

Vergaderjaar 2002–2003

28 803

Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 15 september 2003

Algemeen

Met belangstelling hebben de Minister van Justitie en ondergetekende kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het wetsvoorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie kan worden medegedeeld dat de meeste offshoreplatforms niet onder de Zeevaartbemanningwet vallen, omdat zij geen eigen voortstuwingsmiddelen hebben. Wanneer zij verplaatst moeten worden, moeten zij derhalve naar hun plaats van bestemming gesleept worden.

Er is echter een beperkt aantal offshoreplatforms dat wel beschikt over eigen voortstuwingsmiddelen. Wanneer deze platforms een Nederlandse zeebrief hebben, zijn zij gerechtigd om de vlag van het Koninkrijk te voeren en vallen zij derhalve wel onder de Zeevaartbemanningwet. Deze offshoreplatforms moeten dan ook overeenkomstig de Zeevaartbemanningwet zijn bemand, en hun kapitein en scheepsofficieren zijn ook aan de in dit wetsvoorstel voorgestelde regeling van tuchtrechtspraak onderworpen.

Koninkrijk

In antwoord op een aantal vragen van de leden van de VVD-fractie over met dit wetsvoorstel verband houdende koninkrijksaangelegenheden merk ik het volgende op.

Het antwoord op de vraag of een aangelegenheid al dan niet een koninkrijksaangelegenheid is wordt bepaald door het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden. Het Statuut maakt onderscheid tussen aangelegenheden van het Koninkrijk en aangelegenheden van de afzonderlijke landen. De eerste aangelegenheden moeten bij rijkswet of bij algemene maatregel van rijksbestuur worden geregeld (gebonden samenwerking), de tweede aangelegenheden kunnen wanneer de landen zulks onderling afspreken bij rijkswet of bij algemene maatregel van rijksbestuur worden

geregeld (vrijwillige samenwerking). Tot de eerste categorie behoren de in artikel 3, eerste lid, van het Statuut genoemde aangelegenheden, waaronder regels met betrekking tot de veiligheid en de navigatie van zeeschepen, die de vlag van het Koninkrijk voeren, met uitzondering van zeilschepen (onderdeel e). Tot de tweede categorie behoren de in artikel 37, tweede lid, van het Statuut genoemde aangelegenheden, waaronder overige aangelegenheden, die de scheepvaart betreffen (onderdeel g).

Toen het Statuut in 1954 werd ingevoerd bevatte de Schepenwet 1909 beide categorieën aangelegenheden: de bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen in hoofdstuk II behoren tot de eerste categorie, en de bepalingen tot het instellen van een onderzoek omtrent voorgekomen scheepsrampen in hoofdstuk IV, alsmede de bepalingen omtrent tuchtmaatregelen in hoofdstuk V behoren tot de tweede categorie. Bij de inwerkingtreding van het Statuut heeft de Schepenwet 1909 in zijn geheel de staat van rijkswet verkregen (artikel 57 van het Statuut). Daardoor zijn het onderzoek naar scheepsongevallen en de tuchtrechtspraak echter geen aangelegenheden van het Koninkrijk geworden.

Dit wetsvoorstel strekt ter uitvoering van de motie van de leden Van Waning en Blaauw (kamerstukken II 1997/98, 25 332, nr. 20). Daarin heeft de Tweede Kamer als haar mening uitgesproken, dat de tuchtrechtspraak niet bij de Transportongevallenraad (later omgedoopt tot de Raad voor de Transportveiligheid) moet worden ondergebracht. In de Wet Raad voor de Transportveiligheid is het onafhankelijk onderzoek naar de toedracht van een scheepsongeval, dat de landen van het Koninkrijk als een landsaangelegenheid beschouwen, bij nationale wet geregeld. Gegeven de door de regering en de Tweede Kamer gewenste afzonderlijke wettelijke regeling van de tuchtrechtspraak, aangepast aan de eisen van de moderne tijd, zou het buitengewoon onlogisch en onpraktisch zijn om deze landsaangelegenheid wel bij rijkswet te regelen. Teneinde het aantal wetten op het gebied van de zeescheepvaart niet onnodig uit te breiden is er bij de voorbereiding van het onderhavige wetsvoorstel voor gekozen om voor de regeling van de tuchtrechtspraak aan te sluiten bij de recent in werking getreden Zeevaartbemanningwet.

