom van de reder.

Lading andere eigendommen aan boord blijven eigendom van de respectievelijke eigenaren.

Diensten verleend door de hulpverlener ondanks het uitdrukkelijke en redelijke verbod van de kapitein van het schip, hoeven niet door de reder te worden betaald, tenzij in een contract anders is bepaald. Wanneer de tijd dringt, is het de plicht van de kapitein om te beslissen in het voordeel van zijn schip, de opvarenden en het mariene milieu.

27.3.2. Contracten

Bergingsoperaties moeten worden beloond. Het is niet de kapitein die daarvoor moet zorgen, maar de reder. Berging kan plaatsvinden zonder dat vooraf overeenstemming is bereikt.

De bergers hebben echter het recht om berging te vorderen, omdat het recht op berging bestaat onder internationaal recht. Het contract tussen de reder/kapitein en de berger moet worden bepaald door het recht van een land waar beide partijen het over eens zijn.

Meestal zal dit Engels maritiem of admiraliteitsrecht zijn. Bergingsoperaties zijn onderworpen aan contracten tussen de berger en de reder/kapitein.

De kapitein dient zich ervan bewust te zijn dat het accepteren van een lijn of tros van een bergingsschip, sleepboot of ander schip mogelijk wordt gezien als een acceptatie of overeenkomst, zelfs als er geen contract is ondertekend of mondeling aanvaard.

Niet-direct dreigend gevaar

Verbeteringen in de wereldwijde communicatie en het reactievermogen tussen het schip en de reder aan de wal zorgen ervoor dat de kapitein in noodsituaties minder beslissingen zal nemen dan in voorgaande decennia. Als het schip niet in direct gevaar verkeert en de kapitein tijd heeft, dient hij met de reder te communiceren over het bergingscontract of over de aangeboden voorwaarden. Hij dient contact op te nemen met de reder voor advies alvorens een overeenkomst met de berger te aanvaarden. Maar het is de kapitein ter plaatse die de omstandigheden van zijn schip, de weersomstandigheden etc. op de juiste manier kan bepalen. Als het schip niet in gevaar is, kan de reder wellicht passende hulp regelen en eventuele juridische aspecten afhandelen, zoals het inhuren van berging en andere professionele hulp.

Direct dreigend gevaar

In geval van direct dreigend gevaar dient de kapitein passende maatregelen te nemen (redding) om de veiligheid van personeel, schip, milieu en lading te beschermen. Eventuele zorgen over berging en bescherming van de belangen van de eigenaar zijn hieraan ondergeschikt. Indien het schip in direct gevaar verkeert, heeft de kapitein de bevoegdheid om onmiddellijke bergingshulp in te roepen en de aangeboden bergingsvoorwaarden te accepteren. Als de berger bergingsvoorwaarden aanbiedt en het schip in direct gevaar verkeert, heeft de kapitein de bevoegdheid om deze voorwaarden te aanvaarden.

In geval van nood mag de kapitein de inzet van de bergers niet vertragen door te onderhandelen over voorzieningen en contracten.

De kapitein dient zich ervan bewust te zijn dat het sluiten van contracten onder invloed van mogelijk of dreigend gevaar onbillijk is. Deze contracten kunnen worden opgezegd wanneer de betaling veel te hoog is voor de geleverde diensten.

27.3.3. LOF

Voor berging bestaan twee soorten contracten.

Ten eerste het contract waarin is bepaald dat de berging geschiedt op basis van achteraf betalen, bijvoorbeeld een bedrag ineens of een dagtarief.

Ten tweede is het veelgebruikte contract tussen de kapitein en de berger het Lloyd's Open Form (LOF) 2024, ook wel bekend als de *'Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement'*.

Er zijn verschillende nationale vormen van bergingscontracten beschikbaar, zoals het Japanse formulier, het Beijing-formulier, het Moskou-formulier en het Turkse formulier. Het LOF blijft het internationaal geprefereerde contract.

Volgens Lloyds biedt de LOF een regime voor het bepalen van het bedrag van de betaling die aan bergers wordt toegekend voor hun diensten bij het redden van eigendommen op zee en het minimaliseren of voorkomen van schade aan het milieu. De LOF is zogenaamd 'open' omdat er geen geldbedrag voor de berging in staat.

De LOF is vaak een 'no cure-no pay'-contract, wat betekent dat bergers op eigen risico reageren op incidenten in de verwachting van een eerlijke betaling als ze succesvol zijn.

Een LOF-contract is aangewezen wanneer het schip in acuut en onmiddellijk gevaar verkeert.

LOF bevat ook een mogelijkheid waarmee partijen kunnen specificeren of er sprake is van de bijzondere compensatieclausule (*Special Compensation P&I Club*, SCOPIC-clausule). De P&I Clubs hebben aanbevolen om de SCOPIC-clausule op te nemen in alle LOF-contracten. De SCOPIC-clausule kan door de berger in elk stadium van de berging worden ingeroepen, ongeacht de omstandigheden en ongeacht of er sprake is van dreigende schade aan het milieu. Het verschuldigde bedrag onder SCOPIC is gebaseerd op tijd en materialen plus 25%. Tarieven voor sleepboten, personeel en materieel zijn overeengekomen en als bijlage bij de SCOPIC-clausule gevoegd.

De kapitein dient zich ervan bewust te zijn dat de reder en de verzekeringsmaatschappijen het recht hebben om een speciale vertegenwoordiger aan boord te sturen. Zij hebben recht op volledige toegang tot het schip, het observeren van de berging en het inzien van de relevante scheepspapieren. Als onmiddellijk gevaar dreigt, moet de kapitein het LOF-contract van de berger accepteren. Dit is de beslissing van de kapitein. Een element in deze cruciale beslissing van de scheepskapitein kunnen de risico's van vervuiling door bunker- of ladingolie zijn.

Als de kapitein niet in direct gevaar verkeert, dient hij alvorens een bergingscontract te ondertekenen contact op te nemen met de reder of verzekeraar om advies in te winnen. Dan heeft de kapitein of de reder wellicht ruimte om met de berger te onderhandelen.

27.4. Slepen of bergen

Slepen kan onderdeel zijn van bergingsoperaties. Dit is de overlap tussen berging en nood slepen. Slepen in noodgevallen kan als berging worden beschouwd. Berging is onder gevaarlijke omstandigheden, anders heet het 'service verlenen', zoals gepland slepen of bevoorraden met ladingpompen.

Bergen bestaat uit de elementen:

- Maritiem gevaar;
- Vrijwillig gegeven;
- Succesvol.

Berging is meestal een grotere operatie dan slepen. Berging is meestal duurder dan slepen.

Berging kan worden gevonden in een internationale overeenkomst, terwijl slepen is gebaseerd op nationale wetgeving.

Berging	Slepen
Noodgeval	Normale bedrijfsvoering, routine
Gevaren van de zee	Commercieel (contract)
Grotere en duurdere operaties	Binnenland of volle zee
Succesvol	Sleeptransport
Internationale overeenkomst	Nationaal recht
Noodslepen is berging	IMO-richtlijnen
Bergingsinspecteur	Sleepbootkapitein
Bergingscontract of LOF	Overeenkomst op maat

Tabel 14. Overzicht verschillen tussen bergen en slepen

27.5. Samenvatting kapitein

Slepen

De kapitein:

- dient bij alle sleep- en bergingsoperaties strikt alle geldende wet- en regelgeving, alsook de relevante richtlijnen en instructies, na te leven.
- raadpleegt bij twijfel over een sleepoperatie de sleepbootkapitein of bergingsinspecteur. deze beschikken over de vereiste professionele kennis en ervaring, terwijl de kapitein zelf mogelijk slechts eenmaal in zijn loopbaan met een dergelijke operatie te maken krijgt.

- is op grond van UNCLOS en SOLAS verplicht hulp te verlenen aan schepen in nood. Deze hulp kan bestaan uit redding, needslepen of berging.
- beoordeelt of zijn koopvaardijship technisch en wettelijk in staat is om een ander schip te slepen, redden of bergen. Hoewel dit geen gebruikelijke handeling is, mag deze mogelijkheid niet worden uitgesloten. De uiteindelijke beslissing wordt gezamenlijk genomen door beide kapiteins (van het slepende en gesleepte schip) en is afhankelijk van de lokale omstandigheden.
- is verplicht, indien blijkt dat een operatie praktisch niet kan worden uitgevoerd, de bevoegde autoriteiten en betrokken partijen hiervan onmiddellijk te informeren.
- ziet erop toe dat alle relevante scheepscertificaten geldig en correct zijn, inclusief documenten die betrekking hebben op specifieke sleepbootuitrusting.
- van het slepende schip is verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van de sleepoperatie.
- houdt zich tijdens de gehele sleepreis aan alle toepasselijke wet- en regelgeving.
- volgt ook de richtlijnen en instructies van de reder, P&I Club en andere bevoegde instanties.
- vertrouwt bij de uitvoering van zijn taken op zijn ervaring, vakbekwaamheid en goed zee-manschap.
- zorgt ervoor dat alle noodzakelijke veiligheidsmaatregelen naar eigen inzicht en professioneel oordeel worden getroffen en gehandhaafd.

Berging

De kapitein:

- dient zich te houden aan de wet- en regelgeving van zowel de vlaggenstaat als de kuststaat waarin het schip zich bevindt, met bijzondere aandacht voor bepalingen met betrekking tot mariene vervuiling.
- volgt alle richtlijnen en instructies van de reder en de P&I Clubs nauwgezet op.
- kan voor aanvullende informatie en richtlijnen het boek *“ICS: Peril at Sea and Salvage: A Guide For Masters”* raadplegen.
- bepaalt of het schip zich in (dreigend) gevaar bevindt en of onmiddellijke hulpverlening noodzakelijk is.

- accepteert, wanneer directe bergingsassistentie essentieel is, de voorwaarden van de berger. Dit is een beslissing van de kapitein, tenzij er voldoende tijd is om eerst de reder te raadplegen.
- zorgt ervoor dat, indien mogelijk, de reder het contract met het bergingsbedrijf afsluit. Indien de situatie dit toelaat, informeert de kapitein de reder, die de onderhandelingen leidt. In geval van acuut gevaar mag de kapitein het bergingscontract zelf ondertekenen en de reder achteraf informeren.
- kan bezwaar maken wanneer de voorwaarden van de berger onredelijk of buitensporig zijn. In de praktijk wordt dit doorgaans door de reder afgehandeld, op basis van de informatie en het advies van de kapitein.
- behoudt, zolang hij aan boord is, het bevel en de verantwoordelijkheid over het eigen schip. De berger is verantwoordelijk voor de uitvoering van de bergingswerkzaamheden.
- kan zijn bevelvoering verliezen wanneer hij het schip vanwege gevaar of andere omstandigheden moet verlaten. Dit hangt af van de vraag of het vertrek tijdelijk of definitief is en van de plaatselijke omstandigheden.
- wordt, wanneer hij niet aan boord of in de nabijheid is, vervangen door de berger, die de noodzakelijke beslissingen met betrekking tot de bergingsoperatie mag nemen.
- maakt altijd duidelijk of hij het bevel nog voert, vooral bij het verlaten van het schip. Dit dient te gebeuren in overleg met de bergingsinspecteur en de reder.
- verliest door het verlaten van het schip niet het eigendomsrecht; het eigendom van het schip blijft bij de reder, ook wanneer het vaartuig door de kapitein en bemanning is achtergelaten.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 28 Scheepsongevallen

Hoofdstuk 28 van dit Handboek gaat over de kapitein en scheepsongevallen. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Inleiding
- Scheepsongevallen
- Internationaal recht
- EU-/ NL-recht
- Veiligheidsonderzoek naar scheepsongevallen
- Samenvatting kapitein

28.1. Inleiding

Een belangrijke rol van de kapitein is het voorkomen van slachtoffers en dodelijke ongevallen. Een van de instrumenten om dit te doen is het volgen van alle regels op het gebied van veilige navigatie, veiligheid van mensenlevens op zee, beveiliging, arbeidsomstandigheden en vervuiling van de zee. De kapitein moet alle aspecten van goed zeemanschap aanwenden om ongevallen te voorkomen. Maar helaas gebeuren er ongelukken en incidenten. Tijdens een scheepsongeval is het de rol van de kapitein om de leider te zijn. Hij is de professional met de juiste vaardigheden, opleiding, beoordelingsvermogen en ervaring om met de situatie om te gaan. De kapitein moet het verlies aan mensenlevens, schade aan eigendommen en de vervuiling van de zee beperken. Na het melden van het ongeval dient de kapitein voorbereid te zijn op één of meer onderzoeken naar het ongeval. Artikel 94 UNCLOS en andere internationale maritieme overeenkomsten bepalen dat elk land een maritiem veiligheidsonderzoek moet starten naar elk ongeval of incident op zee aan boord van een van zijn schepen. Volgens internationaal recht zullen ongevallen en incidenten op zee onderwerp zijn van nationaal onderzoek. Dit nationale onderzoek kan worden uitgevoerd door de vlaggenstaat of door de kuststaat waar het schip zich bevindt, of door beide landen samen. De IMO heeft de *Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)* gepubliceerd.

Definities en uitleg van deze Code zullen in de tekst van dit Handboek worden gebruikt, evenals de terminologie van de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV).

Dit hoofdstuk behandelt de rol en taken van de kapitein bij een ongeval of incident op zee, meer specifiek de rol van de kapitein tijdens het onderzoek naar scheepsongevallen. Eerst zullen termen als ongevallen op zee, incidenten op zee worden gedefinieerd en beschreven. Daarna wordt het maritieme veiligheidsonderzoek toegelicht, gevolgd door een beschrijving van de rol van de kapitein tijdens dit onderzoek.

28.2. Scheepsongevallen

Jaarlijks vinden er in alle maritieme zones, dus ook in een diversiteit aan jurisdicties, vele maritieme ongevallen of scheepsongevallen plaats. De termen ‘scheepsongeval’ en ‘incident op zee’ worden in wet- en regelgeving door elkaar gebruikt. In deze Sectie van het Handboek worden de termen en definities vermeld. Veel landen gebruiken hun eigen termen en definities. Vanwege de vele ongevallen op zee en de daaropvolgende vervuiling van de zee, willen sommige kuststaten de verantwoordelijken vervolgen. De kapitein maakt kans om vervolgd te worden, soms zelfs als zondebok of makkelijk doelwit. Dit is iets waar de kapitein rekening mee moet houden.

Onder een scheepsongeval wordt niet verstaan een opzettelijk handelen of nalaten met de bedoeling schade toe te brengen aan de veiligheid van een schip, een persoon of het milieu. Deze zaken zullen zeker voor de strafrechter verschijnen. In de IMO *Casualty Investigation Code* zijn veel relevante definities terug te vinden, zoals:

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| • Ongeval op zee | <i>Marine casualty;</i> |
| • Zeer ernstig ongeval op zee | <i>Very serious marine casualty;</i> |
| • Ernstig ongeval op zee | <i>Serious marine casualty;</i> |
| • Maritiem incident | <i>Marine incident.</i> |

Verschillende landen kunnen maritieme ongevallen of scheepsmisdrijven op verschillende manieren definiëren in hun nationale strafrecht. De kapitein moet dit nationale strafrecht raadplegen om meer te weten te komen over specifieke definities met betrekking tot maritieme incidenten en misdrijven.

De kapitein kan strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld wanneer hij de zeewaardigheid van zijn schip verwaarloost of wegens gebrek aan goed zeemanschap.

Op volle zee moet de vlaggenstaat optreden en in de territoriale wateren moet de kuststaat optreden, rekening houdend met de beperkingen zoals onschuldige doorvaart. UNCLOS stelt dat de kuststaat jurisdictie heeft over buitenlandse schepen die de binnenwateren verlaten ten tijde van het strafbare feit of ten tijde van de ontdekking van het strafbare feit. UNCLOS stelt verder dat de kuststaat zijn strafrechtelijke rechtsmacht niet mag uitoefenen als het misdrijf heeft plaatsgevonden voordat het schip überhaupt de territoriale wateren binnenging, of als het schip slechts door de territoriale wateren vaart zonder de binnenwateren binnen te gaan: onschuldige doorvaart.

De kapitein dient zich te realiseren dat zijn gedrag voor, tijdens en na een maritiem ongeval of ongeval kan leiden tot vervolging volgens het nationale strafrecht van de vlaggenstaat of de kuststaat waarin hij zich bevindt. Eerst zullen termen als ongevallen op zee, ongevallen op zee en incidenten op zee worden gedefinieerd en beschreven. Daarna zal het maritieme veiligheidsonderzoek worden geïllustreerd, gevolgd door de beschrijving van de rol van de kapitein tijdens dit onderzoek.

28.3. Internationaal recht

28.3.1. Verdragen

Verschillende verdragen hebben betrekking op maritieme incidenten, ongevallen of slachtoffers. Niet alle conventies gebruiken dezelfde definities. De kapitein dient zich bewust te zijn van de mogelijkheid dat het nationale recht van de vlaggenstaat van zijn schip andere definities of meer specifieke termen gebruikt. De kapitein moet zich houden aan meerdere conventies die te maken hebben met verschillende termen en definities, zoals:

- **Zeerechtverdrag (UNCLOS)**

- o Artikel 94.7 Plichten van de vlaggenstaat

- o Artikel 221 Voorkomen van verontreiniging door ongevallen op zee.

- **SOLAS**

- o Hoofdstuk I Voorschrift 21 Ongevallen

- o Hoofdstuk XI-1 Voorschrift 6 Aanvullende eisen voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee

- **MARPOL**

- o Artikel 8 Voorval met schadelijke stoffen.
- o Artikel 12 Scheepsongeval

- **Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen**

- o Artikel 23 Ongevallen



Figuur 37. Termen zijn verschillend in internationale verdragen.

De kapitein dient zich ervan bewust te zijn dat meerdere verdragen voorzien in een onderzoek na het plaatsvinden van een maritiem ongeval of incident. Een onderzoek naar een maritiem ongeval of incident kan dus op verschillende conventies zijn gebaseerd.

Over het algemeen moet elk land een onderzoek instellen naar een maritiem ongeval of incident, vooral wanneer er doden, ernstig letsel of ernstige schade aan het schip of het mariene milieu op het spel staan.

Vlaggenstaten en, indien van toepassing, kuststaten kunnen meewerken aan het uitvoeren van een onderzoek.

28.3.2. Definities

- **UNCLOS** spreekt van een 'ongeval op zee' of 'voorval verband houdend met de navigatie in volle zee' zonder deze termen te definiëren. In dit verdrag wordt ook gesproken over 'ongeval ter zee', een term die is gedefinieerd als: "een aanvaring van schepen, het stranden of een ander scheepvaartvoorval of andere gebeurtenis aan boord van een schip of daarbuiten, leidend tot materiële schade of onmiddellijke dreiging van materiële schade aan een schip of de lading".
- **SOLAS** spreekt zonder nadere definitie van een 'ongeval' en over 'ongevallen en incidenten op zee', maar verwijst verder naar de IMO *Casualty Investigation Code*, inclusief de definities daarvan.
- **MARPOL** spreekt van 'voorval' en 'scheepsongeval', waarbij de term 'voorval' is gedefinieerd als een gebeurtenis die er daadwerkelijk toe leidt of er vermoedelijk toe zal leiden dat schadelijke stoffen dan wel vloeistoffen welke dergelijke stoffen bevatten, in zee worden geloosd. MARPOL gebruikt ook de ongedefinieerde term '...opzettelijke verontreiniging van het marine milieu...'
- **Uitwateringsverdrag** (Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen) spreekt zonder definitie over ongeval.

Er zijn dus meerdere termen en definities met betrekking tot incidenten op zee beschikbaar. Elk ongeval is geclassificeerd naar ernst. De term 'scheepsongeval' is meer een algemeen containerbegrip.

Dit hoofdstuk volgt de IMO-classificatie zoals vastgelegd in de verplichte normen en aanbevolen werkwijzen van de *Casualty Investigation Code*. Deze classificatie van scheepsongevallen komt ook voor in EU-voorschriften, en luidt:

- **Zeer ernstig ongeval** (*very serious*):
Ongeval met *total loss* van een schip, dodelijke slachtoffers, of ernstige milieuschade;
- **Ernstig ongeval** (*serious*):
Ongeval met een schip dat niet als zeer ernstig geclassificeerd kan worden en waarbij bijvoorbeeld brand, een aanvaring, gronding, enzovoorts voorgekomen is, waardoor het schip niet verder kan varen of milieuschade veroorzaakt;
- **Minder ernstig ongeval** (*less serious*)

Ongeval dat niet als *very serious* of *serious* gekwalificeerd kan worden;

- **Maritiem incident** (*marine incident*)

Een gebeurtenis, of serie gebeurtenissen, anders dan een ongeval, dat heeft plaatsgevonden verbonden aan scheepsoperaties, dat de veiligheid van het schip, een opvarende of het milieu in gevaar bracht, of in gevaar zou hebben gebracht als het niet gecorrigeerd zou zijn;

- **Ernstig gewond** (*serious injury*)

Letsel opgelopen door een persoon, waardoor de persoon langer dan 72 uur arbeidsongeschikt is, binnen zeven dagen na de datum waarop het ongeval plaatsvond.

- **Ernstige schade aan het milieu** (*serious environmental damage*)

Schade aan het milieu die, zoals beoordeeld door het getroffen land of de vlaggenstaat, naargelang het geval, een aanzienlijk schadelijk effect heeft op het milieu.

Onder een scheepsongeval wordt niet verstaan het opzettelijk handelen of nalaten met de bedoeling schade toe te brengen aan de veiligheid van een schip, een persoon aan boord of het mariene milieu.

Het opzettelijk veroorzaken van een ongeval of incident op zee kan worden beschouwd als een misdrijf, zoals doodslag of moord als personen gewond raken of gedood worden. In dat geval dient de kapitein de reder en de vlaggenstaat te informeren, afhankelijk van in welke maritieme zone en jurisdictie het schip zich bevindt. Dan is de strafrechtelijke wet- en regelgeving van toepassing van de kuststaat en de vlaggenstaat. Om contact op te nemen met alle bevoegde autoriteiten, inclusief het openbaar ministerie, dient de reder de kapitein bij te staan. Soms hebben landen specifieke regelgeving en gespecificeerde formulieren beschikbaar.

De kapitein moet anticiperen op een onderzoek naar een maritiem ongeval of incident.

28.4. EU/NL

De EU heeft haar bepalingen vastgelegd in een richtlijn, die is omgezet in nationaal recht. Elk ongeval is geclassificeerd naar ernst. Deze categorieën stemmen overeen met IMO-bepalingen. In Nederland moet een scheepsongeval of arbeidsongeval worden gemeld aan de bevoegde autoriteiten. Averij en ongeval tijdens de reis moet zo snel mogelijk worden gemeld

door de kapitein aan de ILT. Dit geldt ook voor schade, mogelijke schade of gebreken die van invloed kunnen zijn op veiligheid schip.

Ook in Nederland wordt de kapitein soms geconfronteerd met niet altijd dezelfde terminologie. De terminologie hierna komt uit gedetailleerde Nederlandse wet- en regelgeving. Er zijn meerdere overlappings met de terminologie van de IMO en EU.

