



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

LECTORAAT MARITIME LAW

Katalysator tussen Recht en Techniek

mr. dr. Welmoed van der Velde

Lectorale rede in verkorte vorm
uitgesproken op 18 mei 2017 in
West-Terschelling

NHL
HOGESCHOOL





Sea Fever

John Masefield

I must go down to the seas again, to the lonely sea and the sky,
And all I ask is a tall ship and a star to steer her by;
And the wheel's kick and the wind's song and the white sail's shaking,
And a grey mist on the sea's face, and a grey dawn breaking.

I must go down to the seas again, for the call of the running tide
Is a wild call and a clear call that may not be denied;
And all I ask is a windy day with the white clouds flying,
And the flung spray and the blown spume, and the sea-gulls crying.

I must go down to the seas again, to the vagrant gypsy life,
To the gull's way and the whale's way where the wind's like a whetted knife;
And all I ask is a merry yarn from a laughing fellow-rover,
And quiet sleep and a sweet dream when the long trick's over.

Colofon

© mr. dr. Welmoed van der Velde, Katalysator tussen Recht en Techniek
NHL Hogeschool, Leeuwarden 2017

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van NHL Hogeschool.

Tekst: Welmoed van der Velde

Oplage: 400

Vormgeving: NHL Hogeschool

© Fotografie

Pagina 10, 14, 34, 36, 39, 41: Henri Vos

Concordia, pagina 21: ANP foto

IMO Headquarters, pagina 18: met dank aan IMO

Deepwater Horizon, pagina 30: Thomson Reuters

Unmanned Shipping, pagina 28: Rolls Royce

Disclaimer: De auteur heeft bij de totstandkoming van deze uitgave haar uiterste best gedaan om bronnen en rechthebbenden te achterhalen en te vermelden.

48 pagina's

ISBN/EAN: 978-94-91790-14-0

LECTORAAT MARITIME LAW

Katalysator tussen Recht en Techniek

mr. dr. Welmoed van der Velde

Lectorale rede in verkorte vorm uitgesproken
op 18 mei 2017 in West-Terschelling



Inhoud

Proloog

1 De lector 11

2 Samenvatting 13

3 Maritime Law 15

3.1 Inleiding 15

3.1.1 Maritime law 16

3.1.2 Waar het begon 17

3.1.3 International Maritime Organization 18

3.1.4 UNCITRAL en de Europese Unie 18

3.1.5 Internationaal privaatrecht 18

3.2 Probleemanalyse 19

3.2.1 Juridische spaghetti 19

3.2.2 Technologie en recht 19

3.2.3 Milieu 20

3.3 De uitdaging 21

4 Onderzoek 23

4.1 Inleiding 23

4.1.1 Praktijkgericht onderzoek 23

4.1.2 Praktijkgericht juridisch onderzoek 24

4.2 Onderzoekslijnen 25

4.2.1 Versterking van de maritieme sector 25

4.2.2 Versterking van de bescherming van het milieu 30

5 Onderwijs 33

5.1 Maritiem Instituut Willem Barentsz

5.2 Versterking van de maritieme professional

6 Het lectoraat 37

Dankwoord 41

Literatuur 43



“To reach a port we must set sail
Sail, not tie at anchor.
Sail, not drift.”

Franklin D. Roosevelt

Proloog

Geacht College van Bestuur van NHL Hogeschool, zeer gewaardeerde toehoorders,

Het is mij een genoegen om hier vandaag mijn lectorale rede uit te spreken op het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) op Terschelling ter gelegenheid van mijn benoeming als lector van het lectoraat Maritime Law.

In 2016 heb ik de functie van lector Maritime Law aangenomen. Dit lectoraat vormt samen met de lectoraten Maritieme Innovatieve Technieken (MIT) en Maritiem, Marien Milieu en Veiligheidsmanagement (MMMV) de Onderzoeksgroep Maritiem van NHL Hogeschool. Snelle technologische ontwikkelingen bieden kansen voor de maritieme sector. Zij maken de scheepvaart efficiënter, veiliger en schoner. De techniek heeft regelgeving en professionals nodig die ook klaar zijn voor de toekomst. De wetgever staat voor de uitdaging internationale regelgeving te maken die ruimte biedt voor nieuwe technologie. Maritieme opleidingen staan voor de taak professionals op te leiden die kunnen werken met technologie die nu nog moet worden ontwikkeld.

Het lectoraat Maritime Law voert praktijkgericht onderzoek uit op de scheidslijn van recht en (maritieme) techniek samen met studenten, docenten, het bedrijfsleven en kennisinstellingen. In deze lectorale rede ga ik in op de doelen die het lectoraat bij zijn onderzoeksprojecten nastreeft, de rol die het lectoraat speelt in het onderwijs en de diverse samenwerkingsverbanden waar het lectoraat deel van uitmaakt.

Welmoed van der Velde, 18 mei 2017



“Ik heb het nog nooit gedaan
dus ik denk dat ik het wel kan.”

Pippi Langkous

1. De lector

Welmoed van der Velde ontving in 2006 haar doctoraat aan de Rijksuniversiteit Groningen met het proefschrift 'De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht'. Haar promotie-onderzoek betrof de vraag welk (nationaal) recht van toepassing is op schepen in internationale situaties wanneer daarvoor geen verdragen gelden.

Van 2006 tot 2014 werkte zij als wetgevingsjurist en raadgever bij het ministerie van Veiligheid en Justitie. Van der Velde onderhandelde over internationale regelgeving bij de International Maritime Organization (IMO) en Europese Unie en implementeerde deze in de Nederlandse wetgeving. In de periode 2010-2015 was zij voorzitter van het Executive Committee van de International Oil Pollution Compensation Funds in Londen. Sinds 2012 werkt Van der Velde als rechter- en raadsheerplaatsvervanger. Bij het Maritiem Instituut Willem Barentsz geeft zij juridisch onderwijs vanaf 2014. Sinds 2016 is Van der Velde ook lid van het bestuur van de Nederlandse Vereniging van Lectors.



“Freedom is not possible without authority
- otherwise it would turn into chaos and
authority is not possible without freedom -
otherwise it would turn into tyranny.”

Stefan Zweig

2. Samenvatting

De uitdaging voor de maritieme sector is te voldoen aan de missie van de International Maritime Organization (IMO): Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans. Die missie kan alleen worden volbracht met behulp van nieuwe technologie, passende regelgeving en goed opgeleide maritieme professionals.

Technologische innovatie en regelgeving zouden als elkaars katalysatoren moeten werken. Innovatie vraagt om moderne regelgeving. Nieuwe (strengere) veiligheids- en milieuregels vereisen innovatieve technologieën om daaraan te voldoen. De maritieme sector kent echter drie problemen met betrekking tot het recht:

- 1 Maritieme regelgeving is complex en omvangrijk;
- 2 Maritieme regelgeving houdt geen gelijke tred met technologische ontwikkelingen;
- 3 Maritieme regelgeving biedt onvoldoende bescherming aan het milieu.

Het doel van het lectoraat Maritime Law is drieledig:

- 1 Versterking van de maritieme sector;
- 2 Versterking van de bescherming van het milieu;
- 3 Versterking van de maritieme professional.

De eerste twee doelen bereikt het lectoraat door praktijkgericht onderzoek uit te voeren volgens twee onderzoekslijnen: versterking van de maritieme sector en versterking van de bescherming van het milieu. Het lectoraat verricht onder meer praktijkgericht juridisch onderzoek naar aansprakelijkheidsregels voor autonome schepen en naar regelgeving voor CO₂-emissies en windmolenparken. Het derde doel bereikt het lectoraat door de maritieme hbo-studenten onderzoekend vermogen te laten ontwikkelen tijdens hun inzet bij onderzoeksprojecten. Hbo-studenten dienen over onderzoekend vermogen te beschikken dat leidt tot reflectie, evidence-based practice en innovatie.