Een voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet, strekkende tot aanpassing van de Schepenwet aan het voorstel van rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (de Onderzoeksraad voor veiligheid zal binnenkort de Raad voor de Transportveiligheid vervangen) en aan het onderhavige wetsvoorstel, wordt momenteel in Nederland ambtelijk voorbereid. Ik streef ernaar het desbetreffende voorstel van rijkswet nog dit jaar aan de Tweede Kamer, aan de Staten van de Nederlandse Antillen en aan de Staten van Aruba aan te bieden. Gelet op de bijzondere procedures bij de totstandkoming van rijkswetgeving en het noodzakelijke overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba valt evenwel niet uit te sluiten dat deze wetswijziging pas in de loop van volgend jaar aan uw Kamer zal worden aangeboden.

In dat voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet zal de Raad voor de Scheepvaart worden opgeheven, en zullen dus ook diens tuchtrechtelijke taken worden beëindigd. Na die wetswijziging zal de Schepenwet derhalve geen tuchtrechtelijke bepalingen meer bevatten. De Nederlands-Antilliaanse en de Arubaanse regering hebben zich in het verleden uitgesproken voor de afschaffing van het tuchtrecht voor de bemanning van zeeschepen die in de Nederlandse Antillen of Aruba zijn geregistreerd. Het onderhavige wetsvoorstel en het voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet zijn beide met die wens in overeenstemming.

Blijkens gegevens die ik van de Raad voor de Scheepvaart heb ontvangen, heeft de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen sedert 1995 ook slechts twee zaken doorverwezen naar de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam voor het instellen van een onderzoek (in beide gevallen overigens op verzoek van de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart). Inzake de scheepsramp met het Nederlands-Antilliaanse schip «Sky Bird» heeft (de commissie van) de Raad voor de Scheepvaart beslist dat er geen tuchtrechtelijk onderzoek zal worden ingesteld, omdat de eventueel voor tuchtrechtelijke maatregelen in aanmerking komende personen bij de ramp zijn omgekomen. Inzake de scheepsramp met het Nederlands-Antilliaanse schip «Mighty Servant 2» heeft de Raad voor de Scheepvaart wel een tuchtrechtelijk onderzoek ingesteld en op grond daarvan de kapitein, de eerste stuurman en de tweede stuurman van dit schip wegens hun schuld aan de ramp gestraft met een ontneming van de bevoegdheid om als kapitein, resp. als stuurman te varen voor een periode van zes weken, resp. vier weken, resp. één week.

Zou de regering van de Nederlandse Antillen en/of van Aruba in de toekomst bij nader inzien alsnog behoefte hebben aan het instellen van tuchtrecht voor de bemanning van zeeschepen die in de Nederlandse Antillen en/of Aruba zijn geregistreerd, dan is dat een landsaangelegenheid waarin de Nederlandse Antillen en Aruba bij landswetgeving kunnen voorzien. In het kader van de gemaakte samenwerkingsafspraken tussen de landen van het Koninkrijk zou daarbij desgewenst bijstand kunnen worden verleend uit Nederland.

Samenstelling tuchtcollege

De leden van de VVD-fractie en de leden van de SP-fractie hebben enkele vragen gesteld over de samenstelling van het voorgestelde tuchtcollege.

In dit verband wil ik er op wijzen dat tuchtrecht een stelsel is, dat is gericht op de handhaving van groepsspecifieke normen en regels die alleen gelden voor de leden van een bepaalde – min of meer coherente – beroepsgroep, in dit wetsvoorstel: de verplichting van de kapitein en de scheepsofficieren aan boord van een zeeschip om zich ten opzichte van de aan hen toevertrouwde belangen te gedragen zoals het een goed zeeman betaamt. Deze groepsspecifieke norm strekt tot waarborging van de kwaliteit van de beroepsuitoefening. De tuchtnorm is een open, slechts in algemene bewoordingen geformuleerde norm («goed zeemanschap»), waarvan de nadere concrete invulling dient te geschieden door de uitspraken van het tuchtcollege.