De OVV (zie Hoofdstuk 30 van dit Handboek) maakt gebruik van de volgende terminologie, welke afkomstig is uit het Besluit Onderzoeksraad voor de veiligheid en is in overeenstemming met EU-Richtlijn 2009/18/EG (Versie 26/12/2024):

1. **scheepvaartongeval**: een gebeurtenis die heeft geresulteerd in het volgende:
 - dodelijk of ernstig letsel aan een persoon overkomen, dat is veroorzaakt door of samenhangt met het functioneren van een schip;
 - de vermissing van een persoon vanaf een schip, die is veroorzaakt door of samenhangt met het functioneren van het schip;
 - de vermissing, vermoedelijke vermissing of het verlaten van een schip;
 - schade aan een schip;
 - het stranden of onbruikbaar worden van een schip;
 - de betrokkenheid van een schip bij een aanvaring;
 - schade die is veroorzaakt door of samenhangt met het functioneren van een schip;
 - schade aan het milieu die is veroorzaakt door schade aan een of meerdere schepen, welke het gevolg is van of samenhangt met het functioneren van een schip;
2. **zeer ernstig scheepvaartongeval**: een gebeurtenis die heeft geresulteerd in:
 - het overlijden van een persoon, dat het gevolg is van of samenhangt met het functioneren van een schip;
 - zeer ernstige schade aan het milieu, die is veroorzaakt door schade aan een of meerdere schepen, welke het gevolg is van of samenhangt met het functioneren van een schip; of
 - een schip dat *total loss* is;
3. **ernstig scheepvaartongeval**: een gebeurtenis, zijnde een brand, een ontploffing, een stranding, een aanvaring, zwaar weer, ijsgang, het falen van de constructie, of een andere oorzaak, die heeft geresulteerd in:

- schade aan de voortstuwing, of ernstige schade aan accommodatie of de constructie van een schip, die de zeewaardigheid daarvan aantast;
 - het onmanoeuvrbaar worden van een schip waardoor hulp van buiten noodzakelijk is;
 - verontreiniging van het mariene milieu.
4. **scheepvaartincident:** een gebeurtenis, geen scheepvaartongeval zijnde, veroorzaakt door of samenhangend met het functioneren van een schip en waarbij de veiligheid van het schip of van personen in gevaar is gebracht of waardoor ernstige schade aan het schip, aan mijnbouwinstallaties of aan het mariene milieu zou kunnen ontstaan.
5. **ernstig letsel:** letsel door een persoon bij een ongeval opgelopen, dat resulteert in een uitschakeling voor meer dan 72 uur, beginnend binnen zeven dagen na de datum waarop het letsel werd opgelopen;

28.5. Veiligheidsonderzoek scheepsongevallen

Onderzoek naar de veiligheid op zee wordt beschreven in de IMO *Casualty Investigation Code*.

Dit hoofdstuk volgt deze Code, welke ook door de EU en Nederland is overgenomen.

Deel I en Deel II van deze Code zijn verplicht. Deel III van de Code zijn richtlijnen en verklarende teksten, die zeer nuttig kunnen zijn om de kapitein te informeren. De IMO *Casualty Investigation Code* stelt dat een onderzoek naar een scheepsongeval een onderzoek (hoe ook genoemd door een staat) naar een ongeval op zee of een incident op zee, uitgevoerd met als doel het voorkomen van ongevallen op zee en incidenten op zee in de toekomst. Het onderzoek omvat het verzamelen en analyseren van bewijsmateriaal, het identificeren van oorzakelijke factoren en het doen van veiligheidsaanbevelingen indien nodig.

De IMO *Casualty Investigation Code* schrijft voor dat er een maritiem veiligheidsonderzoek moet worden uitgevoerd naar elk 'zeer ernstig ongeval op zee', gedefinieerd als een ongeval op zee waarbij het schip volledig verloren gaat of waarbij de dood of ernstige schade aan het mariene milieu wordt veroorzaakt. De IMO *Casualty Investigation Code* beveelt ook een onderzoek aan naar andere ongevallen en incidenten op zee door de vlaggenstaat van een betrokken schip.

Voorwaarde hierbij is dat moet worden aangenomen dat een dergelijk onderzoek materiaal oplevert dat kan worden gebruikt om toekomstige maritieme ongevallen te voorkomen.

Op volle zee zal de vlaggenstaat het onderzoek uitvoeren. In de kustwateren communiceren de kuststaat en de vlaggenstaat over welk land het onderzoek start. Andere 'aanzienlijk geïnteresseerde landen' zullen op de hoogte worden gebracht zodra dit redelijkerwijs mogelijk is.

De onderzoekende landen kunnen een overeenkomst sluiten met alle andere landen die een wezenlijk belang hebben om een ongeval of incident op zee te onderzoeken. Een land kan een *Marine Safety Investigation Authority* aanwijzen om het ongevalsonderzoek uit te voeren. Landen kunnen zelf een apart onderzoek starten. Er moet natuurlijk wel samengewerkt worden. Een onderzoek naar scheepsongevallen of de veiligheid op zee moet onbevooroordeeld zijn om de vrije informatiestroom te waarborgen. Daarom moeten de onderzoekers functioneel onafhankelijk zijn en vrij van inmenging van de betrokken partijen. De kapitein moet worden geïnformeerd over een onderzoek op het gebied van veiligheid op zee, hij kan worden geïnterviewd door de onderzoeksautoriteiten. De kapitein dient er rekening mee te houden dat er meer dan één onderzoek kan plaatsvinden, gevolgd door meerdere onderzoeksrapporten. Na het onderzoek naar een scheepsongeval zal een rapport worden gepubliceerd. Volgens de IMO bevat een onderzoeksrapport over een scheepsongeval het volgende:

- Een samenvatting waarin de basisfeiten van het ongeval op zee of het incident op zee worden geschetst en waarin wordt vermeld of er doden, gewonden of vervuiling als gevolg daarvan zijn opgetreden;
- De identiteit van de vlaggenstaat, eigenaren, exploitanten, het bedrijf zoals geïdentificeerd in het veiligheidsmanagementcertificaat en het classificatiebureau (onder voorbehoud van eventuele nationale wetgeving inzake privacy);
- Waar relevant, de details van de afmetingen en motoren van elk betrokken schip, samen met een beschrijving van de bemanning, werkrou tine en andere zaken, zoals tijd op het schip;
- Een beschrijving van de omstandigheden van het ongeval op zee of het incident op zee;
- Analyse van en commentaar op de oorzakelijke factoren, inclusief eventuele mechanische, menselijke en organisatorische factoren;
- Een bespreking van de bevindingen van het onderzoek naar het scheepsongeval, inclusief de identificatie van veiligheidskwes ties, en de conclusies van het onderzoek;

- Waar van toepassing, aanbevelingen met het oog op het voorkomen van toekomstige ongevallen en incidenten op zee.

De vlaggenstaat verstrekt de IMO de informatie die voortkomt uit het rapport van het onderzoek. Het definitieve rapport moet beschikbaar worden gesteld aan het publiek en de scheepvaartindustrie. Naast de IMO *Casualty Code* stellen UNCLOS, SOLAS, MARPOL en Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen dat de vlaggenstaat onderzoek moet doen naar een ongeval aan boord van een van zijn schepen. De voorwaarden van deze verdragen en het nationale recht van de vlaggenstaat zijn hierbij leidend.

28.5.1. Rapportage

De kapitein dient de reder en de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat onmiddellijk op de hoogte te stellen van elk ongeval of incident op zee. Wanneer men zich in de nationale wateren van een kuststaat bevindt, moet ook deze staat worden geïnformeerd. Zie ook elders in dit Handboek. Soms beschikt de vlaggenstaat over een elektronisch meldingsformulier maritieme ongevallen en incidenten. Dit kan handig zijn voor de kapitein om zijn herinnering aan het ongeval op te halen. Over het algemeen verzorgt de reder de contacten met de nationale autoriteiten van de vlaggenstaat of kuststaat. Het rapport van de kapitein aan de reder geeft informatie zoals:

- Scheepsgegevens;
- Locatie, datum en tijd;
- Verwonding of overlijden;
- Schade;
- Soort ongeval;
- Scheepsstatus, inclusief zeewaardigheid;
- Andere betrokken schepen;
- Ondernomen acties; is er hulp nodig?

28.5.2. Bescherming van bewijsmateriaal

De kapitein moet alle gegevens, elektronische, digitale en schriftelijke verslagen van de reis tijdens welke het ongeval of incident op zee plaatsvond, beschermen en bewaren. Dat omvat

gegevens van een *Voyage Data Recorder* (VDR) of de van een *Simplified Vessel Data Recorder* (SVDR). De logboeken en journaals moeten nauwkeurig en voldoende gedetailleerd worden ingevuld, aangezien dit bewijs kan zijn voor de rechtbank of verzekeringsmaatschappij. Bewijsmateriaal kan verder zijn: navigatiekaarten, dagboeken, getuigenverklaringen etc., maar ook foto's en video's. De kapitein moet er ook voor zorgen dat de VDR- of SVDR-gegevens zo nodig worden opgeslagen om ervoor te zorgen dat ze niet worden overschreven.

Een juiste verzameling van bewijsmateriaal kan een onnodige aanhouding of oponthoud van het schip voorkomen. De kapitein dient ook zorg te dragen voor alle andere informatie of materiaal dat nuttig kan zijn voor het onderzoek naar een scheepsongeval.

28.5.3. Nationaal onderzoek naar een scheepsongeval

Alle landen moeten ervoor zorgen dat hun nationale wetgeving onderzoekers ter beschikking stelt die in staat zijn een onderzoek naar de veiligheid op zee uit te voeren. Deze onderzoekers moeten onpartijdig en objectief zijn. Deze onderzoekers moeten de bevoegdheid hebben om aan boord te gaan van een schip, om de kapitein of enige andere betrokken persoon te ondervragen. Deze onderzoekers moeten toegang krijgen tot het bewijsmateriaal aan boord. Vaak hebben deze onderzoekers autoriteit en dwingende bevoegdheden om hun onderzoek te doen. De kapitein dient op de hoogte te zijn van de autoriteit van de onderzoekers. Hij dient geïnformeerd te worden over de start van een onderzoek, maar ook over de voortgang. Bij enige twijfel dient de kapitein contact op te nemen met de reder voor begeleiding en/of ondersteuning met betrekking tot het beheer van een onderzoek aan boord en externe onderzoekers.

28.6. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- geeft altijd eerst prioriteit aan de veiligheid van schip, opvarenden, lading en milieu.
- verleent assistentie bij het redden van mensen van het eigen schip en mensen van andere schepen. Dit volgens internationale en nationale regels (UNCLOS/SOLAS).
- beoordeelt risico's en prioriteert alle gevaren en handelen volgens professioneel inzicht; vaak is het eigen schip de veiligste plek voor alle betrokkenen.

- informeert de autoriteiten door tijdig alles te melden aan bevoegde instanties zoals de kustwacht, RCC of reder. Faciliteert onderzoeken door:
 - zich bewust te zijn van mogelijke onderzoeken door vlaggenstaat of kuststaat.
 - te zorgen dat hij en bemanning beschikbaar zijn voor interviews.
 - informatie te geven binnen het onderzoek volgens IMO *Casualty Investigation Code* (type incident, tijd en plaats, contactonderzoekers, wettelijke basis en rechten/plichten).
- communiceert en deelt relevante feiten met bemanning en betrokkenen, mogelijk via elektronische informatievoorziening of via standaarddocumenten.
- vervolgt zijn reis waar mogelijk en zorgt dat het schip niet onnodig vertraagt.

De verantwoordelijkheden van de kapitein	
altijd ...	nooit ...
... de reder/bevrachter/P&I-club op de hoogte stellen en vragen om assistentie, begeleiding of ondersteuning.	 iemand toestaan om contact op te nemen met bemanningsleden, alleen na toestemming van bevoegde personen en deugdelijke identificatie en legitimatie.
... elk letsel, schade of vervuiling onderzoeken, of wacht een onderzoek van de bevoegde autoriteit af.	... bewijsmateriaal overhandigen aan wie dan ook, alleen na toestemming om dit te doen.
.... persoonlijke aantekeningen maken en vraag bemanningsleden hetzelfde te doen	 aansprakelijkheid, schuld of wat dan ook toeven.
.... alleen feiten rapporteren.	 een document ondertekenen bij twijfel.

Tabel 15. Overzicht wel/niet handelen door de kapitein.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 29 Milieu

Hoofdstuk 29 van dit Handboek gaat over de kapitein en het milieu. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Internationaal/IMO
- EU
- Nationaal (NL)
- Handhaving
- Samenvatting kapitein

29.1. Introductie

Vrachtvervoer per schip is minder belastend voor het milieu, duurzaamheid en klimaat dan andere vormen van vervoer. Maar omdat er zoveel schepen varen is scheepvaart toch een belangrijke bron van vervuiling en verstoring van het milieu, de duurzaamheid en het klimaat. De rol van duurzaamheid en klimaat wordt kort onderzocht hierna, terwijl het milieu uitgebreid wordt bekeken. De reden hiervoor is dat de kapitein meer regels over milieu moet toepassen en handhaven dan wettelijke regels over duurzaamheid en klimaat.

De kapitein heeft dus een grote rol bij het handhaven van de wettelijke normen aan boord, niet altijd aan de wereldwijde discussies die gaande zijn. Wereldwijd wordt er ook veel gehandhaafd op milieu.

29.1.1. Milieu, duurzaamheid en klimaat

Duurzaamheid, milieu, en klimaat zijn nauw met elkaar verbonden, maar hebben elk een eigen betekenis.

Duurzaamheid is een breed begrip dat verwijst naar het vermogen om aan de huidige behoeften te voldoen zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen. Het omvat zowel ecologische, economische als sociale aspecten.

Scheepvaart is vitaal voor duurzaamheid, maar kan het milieu grote schade aanbrengen.

Milieu is breder en verwijst naar de natuurlijke omgeving, inclusief lucht, water, bodem en alle levende wezens. Het gaat dus over de leefomgeving van planten, dieren en mensen.

Klimaat is specifiek het patroon van weer over een langere periode, meestal 30 jaar, en heeft betrekking op factoren zoals temperatuur, neerslag en wind. Klimaatverandering is een belangrijk onderdeel van huidige milieuproblemen, maar niet het enige.

Omdat de kapitein niet veel te maken heeft met speciale wettelijke bepalingen over duurzaamheid en klimaat, wordt in dit hoofdstuk alleen de juridische context van het milieu onderzocht vanuit het oogpunt van de kapitein. Zo lang de kapitein zich houdt aan alle wet- en regelgeving overtreedt hij ook geen duurzaamheids- of klimaatnormen.

29.2. Milieu

Milieu verwijst naar de natuurlijke omgeving, inclusief lucht, water, bodem en alle levende wezens. Het gaat dus over de leefomgeving van planten, dieren en mensen. 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.

29.2.1. Scheepvaart en het mariene milieu

Onder het mariene milieu verstaan we de zee, inclusief de zeebodem en de ondergrond. Scheepvaart heeft een aanzienlijke impact op het mariene milieu, zowel positief als negatief. Positieve effecten zijn onder andere de relatief lage CO₂-uitstoot per vervoerde eenheid in vergelijking met andere transportmethoden en de mogelijkheden voor duurzame scheepsbouw. Negatieve effecten omvatten vervuiling door olie, afval en zwerfvuil, uitstoot van broeikasgassen en de verspreiding van invasieve soorten. Enkele aspecten van het mariene milieu zijn:

1. Uitstoot van broeikasgassen;
2. Luchtvervuiling;
3. Onderwatergeluid: Schepen veroorzaken geluid dat op verschillende manieren negatieve gevolgen kan hebben voor mariene soorten.
4. Uitheemse soorten: Over het geheel genomen heeft de zeevervoersector het grootste aandeel gehad in de introductie van uitheemse soorten in de zeeën in de EU. In totaal 51

soorten zijn geclassificeerd als soorten met een hoge impact, wat betekent dat zij effect kunnen hebben op ecosystemen en inheemse soorten;

5. Olievervuiling: Dankzij betere monitoring en handhaving en een groter bewustzijn zijn er minder incidenten met olievervuiling, zelfs al is de hoeveelheid over zee vervoerde olie de afgelopen 30 jaar almaar toegenomen.

Kortom, zeeschepen moeten het mariene milieu minder vervuilen. Daarom werkt de overheid samen met de nationale scheepvaart en andere landen aan internationale afspraken over een schonere zeevaart. Zie ook de Green Deal Zeevaart voor allerlei maatregelen en normen.

29.3. IMO & milieu

IMO heeft meerdere verdragen over het milieu geïnitieerd. Zie ook Bijlage 4 van dit Handboek. Hierna worden de meest relevante grote milieuverdragen genoemd. De verbanden tussen internationale milieuverdragen en nationale Nederlandse regelgeving wordt kort beschreven.

29.3.1. 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.

Doel MARPOL

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.⁹⁰⁾

Zie ook het Internationaal Verdrag inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging (*The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* 1990, OPRC)

29.3.2. 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 onderwaterverf 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 Verfsysteem. Verder kunnen er ook monsterns worden genomen van het aangroeiwerende verfsysteem.

De kapitein heeft een taak bij het beheren van deze documenten, zoals het controleren of ze (nog) geldig zijn.

29.3.3. 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. Vooral 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 zorgplicht en de verantwoording voor het bijhouden van het ballastwaterjournaal. Overtrekking kunnen worden gestraft.

29.3.4 Afval verdrag

Zie ook het Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen. Dit is het Verdrag van Londen. Dit verdrag heeft als doel het voorkomen en beheersen van vervuiling van de zee door het storten van afval en andere stoffen.

Het Protocol van 1996 bij het Verdrag van Londen is een latere toevoeging die het verdrag verder actualiseert en de bescherming van het mariene milieu versterkt. Zie ook de Nederlandse Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Belangrijke punten voor de kapitein zijn:

- Verbod op lozen: Koopvaardijsschepen en vissersschepen mogen geen afval en resten van bulkstoffen lozen, met uitzondering van onschadelijk afval, voedselresten en ladingrestanten van vaste bulkstoffen die niet schadelijk zijn voor het milieu.
- Afvalbeheerplan en afvaljournaal: Schepen van 100 GT of meer zijn verplicht een afvalbeheerplan en een afvaljournaal bij te houden.
- Afvalverplichting in havens: Schepen moeten hun afval in principe altijd afgeven bij de haven.
- Sanitair afval: Sanitair afval mag niet zomaar in zee worden geloosd. Hier gelden specifieke regels voor, met name voor schepen in speciale gebieden.
- Specifieke zorgplicht: Er geldt een specifieke zorgplicht voor lozingen van afvalwater vanaf schepen, waarbij nadelige gevolgen voor het oppervlaktewater zoveel mogelijk moeten worden voorkomen of beperkt.

- Afvalstoffenregister: Bedrijven die zich bezighouden met de inzameling en het vervoer van afvalstoffen, waaronder scheepsafval, moeten zich laten registreren in het Afvalstoffenregister.
- Handhaving: De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of schepen zich aan de regels houden.
- Ontheffing: Een ontheffing voor het afgeven van scheepsafval in een bepaalde haven kan worden aangevraagd bij de ILT, dit is een HOI-ontheffing.

29.4. EU & milieu

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. 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.

29.5. 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 wetten horen.

29.5.1. 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.

29.6. Handhaving

Handhaving bestaat uit het bestuursrechtelijke toezicht en de strafrechtelijke opsporing, zie pagina 73 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).

29.6.1. 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 klassenbureaus 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.

De Wvvs voorziet in administratief beroep tegen beslissingen van de toezichthoudende ambtenaren; daarna kan beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld. Dat geldt ook voor het intrekken van een certificaat, waartoe de Wvvs bevoegdheid geeft. Hieronder staan 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.

29.6.2. 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. Bezwaar en beroep tegen het bevel behoort hier tot de mogelijkheden.

29.7. Samenvatting kapitein

De kapitein heeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid als het gaat over het milieu. Zie ook Hoofdstuk 10 van dit Handboek.

De kapitein:

- draagt zorg voor het bijhouden van een journaal waarin alle handelingen met betrekking tot schadelijke of gevaarlijke stoffen, en het maritieme milieu worden geregistreerd.
- moet dit journaal kunnen laten inzien en is verplicht een (gewaarmerkte) kopie ervan af te geven indien gevraagd.
- meldt elk milieuvorval aan boord aan de bevoegde autoriteiten van de dichtstbijzijnde kuststaat en vlaggenstaat.
- meldt elk milieuvorval rond het schip, zoals drijvende containers of olievlekken.
- verstrekt informatie en verleent medewerking aan bevoegde autoriteiten om de gevolgen van incidenten te beperken.
- informeert 24 uur voor aankomst de havenbeheerder over relevante milieuzaken.
- draagt zorg voor de aflevering van scheepsafval en andere schadelijke of gevaarlijke stoffen aan de havenontvangstinstallatie, tenzij er voldoende opslagcapaciteit aan boord is voor de volgende haven.
- zorgt bij vertrek uit de haven dat het schip beschikt over een geldig certificaat waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de gestelde (milieu)eisen.
- heeft het recht op een document met alle noodzakelijke informatie bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen.
- draagt zorg dat alle relevante milieu-informatie wordt gedeeld met de scheepsbeheerder en/of agent aan de wal.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 30 Onderzoeksraad voor Veiligheid

Hoofdstuk 30 van dit Handboek gaat over de kapitein en zijn bemoeienissen met de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Onderzoeksraad
- Sector Scheepvaart
- Samenvatting kapitein

30.1. Introductie

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 afstemmingsprotocollen 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.

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 16. Overzicht van onderzoekinstanties

Advies

- De kapitein kan besluiten verklaringen pas later af te geven.
- Eerst zorgen voor orde en veiligheid aan boord; daarna afspraken maken met de betrokken onderzoeksinstanties over het geven van een verklaring of interview.
- De kapitein kan indien nodig 24 uur uitstel vragen; haast is zelden noodzakelijk.
- De kapitein beschermt zowel zichzelf als zijn bemanning en bepaalt zelf het moment van het afleggen van verklaringen.
- Overleg met een raadsman of met het kantoor kan nuttig zijn.
- De kapitein tekent alleen verklaringen waarvan hij volledig akkoord gaat met de inhoud.
- Van alle verklaringen moet de kapitein een afschrift opvragen.

30.2. Onderzoeksraad

Zie voor een algemene en uitgebreide beschrijving van de Onderzoeksraad voor Veiligheid: www.onderzoeksraad.nl. 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. Zie ook Hoofdstuk 28 van dit Handboek.

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 meerdere fasen, te weten: Uitruk, Informatie verzamelen, Analyse, Inzage, Publicatie, Uitrol en Opvolging aanbevelingen.

30.3. 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 bepaalde 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. Zie ook Hoofdstuk 28 van dit Handboek. De Onderzoeksraad heeft verschillende voorvallen gerubriceerd, zie de relevante website:

- *Very serious*: ongeval met total-loss van een schip, dodelijke slachtoffers, of ernstige milieuschade.
- *Serious*: ongeval met een schip dat niet als *very serious* geclassificeerd kan worden en waarbij bijvoorbeeld brand, een aanvaring, gronding, enzovoorts voorgekomen is, waardoor het schip niet verder kan varen of milieuschade veroorzaakt.
- *Less serious*: ongeval dat niet als *very serious* of *serious* gekwalificeerd kan worden.
- *Marine incident*: een gebeurtenis, of serie gebeurtenissen, anders dan een ongeval, dat heeft plaatsgevonden verbonden aan scheepsoperaties, dat de veiligheid van het schip, een opvarende of het milieu in gevaar bracht, of in gevaar zou hebben gebracht als het niet gecorrigeerd zou zijn.
- *Serious injury*: letsel opgelopen door een persoon, waardoor de persoon langer dan 72 uur arbeidsongeschikt is, binnen zeven dagen na de datum waarop het ongeval plaatsvond.