Technologie en regelgeving ontwikkelen zich constant. Het volstaat dan niet om onze studenten te leren wat de huidige stand van de techniek en het recht hier en nu is. Voor maritieme studenten geldt dit des te sterker omdat zij per definitie in een internationale omgeving gaan werken waarbij de regels niet alleen in tijd maar ook in plaats verschillen. Het lectoraat Maritime Law voert praktijkgericht juridisch onderzoek uit op het snijvlak van recht en (maritieme) techniek samen met studenten van verschillende opleidingen, docenten en het bedrijfsleven. Het lectoraat verzorgt daarnaast het juridische onderwijs binnen de opleidingen van het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) van NHL Hogeschool. Bovendien heeft het lectoraat een taak bij de verdere ontwikkeling van het curriculum van de opleiding Maritiem Officier.

Het recht speelt bij elk praktijkgericht onderzoek een rol. Ieder innovatief product of proces roept immers de vraag op of dit is toegestaan volgens de bestaande regelgeving. Daarnaast dient bij iedere nieuwe regel de vraag te worden gesteld, welke gevolgen deze regel heeft voor de betrokken sector. Vanwege deze verwevenheid van het recht met andere onderzoeksgebieden zoekt het lectoraat Maritime Law een zo breed mogelijke ('cross-over') samenwerking met andere lectoraten binnen en buiten NHL Hogeschool.



“The use of the sea and air is common to all; neither can a title to the ocean belong to any people or private persons, forasmuch as neither nature nor public use and custom permit any possession thereof.”

Elizabeth I, 1580

3. Maritime Law

3.1 Inleiding

Negentig procent van de wereldhandel wordt vervoerd per schip. Vervoer over zee is kostenefficiënt en schoner in verhouding tot vervoer over de weg of door de lucht. De economische en maatschappelijke relevantie van scheepvaart is daarmee gegeven. Tegelijkertijd kan scheepvaart risico's opleveren voor mens en milieu. Om die risico's te beperken, is de maritieme sector gebonden aan een grote hoeveelheid regels. Kenmerkend voor de maritieme sector is dat deze bijna per definitie internationaal is. Het voorbeeld op de volgende pagina illustreert hoeveel landen betrokken kunnen zijn bij één scheepvaartincident.

Op 5 december 2012 vaart de Baltic Ace onder de vlag van de Bahama's met 1.417 nieuwe auto's van het Belgische Zeebrugge naar Kotka in Finland. De eigenaar van de Baltic Ace is gevestigd op het Island of Man en het schip is gecharterd door een bedrijf uit Noorwegen. Het onder Cypriotische vlag varende containerschip Corvus J is onderweg van het Schotse Grangemouth naar Antwerpen. Beide schepen komen voor de Nederlandse kust, buiten de Nederlandse territoriale wateren, in aanvaring. Als gevolg daarvan zinkt de Baltic Ace binnen 15 minuten en komen 11 mensen van verschillende nationaliteiten om het leven. De lading en de brandstof van het schip vormen een bedreiging voor het milieu en het wrak vormt een gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart. De Nederlandse overheid laat de Baltic Ace en de lading opruimen. De kosten daarvan bedragen meer dan 60 miljoen euro. De Bahamas Maritime Authority in Londen stelt een onderzoek in naar de oorzaak van het ongeval. Daarbij komen onder meer de regels aan de orde inzake het voorkomen van aanvaringen, de training van de bemanning en de veiligheid van het schip. Naar aanleiding van het ongeval rijst de vraag wie opdraait voor de kosten.

3.1.1 Maritime law

Maritime law betreft regelgeving voor zeeschepen. Vanwege het internationale karakter van de scheepvaart hanteert het lectoraat de Engelse term maritime law voor de aanduiding van maritiem recht.

Onder maritime law versta ik in de eerste plaats de regels die van toepassing zijn tussen landen, bijvoorbeeld regels over de territoriale grenzen op zee. Deze regels (law of the sea) staan grotendeels in een verdrag van de Verenigde Naties (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS). (Rothwell en Stephens 2016). In de tweede plaats gaat maritime law over de verhouding tussen enerzijds de overheid en anderzijds burgers of bedrijven. Voorbeelden hiervan zijn de regels voor de registratie en inspectie van schepen, milieuvoorschriften en strafrechtelijke regels over drugshandel of piraterij. Ten slotte gaat maritime law over de verhouding tussen burgers en bedrijven. Bij deze privaatrechtelijke regels gaat het onder meer om vervoerscontracten, aansprakelijkheid voor schade en verzekeringen. Het lectoraat richt zich met name op deze privaatrechtelijke (handels)kant van maritime law.

“Het zeerecht is het oudste recht.”

prof.mr. H Schadee

3.1.2

Waar het begon

De zee wordt al eeuwen gebruikt voor handel tussen verschillende landen en volken. Vijfduizend jaar geleden vond er al zeehandel plaats tussen Mesopotamië (het land tussen de Eufraat en de Tigris), Bahrein en West India. Olie en dadels werden geruild voor koper. (Stopford, 2009). De Hammurabi Code uit de 18de eeuw voor Christus bevatte maritieme regels voor deze handel. De handel tussen landen rond de Middellandse Zee en rond de Oostzee vroeg eveneens om uniforme regels. De zeewetten van Rhodos boden de zeehandel op de Middellandse Zee vanaf 900 v Chr. de benodigde rechtszekerheid. Drie latere maritieme codes, de Consolato del Mare, de Rôles d'Oléron en het zeerecht van Wisby uit de periode 1000-1300 n. Chr. vormen de grondslag van ons huidige maritieme recht.

De Consolato del Mare omvatte regels voor allerlei maritieme onderwerpen: eigendom van het schip, plichten van de kapitein en bemanning, vracht, enz. Het zeerecht biedt de eerste voorbeelden van internationale verdragen. Pas veel later ontstaan dergelijke internationale afspraken 'aan land'. Interessant is dat deze eerste maritieme regels niet zijn vastgesteld door soevereine landen zoals wij die nu kennen. Het maritieme recht werd als gewoonterecht beschouwd. Mijn inschatting is dat aan dergelijk niet-statelijk recht hernieuwd belang toekomt. Met name in een tijd waarin minder politieke belangstelling bestaat voor internationale samenwerking en afspraken tussen staten.

Van oorsprong kende het zeerecht dus uniforme regels, speciaal geschreven voor een internationale zeehandelspraktijk. De opkomst van staten en nationalisme deden later afbreuk aan deze uniformiteit. Landen maakten hun eigen regels. Verschillen tussen rechtsregels en daarvoor benodigde conflictregels dienen de rechtszekerheid en een soepel handelsverkeer meestal niet. Welk land bepaalt dan aan welke technische en veiligheidseisen een schip moet voldoen, welke opleiding de kapitein moet hebben, hoeveel een schip mag uitstoten of wie moet betalen als de lading beschadigd raakt?

Wanneer elk land hiervoor andere regels zou hebben, zou dat de scheepvaart en de handel belemmeren. Een internationale sector als de maritieme sector is gebaat bij regels die wereldwijd hetzelfde zijn. Dat verhoogt de rechtszekerheid, zorgt voor eerlijke concurrentie, verlaagt transactiekosten en biedt bescherming aan bemanning en het milieu. Om die reden wordt sinds het einde van de negentiende eeuw geprobeerd het maritieme recht (weer) internationaal uniform te maken. Het Comité Maritime International (CMI) en de International Maritime Organization (IMO) zetten zich daarvoor in.



3.1.3 International Maritime Organization

Binnen de International Maritime Organization (IMO), een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties, onderhandelen 172 landen over maritieme regels. IMO heeft op die manier tientallen verdragen tot stand gebracht. De belangrijkste IMO-verdragen zijn:

- The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS);
- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL);
- The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers (STCW).