De samenstelling van het tuchtcollege houdt rechtstreeks verband hiermee. Beroepsgenoten kennen de praktijk van de beroepsuitoefening van alle dag en zijn op de hoogte van de stand van de ontwikkelingen daarin («state of the art»), zoals bijvoorbeeld de voortschrijdende automatisering aan boord. Die kennis is noodzakelijk voor een nadere invulling van de open tuchtnorm: het is zeer wel denkbaar dat vandaag andere eisen aan goed zeemanschap moeten worden gesteld dan gisteren. Vandaar dat de meeste tuchtcolleges bestaan uit een meerderheid van leden-beroepsgenoten, alsmede een jurist als onafhankelijk voorzitter ter waarborging van een correcte toepassing van de geldende rechtsregels.

Zo is – met kleine variaties – ook de samenstelling van de raden van discipline in de advocatuur, van de raad van toezicht voor de octrooigemachtigden, van het veterinair tuchtcollege, van het tuchtcollege loodsen, van de tuchtcolleges in de individuele gezondheidszorg (deze bestaan uit twee juristen en drie leden-beroepsgenoten), van de kamer voor gerechtsdeurwaarders (in verband met de justitiële taken van gerechtsdeurwaarders

bestaat deze uit drie leden van de rechterlijke macht en twee leden-beroepsgenoten), en van de kamers van toezicht in het notariaat (deze hebben ook een enigszins andere samenstelling, die verband houdt met de ambtelijke taken van notarissen).

De Zeevaartbemanningswet geldt voor in Nederland geregistreerde zeeschepen. Waar de Schepenwet 1909 met betrekking tot de samenstelling van de Raad voor de Scheepvaart een driedeling hanteert en een niet volledig dekkend onderscheid maakt tussen de grote handelsvaart, de kleine handelsvaart en de zeevisserij, wordt in dit wetsvoorstel – in navolging van de tegenwoordige praktijk van de Raad voor de Scheepvaart – een volledig dekkende tweedeling gehanteerd: vissersvaartuigen en andere schepen dan vissersvaartuigen (dit zijn merendeels koopvaardij-schepen, maar hieronder valt ook de natte waterbouw, het baggerbedrijf). De voorgestelde samenstelling van het tuchtcollege voor de scheepvaart is op deze tweedeling gebaseerd.

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is over de voorgestelde samenstelling van het nieuwe tuchtcollege overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de organisaties van werkgevers en werknemers in de zeescheepvaart en met een delegatie van de Raad voor de Scheepvaart. Daarbij hebben de overlegpartners met name een vergelijking gemaakt met de wettelijke regeling van de samenstelling van de Raad voor de Scheepvaart in artikel 23 van de Schepenwet. Deze zeer gedetailleerd uitgeschreven regeling past echter niet meer in de huidige tijd en is daarom vervangen door een globalere omschrijving (artikel 55b, derde en vierde lid), hetgeen op zichzelf nog niet tot gevolg behoeft te hebben dat de feitelijke samenstelling van het nieuwe tuchtcollege ook minder breed zal zijn dan die van de huidige Raad voor de Scheepvaart. Zo is er in het nieuwe tuchtcollege zeker plaats voor leden die als kapitein of als scheepsofficier aan boord van een baggerschip hebben gevaren (dit is een verruiming ten opzichte van de Raad voor de Scheepvaart), en voor elektrotechnici en scheepswerktuigkundigen met de nodige vaarervaring als scheepsofficier.

Voorts is in het nieuwe tuchtcollege, evenals in de Raad voor de Scheepvaart, maar in afwijking van de samenstelling van de andere hiervoor genoemde tuchtcolleges, plaats voor ex-beroepsgenoten, zij het dat – op verzoek van de organisaties van werknemers in de zeescheepvaart – daarin een beperking in de tijd is opgenomen teneinde te voorkomen dat hun kennis verouderd is alsmede ter bevordering van de doorstroming in de personele samenstelling van het nieuwe tuchtcollege.

In het nieuwe tuchtcollege is echter geen plaats ingeruimd voor leden die niet tot de betrokken beroepsgroep behoren of recent daartoe hebben behoord. In vergelijking tot de samenstelling van de huidige Raad voor de Scheepvaart betekent dit dat (oud-)reders en (oud-)registerloodsen geen lid kunnen worden van het nieuwe tuchtcollege. Hun lidmaatschap van het tuchtcollege heeft geen toegevoegde waarde, zoals het lidmaatschap van een kantonrechter van een kamer van toezicht in het notariaat of het lidmaatschap van leden van de rechterlijke macht van de kamer voor gerechtsdeurwaarders wel heeft.