De Onderzoeksraad stelt een onderzoek in naar een zeer ernstig scheepvaartongeval als:

1. Een Nederlands zeeschip bij het ongeval is betrokken.
2. Het 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 hogesnelheidpassagiersvaartuigen 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

30.3.1. Plichten/bevoegdheden onderzoekers

Bij de uitoefening van hun taak hebben de onderzoekers van de OVV 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.

30.4. Samenvatting kapitein

De kapitein

- is verplicht tot medewerking aan een onderzoek van de onderzoeksraad.
- is verplicht tot medewerking aan onderzoeken door andere bevoegde instanties.
- mag zich niet laten dwingen door tijdslimieten of andere druk.
- heeft een meldingsplicht bij ongevallen of incidenten.
- heeft recht op bijstand tijdens het onderzoek.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Deel 4 Kapitein en lading

Hoofdstuk 31	Lading
Hoofdstuk 32	Gevaarlijke stoffen
Hoofdstuk 33	Lading papieren
Hoofdstuk 34	Lading-/scheepsschade
Hoofdstuk 35	Verzekeringen

Hoofdstuk 31 Lading

Hoofdstuk 31 van dit Handboek gaat over de kapitein en de lading. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Juridische context
- Stuwen en sjoeren
- VGM
- Samenvatting kapitein

31.1. Introductie

De kapitein is verantwoordelijk voor de lading, zowel voor het vervoer van de lading als voor het veilig laden of lossen ervan. 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. Er zijn veel schepen die speciale lading vervoeren, zoals tankers en bulkcarriers. Die schepen en ladingen worden niet allemaal afzonderlijk beschreven. Wel kan worden gezegd dat deze schepen en ladingen allemaal hun eigen voorschriften en codes hebben. 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. Ook stuwen en sjoeren van de lading komt aan bod, evenals het wegen van containers.

De lading moet voorzien zijn van de juiste ladingpapieren, hierbij speelt de kapitein een grote rol. Deze papieren worden in het Hoofdstuk 33 van dit Handboek beschreven.

31.2. Juridische context

31.2.1. VN/General cargo

Veel van het vervoer van goederen op zeeschepen wordt op grond van internationale afspraken geregeld. De kapitein is verantwoordelijk voor het vervoer van lading over zee en moet alle bepalingen uit deze VN-conventies gebruiken, indien van toepassing. Het goederenvervoer per schip wordt daarnaast vaak uitgevoerd onder een zeevrachtbrief (*seawaybill*) of cognossement (*bill of lading*). Hierbij speelt internationale regelgeving (verdragen) een rol, zoals de Den Haag-Visby Regels (*The Hague-Visby Rules*), de Hamburg Regels (*Hamburg Rules*) en de Rotterdam Regels (*Rotterdam Rules*). Deze verdragen bevatten bepalingen over beperking of uitsluiting van aansprakelijkheid, zeewaardigheid en over de verantwoordelijkheden van de kapitein als vervoerder.



Figuur 38. De verantwoordelijkheden van de kapitein bij The Hague-Visby Rules.

Begin van deze eeuw kwamen de *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 (najaar 2025) zijn de *Rotterdam Rules* nog niet in werking getreden.

31.2.2. EU

Veiligheid op zee is een zeer belangrijk onderdeel van het zeevervoer beleid van de EU. Daarbij gaat het niet alleen om de bescherming van passagiers en bemanningsleden, maar ook om de bescherming van het mariene milieu en kustregio's. De EU streeft ernaar om de internationale verdragen zo snel mogelijk in het EU-zeevervoer beleid op te nemen. Daarnaast worden er op EU-niveau aanvullende maatregelen genomen. Het gaat dan om richtlijnen over de uitrusting van zeeschepen en de controle daarop. Beveiliging van schepen en havens is ook vastgelegd. Verder is van belang het Europees maritiem één-loketsysteem. Dit omvat geharmoniseerde regels voor het verstrekken van informatie die vereist is voor havenaanlopen. Er zijn voorschriften vastgesteld om de kenmerken van het Europees maritiem één-loketsysteem te definiëren en om te zorgen voor een geharmoniseerde meldingsomgeving voor gebruikers in alle lidstaten.

EU-voorschriften over havencontrole moet zorgen voor een eenduidige controle aanpak voor zeeschepen. Vaak is de praktijk echter weerbarstiger.

31.2.3. Nederlandse wetgeving

De Nederlandse wetgeving over lading aan boord van zeeschepen steunt vooral op de hiervoor genoemde internationale/EU wet- en regelgeving. Voor Nederland moet de lading op zeeschepen voldoen aan de voorwaarden van SOLAS en MARPOL etc. Ieder product moet op de juiste manier vervoerd worden. Er zijn 5 soorten lading:

- droge bulk
- natte bulk
- containerlading
- roll on – Roll off (RoRo)
- stukgoed.

In Nederland geldt de 'Wet laden en lossen van zeeschepen' voor bulkschepen. Deze wet is van toepassing op:

- Zeegaande bulkschepen die een terminal aandoen voor het laden en lossen van een vaste bulkclading
- Terminals, vast of drijvend, waar de bulkschepen genoemd in het vorige punt worden geladen/gelost.

ILT/Scheepvaart is aangewezen als toezichthouder op de 'Wet laden en lossen zeeschepen'. Met de 'Wet laden en lossen zeeschepen' wordt de EU-Richtlijn 2001/96/EG genaamd 'voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen' in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De internationale achtergrond voor deze Europese richtlijn en de Wet laden en lossen zeeschepen is de IMO BLU-code (*code of practice of the safe loading and unloading of bulkcarriers*). Deze BLU-code is van toepassing op zowel bulkschepen als bulkterminals maar had alleen voor schepen een verplichtend karakter. Met de invoering van de EU-Richtlijn 2001/96/EG zijn de eisen voor het veilig laden en lossen van bulkschepen ook voor de bulkterminals verplicht gesteld. De Wet lossen en laden zeeschepen geeft een aantal tekortkomingen die vaak voorkomen op bulkschepen, zoals:

- Onveilige toegang om aan boord te komen.
- Bemanning (incl. kapitein/eerste stuurman) beheerst de Engelse taal onvoldoende.
- Luiken van de ruimen, inclusief de borgen, zijn onveilig.

- Ruimtoegangen en - ladders zijn onveilig.
- Schade aan de constructie en de waterdichtheid, zoals loszittende spanten, gaten in luiken of romp, lekkende tanktop, etc.

De terminalvertegenwoordiger stelt de toezichthouder (ILT), en de kapitein terstond in kennis van de vastgestelde tekortkomingen waardoor de veiligheid van het laden of lossen in gevaar kan komen.

De kapitein is verantwoordelijk voor de tekortkomingen aan boord en de verdere afhandeling ervan.

31.3. 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 en richtlijnen uitgegeven. De kapitein heeft hier een grote rol in. Zie ook verder op in dit Handboek Het sjoeren van de lading is ook een belangrijk onderdeel, met name het sjoeren van containers. Hiervoor is de verplichte IMO/SOLAS/*Cargo Securing Manual* (CSM) aan boord. Hierin staat hoe lading moet worden gezekerd. Elk containerschip moet een door de vlaggenstaat goedgekeurd CSM aan boord hebben. 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 deklust?
 - 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.

ILT kan op het goed sjourren 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.

31.4. VGM

Verified Gross Mass (VGM) betekent dat het gewicht van elke container moet worden geverifieerd. Dit is verplicht gesteld door SOLAS. Elke container moet dus op gewicht worden gecontroleerd door de bemanning van het schip. 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*. Voor Nederland is dit ook vastgelegd in de Regeling veiligheid zeeschepen. 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 Hoofdstuk 4 van dit Handboek.

31.5. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- is verantwoordelijk voor het veilig laden, vervoeren en lossen van de lading aan boord.
- draagt zorg voor alle handelingen die verband houden met het laden en lossen, voor zover deze niet wettelijk aan anderen zijn toevertrouwd.
- vertrekt niet met het schip tenzij dit geschikt, goed uitgerust en voldoende bemand is om de lading veilig te vervoeren.
- zorgt voor een nauwkeurige registratie in het scheepsdagboek (journaal) van alle gebeurtenissen die van belang zijn voor de lading.
- is verantwoordelijk voor het correct sjourren en stuwen van de lading.

- is verantwoordelijk voor het verifiëren van de massa (gewicht) van containers.
- laat, indien de lading schade heeft opgelopen, binnen 48 uur na aankomst een voorlopige verklaring opmaken in de plaats van aankomst of in de dichtstbijzijnde geschikte plaats.
- zorgt dat deze voorlopige verklaring binnen acht dagen wordt gevolgd door een volledige verklaring.
- is bevoegd, indien dit noodzakelijk is voor het behoud van schip of lading, om scheepstoebehoren of delen van de lading overboord te werpen of te verbruiken.
- is in geval van nood bevoegd om levensmiddelen die tot de lading behoren, tegen schadevergoeding te gebruiken ten behoeve van iedereen aan boord.
- mag geen lading voor eigen rekening vervoeren zonder toestemming van de eigenaar.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 32 Gevaarlijke stoffen

Hoofdstuk 32 van dit Handboek gaat over de kapitein en de gevaarlijke stoffen. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Internationaal
- EU
- Nederland
- Samenvatting kapitein

32.1. Introductie

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 viercijferig en internationaal verplicht.

32.2. IMO-voorschriften

32.2.1. IMDG – en andere Codes

Het vervoer van gevaarlijke stoffen op zee is geregeld in internationale regelgeving (Codes) en vastgesteld door de IMO. Vooral 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 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 *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG-Code) is een internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee. Deze Code waarborgt de veiligheid van het schip, de lading en de bemanning bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De IMDG-Code bevat alle vervoerbepalingen met betrekking tot het zeevervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm, in tanks en tankcontainers en is onderverdeeld in twee delen:

- Deel 1 behandelt algemene bepalingen, definities, classificatie, verpakkingsvoorschriften, verzendingsprocedures en transportoperaties.
- Deel 2 bevat de gevaarlijke stoffenlijst, speciale bepalingen en uitzonderingen.

De IMDG-Code is cruciaal voor het veilig en efficiënt vervoer van gevaarlijke stoffen over zee en draagt bij aan het voorkomen van ongevallen en milieuschade. De Code is gebaseerd op de VN Aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen en wordt regelmatig bijgewerkt om rekening te houden met nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

De IMDG-Code schrijft voor hoe de vervoerder/kapitein 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. Aan boord valt dit allemaal onder de kapitein.

Er bestaan nog meer IMO-Codes die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals:

- *Annex I, II en III van MARPOL;*
- *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code).*
- *International Bulk Chemical Code (IBC-Code), chemicaliën in bulk*
- *International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk;*
- *International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code).*
- *International Convention for Safe Containers (CSC);*
- *International Gas Carrier Code (IGC-Code), vloeibaar gas in bulk*
- *International Maritime Solid Bulk Cargo's Code (IMSBC-Code), vaste lading in bulk;*

Het Schepenbesluit 2004 heeft veel van deze internationale codes in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Specifieke Nederlandse bepalingen zijn opgenomen in Nederlandse voorschriften. Voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren zijn vaak aanvullende veiligheidsmaatregelen verplicht, zoals brandbeveiligingssytemen en extra of speciale beschermingsmiddelen voor de zeevarenden.

32.2.2. Terminologie gevaarlijke stoffen

Er wordt verschil gemaakt tussen gevaarlijke stoffen en schadelijke stoffen.

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.

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 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.

32.2.3. 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.

De MSDS behandelt ook het vervoer, zoals:

- UN-nummer
- Officiële naam voor op documenten
- Gevarenklasse
- Bijkomende gevaren
- Verpakkingsgroep.

Het doel van de MSDS is om de kapitein duidelijke, beknopte en nauwkeurige informatie te geven over de gezondheid en de milieueffecten van giftige stoffen.

Alle documenten die verband houden met het vervoer van gevaarlijke goederen over zee moeten worden geclassificeerd met de juiste transportnaam, handelsnamen alleen mogen niet worden gebruikt. Ook moet de juiste omschrijving worden gegeven die overeenkomt met de classificatie vermeld in de IMDG-Code. De persoon die verantwoordelijk is voor het verpakken of laden van gevaarlijke goederen in een container, levert een ondertekend containerverpakkingscertificaat af waarin wordt bevestigd dat de lading in de container correct is verpakt en gezeurd en dat aan alle toepasselijke criteria voor transport is voldaan.

Wanneer er redenen zijn om te vermoeden dat een container waarin gevaarlijke stoffen zijn verpakt niet aan de criteria voldoet of wanneer het containercertificaat ontbreekt, kan de container niet worden geaccepteerd voor vervoer. In plaats van een speciale lijst of manifest

met de categorie en locatie van alle aan boord gestuwde gevaarlijke stoffen kan een gedetailleerd stuwplan worden gebruikt. Een kopie van één van deze documenten moet ter beschikking worden gesteld van de havenautoriteiten.

32.3. EU-voorschriften

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, als ook 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, als ook 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.

32.4. 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 Nederlandse wet- en regelgeving.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen op zee is geregeld in internationale wetgeving (Codes) en vastgesteld door IMO. Artikel 55 t/m 57 Schepenbesluit 2004 implementeren deze internationale Codes in de Nederlandse wetgeving.

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:

- Schepenwet;
- Schepenbesluit 2004;
- Omgevingswet;
- 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 gebruikt (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.

32.5. Samenvatting kapitein

De kapitein

- hanteert de IMO-richtlijnen en andere relevante voorschriften voor het correct vastzetten van lading in containers, waaronder de niet-verplichte *Code Of Practice For Packing Of Cargo Transport Units* (CTU-Code).
- controleert bij het vullen van tanks de geschiktheid van de tank, de kwaliteit en werking van de afsluiters, en ziet toe op een juiste vullingsgraad.
- ziet toe op de naleving van de vervoerswetgeving en rapporteert wanneer afwijkingen worden vastgesteld.
- draagt verantwoordelijkheid voor het veilig laden, vervoeren en lossen van de lading, inclusief gevaarlijke stoffen.

- zorgt voor een correcte uitvoering van alle werkzaamheden die verband houden met het laden en lossen, voor zover deze niet wettelijk aan anderen zijn toegewezen.
- vertrekt pas wanneer het schip geschikt, goed uitgerust en voldoende bemand is om de gevaarlijke stoffen en overige lading veilig te vervoeren.
- bewaakt dat aan boord een scheepsdagboek (journaal) wordt bijgehouden waarin alle voor de lading relevante gebeurtenissen nauwkeurig worden geregistreerd.
- gebruikt de informatie uit het *Material Safety Data Sheet* (MSDS) om vast te stellen welke voorschriften van toepassing zijn op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Dit omvat onder meer:

- specifieke bepalingen;
- verpakkingsvoorschriften voor vervoer in collo;
- noodmaatregelen en veiligheidsprocedures;
- segregatie- en stuwagevoorschriften;
- informatie over eigenschappen en bijzonderheden van de gevaarlijke stoffen.

De kapitein van een NL-schip is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van Nederlandse wet- en regelgeving over gevaarlijke stoffen, tenzij anders is bepaald.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 33 Ladingpapieren

Hoofdstuk 33 van dit Handboek gaat over de kapitein en de ladingpapieren. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Papieren cognossement
- Digitaal cognossement
- NOR
- LOI
- Stuurmans reçu & tally
- Scheepsverklaring
- Protestbrief
- Samenvatting kapitein

33.1. Introductie

In dit hoofdstuk worden enkele voor de kapitein relevante verschepingsdocumenten beschreven vanuit juridisch oogpunt. Over het algemeen zijn documenten in de scheepvaartindustrie, inclusief de cognossementen, op papier gebaseerd en talrijk.

Deze papieren worden vaak fysiek overhandigd van verlader, aan banken, agenten, reders, kapitein en ontvangers. Andere documenten die in dit hoofdstuk worden beschreven, kunnen over het algemeen ook digitaal naar de ontvanger worden verzonden.

Cognossement is hetzelfde als een Bill of Lading
Een zeevrachtbrief is hetzelfde als een Seaway Bill

Blockchain-technologie wordt geïntroduceerd omdat dit een gamechanger kan worden in de scheepvaartindustrie.

Het zou kunnen uitgroeien tot een nuttig instrument voor het digitaliseren van vrachtdocumenten, bevrachtingsovereenkomsten en het volgen van goederen.

In dit Handboek worden de Engelse en Nederlandse termen door elkaar gebruikt, ook om de kapitein inzicht te geven in beide termen.

Wat betreft de verschepingsdocumenten vervult de kapitein verschillende rollen, als kapitein van het schip, maar ook als vertegenwoordiger van de reder, charteraar of bevrachter.

33.2. Papieren cognossement

De voorwaarden voor het vervoer van goederen over zee worden vastgelegd in de vervoers-overeenkomst, cognossement (*Bill of Lading*, B/L) genoemd of zeevrachtbrief (*Seaway Bill*).

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.

Het cognossement (*Bill of Lading*) is gedefinieerd als een document dat het bewijs vormt van een zeevervoerovereenkomst en het laden van de goederen door de vervoerder, en waarmee de vervoerder zich ertoe verbindt de goederen af te leveren tegen afgifte van het document.

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 *Bill of Lading* is een klassiek document voor meerdere doeleinden. Het is beschreven in de VN-verdragen, zoals de Den Haag-Visby Regels of de Hamburg Regels. Beide verdragen zijn geïnterpreteerd door jurisprudentie van nationale rechtbanken, met name door Engelse rechtbanken. De Den Haag-Visby Rules zijn van toepassing op elk cognossement of gelijksoortig document met betrekking tot het vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende landen als:

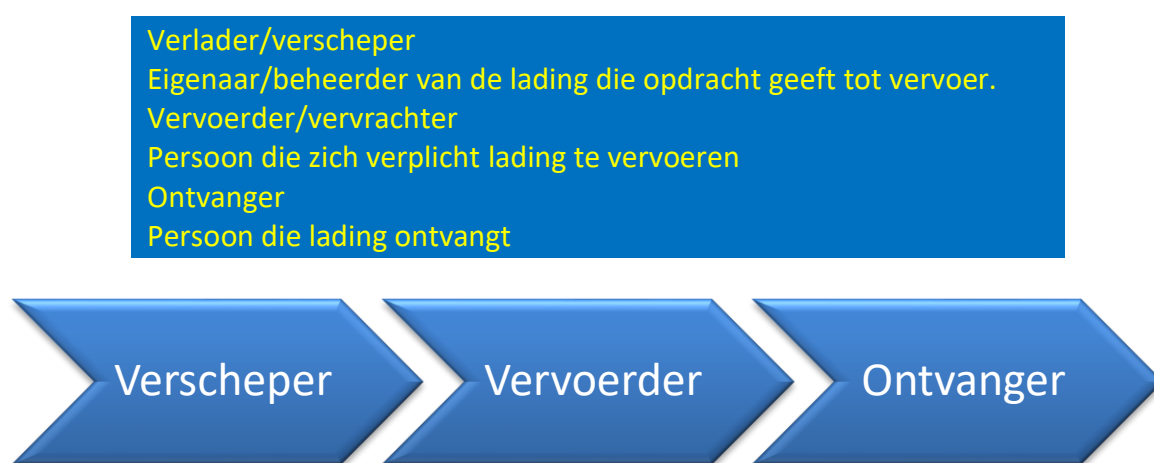
- De *Bill of Lading* wordt uitgegeven in een verdragsland;
- Het vervoer vindt plaats vanuit een haven in een verdragsland;
- De *Bill of Lading* zelf bepaalt dat de Den Haag-Visby Regels van toepassing zijn op het contract voor het vervoeren van goederen over zee.

Veel landen nemen de Den Haag-Visby Rules op in hun nationale wetgeving. Als dergelijk nationaal recht echter niet van toepassing is, kunnen de Den Haag-Visby Rules nog steeds van toepassing zijn op het vervoer met instemming van beide contractpartijen en vastgelegd in

de charterovereenkomst. De kapitein dient bekend te zijn met de charterovereenkomst om te weten te komen of de *Paramount Clause* van toepassing is. Dit is een clause waarin een vrachtaansprakelijkheidsregeling uit de Den Haag-Visby Rules is verwerkt. Deze clause kan nodig zijn omdat de Regels niet verplicht zijn voor charterovereenkomsten.

33.2.1. Gegevens op cognossement

Vóór het aan boord brengen van lading verzekert de verscheper dat het brutogewicht overeenkomt met het in de scheepsdocumenten opgegeven brutogewicht. Zie ook Hoofdstuk 31 bij de Sectie 'Stuwen en Sijren'.



Figuur 39. Partijen op het cognossement

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. Essentiële vermeldingen op het cognossement zijn:

- 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).

33.2.2. Functies cognossement

Het is de vervoerder die het cognossement ofwel de Bill of Lading uitgeeft. Het soort bevrachtingsovereenkomst of charterovereenkomst 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 charterovereenkomst, 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.

33.2.3. Exemplaren cognossement

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

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 endorsement.

33.2.4. Schoon cognossement voor beschadigde lading

Schone cognossementen/Bill of Lading (B/L) worden vaak door verladers aangevraagd om de kredietbrief van de bank te krijgen om de goederen te betalen. Als de Bill of Lading niet schoon is, devalueert het de goederen en krijgt de verzender mogelijk geen betaling.

De kapitein mag geen schoon cognossement afgeven voor beschadigde lading. In veel landen is dit een misdad of strafbaar feit, zoals fraude of valsheid in geschrifte.

33.2.5. Levering indien geen B/L

Het vrijgeven van lading tegen een origineel cognossement is de standaardprocedure. De kapitein krijgt de originele cognossementen overhandigd waarop de lading kan worden gelost in de loshaven. De originele Bill of Lading is een eigendomsdocument, dat wil zeggen een schriftelijk document dat de eigendom van de lading verifieert. De kapitein mag geen vracht afleveren aan iemand die niet kan bewijzen dat hij de eigenaar is. Als de originele Bill of Lading niet aanwezig is, heeft de kapitein een probleem, want hij mag de lading niet vrijgeven. Als de originele Bill of Lading niet aanwezig is, dient de kapitein contact op te nemen met de reder of bevrachter om een oplossing te bespreken. Een *Letter of Indemnity* (LOI) ofwel een borgbrief is een mogelijke oplossing voor het probleem. De kapitein moet instructies krijgen van de reder dat de LOI is ontvangen en dat de lading kan worden vrijgegeven. Over het algemeen is een LOI afdwingbaar. Zie verderop in dit Handboek.

De kapitein moet heel voorzichtig zijn met het vrijgeven van lading zonder de originele cognossementen. Alleen wanneer de reder of bevrachter dit uitdrukkelijk toestaat.

33.2.6. Opmerkingen op een B/L

Alleen de kapitein mag nauwkeurige opmerkingen op het cognossement plaatsen. Dit is vastgelegd in de Den Haag Regels en de Den Haag-Visby Regels. Als de kapitein de kwaliteit of kwantiteit van lading, zoals containerlading of bulkclading, niet kan controleren, moet de kapitein een opmerking op het cognossement plaatsen. Wanneer een verlader beschadigde lading aanbiedt om vervoerd te worden, dan is de kapitein gerechtigd opmerkingen te maken op het cognossement.

Beschadigde lading is niet in 'goede en onbeschadigde staat' volgens het cognossement/Bill of Lading.

De kapitein dient beschadigde lading te weigeren of de beschadigde lading te accepteren met opmerkingen op het cognossement. Bij twijfel dient de kapitein contact op te nemen met de reder of diens P&I Club om zeker te zijn welke opmerkingen hij op het cognossement moet zetten.