3.1.4 UNCITRAL en de Europese Unie

Specifiek voor het vervoer van goederen over zee heeft de United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), een aan de Verenigde Naties (VN) gelieerde organisatie, regels gemaakt, waaronder de Hamburg Rules en de Rotterdam Rules. Parallel aan de VN worden maritieme regels gemaakt door de Europese Unie die zowel een uniformerend effect kunnen hebben binnen de EU-lidstaten, als afbreuk kunnen doen aan de uniformiteit op wereldwijd niveau. Voorbeelden van EU-maritieme regelgeving zijn de Athene Verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen en de Richtlijn betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen.

3.1.5 Internationaal privaatrecht

Ondanks de vele internationale verdragen blijven er verschillen tussen het maritieme recht van verschillende landen bestaan. Niet alle landen zijn bijvoorbeeld partij bij alle IMO-verdragen en niet voor alle onderwerpen is het gelukt om verdragen te sluiten. In die gevallen waar geen internationaal verdrag geldt, is nationaal recht van toepassing. Het Nederlandse maritiem privaatrecht staat onder meer in het Burgerlijk Wetboek, de Wet Zeevarenden en het Wetboek van Koophandel.

Om te bepalen welk nationaal privaatrecht van toepassing is op een schip dat vaart van Rotterdam naar Houston onder Liberiaanse vlag met Russische en Filipijnse bemanning aan

boord zijn ook weer regels ontwikkeld. Deze regels noemen we conflictregels of regels van internationaal privaatrecht. Deze regels wijzen aan van welk land het wetboek toepasselijk is op de betreffende internationale situatie. Op de vraag of een vervoerder de containers mag vasthouden zolang deze niet betaald zijn, is bijvoorbeeld het recht van de loshaven van toepassing.

Ieder land heeft zijn eigen regels van internationaal privaatrecht. De Nederlandse conflictregels voor het zeerecht staan in Boek 10 van het Burgerlijk Wetboek (BW). Binnen de Europese Unie is een groot deel van de regels voor internationaal privaatrecht inmiddels gelijk getrokken (Verordeningen Rome I en Rome II). Deze EU-regels zijn echter niet specifiek geschreven voor maritieme situaties en daardoor niet altijd goed toepasbaar op schepen. Een voorbeeld hiervan is artikel 3 Rome II. Dit artikel wijst het recht van het land waar de schade zich voordoet aan als toepasselijk recht op een onrechtmatige daad. Voor schade op volle zee biedt deze EU-regel geen oplossing. In die gevallen zijn we weer aangewezen op nationale conflictregels. Artikel 10:164 BW wijst voor de aansprakelijkheid voor schade op volle zee het recht aan van de staat waar de vordering wordt ingesteld. Andere landen kunnen echter afwijkende conflictregels hebben die bijvoorbeeld het recht van de vlag van het schip als toepasselijk recht aanwijzen. (W. van der Velde, 2006).



3.2

Probleemanalyse

3.2.1

Juridische spaghetti

Bovenstaande laat zien dat er een juridische spaghetti bestaat van nationale, regionale en internationale regels waarin de maritieme sector moet opereren. Het eerste probleem dat ik signaleer voor de maritieme praktijk is dat maritieme regelgeving complex en omvangrijk is. Daarnaast doet zich een tweede probleem voor dat ontstaat tussen technologie en recht.

3.2.2

Technologie en recht

Het vinden van internationale overeenstemming over maritieme regels kan vanwege tegenstrijdige belangen moeilijk en tijdrovend zijn. Als gevolg daarvan gaan technologische ontwikkelingen vaak sneller dan het recht. Bovendien kent de sector het probleem dat een technologische ontwikkeling soms wel in het ene land maar niet in het andere land toepasbaar is door verschil in regels of verschil in interpretatie van dezelfde regels. Een voorbeeld hiervan is ballastwatertechnologie waarvoor de regels van de Verenigde Staten en IMO verschillen.

Onduidelijkheid over de vraag of een nieuwe technologie mag worden toegepast, kan innovatie belemmeren. Dat is onwenselijk omdat technologische ontwikkelingen juist kansen bieden om de maritieme sector (nog) efficiënter, veiliger en schoner te maken. Wetgeving kost tijd en wetgevers hebben geen glazen bol waarmee zij kunnen voorspellen welke regels de maritieme sector in de toekomst nodig heeft. Het tweede praktijkprobleem dat ik daarom signaleer is dat technologie en recht geen gelijke tred houden.

Maritieme opleidingen kennen een vergelijkbaar probleem. We leiden studenten op voor beroepen die nu nog niet bestaan waarbij zij technologie zullen gebruiken die nu nog moet worden ontwikkeld. (K. Schwab, 2017). Voor juridische opleidingen is dit geen nieuw probleem. Anders dan natuurkundige wetten, verschillen wetten die door mensen worden gemaakt in tijd en plaats. Wij leren juristen dus niet (alleen) hoe het recht hier en nu luidt. Wij moeten hen vooral de vaardigheden leren (het recht) te onderzoeken, te interpreteren, toe te passen en eventueel te verbeteren. In mijn visie zijn dergelijke vaardigheden niet alleen voor juridische maar voor alle hbo-studenten relevant om in de toekomst met nieuwe technologie en nieuwe regelgeving te kunnen werken.

3.2.3

Milieu

Het derde probleem dat ik in relatie tot maritime law signaleer, betreft het milieu. Een schip beïnvloedt het milieu op verschillende manieren. Denk aan de uitstoot van broeikasgassen, verontreiniging door de lading, afval, organismen in ballastwater, anti-fouling en het slopen van schepen. Van belang hierbij is de scheepvaart in een wereldwijd perspectief te plaatsen. In de periode 2007-2012 was de bijdrage van de scheepvaart aan de wereldwijde CO₂-uitstoot bijvoorbeeld 3,1%. (IMO, Third IMO Greenhouse Gas Study, 2014).

Bovengenoemde wijzen waarop een schip het milieu beïnvloedt, zijn voorbeelden van 'normaal' gebruik van het schip. Daarnaast kan een schip het milieu beïnvloeden als gevolg van een incident. Denk aan het zinken van de olietanker Prestige voor de Spaanse kust in 2002. Het mariene milieu kan niet alleen door schepen maar ook door offshore installaties geschaad worden. Denk aan de ramp met de Deepwater Horizon.

Veel milieuregelgeving is reeds tot stand gekomen. Op een aantal terreinen biedt maritieme regelgeving echter nog onvoldoende bescherming. Internationale privaatrechtelijke regels over de aansprakelijkheid voor schade door chemicaliëntankers, LNG-schepen en offshore installaties ontbreken bijvoorbeeld.

Schepen worden steeds schoner als gevolg van nieuwe technologie en alternatieve brandstoffen. Scheepvaart kan ook een bijdrage leveren aan een schoner milieu,



bijvoorbeeld door de inzet van schepen bij de bouw van windmolenparken op zee. De internationale regelgeving hiervoor is echter niet duidelijk en niet volledig.

Samenvattend kunnen wij drie problemen onderscheiden waar de maritieme sector een oplossing voor zoekt.

- 1 Maritieme regelgeving is complex en omvangrijk;
- 2 Maritieme regelgeving houdt geen gelijke tred met technologische ontwikkelingen;
- 3 Maritieme regelgeving biedt onvoldoende bescherming aan het milieu.

3.3

De uitdaging

De uitdaging voor de maritieme sector is te voldoen aan de missie van IMO: Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans. Deze missie kan alleen worden volbracht met gebruik van nieuwe technologie. Dat vergt van onze maritieme studenten nieuwe kennis en vaardigheden over regelgeving en techniek. Die kennis en vaardigheden vergaren zij door middel van praktijkgericht onderzoek op de scheidslijn van recht en (maritieme) techniek. Het lectoraat Maritime Law vormt hierbij de schakel tussen onderwijs, onderzoek en het bedrijfsleven. Het doel van het lectoraat Maritime Law is drieledig:

- 1 Versterking van de maritieme sector;
- 2 Versterking van de bescherming van het milieu;
- 3 Versterking van de maritieme professional.