Bovendien kunnen reders en registerloodsen wanneer kennisneming van hun deskundig oordeel voor de beoordeling van een bepaalde tuchtzaak wenselijk wordt geacht op grond van artikel 55o van dit wetsvoorstel als deskundigen worden opgeroepen en gehoord. Dat is een veel zuiverder procedure dan wanneer zij als lid van het tuchtcollege zelf mede zouden beslissen over het al dan niet geschonden zijn van de tuchtnorm en over het eventueel opleggen van tuchtmaatregelen. Ten aanzien van de reders

geldt bovendien nog het bezwaar dat zij in een werkgever/werknemer-verhouding staan ten opzichte van de aan tuchtrecht onderworpen kapitein en scheepsofficieren, hetgeen afbreuk zou kunnen doen aan de onafhankelijkheid en de acceptatie van hun oordeel. Ziekenhuisdirecties zijn tenslotte ook niet vertegenwoordigd in de tuchtcolleges in de individuele gezondheidszorg.

De door de leden van de VVD-fractie genoemde specifieke expertise van het havenbedrijf en van de sleepvaart is thans ook niet vertegenwoordigd in de Raad voor de Scheepvaart, zodat die expertise voor het tuchtrecht ook niet verloren gaat. Ook daarvoor geldt dat wanneer die expertise in een bepaalde tuchtzaak gewenst wordt, de betrokkenen als deskundigen kunnen worden opgeroepen en gehoord. Ook in dat opzicht kan derhalve niet gesproken worden van een «verschraling van kennis».

Het wetsvoorstel bevat geen wettelijk voordrachtsrecht. Dat is ook niet wenselijk, want de keuze van kandidaat-leden voor het nieuwe tuchtcollege kan beter informeel worden besproken in de vele contacten die er zijn tussen het departement en de vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers in de zeescheepvaart, en – na de instelling van het nieuwe tuchtcollege – met de voorzitter daarvan. Op deze wijze vindt thans ook het overleg plaats over de (her-)benoeming van de leden van de Raad voor de Scheepvaart.

Bij besluit van 28 november 2002 zijn de leden van de Raad voor de Scheepvaart voor een nieuwe zittingsperiode van vier jaren benoemd (1 januari 2003 tot en met 31 december 2006). Dit is zuiver een formaliteit, waaruit niet kan worden afgeleid dat het mijn bedoeling zou zijn om de Raad voor de Scheepvaart nog vier jaren te laten voortbestaan. Het is daarentegen mijn voornemen om – met inachtneming van het overgangsrecht, zoals toegelicht in het artikelsgewijze deel van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel onder Artikel III – de Raad voor de Scheepvaart op te heffen zodra dit wettelijk mogelijk is.

Over de hoogte van het bij ministeriële regeling op grond van artikel 55 e vast te stellen vacatiegeld kan ik thans nog niets zeggen. Dat wordt nog uitgezocht.

De stellige verwachting van de regering is dat met de in dit wetsvoorstel voorgestelde samenstelling van het nieuwe tuchtcollege en met de vele procedurele verbeteringen in dit wetsvoorstel het niveau van de tuchtrechtspraak in de zeescheepvaart kwalitatief zal verbeteren.

Beroep

De gang van zaken bij de keuze van de instantie waarbij het hoger beroep is ondergebracht behoeft enige toelichting. In juli 2001 heeft mijn ambtsvoorganger, minister Netelenbos, aan de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak ter advisering voorgelegd een concept-wetsvoorstel, waarin het hoger beroep was ondergebracht bij een speciale kamer (de scheepvaartkamer) van het gerechtshof te Den Haag. Als samenstelling van deze scheepvaartkamer was indertijd voorgesteld: drie leden van het gerechtshof, aangevuld met twee deskundige leden-beroepsgenoten.

De Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak heeft bij brief van 22 oktober 2001 aan minister Netelenbos zijn advies over dit concept-wetsvoorstel uitgebracht. Over de keuze voor het onderbrengen van het hoger beroep bij een speciale kamer van het gerechtshof te Den Haag heeft de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak zich in dit advies positief uitgelaten, zij het dat zij heeft gewezen op een omissie in dit concept-

wetsvoorstel welke eruit bestond, dat verzuimd was om te regelen dat voor de deskundige leden-beroepsgenoten ook plaatsvervangers kunnen worden benoemd.