Onjuiste of onvolledige opmerkingen op een cognossement beschermen de kapitein mogelijk niet tegen een claim.

33.2.7. Incoterms op het cognossement

Leveringscondities van de lading 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 elf regels die bepalen wie verantwoordelijk is voor wat er tijdens internationale transacties gebeurt.

33.2.8. Pre- of postdating Bill of Lading

Predating ofwel antedateren is het dagtekenen met een vroegere datum dan het document daadwerkelijk werd ondertekend.

Het tegengestelde van antedateren is postdateren ofwel postdating. Pre- of post-dating is wanneer de verlader de kapitein verzoekt om de datum van verscheping aan boord op de cognossementen te vermelden als een datum voor of na de daadwerkelijke afvaart van het schip. Redenen hiervoor kunnen het niet missen van een deadline of andere tijdsproblemen zijn.

Wanneer de kapitein wordt gevraagd om de cognossementen vóór of na de datum te dateren, kan hij een misdadig begaan. Als de kapitein door nalatigheid de cognossementen onjuist heeft geactualiseerd, kan hij ook aansprakelijk worden gesteld voor schadevergoeding als de verlader verlies heeft geleden als gevolg van de onjuiste datering.

Pre- of post-dating is in sommige landen een misdaad, zoals fraude of vervalsing. De kapitein dient te weten dat er een impliciete verplichting bestaat om de nodige zorgvuldigheid te betrachten bij de datering van het cognossement/Bill of Lading en andere officiële documenten.

33.3. Elektronisch cognossement

Een cognossement (B/L) kan ook in elektronische of digitale vorm worden gepresenteerd, zelfs als onderdeel van blockchaintechnologie. Dat is een vorm van digitale archieftechnologie die transacties door middel van blokken aan elkaar koppelt. Het is een veilige digitale manier om scheepspapieren en andere logistiek in de toeleveringsketen af te handelen. Sommige vervoerders en landen zetten blockchain-technologie in om de vrachtbrief op te nemen. De B/L kan dan digitaal worden overgedragen tussen partijen, inclusief versleuteling en ondertekening. Ook andere partijen, zoals douane, terminals, agenten en de kapitein kunnen onderdeel worden van deze keten. Eind vorige eeuw werden de eerste wankelende stappen gezet op het pad van een elektronische Bills of Lading (eBL). Regels voor Elektronische Bill of Lading zijn uitgevaardigd door het '*Comité Maritime International*' (CMI). Deze regels zijn uitgevaardigd ter vervanging van het traditionele verhandelbare papieren cognossement. De nieuwe elektronische regels zijn niet verplicht, maar kunnen onderdeel zijn van een overeenkomst over het vervoeren van goederen over zee. Deze regels mogen echter niet in strijd zijn met de vereisten of clausules van de overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee, zoals vastgelegd in de Den Haag-Visby Regels of de Hamburg Regels. Meer dan één elektronisch handelssysteem werd goedgekeurd door de P&I Clubs, wat betekent dat aansprakelijkheden met betrekking tot het vervoer van vracht worden gedekt door maritieme verzekeringen, net als de traditionele papieren cognossementen. De E-Bill of Lading kan enkele voordelen hebben, zoals:

- Niet meer fysiek rondlopen met papieren documenten;
- Minder vertraging door minder tijdrovende fysieke leveringen;
- Snellere betaling (contant tegen documenten);
- Geen verlies meer van originele cognossementen;
- Eenvoudig aanpassen van de e-Bill of Lading;
- Opggericht door de Rotterdam Rules (nog niet van kracht);
- Onderdeel van veilige blockchaintechnologie.

33.4. Notice of Readiness

Een *Notice of Readiness* (NOR) ofwel en Kennisgeving van gereedheid is een document waarin wordt verklaard dat het schip klaar is om het charter te starten of om te beginnen met het laden of lossen van vracht. Het wordt door de kapitein aangeboden aan de in de charterovereenkomst genoemde partijen. De vorm en inhoud van een NOR worden niet verplicht gesteld in internationale overeenkomsten, maar zijn veelal afhankelijk van de voorwaarden van de charterovereenkomst. Het nationale recht of de jurisprudentie van nationale rechtbanken kunnen bepaalde specifieke omstandigheden of definities definiëren die in de NOR worden gebruikt. De kapitein moet toegang hebben tot de charterovereenkomst met de charteraar en andere relevante scheepvaartovereenkomsten voor specifieke of bijzondere kenmerken van de NOR.

33.4.1. Communicatie

De kapitein stuurt de NOR om te melden dat zijn schip klaar is om lading te laden of te lossen, of om de bevrachter te laten weten dat hij een haven heeft bereikt die vermeld staat in de charterovereenkomst. In de haven zijn is niet voldoende, de kapitein dient te melden dat hij in de haven is en dat zijn schip in alle opzichten klaar is, zoals op de ligplaats liggen en gereed zijn om vracht te laden. De kapitein verklaart dat zijn schip een ‘aangekomen schip’ is, wat inhoudt dat hij zich op de plaats bevindt die expliciet of impliciet door de charterovereenkomst is gespecificeerd.

De NOR moet worden gericht aan de in de charterovereenkomst genoemde partijen, die de NOR van de kapitein moeten accepteren.

Over de in de NOR genoemde tijd mag geen twijfel bestaan, omdat dit de officiële starttijd van een charter kan zijn zoals vastgelegd in de charterovereenkomst. De NOR is dus een officieel communicatiemiddel voor de kapitein om de relevante partijen te informeren dat zijn schip klaar is voor de volgende stap. Die partijen moeten de NOR accepteren, anders moet de kapitein proberen deze opnieuw aan te bieden, totdat deze wordt bevestigd of geaccepteerd. De NOR kan schriftelijk met de hand of elektronisch per telex, e-mail of een ander digitaal communicatiemiddel worden verzonden, indien de betrokken partijen de NOR kunnen ontvangen. De kapitein dient zich ervan bewust te zijn dat de charterovereenkomst dagen of

tijden kan specificeren waarop de NOR wel of niet kan worden afgegeven en de kapitein moet ervoor zorgen dat de NOR wordt afgegeven binnen de dagen/tijden vermeld in de charterovereenkomst. De kapitein dient de reder op de hoogte te houden wanneer een NOR is afgegeven in overeenstemming met de charterovereenkomst en wanneer deze is geaccepteerd.

33.4.2. Inhoud NOR

De inhoud van een NOR is niet verplicht voorgeschreven in internationale overeenkomsten. De inhoud moet zeer specifiek zijn, dus geen algemene bewoordingen. De kapitein dient aan de betrokken partijen te melden of zijn schip al dan niet op ligplaats ligt (WIBON) dan wel of het schip al dan niet in de haven ligt (WIPON). De kapitein moet ook weten hoe laat het schip naar verwachting in een haven aankomt of hoe laat zijn ligplaats beschikbaar is.

De kapitein dient bekend te zijn met de charterovereenkomst om te weten welke gegevens hij aan de relevante partijen moet verstrekken.

33.4.3. Informatie NOR

De kapitein dient de charterovereenkomst te volgen voor de door de NOR te verzenden informatie, zoals:

- Schip is in alle opzichten gereed voor laden of lossen, luiken verwijderd en ballasttanks onder handen genomen;
- De NOR wordt aangeboden aan alle in de charterovereenkomst genoemde personen en dient in overeenstemming te zijn met dit document;
- Tijdstip van aanbesteding dient in overeenstemming te zijn met de charterovereenkomst, zoals lokale tijden of
 - De kapitein dient datum en tijd in te vullen en de NOR dient ondertekend te worden door de kapitein.

De NOR bevat verschillende verklaringen van feiten, die nauwkeurig en waar moeten zijn. Als deze verklaringen onjuist zijn, kan de NOR ongeldig zijn en kan dit leiden tot vertraging bij het begin van de aanlegtijd met bijbehorende financiële kosten voor de reder. Als de kapitein enige twijfel heeft over de geldigheid van de NOR, dient hij te overwegen een nieuwe kennisgeving te sturen.

De NOR is een belangrijk document voor de kapitein. Het speelt een belangrijke rol bij het claimen van ligtijd en tijd.

33.5. Letter of Indemnity

Over het algemeen is een borgbrief, vrijwaringsbrief of *Letter of Indemnity* (LOI) een document dat moet worden opgenomen in een contract tussen de partijen bij dit contract. De LOI wordt vaak opgesteld door een derde partij, zoals een bank of verzekeraar. Deze instellingen kunnen overeenkomen een partij bij het contract te vergoeden wanneer de andere partij de voorwaarden van het contract niet nakomt.

Een *Letter of indemnity* is een document waarbij de verscheper de rederij vrijwaart van de gevolgen van vorderingen die mogelijk voortvloeien uit de afgifte van een schoon cognossement terwijl de goederen niet conform het cognossement werden geladen.

Vrijwaring is gebaseerd op het helpen van een partij om schade of verliezen te voorkomen als de andere partij haar verplichtingen niet nakomt. Het belangrijkste doel van de LOI is ervoor te zorgen dat beide partijen bij een contract aan alle voorwaarden van dat contract voldoen. In de scheepvaartindustrie is een LOI bedoeld om de ene partij gerust te stellen dat ze geen schade of verlies zullen lijden als de andere partij de voorwaarden van het verzendcontract niet kan nakomen.

Het onderwerp van de LOI kan omstreden zijn. Aan de ene kant worden LOI's juridisch vaak als niet-afdwingbaar beschouwd in de rechtbank. Dit komt omdat LOI's geen rechtspositie hebben onder de wetten van veel maritieme naties. Aan de andere kant, in de scheepvaartwereld worden LOI's veel gebruikt in bij laad- en lossituaties.

Voorbeeld
LOI's worden vaak gebruikt tijdens het laden van stalen lading en bulkkladingen, wanneer kleine problemen zoals roest of kleine beschadigingen in de lading worden gevonden.

Het maken van opmerkingen op het cognossement over schades zal financiële belemmeringen kunnen creëren bij geldovermakingen waarbij banken betrokken zijn.

Een LOI biedt in zo'n geval uitkomst voor beide partijen (reder en bevrachter/ verlader/ consignee) als beide het eens zijn over de precieze bewoordingen van de LOI.

33.5.1 Kapitein en LOI

De kapitein kan te maken krijgen met een LOI als het gaat om beschadigde lading, en hij moet een vuil of schoon cognossement ondertekenen. Een schoon cognossement bevat geen clauses of secties die een ondermaatse toestand of een tekort aan lading vermelden. Daarin staat dat de lading is ontvangen '...in ogenschijnlijk goede orde en staat...', of '.....zonder verdere opmerkingen over hun staat...'. Een vuil cognossement (*cloused of foul*) heeft opmerkingen zoals '...gescheurde balen en verpakkingen...', of '...beschadigde en lekkende container...'. De verscheper kan een LOI (*backletter*) indienen, waarin hij belooft de kapitein als vertegenwoordiger van de vervoerder schadeloos te stellen voor verlies of aansprakelijkheid als gevolg van het ondertekenen van een schoon cognossement voor beschadigde lading. Wanneer de lading beschadigd is, moet een foutief cognossement worden afgegeven. De verlader die de kapitein vraagt om een schoon cognossement te ondertekenen voor beschadigde lading, zet de kapitein aan tot vervalsing. Als de kapitein een dergelijke vrijwaringsbrief accepteert in ruil voor een schoon cognossement, kan de kapitein een misdrijf begaan, omdat hij oplichting of bedrog pleegde.

De kapitein loopt het risico persoonlijk strafrechtelijk aansprakelijk te worden gesteld voor fraude en voor een grote financiële aansprakelijkheid van de reder.

Een dergelijke LOI heeft geen rechtspositie onder internationaal of nationaal recht. Men kan niet naar de rechter stappen als de verlader zijn belofte van schadeloosstelling nakomt door deze te ontkennen.

De kapitein moet de reder raadplegen wanneer hem een dergelijke LOI ofwel vrijwaringsbrief wordt aangeboden.

In dergelijke gevallen zal de reder de tekst van de LOI controleren bij zijn afdeling verzekeringen en claims, en indien nodig met gewijzigde bewoordingen aanbieden, de eerdere gegevens van die bevrachter/verlader/consignee controleren en vervolgens van geval tot geval een nieuwe beslissing nemen. Totdat de reder de kapitein specifiek toestemming geeft om vrachtactiviteiten voort te zetten met een LOI bij een schoon/vuil cognossement, moet de kapitein alle verleidingen of druk weerstaan en de LOI niet accepteren. De kapitein dient dus bij enige twijfel de reder te raadplegen, en mag een dergelijke vrijwaringsbrief of LOI niet klakkeloos accepteren.

33.6. Stuurmans reçu en tally

33.6.1. Stuurmans reçu

Het ontvangstbewijs of reçu van de stuurman (*mate's receipt*) wordt gebruikt bij het vervoer van vracht per schip, maar het is geen officieel of wettelijk document, het is niet sluitend en bindt niemand. Het *mate's receipt* of stuurmans reçu is een document waarin de eerste officier van het schip, die de verantwoordelijkheid voor de lading draagt, de werkelijke toestand van de geladen goederen beschrijft. Beschadigingen en eventuele tekorten worden in dit document vermeld. Dit document beschrijft de hoeveelheid lading die het schip binnenkomt. Het wordt samengesteld door de stuurman of zijn afgevaardigde.

Mate's receipt is een voorlopige verklaring van de stuurman over de geladen goederen, later definitief te vervangen door het *cognossement*/Bill of Lading.

Het ontvangstbewijs van de stuurman is de voorloper van het *cognossement*. Als eerste wordt het reçu van de stuurman ingevuld. Op basis daarvan wordt de officiële vrachtbrief samengesteld. Het stuurmans reçu kan schoon, geclausuleerd of vuil zijn, afhankelijk van de omstandigheden waarin de lading aan boord is ontvangen. Dit is analoog aan de Bill of Lading, afgegeven door de kapitein. Het niet-officiële reçu van de stuurman wordt overgebracht naar het officiële *cognossement*. De indeling van het reçu van de stuurman kan hetzelfde zijn als het *cognossement*. Dit is handig wanneer dit ontvangstbewijs moet worden omgezet in een *cognossement*. Stuurmans reçu of *Mate's receipts* worden vaak gebruikt tijdens charters.

33.6.2. Tally

Natellen, controleren, talliën ofwel *to tally* is binnen de scheepvaart een veelgebruikte term. Het betekent het controleren of registreren van geladen of geloste vracht. Het tellen wordt gedaan door personen van de wal of door de scheepstellers. Tally-diensten kunnen ook worden gehuurd bij kantoren die tally-diensten leveren. Het aantal pakjes of dozen wordt gecontroleerd en opgeschreven op de blaadjes van de tally-medewerker. Deze bladen worden onderdeel van het reçu van de stuurman en uiteindelijk komen de aantallen in de *cognossementen* terecht.

Naast de kwantiteit van de ladingpakketten wordt ook de kwaliteit van de verpakking van de lading gecontroleerd (getallied).

‘Talliën’ (to tally) tijdens het laden is bedoeld om de kwantiteit en kwaliteit van de aan boord geleverde vracht te controleren. ‘Talliën’ tijdens het lossen is om de kwantiteit en kwaliteit van de vracht die de ontvanger ontvangt te controleren. Het tellen van containers tijdens het laden of lossen van het schip is niet gebruikelijk. Meestal worden containers en hun inhoud geteld in de magazijnen van de verlader. Telbladen zijn normaal gesproken in papieren vorm, maar digitaal tellen mag niet worden uitgesloten. Papieren of digitale telbladen kunnen onderdeel worden van het cognossement.

33.7. Scheepsverklaring

De scheepsverklaring ofwel de *Note of Protest (NoP)* is een getuigenis onder ede van de kapitein. Sommige landen gebruiken de term ‘*Sea Protest*’ of ‘*Note of Sea Protest*’.

De ‘Protestbrief’ (*Letter of Protest*) verschilt van de ‘Scheepsverklaring’ (*Note of Protest*). Een Protestbrief is minder officieel, dit wordt hierna beschreven. De kapitein moet weten welk instrument hij gebruikt, volgens de bepalingen in de charterovereenkomst of van regels van de vlaggenstaat. Bij twijfel dient hij de reder of de bevrachter te raadplegen.

De Scheepsverklaring is een belangrijk instrument voor de kapitein om zich te vrijwaren van bepaalde aansprakelijkheid. Een Scheepsverklaring dekt situaties die buiten de controle van de kapitein verlies of schade aan het schip of de lading kunnen hebben veroorzaakt. Een Scheepsverklaring is een legitieme verklaring van de kapitein, verkregen nadat het schip een haven is binnengelopen na een reis met incidenten die mogelijk schade hebben veroorzaakt. Het is een officieel document. Het moet worden opgemaakt ten overstaan van een notaris, magistraat, consulaire ambtenaar of een andere bevoegde gerechtelijke instantie.

In veel landen is een Scheepsverklaring toelaatbaar als bewijs voor de rechtbank en kan deze van belang zijn voor het instellen van een claim. Het doel van een Scheepsverklaring is om de kapitein, de bevrachter of de reder te beschermen tegen aansprakelijkheid voor schade aan of verlies van de lading of het schip. Deze ongevallen moeten dan vooral zijn veroorzaakt door de gevaren van de zee, zoals harde wind, brand of zinken. Een Scheepsverklaring kan binnen een bepaalde tijd na aankomst in de volgende aanloophaven worden ingevuld. Een Scheepsverklaring moet worden ondertekend door de kapitein. Het kan per traditionele post of per

e-mail of op andere digitale manieren worden verzonden. Zie artikel 353 Wetboek van Koophandel.

33.7.1. Opmaken Scheepsverklaring

De kapitein moet een Scheepsverklaring opmaken wanneer hij tijdens de reis wordt geconfronteerd met omstandigheden buiten zijn macht, zoals:

- Harde wind en ruwe zee;
- Algemene schade, gedeeltelijke schade of verlies van schip of lading;
- Onmogelijkheid om normale voorzieningen uit te voeren, zoals ventilatie van kwetsbare vracht;
- Lading wordt in slechte staat aangeleverd, of is tijdens de reis beschadigd geraakt;
- Ernstige schendingen van de bevrachtingsovereenkomst door de bevrachter, zoals het belemmeren van laden of lossen;

33.8. Protestbrief

Een protestbrief (*Letter of Protest*, LoP) is een verklaring van de kapitein waarin hij zijn bezwaren of afkeuring uitspreekt over een handelen of nalaten van een andere partij aan boord van zijn schip. De wederpartij is verantwoordelijk en aansprakelijk voor eventuele schade of verlies. In de koopvaardij wordt vaak gebruik gemaakt van het indienen van protestbrieven om zaken vast te leggen zoals:

- Afwijkingen tussen schip en wal met betrekking tot lading, kwaliteit en kwantiteit;
- Laden of lossen gaat te langzaam of te snel;
- Onvoldoende ligplaatsvoorzieningen;
- Ondermaatse vaardigheden of gedrag van havenarbeiders en stuwadoors, zelfs na waarschuwing door de scheepsofficier van dienst;
- Elke veroorzaakte vertraging.

In veel landen is een protestbrief geen officieel document omdat het niet is vastgelegd bij een notaris, consulaire ambtenaar of enige andere wettelijk bevoegde autoriteit. Een protestbrief is mogelijk niet bindend; het kan echter wel deel uitmaken van de bewijsketen in elke claim die de reder zou willen indienen. Er moet op het juiste moment een protestbrief worden afgegeven aan de juiste persoon.

33.9. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- dient zich volledig op de hoogte te stellen van alle relevante vereisten met betrekking tot de officiële ladingdocumenten.
- ondertekent de officiële documenten, dit brengt wettelijke verplichtingen met zich mee. Door zijn handtekening verklaart de kapitein dat hij het document heeft gelezen, begrijpt en dat hij wettelijk bevoegd en mentaal bekwaam is om te ondertekenen.
- mag tijdgebrek of commerciële druk op geen enkel moment van invloed laten zijn op de beslissing van de kapitein om documenten te ondertekenen.
- tekent in geval van twijfel het document niet, maar neemt contact op met de reder om zijn zorgen of aarzelingen te bespreken

NOR

De kapitein:

- gebruikt de *Notice of Readiness* (NOR) om betrokken partijen, zoals de bevrachter, officieel te informeren dat het schip gereed is voor belading, lossing of dat de huur- of ligtijd kan aanvangen.
- dient zich ervan te vergewissen dat het schip als 'aangekomen schip' kan worden beschouwd en in alle opzichten volledig gereed is om de lading te laden of te lossen.
- stuurt de NOR opnieuw indien de geadresseerden niet correct of niet tijdig reageren op de eerste verzending,
- vult de NOR zorgvuldig, volledig en met voldoende detail in, zodat het document juridisch en operationeel geldig is. De NOR geldt als een officieel verzenddocument zodra deze door de kapitein is ondertekend.
- raadpleegt de charterpartij om de vereisten en voorwaarden te verifiëren die van toepassing zijn op de NOR.
- Kan de NOR zowel per traditionele post als digitaal worden verzenden, afhankelijk van wat contractueel is toegestaan.

Cognossement/Bill of Lading

De kapitein:

- dient volledig op de hoogte te zijn van de inhoud en betekenis van dit contract, omdat cognossementen het bewijs vormen van het bestaan en de voorwaarden van het vervoerscontract tussen de verlader en de vervoerder.
- weigert goederen te laden indien de verlader beschadigde lading aanbiedt. Of de kapitein geeft een vuil (geclausuleerd) cognossement af.
- kan indien nodig advies inwinnen bij een onafhankelijke ladinginspecteur en/of bemanningsleden als getuigen laten optreden.
- heeft, als vertegenwoordiger van de reder, het recht om opmerkingen te maken op het cognossement over beschadigde goederen of de slechte staat van de lading.
- dient bij twijfel over bepaalde opmerkingen die mogelijk onvoldoende bescherming bieden tegen claims van derden, onmiddellijk contact op te nemen met de reder. De reder zal vervolgens de P&I Club informeren over de situatie.
- mag geen schoon cognossement ondertekenen wanneer dit feitelijk onjuist is. Dit kan als fraude worden beschouwd en strafrechtelijke gevolgen hebben.
- dient te beseffen dat een Letter of Indemnity (LOI) die wordt afgegeven voor het ten onrechte ondertekenen van een schoon cognossement niet rechtsgeldig is. De kapitein blijft in dat geval persoonlijk aansprakelijk en kan worden vervolgd.
- vermeldt altijd de scheepscijfers (tally) op het cognossement, ook wanneer deze afwijken van de door de verlader opgegeven hoeveelheden.
- handelt als volgt bij afwijkende hoeveelheden:
 - wanneer het schip minder lading heeft geladen dan door de verlader is opgegeven, baseert de kapitein zich op de schepstelling en het stuurmansreçu.
 - als de verlader weigert de scheepscijfers te accepteren, stuurt de kapitein een protestbrief waarin hij de inconsistentie vermeldt en aangeeft dat het cognossement onder protest zal worden ondertekend.
 - wanneer het schip méér lading heeft geladen dan de verlader heeft opgegeven, worden de cijfers van de verlader opgenomen in het cognossement. een protestbrief is in dat geval niet vereist.
- ondertekent alleen cognossementen die zijn opgesteld in een taal die hij begrijpt. Zo niet, dan zorgt hij ervoor dat het document wordt vertaald door een onafhankelijke, erkende vertaler.