“Laws, like sausages, cease to inspire respect in proportion as we know how they are made.”

John Godfrey Saxe, 1869

4. Onderzoek

4.1 Inleiding

NHL Hogeschool doet praktijkgericht onderzoek en kent daarbij twee zwaartepunten: Smart Sustainable Industries en Vital Regions. Het lectoraat Maritime Law richt zich op het zwaartepunt Smart Sustainable Industries. NHL Hogeschool en Stenden Hogeschool beogen in 2018 te fuseren. De nieuwe hogeschool kent daarna met Service Economy een derde zwaartepunt.

4.1.1

Praktijkgericht onderzoek

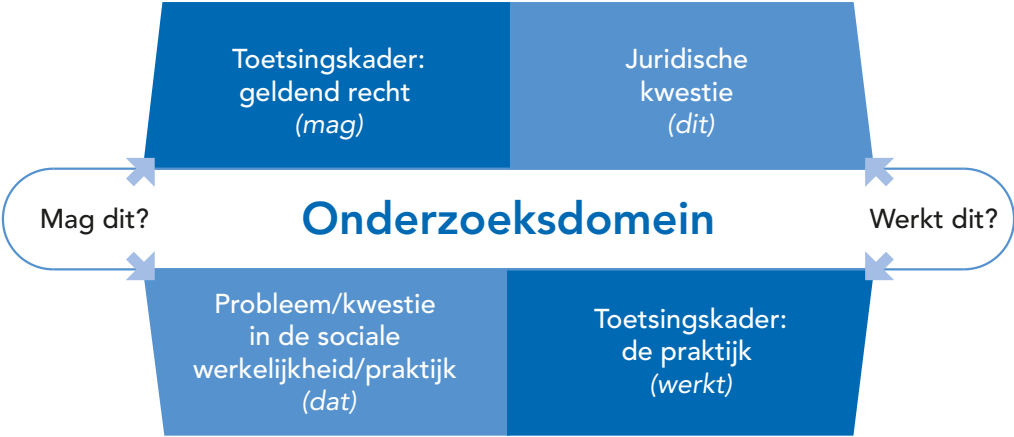
Praktijkgericht onderzoek is onderzoek dat is geworteld in de beroepspraktijk en bijdraagt aan de verbetering en innovatie van die beroepspraktijk (Gedragscode praktijkgericht onderzoek voor het HBO 2010). Praktijkgericht onderzoek is gericht op vraagstukken uit de beroepspraktijk, vaak multidisciplinair van aard en wordt uitgevoerd in samenwerking met de praktijk en het onderwijs. Begin 2017 verscheen het Advies van de Werkgroep Kwaliteit van Praktijkgericht Onderwijs. Volgens dit advies moet praktijkgericht onderzoek in het hbo Praktisch relevant, Methodisch grondig en Ethisch verantwoord zijn.

Binnen onderzoek in het hbo bestaat onderscheid tussen het onderzoek van lectoraten en het onderzoek van studenten. Lector Daan Andriessen bepleit daarom verschillende termen te gebruiken: ‘praktijkgericht onderzoek’ van lectoraten en ‘onderzoekend vermogen’ van de student. (Andriessen, 2016). Hij stelt dat onderzoek van lectoraten moet voldoen aan wetenschappelijke eisen en moet leiden tot nieuwe kennis die transfereerbaar is naar andere contexten dan die waarbinnen zij is ontwikkeld. Die eisen gelden niet voor het onderzoek van hbo-studenten.

Het lectoraat Maritime Law betreft bij het onderzoek steeds studenten, docenten en bedrijven. Op die manier snijdt het mes aan beide kanten: studenten en docenten vergroten hun kennis, studenten ontwikkelen hun onderzoekend vermogen, de onderzochte vragen zijn relevant voor de beroepspraktijk en de kennis komt direct ten goede aan de praktijk.

4.1.2 **Praktijkgericht juridisch onderzoek**

Praktijkgericht juridisch onderzoek wordt gedefinieerd door docent Geertje van Schaaijk (Praktijkgericht juridisch onderzoek, 2015). Zij stelt: “(...) een praktijkgericht juridisch onderzoek levert een directe bijdrage aan de oplossing van een handelingsprobleem doordat er een beredeneerd antwoord wordt gegeven op een aan het recht gerelateerde kennisvraag door middel van het gebruik van juridische en empirische onderzoeksmethoden”. Van Schaaijk onderscheidt twee typen praktijkgericht juridisch onderzoek aan de hand van de vragen ‘Mag dat?’ en ‘Werkt dit?’ Bij de ‘Mag dat’-vraag wordt een bepaalde praktijk getoetst aan het geldende recht. Bij de ‘Werkt dit’-vraag wordt onderzocht welke gevolgen een bepaalde regeling heeft voor de praktijk.



Van Schaaijk, 2015, figuur 1.4, p. 30

Het lectoraat Maritime Law doet zowel onderzoek op basis van de ‘Mag dat?’-vraag als de ‘Werkt dit?’-vraagstelling.

4.2 **Onderzoekslijnen**

Het lectoraat Maritime Law doet onderzoek aan de hand van twee onderzoekslijnen die ik hieronder nader toelicht:

- 1 Versterking van de maritieme sector;
- 2 Versterking van de bescherming van het milieu.

4.2.1 **Versterking van de maritieme sector**

In de Strategische onderzoeksagenda HBO 2016-2020 van de Vereniging Hogescholen wordt het volgende gesteld over de toekomst van de vervoerssector:

“In de vervoerssector zijn forse veranderingen op komst die kansen bieden voor verdere verbetering van transport en logistiek: de aard van het goederen- en personenvervoer zal de komende jaren fors wijzigen. (...) De veranderingen hebben belangrijke consequenties voor de vervoersmodellen en logistieke modellen die als het ware opnieuw uitgevonden moeten worden. Bij duurzame logistiek ligt de focus op CO₂-neutraal vervoer van goederen, personen en bederfelijke waar. Hierbij kan gedacht worden aan slimme technische aanpassingen en het efficiënter gebruikmaken van de bestaande infrastructuur door middel van bijv. informatiedeling en synchromodaliteit. Door gebruik te maken van ict en big data kunnen (internationale) logistieke ketens slimmer ingericht worden. De wens wordt steeds meer geuit om dit transport te verduurzamen (o.a. naar eliminatie van CO₂-uitstoot).”

De maritieme sector innoveert. Voorbeelden hiervan zijn Smart Shipping met een toenemend gebruik van sensoren, big data en slimme communicatiesystemen en een groter gebruik van alternatieve brandstoffen en energiebronnen als LNG en wind. (zie ook: K. Schwab, 2017).

Vaak wordt gezegd dat regelgeving innovatie belemmert. Technische ontwikkelingen gaan vaak sneller dan het maken of wijzigen van daarvoor geldende regels met de 172 lidstaten van IMO. Een voorbeeld van een regel die een innovatie als autonoom varen nu in de weg kan staan, is Regulation V/24 van SOLAS:

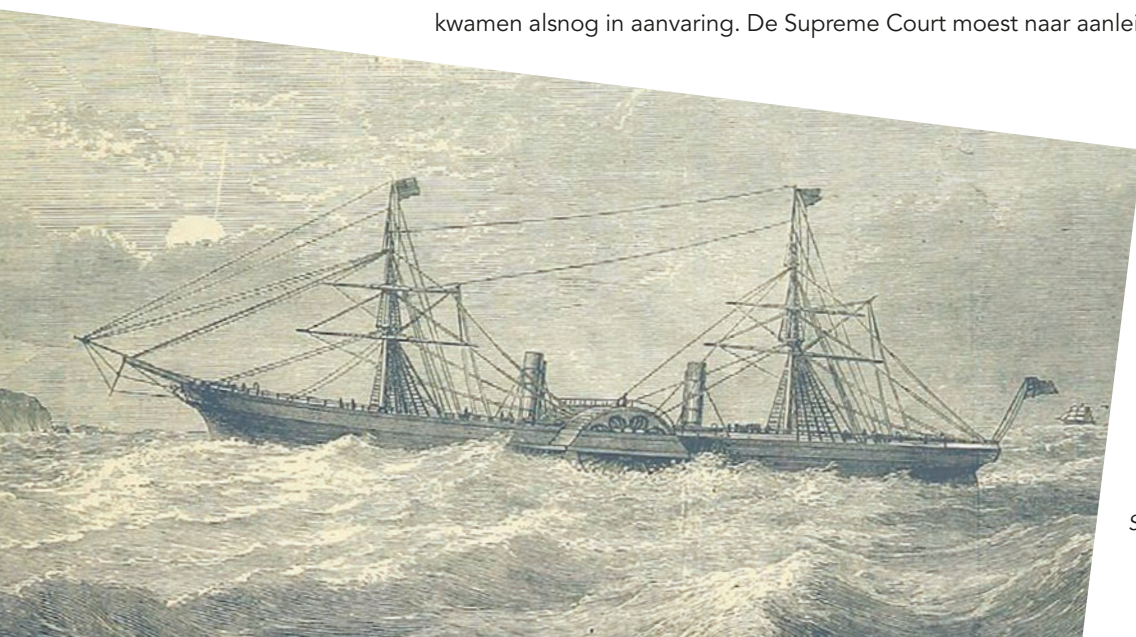
- 1 *“In areas of high traffic density, in conditions of restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where heading and/or track control systems are in use, it shall be possible to establish manual control of the ship’s steering immediately.*
- 2 *In circumstances as above, the officer in charge of the navigational watch shall have available without delay the services of a qualified helmsperson who shall be ready at all times to take over steering control. (...)”*

Ik wil de stelling nuanceren dat recht technologische innovatie belemmert. Het fenomeen dat de techniek sneller gaat dan de regelgeving is van alle tijden. Denk aan de komst van het stoomschip in een tijd dat de regels nog voor zeilschepen waren geschreven. (J.A. Weiss, Sail to steam). Het recht heeft de ontwikkeling van het stoomschip niet tegengehouden en zal dat evenmin doen bij de ontwikkeling van autonome schepen.

Problemen als gevolg van het feit dat het recht geen gelijke tred houdt met de technologie werden en worden op verschillende wijzen opgelost. Uit onderstaande voorbeelden blijkt dat rechters een nieuwe interpretatie kunnen geven aan bestaande regels, dat wetten en contracten kunnen worden aangepast en dat een beroep kan worden gedaan op ‘general maritime law’ om gaten in de bestaande regelgeving te vullen.

Technologie en recht in het verleden

In 1868 vindt een aanvaring plaats tussen de schoener Bedell en het stoomschip Potomac in Chesapeake Bay. Het stoomschip veranderde een aantal keren van koers om een aanvaring te voorkomen. De schoener veranderde echter ook van koers en snelheid en de schepen kwamen alsnog in aanvaring. De Supreme Court moest naar aanleiding van dit incident



Stoomschip Scotia

de regels inzake het voorkomen van aanvaringen verduidelijken. Ten tijde van het incident gold al de regel dat een stoomschip moet wijken voor een zeilschip. De Supreme Court oordeelde echter dat zeilschepen verplicht zijn hun koers te bewaren tot het gevaar voor aanvaring is geweken. Het stoomschip Potomac werd niet aansprakelijk gehouden, omdat het maatregelen had genomen die een aanvaring zouden hebben voorkomen als de schoener niet van koers was veranderd. Deze nieuwe regel is vervolgens overgenomen in de Collision Regulations van IMO. Regel 17 luidt: “Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.”

Een ander voorbeeld betreft de Inchmaree zaak. De vraag rees of schade als gevolg van een ontploffing van de pomp, gedekt was onder de verzekeringspolis. De tekst daarvan (‘peril of the sea’) was namelijk niet geschreven voor de specifieke gevaren van een stoommotor. De House of Lords oordeelde dat deze schade buiten de dekking viel. De regels waren dus niet op tijd aangepast aan de nieuwe technologie. Later werd in verzekeringspolissen de (Inchmaree) clause opgenomen over schade ten gevolge van stoommotoren.

Voor maritieme situaties waarop nationale wetboeken geen antwoord gaven, werd vroeger ook wel ‘general maritime law’ toegepast. Een uitgesproken voorbeeld hiervan betreft de zaak Scotia.

Midden op de Atlantische Oceaan vindt op 8 april 1867 ‘s nachts een aanvaring plaats tussen het Amerikaanse zeilschip Berkshire en het Britse stoomschip Scotia. Ten tijde van de aanvaring golden in het Verenigd Koninkrijk de ‘Regulations for preventing collisions at sea’, waaronder de ‘Rules concerning lights’ en ‘Steering and sailing rules’. Opvallend is dat veel landen, waaronder Nederland en de Verenigde Staten hadden verklaard dat deze Britse regels ook op hun schepen van toepassing waren.

Het stoomschip Scotia heeft volgens Brits recht de juiste lichten: een wit licht in de voormast, een groen licht aan stuurboord en een rood licht aan bakboord. Het Amerikaanse zeilschip Berkshire heeft alleen een wit licht branden bij de boeg op ongeveer een meter hoogte. Volgens Britse regels moest een zeilschip echter alleen stuur- en bakboord lichten hebben en mocht het geen wit mastlicht hebben.

Omdat het zeilschip alleen een laag wit licht heeft, denkt de bemanning van het Britse stoomschip dat het andere schip ook een stoomschip is, in plaats van een zeilschip en dat het schip nog ver weg is. De schepen komen in aanvaring en de Berkshire zinkt midden op de oceaan. De eigenaren van de Berkshire eisen voor de rechter dat de Scotia hun schade vergoedt omdat het stoomschip voor het zeilschip had moeten wijken. De eigenaren van de

Scotia stellen echter dat de Berkshire niet had voldaan aan de Britse regels inzake lichten die nu algemeen van toepassing waren. Uiteindelijk komt de zaak voor de Supreme Court die moet beoordelen welke regels gelden op volle zee:

" (...) it was not the law of the United States, nor that of Great Britain, nor the concurrent regulations of the two governments, but that it was the law of the sea (...). That law is of universal obligation, and no statute of one or two nations can create obligations for the world. Like all the laws of nations, it rests upon the common consent of civilized communities. It is of force not because it was prescribed by any superior power, but because it has been generally accepted as a rule of conduct. (...)

Changes in nautical rules have taken place. How have they been accomplished, if not by the concurrent assent, express or understood, of maritime nations? When, therefore, we find such rules of navigation as are mentioned in the British orders in council of January 9, 1863, and in our act of Congress of 1864, accepted as obligatory rules by more than thirty of the principal commercial states of the world, including almost all which have any shipping on the Atlantic Ocean, we are constrained to regard them as in part at least, and so far as relates to these vessels, the laws of the sea, and as having been the law at the time when the collision of which the libellants complain took place.



Rolls Royce
autonoom schip

This is not giving to the statutes of any nation extraterritorial effect. It is not treating them as general maritime laws, but it is recognition of the historical fact that by common consent of mankind, these rules have been acquiesced in as of general obligation. Of that fact we think we may take judicial notice."

De Supreme Court beslist dat de Scotia niet aansprakelijk is voor het zinken van de Berkshire omdat de Berkshire in strijd handelde met maritime law door de verkeerde lichten te laten zien.

Technologie en recht in de toekomst

Uit bovenstaande voorbeelden blijkt dat het recht technologische ontwikkelingen niet tegenhoudt en dat het recht zich uiteindelijk wel aanpast aan nieuwe technologie. Ik zou de ambitie echter hoger willen stellen. Technologische innovatie en regelgeving zouden als elkaars katalysatoren moeten werken. Innovatie vraagt om moderne regelgeving. En nieuwe (strengere) veiligheids- en milieuregels vereisen innovatieve technologieën om daaraan te voldoen. Een ontwikkeling die hierbij past is dat IMO nu 'goal based standards' hanteert in plaats van prescriptieve (normatieve) regels. Voorbeelden hiervan zijn Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers en de Polar Code.