In april 2002 is op verzoek van de toenmalige minister van Justitie, minister Korthals, echter besloten om dit hoger beroep bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven onder te brengen. In het algemene gedeelte van de memorie van toelichting is onder punt 5 reeds toegelicht waarom bij nadere afweging de voorkeur is gegeven aan het College van Beroep voor het bedrijfsleven boven het gerechtshof te Den Haag, dat de hoger beroepszaken van de rechtbank Rotterdam behandelt.

Direct daarna is het aldus gewijzigde concept-wetsvoorstel bij de Minister-raad ingediend, die in zijn vergadering van 17 mei 2002 hiermee heeft ingestemd, waarna het gewijzigde concept-wetsvoorstel ter advisering aan de Raad van State is aangeboden. In dezelfde periode heeft de minister van Justitie het gewijzigde concept-wetsvoorstel opnieuw ter advisering voorgelegd aan de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak. De Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak heeft bij brief van 23 mei 2002 hierover een nieuw advies uitgebracht, dat echter niet meer betrokken kon worden bij de afwegingen om het hoger beroep bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven onder te brengen.

Wanneer het thans bij de Eerste Kamer in behandeling zijnde voorstel voor een Wet tuchtrechtspraak bedrijfsorganisatie 2002 (kamerstukken I 2002/03, 27 025, nr. 200) in werking treedt zullen de – enigszins beperkende – gronden voor het instellen van beroep bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (thans: artikel 17 van de huidige Wet tuchtrechtspraak bedrijfsorganisatie) komen te vervallen en zal er in alle gevallen waarin beroep tegen uitspraken van een tuchtcollege op het College van Beroep voor het bedrijfsleven is opengesteld sprake zijn van «vol» beroep, d.w.z. dat het College van Beroep voor het bedrijfsleven de tuchtzaak opnieuw in volle omvang behandelt. Dat zal derhalve ook gelden voor het beroep tegen uitspraken van het tuchtcollege loodsen (op grond van artikel 44 Loodsenwet).

Artikelsgewijs

Artikel 55a

De tuchtnorm van «goed zeemanschap» is in dit wetsvoorstel geformuleerd in het voorgestelde artikel 4, derde lid: de kapitein en de scheepsofficieren dienen zich aan boord ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer te gedragen zoals het een goed zeeman betaamt. In het voorgestelde artikel 55a, eerste lid, wordt overtreding van deze norm tuchtrechtelijk gesanctioneerd. Het gaat derhalve in artikel 55a, eerste lid, om dezelfde normstelling – dezelfde «zorgplicht» – als in artikel 4, derde lid. De norm van goed zeemanschap geldt echter uitsluitend voor gedragingen van de kapitein en de scheepsofficieren aan boord (van een zeeschip). Voor het gedrag van de kapitein en de scheepsofficieren gedurende de tijd dat zij niet aan boord verblijven gelden dezelfde regels als voor iedere andere burger. Dat zijn de algemene regels van het commune strafrecht en bestuursrecht die voor een ieder gelden, en niet de groepsspecifieke norm van goed zeemanschap, die uitsluitend voor de kapitein en de scheepsofficieren geldt.

Artikel 55h

In artikel 55h is gekozen voor een klachtrecht van belanghebbenden. Dit

begrip is ontleend aan artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht. In de Algemene wet bestuursrecht wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. In het onderhavige wetsvoorstel wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij de gewraakte gedraging is betrokken (bijvoorbeeld omdat hij/zij daardoor schade heeft geleden). Met deze omschrijving is een vergelijkbare concretisering gegeven van de personen aan wie het klachtrecht wordt toegekend als in de Loodsenwet, de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg en de Wet op de uitoefening van de diergeneeskunde. Nadere concretisering door de wetgever is niet goed mogelijk, en kan daarom beter aan de jurisprudentie van het tuchtcollege worden overgelaten: bescheidenheid siert de wetgever!

In het vierde lid van artikel 55h is – materieel – een verjaringstermijn van twee jaren opgenomen. Deze termijn is ontleend aan de verjaringstermijn voor overtredingen in het Wetboek van Strafrecht (artikel 70, 10 WvS).