- mag onder geen beding:
 - een blanco of gedeeltelijk ingevuld cognossement ondertekenen of uitgeven;
 - een vooraf of achteraf gedateerd cognossement ondertekenen;
 - een cognossement opnieuw uitgeven of wijzigen, tenzij de oorspronkelijke set volledig is geretourneerd, geannuleerd of vernietigd;
 - een cognossement ondertekenen met onjuiste gegevens, waaronder:
 - een onjuiste datum;
 - niet-vermelde beschadigde lading;
 - lading die niet is geladen;
 - ontbrekende vrachtgegevens.
- mag in de loshaven geen lading vrijgeven aan de geadresseerde of ontvanger zonder overlegging van een origineel cognossement.

Cognossement

Een cognossement is een juridisch document dat wordt gebruikt door de verzender van goederen en een vervoerder. Dit document wordt afgegeven door de vervoerder en ingevuld door de verlader. Het beschrijft het type, de hoeveelheid en de bestemming van de goederen die worden vervoerd. Het cognossement dient ook als ontvangstbewijs wanneer de goederen op de vooraf bepaalde bestemming worden afgeleverd. Dit document moet de verzonden goederen vergezellen, ongeacht de vorm van transport, en moet worden ondertekend door een bevoegde vertegenwoordiger van de vervoerder, verzender en ontvanger.

Het cognossement is een van de belangrijkste documenten in de transportsector en is afdwingbaar in een rechtbank. Het cognossement zal ook de referentie zijn in geval van schadeclaims, schadeclaims of meerkosten. Een cognossement bevat minimaal de volgende gegevens:

- naam en adres van de verlader
- naam en adres ontvanger
- vervoerder naam
- beschrijving van de items die worden vervoerd
- brutogewicht en afmetingen van de zending
- classificatie van de goederen die worden verzonden
- benoeming en identificatie van de partij die voor het vervoer betaalt.

De B/L wordt ook vaak gebruikt voor de vervoerder om de zending nauwkeurig te factureren; daarom is het vrij belangrijk dat de vracht goed wordt beschreven om onderbelading of overbelading te voorkomen.

Elektronische versie B/L

De kapitein dient zich ervan bewust te zijn dat er digitale versies van het cognossement kunnen bestaan. Dit vereist andere vaardigheden van de kapitein dan het omgaan met een papieren cognossement. Een E-B/L proces gaat veel sneller.

Vrijwaringsbrief

De kapitein:

- dient te begrijpen dat een *letter of indemnity* (LOI) bedoeld is om één partij te vrijwaren van schade of verlies wanneer de andere partij de voorwaarden van het vervoerscontract niet kan nakomen.
- handelt als er sprake is van beschadigde lading, de situatie af door afhankelijk van de omstandigheden, een vuil of schoon cognossement te ondertekenen en, indien nodig, een LOI te gebruiken. Dit alles in overleg met de reder.
- mag geen LOI accepteren ter rechtvaardiging van het ondertekenen van een schoon cognossement als hij weet dat de lading beschadigd is. In dat geval loopt hij het risico persoonlijk strafrechtelijk aansprakelijk te worden gesteld wegens fraude, terwijl de reder te maken kan krijgen met financiële claims van derden.
- ondertekent of accepteert een LOI pas nadat hij contact heeft opgenomen de reder voor advies en goedkeuring.

Scheepsverklaring of protestbrief

De kapitein:

- stelt een scheepsverklaring op, dit een legitiem document dat wordt opgesteld nadat het schip een haven is binnengelopen na een reis waarbij incidenten hebben plaatsgevonden die mogelijk schade kunnen veroorzaken. De scheepsverklaring is een officieel juridisch document en dient te worden opgesteld in het bijzijn van een notaris, magistraat, consulaire ambtenaar of een andere bevoegde gerechtelijke instantie.
- stelt een protestbrief op om bepaalde zaken over de lading aan boord te melden. In tegenstelling tot de scheepsverklaring is een protestbrief niet altijd een officieel document, omdat het doorgaans niet wordt gedocumenteerd voor een notaris, consulaire ambtenaar of andere wettelijk bevoegde autoriteit.
- is te allen tijde verantwoordelijk voor het veilig laden, vervoeren en lossen van de lading.

- houdt toezicht op alle handelingen die verband houden met het laden en lossen van het schip.
- is verplicht, indien er schade aan de lading aan boord is opgetreden, om binnen 48 uur na aankomst een eerste melding te doen. Deze eerste melding dient binnen acht dagen te worden gevolgd door een volledige, gedetailleerde rapportage.

Stuurmans reçu en telling (*to tally*)

- Het reçu van de stuurman documenteert de hoeveelheid lading die het schip binnenkomt of verlaat, evenals eventuele schade aan de lading of gebrekkige verpakking.
- Dit document wordt opgesteld door de eerste stuurman of diens afgevaardigde.
- Het reçu van de stuurman vormt de basis voor het officiële cognossement. Het wordt eerst ingevuld, waarna deze informatie wordt gebruikt om het cognossement samen te stellen.
- De kapitein houdt toezicht op de opstelling van het cognossement, dat direct gebruikmaakt van de gegevens uit het reçu van de stuurman.
- De eerste stuurman is verantwoordelijk voor het talliën van de lading, wat inhoudt dat zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de lading nauwkeurig wordt gecontroleerd tijdens het laden en lossen.

Term	Korte uitleg
Afzender	De leverancier van de lading aan het schip.
Cognossement (elektronisch)	Een digitaal overgedragen document ondertekend door de kapitein. Heeft zijn eigen wettelijke regels.
Cognossement (papier)	Een papieren document dat een bindend vervoerscontract biedt tussen een verlader en een vervoerder voor het vervoer van vracht. Het is ook een titeldocument waaruit blijkt wie de eigenaar van de lading is en het is een registratie van de hoeveelheid vracht die wordt vervoerd. Het cognossement moet fysiek door de partijen worden overhandigd, wat een tijdrovend en kwetsbaar proces veroorzaakt.
Notice of Readiness (NOR)	Een melding door de kapitein dat het schip klaar is om het charter te starten of klaar is om te beginnen met laden of lossen van goederen of om de ligtijd te starten.

Ontvanger/ Ge- adresseerde	De uiteindelijke ontvanger van de verzonden lading.
Protestbrief/ Letter of Protest	Een verklaring van de kapitein waarin hij zijn bezwaren of afkeuring uit over een handelen of nalaten van een andere partij. Een niet-officiële schriftelijke verklaring.
Scheepsverkla- ring/ Zeeprotest	Een officiële schriftelijke verklaring van de kapitein waarin de reis wordt beschreven gedurende welke schade aan het schip of de lading had kunnen ontstaan. Dit moet door de kapitein bij de eerste gelegenheid in de volgende aanloophaven worden gedaan aan een 'notaris'.
Stuurmans reçu/Mate's re- ceipt	Het scheepsdossier of document dat de hoeveelheid lading beschrijft die het schip is binnengekomen en een opsomming geeft van eventuele schade voorafgaand aan of tijdens het laden. Een stuurmans reçu wordt afgegeven wanneer goederen aan boord van het schip worden geplaatst na verificatie van de hoeveelheid en de staat waarin de lading verkeert.
Talliën (to tally)	Een registratie van kwantiteit en kwaliteit tijdens laad- of losoperaties.
Vervoerder	Scheepsbeheerder die goederen vervoert over zee en verantwoordelijk is voor eventuele schade of verlies tijdens dit zeetransport.
Vrijwarings- brief/Letter of indemnity	Een wettelijk document waarin staat dat schade veroorzaakt door de andere contractpartij zal worden vergoed.

Tabel 17. Overzicht van relevante ladingdocumenten

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 34 Lading-/scheepsschade

Hoofdstuk 34 van dit Handboek gaat over de kapitein en schade aan de lading en/of schip. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Soorten ladingschade
- Soorten scheepsschade
- Juridische context
- Samenvatting kapitein
- Wet- en regelgeving

34.1. Introductie

Het schip van de kapitein kan veel goederen als vracht vervoeren, zoals containers, droge of bulkloading en natte lading. Omstandigheden buiten menselijke controle of gewoon incidenten en ongevallen kunnen schade aan de lading veroorzaken. Het verliezen van containers of andere vracht tijdens een reis is ladingschade, die door de verlader, vervoerder of geadresseerde dient te worden vergoed. Schade aan goederen in een container is ook ladingschade, net als een spontane warmteontwikkeling in een bulkloading graan.

Ladingschade is verlies of schade die resulteert in een slechtere staat van de lading dan deze was tijdens het transport.

Ladingschade of -verlies kan leiden tot mariene verontreiniging of een bedreiging voor de scheepvaart, in ieder geval tot financiële gevolgen voor de kapitein of reder. Schade kan bestaan uit fysieke, natte of verontreinigingsschade. De redenen voor schade aan de lading kunnen onvoldoende verpakking, onjuiste stuwning of behandeling tijdens laden/lossen, of onjuiste temperaturen of vochtigheid zijn, veroorzaakt door een gebrek aan ventilatie, verwarming of koeling van de lading. De kapitein is verantwoordelijk voor de lading aan boord, inclusief het nemen van alle noodzakelijke preventieve maatregelen. Preventieve maatregelen kunnen zijn goed onderhoud en zorgvuldige behandeling van de lading tijdens het laden, de reis en het lossen, alles onder toezicht van de kapitein.

De kapitein kan worden gezien als de bewaarder of '*custodian*' van de lading aan boord.

De kapitein is verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om schade aan de lading te beperken. Claims van beschadigde lading moeten door de kapitein worden weerlegd als hij anders argumenteert dan de eiser. Zo niet, dan moet de kapitein de maritieme verzekering activeren door de reder of bevrachter hiervan op de hoogte te stellen. Tenslotte kan een onderzoek of rechterlijke beslissing de waarheid over het juiste optreden van de kapitein weer geven. In dit hoofdstuk worden enkele soorten ladingschade beschreven en wordt de juridische context met betrekking tot de kapitein toegelicht. Dit hoofdstuk beschrijft ook de situatie wanneer lading het schip heeft beschadigd en de rol van de kapitein.

34.2. Soorten lading- /scheepsschade

Jaarlijks komen er vele ladingschadeclaims binnen bij de P&I Clubs. Er bestaan verschillende soorten ladingschade. Alle ladingen, nat of droog, in containers of niet, kunnen beschadigd raken. Ook het verlies van lading door overboord vallen, zinken van het schip of diefstal kan als schade worden aangemerkt, in ieder geval als vermogensschade.

Het beschadigen van het schip door de lading is ook een vorm van ladingschade. Algemene ladingschade, tijdens laden, lossen of transport, kan worden onderverdeeld in:

- **Fysieke schade:** door rollen, stampen, deinen en slingeren van het schip. Slecht vastsjorren of opbergen is vaak een deel van de oorzaak of tijdens los- of laadoperaties.
- **Natte schade:** veroorzaakt door water en natte omstandigheden door vocht, condensatie of overlopend zeewater of bilgewater.
- **Apparatuur gerelateerde schade:** veroorzaakt door het falen van scheepsapparatuur, zoals ventilatie-, koel- of verwarmingsapparatuur.
- **Verontreinigingsschade:** veroorzaakt door onvoldoende scheiding van goederen, restanten van voorgaande ladingen of vuile laadruimten.
- **Aantastingsschade:** veroorzaakt door insecten of knaagdieren in de lading. Vaak te vinden in landbouwproducten.

34.2.1. Ladingschade tijdens laden en lossen

Ladingschade kan ook worden veroorzaakt door verkeerde laad- en losoperaties of andere menselijke of technische factoren. Lading en/of schip kunnen schade lijden. Op basis van de informatie die tussen het schip en de wal wordt uitgewisseld, moet een gedocumenteerd ladingsbehandelingsplan worden opgesteld, dat moet worden gecontroleerd en goedgekeurd door de kapitein. De verantwoordelijkheid voor een veilige ladingbehandeling moet worden verdeeld tussen de kapitein en het stuwadoorsbedrijf. Hoe deze verantwoordelijkheid wordt verdeeld, moet vóór het laden of lossen worden afgesproken, zodat alle aspecten van deze werkzaamheden worden afgedekt. Ladingschade veroorzaakt tijdens laad- en losoperaties is meestal fysieke schade. Het laden onder slechte weersomstandigheden kan echter ook (water)schade veroorzaken. Ladingschade tijdens laad- of losoperaties wordt vaak veroorzaakt door de lokale stuwadoors of havenarbeiders. Deze ladingschade valt onder de kapitein omdat hij verantwoordelijk is voor het laad- en losproces aan boord van zijn schip. Ladingschade veroorzaakt door stuwadoors moet ook door de kapitein worden gecontroleerd, met name op het gebied van veiligheid en gezondheid. De kapitein is echter niet altijd aansprakelijk voor slecht handelen van stuwadoors.

Na een incident met schade aan de lading of schip, moet de kapitein of zijn bemanning het papierwerk regelen en de reder, bevrachter en de maritieme verzekeringsmaatschappij informeren.

De stuwadoors kunnen niet alleen schade aan de lading veroorzaken, maar ook aan het schip. Deze schade wordt hier ook beschreven.

34.2.2. Ladingschade tijdens transport

In deze paragraaf wordt de schade beschreven tijdens de transit van het schip onder leiding van de kapitein. De kapitein is verantwoordelijk voor het correct vervoeren van de lading over zee; daarom is het ook belangrijk dat de kapitein de toestand van de lading tijdens het laden kent. De kapitein moet op de hoogte zijn van de locatie en scheiding van de gevaarlijke goederen aan boord. Die kunnen tijdens de reis extra aandacht nodig hebben. Lading kan ook beschadigd raken door slechte weersomstandigheden of andere natuurlijke oorzaken.

Tijdens de reis veroorzaakte ladingschade valt normaal gesproken onder de kapitein. Maar het uitgangspunt is dat de vervoerder, reder of bevrachter verantwoordelijk is voor deze schade.

De kapitein kan de aanname dat hij verantwoordelijk is tegenspreken. Als hij kan aantonen dat hij alle nodige maatregelen heeft genomen om de lading tijdens de reis te beschermen dan heeft de claim geen grond.

Wie eist bewijst.

Ladingschade tijdens de reis kan onderhevig zijn aan zeeverzekeringen. Ook hier speelt de kapitein een rol van betekenis door te stellen dat hij al het mogelijke heeft gedaan om de lading tijdens de reis te beschermen. Als de kapitein kan aantonen dat hij alle relevante wetten, voorschriften, richtlijnen en instructies heeft gevolgd, dan heeft hij aan al zijn wettelijke verplichtingen voldaan. De kapitein moet altijd toezicht houden op het stuw en behandelen van de lading, ook op zee. Als hij niet tevreden is over de stuwage of behandeling van de lading, dient hij deze op gepaste wijze te laten wijzigen. Goed zeemanschap van de kapitein omvat de goede gewoonte om de sjorringen van de lading na vertrek te controleren. Dan is de lading, inclusief containers, vastgezet. Maar ook controleren voor oceaanoversteken en bij waarschuwingen voor slecht weer.

34.2.3. Scheepsschade door lading tijdens laden/lossen

Tijdens los en laadoperaties is de kans groot dat de lading het schip beschadigt. Maar ook tijdens de reis is dat niet onmogelijk. Er kunnen twee belangrijke soorten ladingschade aan het schip worden opgemerkt: schade veroorzaakt tijdens het laden en lossen, of niet correct behandelde lading die het schip tijdens de reis beschadigt, zoals kolen, chemicaliën, gevaarlijke goederen of een spontane warmteontwikkeling van bulkloading. Scheepsschade door lading kan verschillende vormen aannemen, zoals deuken, gaten of vervormingen in de bovenbouw. Maar de lading kan ook ernstige schade toebrengen aan de uitrusting en machines van het schip, zoals beschadigde kranen, feeders, hoppers en andere uitrusting of machines, of verstoring van het vaarschema van het schip. De oorzaken van schade aan het schip kunnen variëren, zoals een kapotte container in een takel, het breken van een hijsband, overlopen tijdens het laden van vloeibare lading, maar ook de verwoestende werking van verkeerd behandelde of gestuwde lading. Zelfs een brandend stuk lading kan het schip ernstig beschadigen. Een ander gevaar is het instorten van een zware walkraan op het schip.

Ladingschade aan het schip kan optreden tijdens laad- of losoperaties door nalatigheid of fouten van de stuwadoors.

De lading kan dus schade toebrengen aan de structuur van het schip en de laadruimen of de lieren aan boord beschadigen. Deze schade wordt vaak veroorzaakt door stuwadoors of andere havenarbeiders. Nalatigheid van stuwadoors of havenarbeiders is onrechtmatig voor de verlader of bevrachter. Als stuwadoors verantwoordelijk zijn voor een ongeval veroorzaakt door laden en lossen, dient de kapitein dit ongeval met passende maatregelen af te handelen en de reder te beschermen tegen schadekosten. Indien schade aan het schip door de stuwadoors wordt veroorzaakt, is bewijs nodig om de reder te beschermen. Dit bewijs moet de omvang van de schade omvatten, waar deze is opgetreden, het gebied van het schip dat beschadigd was en de geschatte reparatiekosten. Het maken van foto's door het scheepspersoneel kan helpen bij de verdediging van een claim door de kapitein van het schip. Deze moet ernaar streven om het stuwadoorsschaderapport of -formulier door de stuwadoors te laten ondertekenen voordat de haven wordt verlaten. Niet alle landen, reders of P&I Clubs gebruiken dezelfde formats om schade te melden. Schaderapporten kunnen ook door de bevrachter worden verstrekt. De kapitein dient te weten welk formulier hij voor een schademelding moet gebruiken.

34.2.4. Scheepsschade door lading tijdens de reis

Gevaarlijke goederen kunnen ook schade aan het schip veroorzaken. Veel ladingen kunnen gevaarlijk zijn, zoals giftige goederen of chemicaliën. Indien correct verpakt en gescheiden van andere kwetsbare ladingen gestuwd, wordt aan de voorschriften voldaan. De kapitein is verantwoordelijk voor het naleven van de specifieke regels tijdens de reis. Zie Hoofdstuk 31 van dit Handboek. Ladingen kunnen echter ook tussen gevaarlijk en ongevaarlijk zijn. Sommige droge bulkloadingen, zoals kolen, erts of graan, kunnen schade aan het schip veroorzaken door explosief stof of corrosie, door gebrek aan ventilatie, toename van gasniveaus of door zelfontbranding. De kapitein dient alle maatregelen te nemen die nodig zijn om dit te voorkomen. Een complicatie kan zijn dat het woord 'gevaarlijk' geen wettelijke definitie heeft in de context van contracten. De IMO heeft verschillende codes uitgegeven voor verschillende soorten lading, zoals de *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG), die een classificatie geeft van gevaarlijke stoffen of de *International Maritime Solid Bulk Cargoes Code* (IMSBC Code), die informatie geeft voor bepaalde soorten bulkloadingen. Deze codes zijn verplicht om te gebruiken en na te komen.

Een 'juridische code' bestaat uit regels en voorschriften in verschillende mate van algemeenheid. Ze worden gebruikt om gedrag te be-
sturen en te reguleren.

De kapitein dient deze codes te gebruiken om te achterhalen of goederen gevaarlijk zijn en of de juiste verpakkings- en scheidingsmaatregelen zijn nageleefd. De reder of de bevrachter dient de schade aan het schip te dragen, maar dit is afhankelijk van wie de schade heeft veroorzaakt en de voorwaarden van de toepasselijke charterpartij en andere (verzekerings)contracten. De beste preventie voor de kapitein met betrekking tot scheepsschade door lading is preventie, goed zeemanschap en het voldoen aan alle relevante wettelijke eisen, maar ook de instructies van de reder en P&I Club. Bij twijfel dient de kapitein contact op te nemen met de reder, bevrachter of P&I Club om te informeren of naderhand te melden, maar ook om advies in te winnen. De kapitein is verantwoordelijk voor de ladingafhandeling op zijn schip, zoals laden en lossen, maar ook voor het vervoeren van de goederen tijdens de reis. De kapitein moet ervoor zorgen dat hij op de hoogte is van eventuele schade aan het schip door de lading of door slechte behandeling van de lading, hij moet de reder, de bevrachter en het stuwadoorsbedrijf op de hoogte stellen en zorgen voor het verzamelen van bewijsmateriaal, het invullen van een schaderapport/formulier en het regelen van reparaties indien nodig. De kapitein dient nauwkeurig de schade te noteren en te registreren die aan het schip is toegebracht door lading of door slechte behandeling van de lading. Bewijs en getuigen kunnen de zaak helpen. De kapitein moet op de hoogte zijn van wie verantwoordelijk en aansprakelijk is voor schade aan het schip door lading of slechte behandeling van de lading. Dit hangt af van de voorwaarden en clausules in de chartercontract of andere contracten. De kapitein dient elk tijdverlies als gevolg van schade te registreren, inclusief de reparaties, aangezien de kosten van tijdverlies ook kunnen worden opgenomen in elke claim tegen de bevrachter of stuwadoor. De kapitein is en blijft verantwoordelijk voor de zeewaardigheid van zijn schip, ook na herstel van ernstige schade. In alle gevallen van schade aan het schip dient de kapitein de reder of bevrachter te informeren over:

- Het onderzoek, de oorzaak en de aansprakelijke entiteit;
- Schadeherstel door stuwadoors, bemanning scheepswerf;
- Zeewaardigheid;
- (Mogelijk) tijdverlies;

- Veilige werkomstandigheden voor de bemanning;
- Geschatte reparatiekosten.

De kapitein moet de reder na de reparatie ook informeren over:

- Datum en haven waar schade is ontstaan;
- Staat van zeewaardigheid;
- Locatie en omvang van de schade, inclusief bewijsmateriaal;
- Gegevens over uitgevoerde reparatiewerkzaamheden en door wie;
- Factuur en andere relevante papieren;
- Andere opmerkingen.

34.3. Juridische context

De kapitein dient rekening te houden met alle geldende regels, zoals de *The Hague-Visby Rules of Hamburg Rules*, maar ook met de charterpartij (*charterparty*) en andere richtlijnen en instructies van belanghebbenden. Het goede zeemanschap van de kapitein met betrekking tot het professionele vervoer van goederen over zee mag echter niet worden onderschat.

Andere wettelijke bepalingen en vereisten zijn te vinden in IMO-conventies of andere dwingende instrumenten, zoals:

- SOLAS;
- MARPOL;
- Internationaal Verdrag voor Veilige Containers (CSC);
- Internationale code voor het vervoer van gevaarlijke goederen over zee (IMDG);
- Internationale Maritieme Code voor vervoer van Vaste Bulkkladingen (IMSBC);
- Internationale code voor het veilig vervoeren van verpakte bestraalde splijtstof, plutonium en hoogradioactief afval aan boord van schepen (INF-code);
- Internationale Code voor het Veilig Vervoer van Graan in Bulk (Internationale Graan Code);
- Code van veilige praktijk voor schepen die houten dekladingen vervoeren (TDC-code 1811);
- Veilig vervoeren gevaarlijke ladingen en aanverwante activiteiten in havengebieden;
- Aanbevelingen over het veilige gebruik van pesticiden op schepen;

De kapitein moet alle instructies met betrekking tot de lading raadplegen, inclusief de richtlijnen en instructies van de reder, P&I Club en bevrachter. De kapitein moet toegang hebben tot alle wettelijke informatie met betrekking tot veilig laden en lossen, inclusief schade veroorzaakt door derden. De kapitein moet het laadplan goedkeuren. De kapitein is verantwoordelijk tijdens de laad- en losoperaties. Na het laden schrijft het *Cargo Securing Manual* voor hoe deze lading moet worden gestuwd en vastgezet. Deze handleiding is verplicht aan boord te hebben. Het begeleidt de kapitein bij het veilig vervoeren van de lading tijdens het transport.