Bij Smart Shipping wordt informatie- en communicatietechnologie ingezet om het gebruik van het schip te optimaliseren. De efficiëntie en veiligheid van de maritieme sector worden hierdoor versterkt. Vanuit juridisch oogpunt betekent de overgang naar autonoom varen een fundamenteel andere benadering van het maritieme recht. Juridische termen als 'gekwalificeerde bemanning' uit het STCW-verdrag, 'zeewaardigheid' uit vervoerverdragen als de Hague Visby en Rotterdam Rules en 'goed zeemanschap' in onder meer de Collision Regulations (BVA) veronderstellen namelijk bemanning aan boord.

De ontwikkeling richting autonoom varen, roept bovendien veel vragen op van privaatrechtelijke aard. Denk bijvoorbeeld aan de vraag wie aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door een schip dat grotendeels vanaf de wal wordt aangestuurd met behulp ICT-middelen. Dergelijke innovaties zijn gediend bij rechtszekerheid over de aansprakelijkheidsverdeling tussen het schip, de wal en leveranciers van de ICT-middelen.

Het Europees Parlement heeft in februari 2017 ingestemd met voorstellen voor regelgeving over robotica. De juridische commissie van het Europees Parlement had hierop aangedrongen. Zo zouden er EU-regels moeten komen over een verplichte verzekering en een schadefonds voor zelfrijdende auto's. Op langere termijn zou er mogelijk een specifieke juridische status van 'elektronisch persoon' voor autonome robots moeten komen. Mochten deze regels er komen, dan kunnen zij ook relevant zijn voor autonome schepen.

Onderzoeksprojecten

Binnen de eerste onderzoekslijn (maritieme sector) beoogt het lectoraat Maritime Law de volgende onderzoeken uit te voeren:

- a Een onderzoek samen met studenten Maritiem Officier, Maritieme Techniek en Rechten en bedrijven naar de vraag in hoeverre autonoom varen is toegestaan binnen het geldende recht ('Mag dat?');
- b Een onderzoek naar de vraag wat de effecten zijn van IMO-regelgeving gebaseerd op goal based standards (Werkt dit?);
- c Een onderzoek naar de vraag wat de gevolgen zijn van ontwerp-EU-regelgeving over robotica ('Werkt dit?').

4.2.2

Versterking van de bescherming van het milieu

Gesteld werd reeds dat schepen in verhouding tot andere vervoermiddelen minder CO₂ uitstoten. Schepen kunnen ook een positieve bijdrage aan het milieu leveren door hun inzet bij de aanleg van windmolenparken. De maritieme sector kan het milieu echter ook op een negatieve wijze beïnvloeden, bijvoorbeeld in geval van incidenten.

Van privaatrechtelijke aansprakelijkheid gaat een preventieve werking uit. Dreigende aansprakelijkheid maakt reders voorzichtiger en zorgt ervoor dat verzekeraars eisen stellen aan de veiligheid van het schip. Als gevolg daarvan wordt ook het mariene milieu beter beschermd. Voor verontreiniging door olietankers bestaat een robuust internationaal schadevergoedingssysteem in de vorm van de CLC- en Fonds-verdragen van IMO. Voor chemicaliëntankers, LNG-schepen en offshore installaties ontbreekt echter een dergelijk internationaal regime. Het voor chemicaliëntankers geschreven HNS Verdrag 2010 is nog steeds niet in werking getreden, ondanks aansporing daartoe van IMO en de Europese Commissie. De ramp met de Deepwater Horizon heeft laten zien dat de gevolgen van een incident met een offshore installatie groot kunnen zijn, zowel voor de mensen die daarop werken, het milieu als het betrokken bedrijf. Binnen IMO bestaat echter nog geen consensus over een internationaal aansprakelijkheidsregime voor grensoverschrijdende schade door offshore activiteiten (IMO, Legal Committee LEG 101/12).



Rederijen moeten op grond van nieuwe EU-regelgeving, de MRV Verordening, voor elk van hun schepen de CO₂-emissies monitoren, rapporteren en verifiëren binnen, van en naar alle EU-havens (PbEU L 123/55). Deze gegevens moeten worden ingeleverd bij de Europese Commissie en de vlaggenstaat. Op basis van de verkregen informatie wordt bekeken of nadere EU-regelgeving over CO₂-emissies noodzakelijk is.

Ook IMO heeft nieuwe regels opgesteld om de uitstoot van gevaarlijke stoffen te verminderen. Voorbeelden hiervan zijn de Energy Efficiency Design Index (EEDI) voor nieuw te bouwen schepen en het Ship Energy Efficiency Plan (SEEMP). Deze nieuwe regels stellen rederijen voor veel juridische en technische vragen. Deze vragen hebben onder meer betrekking op cyber-safety. Daarnaast rijst de vraag hoe de investering die noodzakelijk is voor het rapporteren van de CO₂-emissies (deels) kan worden terugverdiend door het brandstofverbruik (en de CO₂-emissies) daadwerkelijk te verlagen.

Onderzoeksprojecten

Binnen de tweede onderzoekslijn (maritiem milieu) beoogt het lectoraat de volgende onderzoeken uit te voeren:

- a Een multidisciplinair onderzoek naar de effecten van een internationaal aansprakelijkheidsregime voor olieverontreiniging door offshore installaties ('Werkt dit?');
- b Een onderzoek samen met studenten en rederijen naar de vraag wat de gevolgen zijn van de MRV Verordening voor rederijen en het milieu ('Werkt dit?');
- c Een onderzoek naar de vraag wat de mogelijkheden zijn om windmolenparken aan te leggen binnen het geldende nationale en internationale recht ('Mag dat?').

Het lectoraat beoogt de kennis die bij dit onderzoek wordt ontwikkeld in te zetten voor de verbreding van de MIWB offshore minor met offshore wind.





“Quand tu veux construire un bateau, ne commence pas par rassembler du bois, couper des planches et distribuer du travail, mais reveille au sein des hommes le desir de la mer grande et large.”

Antoine de Saint-Exupéry

5. Onderwijs

5.1 Maritiem Instituut Willem Barentsz

Het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) met de hoofdvestiging op Terschelling is onderdeel van NHL Hogeschool. Deze zeevaartschool bestaat al sinds 1875. Het MIWB biedt de bacheloropleidingen Maritiem Officier, Maritieme Techniek, Ocean Technology en de masteropleiding Marine Shipping Innovations. Daarnaast beschikt het instituut over een uitgebreid simulatorcentrum. Het MIWB maakt onderdeel uit van de Maritieme Academie Holland, een samenwerkingsverband van maritieme opleidingen uit Noord- en West-Nederland.

Bijdrage van het lectoraat aan het onderwijs

Het lectoraat Maritime Law levert op drie manieren een bijdrage aan het onderwijs van de NHL. Het lectoraat verzorgt in de eerste plaats het juridische onderwijs binnen de genoemde maritieme bachelor- en masteropleidingen. Daarnaast heeft het lectoraat een taak bij de verdere ontwikkeling van het Maritiem Officier-curriculum. Doordat het lectoraat onderzoek doet met bedrijven is het in staat om (nieuwe) eisen van de beroepspraktijk te vertalen naar het onderwijs. Het lectoraat beoogt onder meer bij te dragen aan een verbreding van de offshore minor met offshore wind en een nieuw Maritiem Officier-curriculum waarin een



ontwikkeling als Smart Shipping is verwerkt. De derde bijdrage van het lectoraat aan het onderwijs is gelegen in het versterken van het onderzoekend vermogen van de maritieme student. Daarmee draagt het bij aan de versterking van de maritieme professional.