34.3.1. Kapitein, ladingschade, aansprakelijk

Voorbeeld

Een P&I Club verklaarde eens na een aanzienlijke ladingschade:
“Dit kan een zorgwekkende tijd zijn voor de kapitein, omdat van hem niet verwacht kan worden dat hij zowel een jurist of vrachtexpert is als een scheepsafhandelingsexpert”.

Neem bij schade aan de lading monsters, maak foto's, roep hulp in en laat anderen een deel van de druk overnemen!

Er zijn verschillende manieren waarop de kapitein mogelijk het slachtoffer kan worden van civiele vorderingen voor schade aan eigendommen en personen tijdens het vervoeren van vracht. Internationale verdragen, nationale wetten of transportcontracten kunnen aansprakelijkheid opleggen. De kapitein dient te weten welke voorwaarden over ladingschade en aansprakelijkheid van toepassing zijn op zijn zeetransport. Dit kunnen de *The Hague-Visby Rules* of de *Hamburg Rules*, en nationale wetgeving zijn. De kapitein dient ook te verwijzen naar het cognossement of de relevante contracten, zoals de charterpartij. De bepalingen van de *The Hague-Visby Rules* zijn van toepassing op elk cognossement met betrekking tot het vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende landen als:

- Het cognossement wordt afgegeven in een verdragsland;
- Het vervoer komt uit een haven in een verdragsland;
- Het contract bepaalt dat deze Regels van toepassing zijn op het contract.

Ladingschade is iets dat altijd, overal en met elk type lading kan gebeuren. Het kan optreden als gevolg van nalatigheid, gebrek aan kennis of pogingen om kosten te besparen.

Wanneer hij wordt geconfronteerd met ladingschade en de mogelijkheid van een claim, moet de kapitein zorgen voor:

- Beperking van de schade;
- Vaststelling van de schade door foto's en ander bewijsmateriaal;
- Schadeanalyse door antwoord te geven op: “Waarom, Wanneer, Wat, Wie & Hoe”;
- Het informeren van de reder en P&I Club;
- Voorbereiding op allerlei taxateurs en claims;
- Meldtijdstip van de schade aan de betrokken partijen.
- Het registreren van alle relevante gegevens in het scheepsjournaal of anderszins.

In afwachting van de van toepassing zijnde Regels en charterpartijen, zal de reder of de kapitein niet altijd verantwoordelijk en aansprakelijk zijn voor schade aan of verlies van de lading indien veroorzaakt door nalatigheid of verzuim van de kapitein, of door brand of andere gevaren van de zee. Een bepaling in de Regels is de niet-aansprakelijkheid voor nalatigheid of verzuim van de kapitein bij de navigatie of bij het beheer van het schip. Deze bepaling is een soort van oneerlijk tegenover de verlader, maar is in het voordeel van de kapitein. Niet alle regels bevatten deze bepaling. De kapitein dient zorg te dragen voor het bijhouden van de administratie en het melden van schade. Dit kan in de rechtbank of anderszins worden gebruikt.

34.3.2. Toepasselijke wet- en regelgeving

De van toepassing zijnde eisen en voorschriften zijn terug te vinden in specifieke IMO-Codes zoals de *Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers* (Blu Code) en de *BLU Manual*. Maar ook SOLAS, MARPOL, de *International Convention for Safe Containers* (CSC), de *Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units* (CTU Code), de *International Gas Code* (IGC Code) en de *International Bulk Chemical Code* (IBC Code). Naast deze internationale codes heeft de kapitein, wanneer hij zich in een kuststaat bevindt, te maken met de nationale wet- en regelgeving van die kuststaat. De kapitein dient zich ook te houden aan de veiligheidsrichtlijnen van de reder of bevrachter, de plaatselijke haven- en veiligheidsvoorschriften en niet te vergeten de specifieke bedrijfsregels van de steiger, terwijl de richtlijnen en instructies van de verzekeringsmaatschappij of P&I Clubs worden nageleefd. Zie de ICS:

International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), de Ship/shore Safety Checklist for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers en de Tanker Safety Guide.

34.3.3. Steiger voorwaarden

De kapitein dient ervoor te zorgen dat hij en alle andere personen aan boord of op de steiger/kade nauwgezet alle regels, voorschriften, formaliteiten, maatregelen en aanwijzingen van de officiële autoriteiten en/of het personeel van de eigenaar van de kade of steiger opvolgen. Naast de officiële voorschriften van een kuststaat of haven kan de steigereigenaar ook instructies geven, zoals 'Gebruiksvoorwaarden'. Dit kunnen voorwaarden zijn met betrekking tot verzekeringen, beperkingen van aansprakelijkheid, gebruikslicentie en vrijwaring.

De kapitein dient zich dus ervan bewust te zijn dat deze voorwaarden van toepassing zijn op zijn schip indien dit afmeert of ligt aan kades, steigers, pontons, terreinen en/of installaties van het steigerbedrijf. Maar ook aan de bemanning van het schip of andere personen die van en/of naar het schip gaan. De kapitein dient ervoor te zorgen dat alle werkzaamheden aan boord van het schip door hem of zijn personeel worden gecontroleerd, ook indien deze werkzaamheden worden uitgevoerd door personeel van een walbedrijf.

34.4. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- voorkomt schade aan de lading door preventieve maatregelen te nemen, goed zeeman-schap te hanteren en strikt de wet- en regelgeving, evenals de richtlijnen en instructies van deskundigen, na te leven.
- neemt tijdig contact op met de reder bij twijfel over een algemene of specifieke situatie aan boord. Dit om advies in te winnen. Belangrijke kwesties worden eveneens tijdig besproken, met name bij twijfel of na het optreden van schade.
- is verantwoordelijk voor de lading gedurende de gehele periode aan boord, van laden tot lossen en tijdens de doorvoer. Hij zorgt ervoor dat de lading in goede en veilige staat op de bestemming aankomt.
- zorgt ervoor dat alle genomen maatregelen zorgvuldig worden vastgelegd in dossiers of logboeken.

- informeert de bemanning volledig over hun taken tijdens vrachtoperaties en ziet erop toe dat bemanning, stuwadoors en havenarbeiders zorgvuldig omgaan met verpakken, stuwten, verplaatsen en documenteren van de lading.
- draagt zorg voor het vakkundig en veilig laden en lossen van de lading, conform het goedgekeurde laadplan, en blijft verantwoordelijk voor het vastsjorren van containers of andere lading, ook wanneer fysiek werk door havenarbeiders wordt uitgevoerd.
- bewaakt de zeewaardigheid van het schip, zorgt voor een geschikte bemanning en uitrusting, en ziet erop toe dat alle laadruimen gereed zijn voor correcte stuwage.
- de kapitein beslist over vertrek uit de haven met inachtneming van weersomstandigheden en mogelijke hoge deining, zorgt tijdens de overtocht voor veilige navigatie en houdt rekening met actuele weersvoorspellingen.
- gedurende de reis controleert de kapitein de staat van de lading en ziet hij toe op juiste ventilatie, verwarming, behandeling en zekering. Afwijken van de afgesproken route is alleen toegestaan indien noodzakelijk om levens of eigendommen te redden.
- maakt, indien nodig gebruik van de officiële en wettelijke scheepsverklaring als instrument voor verslaglegging en verantwoording.
- is bekend met de meldingsprocedures na incidenten met schade, gevaarlijke stoffen of verontreinigende materialen.
- handelt te allen tijde naar goed zeemanschap, ook wanneer taken en verantwoordelijkheden niet volledig of gedetailleerd wettelijk zijn vastgelegd.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Hoofdstuk 35 Verzekeringen

Hoofdstuk 35 van dit Handboek gaat over de kapitein en verzekeringen. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Introductie
- Maritieme verzekeringen
- H&M
- P&I
- Samenvatting kapitein

35.1. Introductie

Verzekeringen kunnen worden gezien als bescherming tegen toekomstige verliezen. Een zeevaartverzekering of een maritieme verzekering is een verzekering voor schepen, inclusief vracht en opvarenden. Een maritieme verzekering verwijst naar een schadeloosstellingscontract tussen de maritieme verzekeraar en de reder of andere relevante partijen.

De kapitein is niet altijd direct betrokken bij maritieme verzekeringen. Meestal is de reder of bevrachter de partij die deze verzekeringen afsluit. De kapitein bewaart overigens alle relevante verzekeringspolissen aan boord.

De kapitein is verantwoordelijk voor het aan boord hebben van de verplichte verzekeringspolissen

De kapitein moet voldoen aan de nationale wetgevingen en de scheepvaartcontracten. Hij dient zich te houden aan de maritieme verzekeringspolissen en aan de richtlijnen en instructies van de verzekeraars of P&I Clubs. Veel landen hebben nationale wet- en regelgeving op dit gebied, zoals het Wetboek van Koophandel, een Maritieme verzekeringswet of een Burgerlijk wetboek.

Maritieme verzekeringen zijn ontworpen om de kosten te beperken in geval van een ongeval dat schade aan of verlies van het schip, de lading, het mariene milieu of personen aan boord veroorzaakt.

Voorbeeld

Een *Oil Tanker Liability* Certificaat wordt afgegeven aan een zeeschip dat mogelijke schade door een milieuramp heeft afgedekt met een geldige aansprakelijkheidsverzekering of met een andere financiële zekerheid. Het schip moet daarvoor bijvoorbeeld beschikken over

een geldig verzekeringsbewijs (blue card) afgegeven door een erkende verzekeringsmaatschappij.
Dit is verplicht voor Nederlandse schepen wereldwijd en voor buitenlandse schepen in Nederland

35.2. Maritieme verzekeringen

Maritieme verzekeringen is een zeer breed onderwerp, met veel verschillende regels. Tussen de termen 'scheepvaartverzekering' en 'maritieme' verzekering is geen principiële scheidslijn. Beide termen hebben betrekking op de zee en worden door elkaar gebruikt.

Scheepvaartverzekering is een verzekering die verlies of schade dekt aan of door het schip, de lading of personen aan boord. Dit kan zijn tijdens het laden en lossen of tijdens het transport van goederen over zee.

Om verzekeringsclaims te voorkomen, moet de kapitein voor het volgende zorgen:

- Goed stuwten, sjoeren en zekeren van de lading om schade tijdens de reis te voorkomen.
- Toezicht houden op de laad- en losoperaties om tekorten, slechte afhandeling met schade of diefstal te voorkomen.

De reder kan kiezen uit verschillende maritieme verzekeringen voor zijn specifieke schip of vak. Hij kan het schip, de lading, de vrachtkomsten en de wettelijke aansprakelijkheid voor nalatigheid van de kapitein en zijn bemanning verzekeren.

Er bestaan meerdere maritieme verzekeringen, zoals:

- Casco- en machineverzekeringen (H&M);
- Beschermings- en schadeverzekering (P&I);
- Aansprakelijkheidsverzekering;
- Vracht-, overlig- en defensieverzekering (FD&D);
- Zeevrachtverzekering.

35.2.1. Maritieme verzekeringspolissen

Een *Marine Insurance Polis* is een contract tussen de verzekeringsmaatschappij en de reder of bevrachter.

Sommige soorten maritieme verzekeringspolissen zijn:

Polis	Omschrijving
Mixed Polis	scheepvaartverzekering voor lading, met voordelen van tijd en reispolis
Piraterij	een verzekering tegen piraten; vaak per doorvaart in het risicogebied
Reispolis	scheepvaartverzekering voor de lading en geldig voor een bepaalde reis
Tijdpolis	scheepvaartverzekering voor de lading en geldig voor een bepaalde tijd
Zeevrachtverzekering	dekt schade aan de lading door gevaren van de zee, diefstal, slechte verpakking of behandeling.

Tabel 18. Maritieme verzekeringspolissen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste maritieme verzekeringen voor de kapitein beschreven, gevolgd door adviezen voor de kapitein op het gebied van maritieme verzekeringen.

Een veilig schip zal minder schade aanrichten.

35.3. H&M

Hull and Machinery Insurances (H&M) ofwel romp & machines verzekeringen zijn nodig omdat de veiligheid op zee niet perfect is. Schepen zijn onderhevig aan de gevaren van de zee, terrorisme, piraterij, technische en menselijke fouten. Een H&M-verzekering beschermt de reder tegen schade aan of verlies van de romp, machines en uitrusting, maar ook tegen onderwerpen en kosten die daarmee samenhangen, zoals:

- Redden;
- Algemene schade, dan staat het gemeenschappelijke belang voorop;
- Aanvaringsaansprakelijkheid;
- Verlies van huur en juridische kosten.

Een aanvullende verzekering kan worden afgesloten voor schade die wordt veroorzaakt door oorlog, oproer, gewapend conflict of staking. Het verlies van de reder kan zijn een 'Actual Total Loss' (Werkelijk Totaal Verlies) of een Constructief Totaal Verlies zijn.

Actual Total Loss is een absoluut fysiek verlies, terwijl een Constructive Total Loss optreedt wanneer de totale kosten van berging en reparatie hoger zijn dan de kosten die door de verzekeringsmaatschappij worden terugbetaald.

In het geval van gedeeltelijk verlies of schade krijgt de reder de redelijke kosten voor reparatie van romp, machines en uitrusting. De resterende aansprakelijkheden van de reder kunnen de niet-terugbetaalbare kosten zijn, inclusief kosten voor rechtsbijstand, kosten gemaakt om de schade of het verlies te minimaliseren, bergingskosten om het schip te redden en averijkosten. Dit is afhankelijk van de verzekeringspolis tussen de reder en de verzekeringsmaatschappij.

35.4. P&I

Protection and Indemnity (P&I) ofwel beschermings- & vrijwaringsverzekering is een maritieme verzekering en is voornamelijk bedoeld om de wettelijke aansprakelijkheid van een reder jegens derden te dekken.

P&I sluit schade aan en verlies van eigendommen van de reder uit. H&M is een verzekering voor het schip van de reder. P&I en H&M zijn vaak complementair. P&I zorgt dus voor aansprakelijkheid die niet onder H&M valt.

H&M-verzekeringen worden verzorgd door maritieme verzekeringsmaatschappijen die rapporteren aan de aandeelhouder.
P&I-verzekeringen zijn onderlinge zeevaartverzekeringen die worden verzorgd door een P&I Club.

Maritieme verzekeringen	
H&M	P&I
Romp, machines en andere uitrusting van het schip	Schipverlaten, repatriëring, ziekte, verwonding en overlijden van kapitein en bemanning
Berging	Schade aan vaste en drijvende objecten.
Averij-grosse	Strikt uitgesloten aanvaringsaansprakelijkheid tegen een ander schip
Percentage van aansprakelijkheid voor aanrijding	Mariene vervuiling
Verzekeringsmaatschappij met aandeelhouders	P&I Club met leden uit de scheepvaart
Verlies van huur	Wrak verwijdering
H&M dekt schade aan de scheepsconstructie, romp, machines en uitrusting	Passagiersaansprakelijkheid, inclusief dood en letsel
	P&I dekt de aansprakelijkheid van reders tegenover anderen, zogenaamde 'derden'

Tabel 19. Enkele verschillen tussen H&M en P&I.

P&I Clubs dekken de schade bij maritieme ongevallen, zoals vervuiling, verwondingen van zeevarenden, aanvaring, lading enz. P&I Clubs zijn clubs die maritieme verzekeringen aanbieden voor hun leden uit de scheepvaartindustrie, zoals reders, bevrachters of scheepsexploatanten.

P&I Clubs kunnen hun eigen regels opstellen met betrekking tot het onderwerp verzekering. De kapitein dient deze regels na te leven indien deze regels niet in strijd zijn met wettelijke bepalingen. De kerndekking van P&I Clubs is dat deze clubs reageren op aansprakelijkheden die niet worden beschermd door H&M.

Een reder of scheepsbeheerder kan kiezen uit meerder maritieme verzekeringen, zoals:

- Persoonlijk letsel of overlijden van bemanningsleden, stuwadoors, passagiers etc.;
- Verlies van persoonlijke eigendommen, niet zijnde vracht;
- Schip en levensberging;
- Aanrijdings- en vervuilingsverplichtingen;
- Sleep- en wrakverplichtingen;
- Ladingverplichtingen;
- Averij-grosse;
- Boetes van officiële instanties.

Soms heeft de reder een verzekering die de juridische kosten van de kapitein dekt. Dan laat de kapitein zich bij een juridisch conflict bijstaan door een maritiem advocaat.

Door de toenemende juridisering en criminalisering van de functie van kapitein zou een rechtsbijstandverzekering voor de kapitein standaard moeten worden geregeld door de reder.

Verder dient de kapitein te voldoen aan de nationale wet- en regelgeving van de vlaggenstaat en de kuststaat waar hij zich bevindt. Ook dient hij de eisen en procedures van de reder zoals opgenomen in het SMS te volgen.

Op het gebied van maritieme verzekeringen hebben de verzekeringsmaatschappijen en de P&I Clubs eigen reglementen, richtlijnen en instructies. Daarnaast kunnen deze bedrijven ook om advies worden gevraagd.

35.5. Samenvatting kapitein

De kapitein:

- blijft in contact met de reder over aangelegenheden met betrekking tot maritiem verzekeringen en de specifieke verantwoordelijkheden van de kapitein.
- kent en begrijpt alle op hem van toepassing zijnde bepalingen en voorschriften.
- stelt na een maritiem incident of ongeval met mogelijke gevolgen voor de maritieme verzekering de reder en de P&I Club onmiddellijk op de hoogte.

Risicomanagement

De kapitein:

- voldoet aan alle relevante wet- en regelgeving, richtlijnen en instructies.
- is volledig op de hoogte van de inhoud en clausules van de *Hull & Machinery* (H&M) - en *Protection & Indemnity* (P&I) verzekeringspolissen die door de reder zijn afgesloten, evenals van de vereisten uit charterpartijen, cognossementen en manifesten.
- handelt correct en doortastend bij ongevallen of incidenten.
- zorgt voor correcte vrijgave van lading aan de juiste geadresseerde.
- houdt toezicht op de lading tijdens de reis en ziet toe op de naleving van veiligheidsvoorschriften.
- Controleert en telt de lading nauwkeurig bij het laden en lossen.

Zeewaardigheid

De kapitein:

- gaat over de verplichting om te zorgen voor de zeewaardigheid van het schip.
- die de reder vertegenwoordigt, moet de precieze betekenis van het begrip zeewaardigheid kennen en kunnen toepassen.
- bewaakt in alle fasen van een internationale reis de zeewaardigheid, van vertrek tot aankomst. Een zeewaardig schip is:
 - uitgerust en bemann conform geldende wet- en regelgeving;
 - goed onderhouden, volledig operationeel, zowel structureel als mechanisch;
 - voorzien van een geldig en volledig reisplan;

- in het bezit van alle vereiste certificaten voor zowel schip als bemanning, geldig voor de volledige duur van de reis.
- moet het schip voorbereiden op het ontvangen van de lading en het kunnen weerstaan van gevaren op zee, zoals slecht weer, hoge golven of brand;
- moet het schip in zeewaardige toestand brengen en houden gedurende de hele reis, om de veiligheid van zeevarenden, schip, lading en het mariene milieu te waarborgen, en om de dekking van de maritieme verzekeringen te behouden;
- moet aantonen dat de nodige zorgvuldigheid is betracht om het schip bij aanvang van de reis zeewaardig te maken, bijvoorbeeld door een controle uit te voeren en deze in het scheepslogboek vast te leggen.

Indien een derde partij een claim indient en stelt dat het schip niet zeewaardig was, ligt de bewijslast bij die partij om aan te tonen dat het schip bij aanvang van de reis inderdaad niet voldeed aan de eisen van zeewaardigheid.

Rapportage

De kapitein:

- Dient te weten met welke verzekeringsmaatschappij contact moet worden opgenomen na een incident of ongeval op zee.
- Moet de reder onmiddellijk op de hoogte te stellen en diens instructies af te wachten indien hij vermoedt dat de aansprakelijkheid van de reder en/of de maritieme verzekeraar (P&I of H&M) in het geding kan komen.
- Dient in geval van een ongeval, de reder en/of de maritieme verzekeraars te informeren met de volgende gegevens:
 - Naam van het schip;
 - Datum en tijdstip van het ongeval;
 - Type ongeval;
 - Locatie van het schip;
 - Eerste inschatting van de schade;
 - Mogelijkheden voor het uitvoeren van een onderzoek;
 - Verzoek om informatie en assistentie van de lokale agenten van de reder.

ISM-Code

De kapitein:

- dient te voldoen aan de ISM-code, ook vanuit het perspectief van de maritieme verzekeraars. De ISM-code richt zich op de veiligheid van het schip, hetgeen eveneens een kernbelang is van de maritieme verzekering.
- moet er zorg voor dragen dat het schip veilig wordt geëxploiteerd, ter voorkoming van schade aan schip, lading en het mariene milieu. De ISM-code vormt hiervoor een essentieel hulpmiddel om de veiligheid aan boord te waarborgen.
- draagt onder meer zorg voor:
 - een geldig veiligheidsmanagementcertificaat (SMC);
 - een geldig conformiteitsdocument;
 - een correcte implementatie van het veiligheidsmanagementsysteem (SMS).
- moet bij een incident of ongeval op zee alle redelijke maatregelen treffen om aansprakelijkheden, kosten en uitgaven te voorkomen of tot een minimum te beperken.
- dient volledig op de hoogte te zijn van het veiligheidsmanagementsysteem (SMS) en van alle overige instructies van de reder, de P&I Club en/of de bevrachter.
- is verplicht zich strikt aan het SMS te houden.
- moet, indien er conflicten of onduidelijkheden ontstaan, dit onmiddellijk aan de reder melden en advies inwinnen alvorens verdere actie te ondernemen.
- kan in geval van een incident of ongeval op zee een claim voorbereiden voor indiening bij de betrokken partijen.
- moet de volledige documentatie en beschrijving van het maritieme ongeval aan de reder toezenden, zodat deze de informatie kan verspreiden onder de relevante belanghebbenden.

Internationale navigatievoorwaarden

Voorbeeld

P&I Clubs kunnen speciale aanwijzingen, richtlijnen of instructies opstellen voor bepaalde schepen. De kapitein moet zich hier aanhouden, maar mag i.v.m. veiligheid of marine vervuiling er wel van afwijken. Hieronder een voorbeeld van zulke privaatrechtelijke beperkende regels.

De kapitein:

- moet zich bewust zijn van bepaalde internationale navigatiebeperkingen. Dit betreft gebieden waar het de kapitein niet is toegestaan te varen of te verblijven. Voor sommige gebieden geldt soms alleen een seizoensgebonden beperking, afhankelijk van de tijd van het jaar.
- dient te weten dat deze gebieden zich voornamelijk bevinden in de noordelijke zeeën, de Oostzee en andere regio's die gevaarlijk kunnen zijn vanwege ijs, ijsschotsen, ijsbergen en extreme weersomstandigheden.
- mag deze navigatielimieten niet overschrijden, aangezien de verzekeringsmaatschappij in dat geval geen vergoeding zal toekennen voor eventueel verlies, schade, aansprakelijkheid of gemaakte kosten.
- kan, indien noodzakelijk, ontheffing of toestemming verkrijgen van de verzekeringsmaatschappij om door deze beperkte gebieden te varen.
- dient zich te houden aan alle regels en instructies van de verzekeringsmaatschappijen, waaronder de privaatrechtelijke bepalingen zoals vastgelegd in de relevante polissen en contracten.

Zie voor een uitgebreide lijst met internationale maritieme verdragen, EU-maritieme regelgeving en de NL-maritieme wetten de Bijlagen 4, 5 en 6 van dit Handboek.

Bijlagen

1. **Lijst met afkortingen**
2. **Lijst met figuren**
3. **Lijst met tabellen**
4. **Lijst met maritieme verdragen**
5. **Lijst met EU-maritieme regelgeving**
6. **Lijst met NL maritieme wetten**
7. **Lijst met trefwoorden**
8. **Lijst met verklarende woorden**

Bijlage 1 Lijst met afkortingen

Aforting	Beschrijving
ABRvS	Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State
ACVAZ	Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden
AFS	Anti-fouling Systems on Ships
AIS	Automatic Identification System
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
APV	Algemene Plaatselijke Verordening
ARBO	Arbeidsomstandigheden
Art	Artikel
Artt	Artikelen
AVPD	Autonomous Vessel Protection Detachment
Avv	Algemeen verbindende voorschriften
Awb	Algemene wet bestuursrecht
AZ	Aansluitende Zone
B/L	Bill of Lading
BABS	Buitengewoon Ambtenaar Burgerlijke Stand
BCC-code	Bulk Chemical Code
BCH-code	Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk
BES-eilanden	Bonaire, St.- Eustatius en Saba
Bijv. of bv.	Bij voorbeeld
BMP	Best Management Practices
BV	Besloten Vennootschap
BW	Burgerlijk Wetboek
Cao	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CCV	Commercial Cruising Vessel
CCvB	Centraal College van het Bedrijfsleven
CIN	Craft Identification Number
CP	Continental Plat
Cq	casu quo (in dit geval)
CRvB	Centrale Raad van Beroep
CSO	Company Security Officer
CSR	Continuous Synopsis Record
EC	Europese Commissie
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EG	Europese Gemeenschap

EMSA	European Maritime Safety Agency
Enz	Enzovoort
Etc.	Et cetera
EU	Europese Unie
Ev	En verder
EVOA	Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen
GC-code	Gas Carrier Code
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GT	Gross Tonnage
GVB	Gemeenschappelijk Visserij Beleid
HOvJ	Hulp Officier van Justitie
HSC-code	High Speed Craft Code
IBC-code	International Bulk Chemical Code
ICP	Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen
IGC-code	International Gas Carrier Code
ILO	International Labour Organization
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMDG-code	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
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
IPR	Internationaal Privaatrecht
ISM	International Safety Management
ISPS	International Ship & Port Facility Security Code
ISSC	International Ship Security Certificate
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JHK	Juridisch Handboek Kapitein
JNAB B.V.	Juridisch Nautisch Adviesbureau B.V.
KB	Koninklijk Besluit
KVNR	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
KWC	Kustwacht Centrum Den Helder
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MAV	Maritiem Arbeidsverdrag
MB	Ministeriële Beschikking
Mb-wet	Mijnbouwwet
MOU	Memorandum of Understanding
MSDS	Material Safety Data Sheet
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NB	Nota Bene (let op)
NCP	Nederlands Continentaal Plat

Noordzee OvJ	Noordzee Officier van Justitie
Nr	Nummer
Nrs	Nummers
NV	Naamloze Vennootschap
NVKK	Nederlandse Vereniging van Kapitein ter Koopvaardij
OM	Openbaar Ministerie
OvJ	Officier van Justitie
PFSO	Port Facility Security Officer
PFSP	Port Facility Security Plan
PMOU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
PSC	Port State Control
PSC	Private Security Company
PSO	Port Security Officer
P-V	Proces-Verbaal
R-C	Rechter-commissaris
ROE	Rules of Engagement
RSO	Recognized Security Organization
Rvgz	Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen
SMC	Safety Management Certificate
SMS	Ship Management System
SOLAS	Safety of Life at Sea
Sr	Strafrecht
SSA	Ship Security Assessment
SSAS	Ship Security Alert System
SSO	Ship Security Officer
SSP	Ship Security Plan
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
TTW	Territoriale Wateren
TW	Territoriale Wateren
TZ	Territoriale Zee
UN	United Nations
US	United States
VC	Veiligheidscommissie
VN	Verenigde Naties
VPD	Vessel Protection Detachments
VTs	Vessel Traffic System
VZ	Visserij Zone
WED	Wet Economische Delicten
Wm	Wet milieubeheer
WvK	Wetboek van Koophandel
WvSr	Wetboek van Strafrecht
WvSv	Wetboek van Strafvordering
Wvvs	Wet voorkoming verontreiniging door Schepen

Bijlage 2 Lijst met figuren

Figuur 1.	Onderscheid in regels	17
Figuur 2.	Overzicht rechtssystemen.....	21
Figuur 3.	Rechtssubjecten.....	23
Figuur 4.	Indeling recht	29
Figuur 5.	Basis en pijlers van het maritiem recht.	35
Figuur 6.	Rechtsgebieden en maritieme zones.....	40
Figuur 7.	Overzicht maritieme zones van Nederland	44
Figuur 8.	Overzicht wet- en regelgeving	47
Figuur 9.	Overzicht regels die de kapitein moet naleven.	50
Figuur 10.	Structuur handhaving (toezicht/opsporing)	53
Figuur 11.	Overzicht mogelijke handhavingsinstrumenten/maatregelen.....	54
Figuur 12.	Bezwaar- en beroepsprocedure, en voorlopige voorziening (kort geding).....	61
Figuur 13.	Strafrecht en strafvordering	63
Figuur 14.	Van algemeen vermoeden tot heterdaad	64
Figuur 15.	Voorbeeld van een risicomanagement model	83
Figuur 16.	Model van risicomanagement voor de kapitein.....	86
Figuur 17.	Een risicobeoordelingsmodel	86
Figuur 18.	Nalatigheid in context.....	94
Figuur 19.	Gevaarlijk gebied Rode Zee	105
Figuur 20.	De verschillende taken van de kapitein	119
Figuur 21.	Mogelijke nationaliteit van de kapitein op een Nederlands zeeschip.....	126
Figuur 22.	Een overzicht van de taken en verantwoordelijkheden van de kapitein.	132
Figuur 23.	Hoogste gezag van de kapitein	148
Figuur 24.	Overzicht bevoegdheden kapitein per onderwerp.....	150
Figuur 25.	Overzicht bevoegdheden kapitein versus scheepsbeheerder.....	151
Figuur 26.	Overzicht partijen.	229
Figuur 27.	Maritieme zones	280
Figuur 28.	Overzicht ISM-verplichtingen	298
Figuur 29.	Spelers bij de ISPS-Code.....	314

Figuur 30.	Overzicht gewapende beveiliging	324
Figuur 31.	Toepassingsgebied Wet ter Bescherming Koopvaardij (bron: Besluit bk) ..	329
Figuur 32.	Overzicht proces particuliere gewapende beveiligers	331
Figuur 33.	Overzicht bij particuliere beveiliging	333
Figuur 34.	Overzicht netwerk kapitein bij piraterij bestrijding	344
Figuur 35.	Overzicht meldingen en rapportages door kapitein	345
Figuur 36.	Flowchart zeegaande sleepreizen (ILT)	355
Figuur 37.	Termen zijn verschillend in internationale verdragen	369
Figuur 38.	De verantwoordelijkheden van de kapitein bij The Hague-Visby Rules	397
Figuur 39.	Partijen op het cognossement	414

Bijlage 3 Lijst met tabellen

Tabel 1.	Overzicht wetgeving aan boord met prioriteit.	20
Tabel 2.	Terminologie wet- en regelgeving	47
Tabel 3.	Voorbeelden wet- en regelgeving.....	48
Tabel 4.	Onderscheid tussen toezicht en opsporing	53
Tabel 5.	Strafrechtelijke terminologie	65
Tabel 6.	Veel gebruikte terminologie in wetgeving.....	114
Tabel 7.	Overzicht terminologie bij vasthouden	247
Tabel 8.	Dwangmiddelen van de kapitein op zee (art. 539a e.v. WvSv)	249
Tabel 9.	Overzicht terminologie uit SOLAS	260
Tabel 10.	Overzicht enkele verschillen tussen ‘veiligheid’ en ‘beveiliging’	303
Tabel 11.	Terminologie beveiliging (<i>security</i>).....	313
Tabel 12.	Overzicht verschillen tussen ‘veiligheid’ en ‘beveiliging’.	315
Tabel 13.	Begrippentabel.....	336
Tabel 14.	Overzicht verschillen tussen bergen en slepen	363
Tabel 15.	Overzicht wel/niet handelen door de kapitein.....	377
Tabel 16.	Overzicht van onderzoekinstanties	390
Tabel 17.	Overzicht van relevante ladingdocumenten	432
Tabel 18.	Maritieme verzekeringspolissen	446
Tabel 19.	Enkele verschillen tussen H&M en P&I.....	447

Bijlage 4 Lijst maritieme verdragen

Hierna een tabel met in het Handboek beschreven maritieme internationale verdragen, waarop de nationale maritieme wetgeving van staten veelal rust. De complete teksten van deze verdragen, zowel de Nederlandse als de Engelse, zijn te vinden op het internet, vaak op de website: wetten.overheid.nl.

Deze internationale verdragen zijn veelal gesloten onder het gezag van de VN, IMO of ILO. Uiteraard gelden deze maritieme verdragen uitsluitend voor de landen die deze verdragen hebben ondertekend, zoals de meeste kust- en vlaggenstaten.

De getekende verdragen moeten vaak eerst worden omgezet in nationale wet- en regelgeving van die staten. Zie ook Sectie 2.2. van dit Handboek, genaamd 'Internationale overeenkomsten'. Onderstaande lijst is niet uitputtend, maar wel representatief voor de kapitein.

Verwante publicaties

IMO, ILO, VN, ICS, BIMCO, P&I Clubs etc. geven ook veel relevante literatuur uit over bepaalde maritieme onderwerpen. Dit zijn niet altijd wettelijke voorschriften, maar meestal aanwijzingen of richtlijnen, die niet altijd wettelijk verplicht zijn.

Soms zijn deze publicaties of codes gratis, soms moet je betalen voor een dergelijk boek. De inhoud is dus niet altijd verplicht, maar sommige staten maken onderdelen van de inhoud wel verplicht in hun nationale maritieme wetgeving.

Een term zoals 'IMO-Codes' verwijst vaak naar een reeks technische voorschriften en richtlijnen die door de IMO zijn ontwikkeld om maritieme veiligheid, beveiliging en milieubescherming te waarborgen. Deze codes hebben betrekking op diverse aspecten van de scheepvaart, waaronder scheepsbouw, uitrusting, bedrijfsvoering en personeelsopleiding. De kapitein moet dus altijd goed uitkijken wat de status is van zo'n code, richtlijn of boekwerk: officiële wettelijke bepalingen of een interessant en leerzaam boekwerk uit de praktijk?

Ook moet de kapitein zich telkens afvragen: Welk recht of code is hier en nu van toepassing? Publicaties, die niet afkomstig zijn van de overheid worden hier niet verder genoemd of beschreven, maar zijn te vinden op de respectievelijke websites van de uitgever. Hieronder staan enkele websites waar deze specifieke literatuur kan worden bekeken. De inhoud van meerdere van deze publicaties is ook te vinden op andere plaatsen op het internet. Dit zijn vaak illegale of niet-geüpdatete kopieën.

IMO

- Catalogue IMO Publications 2025
<https://www.imo.org/en/publications/pages/default.aspx>
- Listing of current IMO publications
<https://www.imo.org/en/publications/pages/currentpublications.aspx>
- IMO Publications digitally
https://imo-epublications.org/?utm_source=ePublications+home+page&utm_medium=website&utm_campaign=home+page

International Chamber of Shipping (ICS)

- Bookshop
<https://www.ics-shipping.org/publications/>

BIMCO

- Publications
<https://www.bimco.org/products/publications/>

Overzicht maritieme verdragen

Belangrijkste

Verdrag		Kern
1	Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW)	Dit verdrag geeft internationale minimumnormen voor de opleiding, certificering en wachtdienst van zeevarenden om: • veiligheid op zee te verbeteren; • milieuvervuiling te voorkomen; • kwaliteit van maritiem personeel wereldwijd te waarborgen.
2	Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL)	Het doel van dit verdrag is om vervuiling van het mariene milieu door schepen, zowel incidenteel als structureel, te voorkomen of tot een minimum te beperken.
3	Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (SOLAS)	Het doel van dit verdrag is het veiligstellen van mensenlevens op zee door internationale minimumnormen vast te stellen voor de: • constructie van schepen; • uitrusting aan boord; • operaties op zee.
4	Maritiem Arbeidsverdrag (MVA/MLC)	Dit verdrag wordt ook wel het 'verdrag voor de rechten van zeevarenden' genoemd.
5	Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (VN-Zeerechtverdrag)	Dit is een zeer groot en belangrijk verdrag dat de rechten en plichten van staten op zee regelt.

Algemeen		
Verdrag		Kern
6	Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen	Een verdrag van de IMO dat eisen stelt aan de scheepsmeting.
7	Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee (SAR)	Dit verdrag dient om een plan op te stellen voor opsporing en redding zodanig dat, waar een persoon op zee ook in nood is, de redding gecoördineerd wordt door een SAR-organisatie.
8	Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken	Het heeft als doel om een wereldwijd juridisch kader te bieden voor het opruimen van scheepswrakken die een gevaar vormen voor de scheepvaart of het milieu.
9	Verdrag der Verenigde Naties inzake internationale koopovereenkomsten betreffende roerende zaken (Weens Koopverdrag)	Dit verdrag legt regels vast voor internationale koopovereenkomsten van roerende zaken. Het harmoniseert het recht inzake internationale koop en bevordert eerlijke handel tussen landen met verschillende rechtsstelsels.
10	Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (COLREGs)	Dit verdrag stelt internationale verkeersregels vast voor schepen op zee, met als doel aanvaringen te voorkomen.
11	Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee (FAL)	Dit verdrag heeft als doel het verminderen van administratieve formaliteiten, vertragingen en obstakels in het internationale scheepvaartverkeer, vooral in havens. Het wil de efficiëntie van het zeevervoer vergroten door uniforme procedures en documenten in te voeren.

12	Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (Den Haag Regels)	Dit verdrag legt regels vast over het cognossement (vrachtbrief bij zeevervoer). Het doel is om de rechten en verplichtingen van vervoerders en laders bij het zeevervoer van goederen te harmoniseren en standaardiseren.
13	Protocol tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (Den Haag-Visby Regels)	Den Haag-Visby Regels bestaan uit twee protocollen waarmee het eenvormige cognossementsverdrag uit 1924 (Den Haag Regels) is aangepast. De protocollen bevatten geen volledige verdragstekst, maar slechts wijzigingen op de bestaande tekst van het oorspronkelijke verdrag.
14	Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (Rotterdam Regels)	Dit verdrag moderniseert en uniformiseert bestaande verdragen over goederenvervoer over zee, en houdt rekening met onder andere containervervoer en de mogelijkheid van een elektronisch vervoerbestand (Nog niet in werking)
15	Verdrag van de Verenigde Naties inzake het vervoer van goederen over zee (Hamburg Regels)	Dit is een verdrag waarbij de rechten en plichten zijn vastgesteld van de rederijen en verscheperen

Veiligheid & Beveiliging

Verdrag		Kern
16	Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Uitwateringsverdrag)	Het uitwateringsverdrag is een internationaal verdrag dat eisen stelt aan het vrijboord. Het doel is om de veiligheid van schepen te waarborgen door te voorkomen dat ze te diep in het water liggen en daardoor te kwetsbaar worden.

17	Internationaal Verdrag inzake hulpverlening (Bergingsverdrag)	Doel is het creëren van internationale uniforme regels voor hulpverlening aan schepen, lading en eigendommen in nood op zee. Alsmede bevorderen dat bergers ook optreden bij milieubedreigende incidenten, zelfs als het schip of de lading zelf geen grote waarde heeft. Verder een eerlijke beloning regelen voor bergers.
18	Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-Code)	De ISM-Code is van toepassing op zeeschepen en eist dat rederijen een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem (SMS) aan boord hebben.
19	Internationale overeenkomst voor veilige containers (CSC-Verdrag)	Dit verdrag heeft tot doel de veiligheid van zeecontainers te waarborgen tijdens internationaal transport. Het legt eisen vast voor het ontwerp, de constructie, het testen en het onderhoud van containers om het risico op ongelukken en schade te minimaliseren.
20	Overeenkomst betreffende passagiersschepen gebezigd op bijzondere reizen	Het beschrijft de regels voor het transport van passagiers, met name pelgrims, op passagiersschepen voor speciale reizen, het gaat vooral over de minimale ruimtes per persoon a/b
21	Veiligheidsmanagementsysteem (SMS/VMS)	Het Veiligheidsmanagementsysteem (Safety Management System-SMS) is een systematische aanpak om veiligheid te beheren aan boord. Het richt zich op het creëren van een veilige werkomgeving en het voorkomen van ongevallen en incidenten

22	Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart (SUA-Verdrag)	Het doel is om maritiem terrorisme en andere strafbare handelingen tegen bemanning en schepen effectief te bestrijden. Het creëert een internationaal strafrechtelijk kader om dit te doen.
Milieu		
Verdrag		Kern
23	Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (AFS-Verdrag)	Dit verdrag heeft tot doel het gebruik van schadelijke stoffen in aangroeiwerende verf op schepen te beperken of te verbieden. Het is bedoeld om de mariene omgeving te beschermen tegen de schadelijke effecten van deze verfstoffen.
24	Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (BMW-Verdrag)	Dit verdrag is opgesteld om de verspreiding van schadelijke aquatische organismen en ziekteverwekkers via ballastwater van schepen te voorkomen.
25	Internationaal Verdrag inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging (OPRC-Verdrag)	Het verdrag is opgesteld om landen en de scheepvaart beter voor te bereiden op incidenten met olieverontreiniging, en om internationale samenwerking bij de bestrijding ervan te regelen.
26	Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (Hong Kong Verdrag)	Dit verdrag heeft als doel scheepsrecycling veiliger te maken voor mens en milieu. Het verdrag legt verplichtingen op aan schepen, recyclingwerven en vlaggenstaten om ervoor te zorgen dat schepen aan het einde van hun levensduur op een verantwoorde manier worden gerecycled.

27	Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen (Londen Verdrag)	Dit verdrag heeft als doel de oceaan te beschermen tegen vervuiling door het storten van afval door het reguleren en verbieden van het storten van bepaalde soorten afval in de zee.
28	Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken (Interventieverdrag)	Dit verdrag geeft kuststaten het recht om in te grijpen bij zeeschepen die olie lekken en een ernstige bedreiging vormen voor de kust. Het verdrag is opgesteld om de reactie op dergelijke calamiteiten te coördineren en te vergemakkelijken.

Aansprakelijk/compensatie

Verdrag		Kern
29	Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Olieverontreinigingsfonds)	Dit verdrag is bedoeld is om compensatie te bieden voor schade veroorzaakt door olieverontreiniging afkomstig van zeeschepen. Dit fonds, gevormd door bijdragen van bedrijven die olie ontvangen, vult de schadevergoeding aan die wordt verstrekt door het CLC-verdrag (<i>Civil Liability Convention</i>)
30	Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen	Het verdrag regelt de aansprakelijkheid en schadevergoeding bij ongevallen met schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen als lading over zee vervoeren. Het HNS-protocol 2010 bevat aanvullende afspraken over de melding van rampen, het opstellen van rampenplannen en de bestrijding van verontreiniging.
31	Internationaal verdrag inzake wettelijke aansprakelijkheid	Dit verdrag regelt de internationale aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door olievervuiling

	voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Bunkers-Verdrag)	door bunkers (zware stookolie). Het verdrag heeft als doel om een systeem van compensatie te bieden voor degenen die schade lijden door dergelijke vervuiling.
32	Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Aansprakelijkheidsverdrag of CLC-Verdrag)	Het internationaal verdrag dat de aansprakelijkheid van scheepseigenaren voor olieverontreiniging regelt. Het verdrag werd aangenomen om ervoor te zorgen dat personen die schade lijden door olieverontreiniging ten gevolge van ongevallen op zee, een passende schadevergoeding krijgen.
33	Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen (Nucleair-verdrag)	Deze overeenkomst is vastgelegd in het Verdrag van Parijs inzake de aansprakelijkheid op zee met betrekking tot kernenergie. Dit verdrag regelt de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door nucleaire incidenten tijdens het vervoer over zee van nucleaire stoffen.
34	Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regels betreffende het conservatoir beslag op zeeschepen (Brussels Beslagverdrag)	Het verdrag heeft als doel om een uniforme regeling te bieden voor het conservatoir beslag op zeeschepen.
35	Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee (Verdrag van Athene)	Dit is een internationaal verdrag dat de aansprakelijkheid van vervoerders regelt bij ongevallen waarbij passagiers of hun bagage tijdens zeereizen schade lijden. Stelt de maximum aansprakelijkheidsbedragen en regels voor bewijsvoering vast.
36	Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen	Dit is een internationaal verdrag dat tot doel heeft de aansprakelijkheid van scheepseigenaren en bergers voor maritieme claims te beperken.

Bijlage 5 Lijst maritieme EU-regels

Hierna een lijst met de meest relevante EU-maritieme regelgeving.

Het EU-Verdrag bepaalt dat de EU allerlei regels kan vaststellen voor de scheepvaart, dus ook voor vervoer over zee.

Er zijn EU-bepalingen over zeer veel aspecten van de scheepvaart. De EU heeft een eigen maritieme regelgeving, dus naast die van de VN/IMO/ILO. Dit maakt het er niet eenvoudiger op.

De EU heeft regelgeving uitgegeven over allerlei maritieme onderwerpen, zoals arbeidstijden, reders, milieu, vracht- en passagiersvervoer, veiligheid, beveiliging etc.

Onderstaande lijst is niet uitputtend of compleet, maar wel representatief voor de kapitein.

Meer EU-maritieme regelgeving is te vinden op: <https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html?locale=nl>.

Zie ook Sectie 2.2.3. van dit Handboek.

EU-regels

Een EU-Verordening is een algemeen verbindend voorschrift en rechtstreeks toepasselijk in alle lidstaten.

Een EU-Richtlijn is een bindend voorschrift voor de lidstaten, die deze moeten omzetten in nationale wetgeving.

Een EU-Besluit is bindend voor degenen tot wie het is gericht en is rechtstreeks van toepassing

EU-maritieme regelgeving

Algemeen

	Naam	Kern
1	Richtlijn 2009/20/EG	Deze richtlijn legt regels vast voor de verplichte verzekering van schepen tegen maritieme claims, zoals die voortvloeien uit vervuiling, schipbreuk of andere maritieme incidenten. De richtlijn is bedoeld om ervoor te zorgen dat slachtoffers van maritieme ongevallen financieel gecompenseerd kunnen worden, ongeacht de nationaliteit van het schip of de betrokken partijen.
2	Richtlijn 2024/3100/EU	Verplicht toezicht van vlaggenstaten op schepen, gebruik van SafeSeaNet, en meldingsstatistieken
3	Verordening 2019/1239/EU	Deze Verordening introduceert een Europees maritiem één-loket-systeem om de meldingsverplichtingen te vereenvoudigen voor schepen die aankomen in, verblijven in en vertrekken uit havens van de EU.