5.2 Versterking van de maritieme professional

“By one popular estimate, 65% of children entering primary school today will ultimately end up working in completely new job types that don’t yet exist.”

“On average, by 2020, more than a third of the desired core skill sets of most occupations will be comprised of skills that are not yet considered crucial to the job today, according to our respondents.”

World Economic Forum (WEF) in het rapport ‘The Future of Jobs’

Nieuwe technologie biedt nieuwe kansen voor de maritieme professional. Schepen zullen door nieuwe informatie- en communicatietechnologie steeds meer verbonden zijn met de wal. De overgang naar autonoom varen is daarbij ingezet. Dat heeft gevolgen voor de positie van de kapitein en de nautische en technische taken aan boord en aan de wal.

De toekomst vraagt om (maritieme) professionals die om kunnen gaan met verandering. (M. Coenders, 2016). Het kan gaan om veranderingen door technische ontwikkelingen en om veranderingen in wet- en regelgeving. Voor de juridische vakken betekent dit dat wij de hbo-student niet alleen moeten leren wat het recht (hier en) nu is. Dat geldt zeker voor de maritieme student wiens werkveld internationaal is, waarbij de regels niet alleen in tijd maar

ook in plaats verschillen. Wij moeten studenten daarom vooral de vaardigheden leren (het recht) te onderzoeken, te interpreteren, toe te passen en eventueel te verbeteren.

Hogescholen hebben de taak studenten kennis en competenties te laten ontwikkelen waarmee zij als professionals van de 21ste eeuw kunnen werken met nieuwe technologie binnen nieuwe internationale regels. De sleutel hiervoor is ‘onderzoekend vermogen’.

Hbo’ers moeten beschikken over onderzoekend vermogen dat leidt tot reflectie, evidence-based practice en innovatie. (HBO-raad, 2009). Binnen het begrip onderzoekend vermogen onderscheidt Andriessen drie componenten: een onderzoekende houding, kennis uit onderzoek van anderen toepassen en zelf onderzoek doen. (Andriessen, 2014).

Een van de drie doelen van het lectoraat is het versterken van de maritieme professional. Het lectoraat wil daartoe onderzoekend vermogen bij maritieme studenten ontwikkelen. Het lectoraat laat studenten hiervoor binnen zijn onderzoeksprojecten onderzoek doen op het snijvlak van techniek en recht. Maritiem Officier-studenten die bij de ontwikkeling van een app voor aan boord zelf moeten uitzoeken welke regels daarop van toepassing zijn en deze moeten interpreteren, leren een vaardigheid die zij later kunnen gebruiken wanneer zij in een haven aan de andere kant van de wereld liggen. Hetzelfde geldt voor studenten Maritieme Technologie die onderzoek doen naar de vraag hoe een autonoom varend schip aan de nationale en internationale regels kan voldoen. Ik beschouw onderzoek doen als het ambacht van een timmerman. Dat leer je niet door er naar te kijken. Dat leer je door het zelf te doen en er aan te blijven schaven.

Het lectoraat streeft er naar maritieme studenten met elkaar samen te laten werken en de verbinding te zoeken met studenten van andere richtingen, zoals Rechten en Informatica. Dit past bij de door de NHL en Stenden beoogde ‘ateliers’ waar onderwijs, onderzoek en het werkveld samenwerken aan innovaties. Studenten leren op deze manier van elkaar en bovendien bootst deze vorm van samenwerken de beroepspraktijk na.

Een voorbeeld van dergelijke samenwerking is een verzoek van een bedrijf aan studenten Maritieme Techniek en Maritiem Officier om een ontwerp te maken van een ‘connected’ schip met minder bemanning. Een ander voorbeeld is een project van een Maritiem Officier-student samen met het lectoraat Serious Gaming en studenten Communication & Multimedia Design (CMD). Zij ontwikkelen een serious game voor de training van bemanning aan boord. Ten slotte het voorbeeld van een student hbo-Rechten die samen met een student Maritiem Officier voor een rederij onderzoek doet naar de effecten van het varen onder buitenlandse vlag op de regeldruk aan boord.



“Coming together is a beginning;
keeping together is progress; working
together is success.”

Henry Ford

6. Het lectoraat

Het recht raakt iedere burger en ieder bedrijf. Het recht speelt ook bij elk praktijkgericht onderzoek een rol. Ieder innovatief product of proces roept immers de vraag op of dit is toegestaan volgens de bestaande regelgeving ('Mag dat?'). Daarnaast dient bij iedere nieuwe regel de vraag te worden gesteld welke gevolgen deze regels hebben voor de betrokken sector, bijvoorbeeld voor de zorg, het onderwijs of de handel ('Werkt dit?'). Vanwege deze verwevenheid van het recht met andere onderzoeksgebieden zoekt het lectoraat Maritime Law een zo breed mogelijke ('cross-over') samenwerking met andere lectoraten binnen en buiten NHL Hogeschool.

In de Strategische Visie #hbo2025: Wendbaar en Weerbaar schetst de Vereniging Hogescholen de belangrijkste uitdagingen, opdrachten en ambities van het hoger beroeps-onderwijs in de periode 2015-2025. Met betrekking tot praktijkgericht onderzoek worden negen ambities genoemd:

- 1 Meer lectoren als versterking van onderzoek en onderwijs;
- 2 Lectoren krijgen het recht om promovendi te begeleiden;
- 3 Een groeiend aantal docent-onderzoekers;
- 4 Samenwerkende lectoraten, tegengaan van versnippering door krachtenbundeling;
- 5 Afspraken over eigen zwaartepunten van hogescholen;

- 6 Meer participerende studenten, in staat tot reflectie en multidisciplinair werken;
- 7 Investeren in living labs, field labs of kenniswerkplaatsen;
- 8 Een aanmerkelijke aanwas van de eerste en tweede geldstroom voor onderzoek;
- 9 Een krachtige positie in de onderzoeks- en kennisinfrastructuur, ook in Europa, onder meer door samen te werken in onderzoeksketens met andere onderzoeksinstituten en bedrijven. Hieronder wordt toegelicht op welke wijze het lectoraat Maritime Law deze ambities beoogt te verwezenlijken. Specifiek wordt ingegaan op bovengenoemde ambities 3, 4 en 6 betreffende de samenwerking met en betrokkenheid van docent-onderzoekers, andere lectoraten en multidisciplinair werkende studenten.

Het lectoraat Maritime Law vormt samen met de lectoraten Maritieme Innovatieve Technieken (MIT) en Maritiem, Marien Milieu en Veiligheid (MMMV) de Onderzoeksgroep Maritiem van NHL Hogeschool. Docent-onderzoekers van (zeer) verschillende opleidingen als Ocean Technology, Informatica, Maritiem Officier en Chemische Technologie zijn verbonden aan de Onderzoeksgroep Maritiem. Op deze manier wordt kennis uit verschillende gebieden voortdurend gedeeld.

De drie maritieme lectoraten werken samen bij verschillende onderzoeksprojecten waaronder Raak Pro Maritieme Veiligheid op de Noordzee, Raak MKB Port State Control en Raak MKB Vermindering Regeldruk. Deze onderzoeksprojecten passen binnen de onderzoekslijnen van het lectoraat.

“If you make 10.000 regulations you destroy all respect for the law.”

Winston Churchill

Regeldruk wordt in de maritieme sector beschouwd als één van de grootste belemmeringen voor economische groei. IMO heeft om die reden in 2014 aanbevelingen gedaan om de administratieve belasting van zeevarenden te verlagen. Het lectoraat Maritime Law doet onderzoek naar de vraag hoe op innovatieve wijze de werkdruk als gevolg van regelgeving voor Nederlandse koopvaardij schepen kan worden verminderd.