Bemanning

	Naam	Kern
4	Richtlijn 1999/63/EG	Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden
5	Richtlijn 1999/95/EG	Handhaving van de regels inzake de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die EU-havens aandoen
6	Richtlijn 2010/65/EU	Betreft meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit EU-havens
7	Richtlijn 2013/54/EU	Betreft bepaalde verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de naleving en de handhaving van het MLC.
8	Richtlijn 2019/1159/EU	Handelt over het minimumopleidingsniveau van zeevarenden en over de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden

9	Richtlijn 2022/993/EU	Minimumopleidingsniveau van zeevarenden
10	Verordening 2009/392/EG	Betreft de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen
Veiligheid & Beveiliging		
Naam		Kern
11	Richtlijn 2002/59/EG	Invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.
12	Richtlijn 2005/65/EG	Verhogen veiligheid havens
13	Richtlijn 2009/15/EG	Richtlijn inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties
14	Richtlijn 2009/16/EG	Havenstaatcontrole. Bijgewerkt via Richtlijn 2024/3099/EU
15	Richtlijn 2009/18/EG	Vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector
16	Richtlijn 2013/53/EU	Dit is een Europese richtlijn die minimumnormen stelt aan de veiligheid, gezondheid en milieuaspecten van pleziervaartuigen en waterscooters in de EU.
17	Richtlijn 2014/90/EU	Harmonisatie van veiligheidsnormen voor maritieme uitrusting en overeenkomstige testvoorwaarden
18	Richtlijn 2017/2108/EU	Wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen
19	Richtlijn 2017/2110/EU	Betreft een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten
20	Richtlijn 2024/3017/EU	Regelt de principes van het scheepsongevalonderzoek en de samenwerking met EMSA
21	Verordening 2002/1406/EG	Oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

22	Verordening 2004/725/EG	Betreft de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten
23	Verordening 2006/336/EG	Implementatie van de Internationale Veiligheidsmanagementcode in de EU (ISM)
24	Verordening 2009/391/EG	Verordening inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties. Een erkenningssysteem.

Milieu

Naam		Kern
25	Richtlijn 2005/35/EG	Handhavingsinstrumenten tegen verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken
26	Richtlijn 2014/89/EU	Vereist opstelling van maritieme ruimtelijke plannen door lidstaten
27	Richtlijn 2019/883/EU	Havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen
28	Verordening 2013/1257/EU	Reguleert veilige en milieuvriendelijke sloop van EU-gevlagde schepen
29	Verordening 2015/757/EU	Betreft de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer.

Vindplaats

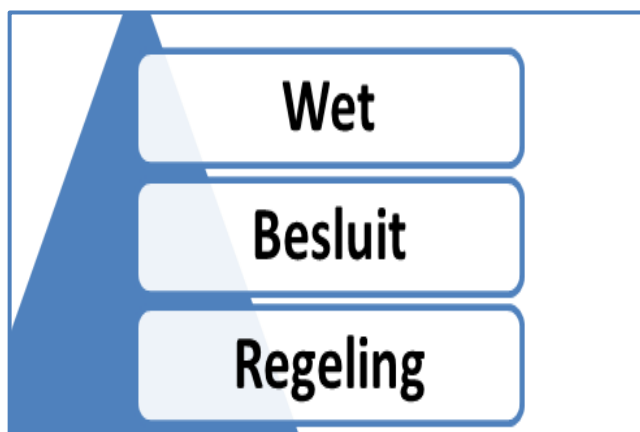
1. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-maritime-information-and-exchange-system.html?fromSummary=32>
2. <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=en>
3. <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=nl>

Bijlage 6 Lijst NL maritieme wetten

De Nederlandse maritieme wetgeving is een combinatie van nationale wetten, internationale verdragen en Europese regelgeving die samen het juridisch kader vormen voor scheepvaart, veiligheid, milieu en aansprakelijkheid etc.

Internationale verdragen worden in Nederland vaak geïmplementeerd via de hierna genoemde wetten. SOLAS is geïmplementeerd in Schepenwet en Wet Bemannig Zeeschepen, terwijl MARPOL o.a. via de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is geïmplementeerd. Het Athene-Verdrag over passagiers is opgenomen in Boek 8 BW. De kapitein kan dus veelal terugvallen op nationale wetgeving.

In de Nederlandse maritieme wetgeving, net als in het hele Nederlandse recht, bestaan meerdere lagen van regelgeving die op elkaar aansluiten: wet → besluit → regeling. Zie ook paragraaf 3.2. van dit Handboek en onderstaande figuur.



Wet: legt de juridische basis en bevoegdheden vast.

Besluit: vult dat in met concretere normen en procedures.

Regeling: geeft de technische details en dagelijkse praktijkvoorschriften.

Het voordeel van deze constructie is dat men niet bij elke technische wijziging de hele wet moet veranderen; de minister kan snel via een regeling aanpassen.

In het onderstaande overzicht worden alleen de formele wetten genoemd en kort uitgelegd. Op de website 'overheid.nl' kan men de bijbehorende besluiten en regelingen vinden.

Voorbeeld:

Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) bepaalt dat lozingen verboden zijn en dat er nadere regels komen.

Besluit voorkoming verontreiniging door schepen stelt de hoofdregels en verwijst naar internationale normen uit MARPOL.

Regeling voorkoming verontreiniging door schepen beschrijft precies welk type olieafscheider, alarm en monsternametoestel aan boord moet zijn.

Kapitein, ILT, Kustwacht, politie etc. controleren of de wet, het besluit en de regeling worden nageleefd. Bij overtreding geldt meestal eerst het straf- of bestuursrecht uit de wet, met boetes of stillegging.

Onderstaande lijst is niet uitputtend bedoeld, maar is wel representatief voor de kapitein.

Zie ook de website van ILT: puc.overheid.nl/nsi

Algemeen		
Wet		Kern
1	Douanewet	Regels voor invoer, uitvoer en transit via zeehavens.
2	Erfgoedwet	Van toepassing in de territoriale zee. Hoofdstuk 5 (archeologische monumentenzorg) is ook van toepassing in de aansluitende zone (AZ).
3	Havennoodwet	Bij een noodtoestand is de Minister bevoegd om het scheepsverkeer naar en van NL-havens te regelen door dit te beperken of te verbieden; hij kan hiervan mandaat verlenen.
4	Kustwachtwet	Organisatie en bevoegdheden van de Kustwacht Nederland.
5	Loodsenwet	Regelt de loodsplicht en het loodswezen in Nederlandse wateren. Dit i.v.m. de veiligheid en vlotte doorvaart van schepen op de Nederlandse vaarwegen.
6	Meetbrievenwet 1981	Meetbrievenwet 1981 reguleert het opmaken, afgeven en gebruik van meetbrieven voor zeeschepen. Een meetbrief is een

		officieel document waarin de afmetingen en de tonnage (inhoud/gewicht) van een schip worden vastgelegd.
7	Mijnbouwwet	Mijnbouwwet beoogt één overzichtelijk en helder kader te bieden voor een verantwoorde en doelmatige mijnbouw in EEZ. Denk ook aan verplichte afstanden tot installaties.
8	Rijkswet nationaliteit zeeschepen	Nationaliteit en registratie zeeschepen binnen het Koninkrijk
9	Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart	Deze wet regelt de noodmaatregelen voor de scheepvaart in geval van crisis of oorlog. De wet geeft de overheid de bevoegdheid om snel en effectief in te grijpen in de scheepvaart als de veiligheid, bevoorrading of economie van het Koninkrijk in gevaar komt.
10	Vaarplichtwet	Verplichten van Nederlandse zeelieden om dienst te doen op de Nederlandse koopvaardijvloot tijdens oorlog of noodtoestand.
11	Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs	De Waad regelt het ter beschikking stellen van arbeidskrachten (bijvoorbeeld via uitzendbureaus). Het doel van de wet is het beschermen van arbeidskrachten en het voorkomen van misstanden, zoals onderbetaling of illegale uitzendconstructies.
12	Wet Arbeid Vreemdelingen	Bevat regels en uitzonderingen voor buitenlandse werknemers (vreemdelingen) in de maritieme sector.
13	Wet Economische Delicten	Deze wet regelt in Nederland de bestrijding en bestraffing van economische overtredingen, ook binnen de scheepvaart.
14	Wet pleziervaartuigen 2016	Nationale implementatie van de EU-Richtlijn 2013/53/EU over pleziervaartuigen en waterscooters.
15	Wetboek van Koophandel	Deze wet regelt het handelsrecht, inclusief in de zeevaart.

16	Wetboek van Strafrecht	Dit wetboek is de belangrijkste Nederlandse wet waarin staat wat strafbaar is en welke straffen daarop staan. Het vormt de basis van het strafrecht in Nederland.
17	Wetboek van Strafvordering	Dit wetboek is een Nederlandse wet die regelt <u>hoe</u> strafzaken moeten worden uitgevoerd.

Veiligheid en beveiliging

Wet		Kern
18	Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties	Deze wet regelt in Nederland de erkenning van beroepskwalificaties die in een ander EU-land zijn behaald. Dit maakt het makkelijker voor zeevarenden om in Nederland te werken met hun buitenlandse diploma's en certificaten.
19	Arbeidstijdenwet	Deze wet geeft regels in Nederland voor werktijden, rusttijden en pauzes voor werknemers, ook aan boord.
20	Arbowet	Deze wet regelt een veilige, gezonde en ergonomische werkomgeving. Het doel van de wet is om arbeidsrisico's te voorkomen en de gezondheid van werknemers te beschermen.
30	Havenbeveiligingswet	Beveiliging schepen en zeehavens tegen terrorisme, sabotage en andere dreigingen, implementatie ISPS-code
31	Kadasterwet	Bepaalt hoe schepen juridisch geregistreerd worden in het openbare register. Voor hypotheek en eigendomsrechten op schepen
32	Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid	Deze wet regelt de organisatie, taken en bevoegdheden van de OVV. Deze doet onafhankelijke onderzoeken naar ongevalen en incidenten die grote gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid van mensen en de samenleving, ook binnen de scheepvaart.

33	Scheepvaartverkeerswet	Verkeersregels, veiligheid en vergunningen. Basis voor implementatie van verdragen van IMO. Ordening van het scheepvaartverkeer in scheepvaartroutes voor de Nederlandse kust, ook gedurende een noodtoestand
34	Schepenwet	Veiligheid, uitrusting en bemanning, ongevallenonderzoek, keuringen en certificaten
35	Wet bestrijding maritieme ongevallen	Wrakken, verzekering, opsporing, kostenvergoedingen, bevoegdheden. Hoofdstuk 2 van toepassing in de TTW en EEZ. Hoofdstuk 3 van toepassing in de TTW en de interventiezone
36	Wet buitenlandse schepen	Deze wet stelt regels voor buitenlandse schepen die Nederlandse wateren binnenvaren, aanleggen in Nederlandse havens of anderszins actief zijn in het Nederlandse maritieme gebied.
37	Wet grenzen Nederlandse territoriale zee	Bepaalt de grenzen van de Nederlandse Territoriale Zee
38	Wet Havenstaatcontrole	Deze wet regelt de controle van buitenlandse schepen die aanleggen in Nederlandse havens. Het doel is om ervoor te zorgen dat deze schepen voldoen aan internationale veiligheids-, milieu- en arbeidsvoorschriften voordat ze de haven binnenkomen of verlaten.
39	Wet laden en lossen zeeschepen	Deze wet regelt de voorwaarden en procedures voor het laden en lossen van zeeschepen in Nederlandse havens. Het doel is om dit proces veilig, ordelijk en efficiënt te laten verlopen.
40	Wet scheepsuitrusting 2016	Deze wet stelt regels over de uitrusting, inrichting en technische staat van zeeschepen. Het doel is om de veiligheid van schepen en hun bemanning te waarborgen.
41	Wet ter Bescherming Koopvaardij	Maritieme (gewapende particuliere) beveiliging tegen piraterij in een bepaald risicogebied bij Oost-Afrika

42	Wet vervoer gevaarlijke stoffen	Vervoer van risicovolle stoffen via scheepvaart
43	Wet Wapens en munitie	Deze wet regelt het bezit, gebruik, vervoer en de handel in wapens en munitie in Nederland, ook voor de kapitein aan boord
44	Wrakkenwet	Opruiming wrakken etc. kosten, verantwoordelijkheid

Milieu

Wet		Kern
45	Omgevingswet	Biedt een omvattend kader voor het omgevingsrecht en is bedoeld om een vereenvoudiging in wetgeving en decentralisatie van verantwoordelijkheden naar lagere overheden
46	Waterwet	Deze wet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater in Nederland en verbetert de samenhang tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening.
47	Wet installaties Noordzee	Min. J&V is verantwoordelijk voor de strafrechtelijke aspecten van de Wet. De verantwoordelijkheid van andere ministeries is afhankelijk van het type voorschrift dat op basis van deze Wet wordt aangenomen.
48	Wet milieubeheer	Deze wet regelt de volgende onderwerpen: stoffen, afvalstoffen, broeikasgasemissies, openbaarheid milieu-informatie en milieuaansprakelijkheid.
49	Wet voorkoming verontreiniging door schepen	Nationale implementatie MARPOL, lozing van afval, olie, ballastwater etc.

Aansprakelijk/compensatie

Wet		Kern
-----	--	------

50	Uitvoeringswet HNS-verdrag over aansprakelijkheid gevaarlijke en schadelijke stoffen	Deze wet regelt de aansprakelijkheid en schadevergoeding bij ongevallen met schepen die gevaarlijke of schadelijke stoffen (HNS-stoffen) vervoeren.
51	Wet aansprakelijkheid olietankschepen	Deze wet is mede van toepassing op aansprakelijkheid wegens voorvallen ten tijde dat het schip, in verband met het vervoer, zich bevindt op een laad- of losplaats, in een haven of op een binnenwater in Nederland en op de verplichting tot het instandhouden van een verzekering of andere financiële zekerheid ter dekking.
52	Wet verzekering zeeschepen	Invoering van de verplichting voor scheepseigenaren om een verzekering te hebben voor het schip en hiervan een bewijs aan boord te hebben ter uitvoering van Richtlijn 2009/20/EG.

Bemanning

Wet		Kern
53	Burgerlijk Wetboek, Boeken 1	Boek 1 behandelt het personen- en familierecht, inclusief onderwerpen als naam, woonplaats, huwelijk, overlijden, afstamming, en meer.
54	Burgerlijk wetboek Boek 4	Boek 4 behandelt erfrecht, schenkingen en testamenten.
55	Burgerlijk Wetboek Boek 7	Bijzondere overeenkomsten en bijzondere bepalingen in zeearbeidsovereenkomst
56	Burgerlijk Wetboek Boek 8	Eigendom en registratie schepen, bevrachting en vervoer over water, aansprakelijkheid bij aanvaringen, berging, hulpverlening en averij-grosse, zeebrief en nationaliteit van schepen, verjaringstermijnen

57	Coördinatiewet uitzonderingstoestanden	Na afkondiging van een noodtoestand krijgt de regering verregaande bevoegdheden, ook op het maritiem vlak. Denk aan vaarplicht voor Nederlandse kapiteins en stuurlieden.
58	Reglement van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart	Het Reglement is vooral bedoeld voor belanghebbenden, zoals kapiteins en scheepsofficieren, om in geval van een tuchtzaak niet alleen aangewezen te zijn op misschien minder toegankelijke wet- en regelgeving.
59	Rijkswet Maritiem Arbeidsverdrag	Minimumarbeidsvoorwaarden voor zeevarenden: werktijden, rust, bemanningsnormen, inspectie, klachtenprocedures
60	Wet Bemanning Zeeschepen	Deze wet is een modernisering en herziening van de eerdere Wet zeevarenden. Ze regelt de vereiste bemanningssterkte, de samenstelling van de bemanning, en de eisen waaraan bemanningsleden moeten voldoen. De wet heeft als doel om de veiligheid op zeeschepen te waarborgen en de regels voor de bemanning te moderniseren en te verduidelijken.
61	Wet CAO	Deze Wet regelt de totstandkoming, inhoud en toepassing van cao's in Nederland. Deze wet bepaalt wat een cao is, wie bevoegd is om een cao af te sluiten, en welke gevolgen een cao heeft voor werkgevers en werknemers.
62	Wet op de lijkbezorging	Deze wet stelt regels voor wat er moet en mag gebeuren met het lichaam van een overleden persoon, ook aan boord. Het betreft onder andere de lijkschouw, registratie van overlijden en de termijnen voor begraving en crematie.

Bijlage 7 Lijst met trefwoorden

1 kilometer zone.....	41	CAO.....	121, 166, 454, 485
Aanhouden.....	247	cautie.....	251
aansprakelijkheid.....	4, 327, 391	cognossement.....	413, 415, 416, 418
AFS-verdrag.....	385	conformiteitsdocument.....	293, 294
algemeen verbindende voorschriften.....	23, 46, 55	continentaal plat.....	43
Ambtsinstructie.....	53	Defensie.....	321, 324, 325, 392
arbeidsovereenkomst... 23, 121, 122, 123, 125, 166, 169, 170, 484		dispensaties.....	161, 162
arbocatalogus.....	301	doortocht.....	42
asielzoekers.....	95, 98	doorvaart.....	41, 42
Ballastwaterverdrag.....	385	doorzoeken.....	317
basislijn.....	41, 42, 43, 242, 244	drugsmokkel.....	43, 44, 99, 102
beleid.....	46	dwangmiddelen.....	242, 243, 244, 245, 249
beleidsregels.....	46	economische vluchteling.....	97
bemanningsplan.....	155	ernstige bezwaren.....	64, 247, 249
bemanningscertificaat.....	22, 27, 153, 156, 157, 161	exclusieve rechtsmacht.....	44
bemanningslijst.....	300	feiten.....	62, 64, 242, 249, 250
beroep.....	60, 320, 386, 484, 486, 490	formeel recht.....	29
bestuursorgaan.....	55	fouilleren.....	65, 247
bestuursrecht.....	54, 55	geboorte.....	235, 236, 237, 238
betreden.....	248	gevaarlijke stoffen.....	403, 406, 409, 410, 456
beveiligingsniveaus.....	307, 310, 314	gewapende beveiligers.....	319, 324, 326, 327, 328
beveiligingsplan.....	318	gewapende overval.....	317
bevrachtingsovereenkomst.....	415	geweld.....	100
bewijs.....	65, 66, 251	geweldsinstructies.....	39, 323, 325, 326, 327, 328
bewijsmateriaal.....	66, 247	<i>heterdaad</i>	64, 245, 248
bewijsmiddel.....	67	huiszoeking.....	66
bewijsminimum.....	65	illegale immigratie.....	95, 99, 102
bezwaar.....	484	IMO-nummer.....	261, 270
bezwaar/beroep.....	484	inbeslagneming.....	248
billijkheid.....	24	incoterms.....	418
boete.....	173, 297, 410, 489	jurisprudentie.....	488
buitenlandse kapitein.....	126, 127, 282	kapitein-eigenaar.....	266
burgerlijke stand.....	119, 120, 127, 235, 237	ladingpapieren.....	413, 414
		legitimatiebewijs.....	56

lijk 238, 239	rechtsgebied..... 244
lijkbezorging..... 238	rechtsmacht ..31, 40, 41, 43, 44, 279, 280, 281, 283, 285, 486
manifest 409, 410	redelijk vermoeden 64, 249
meldingsplicht..... 385, 393	redelijkheid 24
mensenhandel 95, 98, 99, 100	ROE 38, 39, 325, 456
mensensmokkel 99, 100, 102	rompbevrachting 266
monsterboekje..... 47, 103, 152, 153	Rotterdam Rules 397, 398
monsterrol 103, 114, 127, 162, 300	scheepsbeveiligingsfunctionaris..... 311, 312
MOU 37, 287, 455	scheepsbeveiligingsplan 309, 311, 315
munitie 323, 325	scheepsmisdrijven 104
nationale vlag..... 264	scheepvaartmisdrijven 63, 104
nationaliteitseis 126	scheepvaartovertradingen 103
non-refoulement 97	slavenhandel 100
noodweer..... 320, 321, 325, 326, 487	soevereine rechten 43
noodweerecces..... 321, 489	staande houden 251
notaris 119, 127, 235, 239, 240	stateloos..... 44, 264
omstandigheden..... 64, 249, 250	strafbaar feit 64, 65, 245, 249, 250
Onderzoeksraad..... 282, 390, 391, 392, 393	strafbare feit 100
ongedocumenteerden..... 95, 98, 99, 100	stuwplan..... 410
ongeschreven recht..... 24	teboekstelling..... 261, 263, 265
onschuldige doorvaart..... 41	territoriale wateren 42
ontvangstbewijs..... 248	territoriale zee 41, 42, 244, 273, 274, 285, 385
oorlogsschip 317	territorialiteitsbeginsel 284, 285
op zee 96, 97, 98, 99	testament..... 235, 239, 240
opsporingsbevoegdheden 42	tijdbevrachter..... 120
opsporingsbevoegdheid 46, 243	toegangscontroles 310
opsporingsonderzoek 243	toezichthouder..... 56
overlijden 235, 237, 238, 239	Tuchtcollege 173, 253, 254, 255, 282
particulier beveiligingsbedrijf 325	tuchtmaatregelen 256
particuliere beveiligers 324	uiterste wil 239, 240, 241
piraterij..... 316, 317	vaarbevoegdheidsbewijs 152, 153, 157, 159, 161, 162
private beveiligers 326, 327	veilige haven 97
PV 67, 248	veiligheidscertificaat..... 36, 268, 269, 293, 306
P-V 243	veiligheidscommissie 299
raadsman 246, 252, 254, 255	veiligheidsmanagementcertificaat..... 293, 295
R-C 246, 252	veiligheidsmanagementsysteem..... 293, 295
recht van doortocht..... 42	verdrag 35, 36, 37
rechter..... 66, 243, 251	verhoor 246, 251
rechter-commissaris..... 247, 486	vervolging 96, 97
rechtsbronnen 25	

verzet	56, 65	vrijheid van scheepvaart.....	44
visitatie	247	vuurwapens.....	319, 320, 322, 325, 326
vlagregister	263, 265, 270, 271	waarheidsvinding	248, 391
vluchtelingen	95, 96, 97, 98, 99, 101	wapenvergunning	322, 323, 326
voorlopige akte	235, 236, 237, 238	woongedeelten	248
voorlopige hechtenis	246	zeeroof	44, 316, 317
vooronderzoek.....	255, 486, 488	zeestraat.....	42, 285
vreemdelingen	95, 97, 98, 101	zelfverdediging.....	320, 325, 326, 327
vrijboord.....	267, 268, 297, 319	zwijgrecht	53, 64, 250, 251
vrijheid van navigatie	43		

Bijlage 8 Lijst met verkla- rende woorden (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 officiële regelgeving zijn vastgelegd.
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
Code	Een 'juridische code' is een reeks regels en voorschriften in verschillende mate van algemeenheid. Ze worden gebruikt om gedrag te besturen en te reguleren.
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, exploiten 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 rechtsvervolging	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, deurwaarderskosten, 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 regelt, dit omvat staatsrecht, bestuursrecht en strafrecht
Raad van State	Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist in hoogste 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-commissaris (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 onderzoekshandelingen 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
Schulduitsluitingsgrond	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 (technisch sepot)
Strafbaar feit	Menselijke gedraging die valt binnen de grenzen van een delictsomschrijving, 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 (VOG)
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
Vorgeleiden	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 veelvuldig 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 de 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 4 delen:

1. Algemeen
2. Kapitein en bemanning
3. Kapitein en schip
4. Kapitein en lading

ISBN: 978-9-09032-668-9