De inzet van innovatieve ICT-middelen speelt ook hier een belangrijke rol. Voor dit onderzoek is een Raak-MKB-subsidie toegekend. Diverse rederijen en andere bedrijven zijn als partner aan het onderzoek verbonden. Het onderzoek wordt uitgevoerd met studenten en docenten van de opleiding Maritiem Officier, de opleiding Communication & Multimedia

Design (CMD) en de Rechten-opleiding van NHL Hogeschool en is daarmee een voorbeeld van multidisciplinair onderzoek. Samen ontwikkelen zij bijvoorbeeld een digitaal permit-to-work systeem voor koopvaardij schepen.

De Onderzoeksgroep Maritiem deelt de onderzoeksresultaten van de gezamenlijke projecten met het bedrijfsleven en studenten, docenten en onderzoekers van de eigen hogeschool en van andere instellingen tijdens een jaarlijks Maritime Event op NHL Hogeschool.

Het lectoraat Maritime Law maakt tevens onderdeel uit van de groep NHL-lectoraten die binnen het zwaartepunt Smart Sustainable Industries onderzoek doen. Het lectoraat Maritime Law werkt onder meer samen met het lectoraat Serious Gaming binnen het onderzoeksproject Raak Pro Maritieme Veiligheid, waarbij wordt onderzocht op welke wijze serious gaming een bijdrage kan leveren aan de veiligheid van de scheepvaart.

De blik van het lectoraat is ook gericht op de lectoraten van Stenden Hogeschool. Raakvlakken bestaan bijvoorbeeld met het lectoraat Innovation in Hospitality van Stenden. Een onderzoeksvoorstel is reeds samen met dit lectoraat ontwikkeld vanuit de gedachte dat de Maritiem Officier-studenten van NHL Hogeschool en de studenten van de Hogere hotelschool van Stenden beide later op cruiseschepen kunnen gaan werken.

Maritime law wordt in Nederland onder meer onderwezen aan de Universiteit Leiden door prof. mr. M.H. Claringbould en aan de Erasmus University Rotterdam door prof. mr. F.G.M. Smeele. Het lectoraat kijkt uit naar de samenwerking met beide hoogleraren op het gebied van onderwijs en onderzoek. Het lectoraat werkt ook met andere universiteiten en instellingen aan onderzoeksvoorstellen. Een voorbeeld hiervan is een onderzoeksvoorstel over autonoom varen van onder meer de TU Delft en onderzoeksinstituut MARIN.



“Silent gratitude
isn’t much use to anyone.”

Gertrude Stein

Dankwoord

Allereerst wil ik graag het College van Bestuur van NHL Hogeschool, Willem Smink en Jan van Iersel bedanken voor het door hen in mij gestelde vertrouwen. Daarnaast wil ik Hans Drijfhout, directeur van het Instituut Techniek, Gerrit van Leunen, directeur van het Maritiem Instituut Willem Barentsz en Joop Splinter, lector Maritieme Innovatieve Technieken, noemen. Zonder hen was het lectoraat Maritime Law er niet geweest. Zij geven mij bovendien de ruimte en stimulans om het beste uit mijzelf maar bovenal uit onze studenten te halen. Ten slotte wil ik alle collega’s van het Instituut Techniek, het MIWB, de Onderzoeksgroep Maritiem en het Kenniscentrum Maritiem bedanken voor de positieve manier waarop wij samenwerken. Ik kijk uit naar de toekomst!

Ik heb gezegd.





Literatuur

- R. Abeyratne, The Deepwater Horizon disaster - Some liability issues, Tulane Maritime Law Journal, 2010
- J. Allsop, Comity ad Unity in Maritime Law, Journal of Maritime Law & Commerce, 2016
- D. Andriessen, Praktisch Relevant én Methodisch Grondig?, 2014
- D. Andriessen, "Drie misverstanden over onderzoek in het hbo", in: Hoger Onderwijs Management, 2016
- R. ten Bos, Water. Een geofilosofische geschiedenis, 2014
- M. Coenders, Behendigheid in Leren, 2016
- L. Erades, "General Maritime Law", in: Recht door Zee, Liber Amicorum H. Schadee, 1980, pp. 67-78
- A. Eyffiner, Hugo de Groot. De vrije zee. Een uiteenzetting over het recht van de Nederlanders om handel te drijven in Oost-Indië, 2009
- C. Hageman en D. Andriessen, Praktijkgericht onderzoek in de etalage, 2016
- Han Lixin & Yu Ping, New developments regarding the liability of classification societies, Journal of International Maritime Law, 2006
- HBO-raad, Kennis als opdracht, 2009
- T. Hogg & S. Ghosh, Autonomous merchant vessels: examination of factors that impact the effective implementation of unmanned ships, Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, 2016
- E. van Hooydonk, The law of unmanned merchant shipping - an exploration, Journal of International Maritime Law, 2014
- E. van Hooydonk, Towards a worldwide restatement of general principles of maritime law, Journal of International Maritime Law, 2014
- K.E. Howell en S. Bhattacharaya, Functional and territorial jurisdictions: Regulating a globalized shipping industry, Journal of Transport Geography, 2016, pp. 92-100
- V. van der Kuil, "Limitation of Liability for Maritime Claims and Politics: Curse or Cure?", in: What's Wrong with International Law?, Liber Amicorum A.H.A. Soons, 2015, pp. 76-92
- T. Kurtz-Shefford, Liability for offshore facility pollution damage after the Deepwater Horizon? What happened to the global solution?, Journal of International Maritime Law, 2012

- K. Mukherjee, Criminalization and unfair treatment: the seafarer's perspective, Journal of International Maritime Law, 2006
- Lloyd's Register, Global Marine Technology Trends 2030, 2016, <http://www.lr.org/en/news-and-insight/publications/global-marine-trends.aspx>
- F. Lorenzon, From sails to drones (editorial), Journal of International Maritime Law, 2015
- NISS, 2050 blauwdruk de maritieme wereld voorbij de horizon, 2016
- A. Podznakva, Criminal jurisdiction over perpetrators of ship-source pollution. International law, State practice and EU harmonization, 2013
- P.W. Pritchett, Ghost Ships: Why the law should embrace unmanned vessel technology, Tulane Maritime Law Journal, 2015
- D.R. Rothwell en T. Stephens, The international law of the sea, 2016
- G.A.F.M. van Schaaijk, Praktijkgericht juridisch onderzoek, 2015
- M. Scherer, Regulating artificial intelligence systems: risks, challenges, competencies and strategies, Harvard Journal of Law and Technology, 2016
- K. Schwab, The Fourth Industrial Revolution, 2017
- E. Selvig, The international law of the twentieth century under pressure, International Maritime Law, 2000
- J. Splinter, Navigare necesse est, 2013
- M. Stopford, Smart shipping and the Intranet of Ships, 2016
- M. Stopford, Maritime Economics, 2009
- W. Tetley, International Conflict of Laws, 1994
- D. Vallejo, Electric Currents: Programming Legal Status into Autonomous Unmanned Maritime Vehicles, Case Western Reserve Journal of International Law, 2016
- W. van der Velde, De positie van het zeeschip in het internationaal privaatrecht, 2006
- J.A. Weiss, Sail to steam, http://www.maritimeadvocate.com/history/sail_to_steam.htm
- P. Wetterstein, Environmental liability in the offshore (part 1), Journal of International Maritime Law, 2014
- P. Wetterstein, Environmental liability in the offshore (part 2), Journal of International Maritime Law, 2014

www.admiraltylawguide.com
www.eur-lex.europa.eu
www.europarl.europa.eu
www.imo.org
www.iopcfunds.org
www.oecd.org
www.rechtspraak.nl
www.supreme.justitia.com
www.vereniginghogescholen.nl
www.wetten.overheid.nl





Snelle technologische ontwikkelingen bieden kansen voor de maritieme sector. Zij maken de scheepvaart efficiënter, veiliger en schoner. De techniek heeft regelgeving en professionals nodig die ook klaar zijn voor de toekomst. Het lectoraat Maritime Law voert praktijkgericht onderzoek uit op de scheidslijn van recht en (maritieme) techniek samen met studenten, docenten, het bedrijfsleven en kennisinstellingen.