Artikel 55i

In artikel 55i, eerste lid, wordt aan de voorzitter van het tuchtcollege een ruime keuzemogelijkheid gegeven uit alle bij het tuchtcollege betrokken personen om, indien hij beslist dat er in een bepaalde zaak een vooronderzoek moet komen, de uitvoering van dat vooronderzoek op te dragen aan de persoon of personen, die daarvoor naar zijn oordeel het meest in aanmerking komt of komen. De secretaris en de plaatsvervangende secretaris zijn daarvan niet uitgesloten. Het is dus niet zo dat de wetgever de uitvoering van het vooronderzoek aan de (plaatsvervangend) secretaris opdraagt, maar de wetgever laat de mogelijkheid open dat de voorzitter van het tuchtcollege daartoe kan besluiten.

Een reden voor het opdragen van de uitvoering van een vooronderzoek aan de secretaris of zijn plaatsvervanger kan hierin gelegen zijn, dat de leden en de plaatsvervangende leden van het tuchtcollege voor een periode van vier jaren worden benoemd en voor hun – incidentele – werkzaamheden vacatiegeld ontvangen, terwijl de secretaris en de plaatsvervangend secretaris van het tuchtcollege voor onbepaalde tijd worden benoemd en voor hun – permanente – werkzaamheden een vast salaris ontvangen. Het ligt derhalve voor de hand dat de secretaris van het tuchtcollege en zijn plaatsvervanger na verloop van tijd over meer ervaringsdeskundigheid beschikken dan de leden van het tuchtcollege en hun plaatsvervangers. Tegenover dit voordeel staat inderdaad het nadeel dat de vooronderzoeker geen deel kan uitmaken van het tuchtcollege dat de zaak ter zitting behandelt. De voorzitter van het tuchtcollege zal derhalve dit voordeel en dit nadeel tegen elkaar moeten afwegen.

Artikel 5 van de Wet op de economische delicten

De leden van de VVD-fractie vestigen de aandacht op artikel 5 van de Wet op de economische delicten (WED).

Deze bepaling heeft tot strekking om een dubbele berechting van economische delicten te voorkomen «tenzij bij de wet anders is bepaald». Deze laatste woorden hebben geen betrekking op de Wet op de economische delicten zelf, maar op de mogelijkheid om in een andere (formele) wet een uitzondering op artikel 5 WED te maken. Dit is ook in verschillende wetten gebeurd (zie bijvoorbeeld: artikel 20, tweede lid, van de Wet op de loonvorming, artikel 26, eerste lid, van de Noodwet voedselvoorziening, en artikel 98 van de Zaaizaad- en Plantgoedwet). Ook het in dit wetsvoorstel voorgestelde hoofdstuk 5A van de Zeevaartbemanningwet vormt een uitzondering op artikel 5 WED.

De in het verslag voorgelegde redenering klopt derhalve niet, omdat in het onderhavige wetsvoorstel een van artikel 5 WED afwijkende regeling wordt getroffen. Het is echter niet de bedoeling van de regering dat terzake van overtreding van de tuchtnorm van «goed zeemanschap» naast een tuchtrechtelijke berechting ook nog eens een berechting op grond van de WED plaats vindt. Daarom wordt bij nota van wijziging voorgesteld om het voorgestelde artikel 4, derde lid, niet op te nemen in de verbodsbepaling van artikel 60 van de Zeevaartbemanningswet, overtreding van welke bepaling op grond van artikel 1, onder 4°, van de WED, een economisch delict vormt.

Artikel 57a

De leden van de VVD-fractie merken terecht op dat de toezeggingen die de regering in het verleden heeft gedaan om in hoofdstuk 6 van de Zeevaartbemanningswet een algemeen verbod van gevaarstelling voor de bemanning van Nederlandse zeeschepen op te nemen (kamerstukken II 1999/2000, 26 800 XII, nr. 54) verband hielden met het indertijd door de regering ingenomen standpunt dat de invoering van een wettelijk geregeld tuchtrecht voor de zeescheepvaart niet wenselijk is.

Nu de regering echter heeft besloten om wel een wettelijk geregeld tuchtrecht voor de zeescheepvaart in te voeren, zou handhaving van dit als economisch delict gesanctioneerde algemeen verbod van gevaarstelling tot een dubbele berechting leiden: een tuchtrechtelijke berechting wegens handelen of nalaten in strijd met de norm van «goed zeemanschap», en een berechting op grond van de WED wegens overtreding van het verbod van gevaarstelling. Dat is niet de bedoeling van de regering.

Daarom wordt bij nota van wijziging voorgesteld om het voorstel tot het invoegen van een nieuw artikel 57a te schrappen. Als gevolg daarvan behoeft de Wet op de economische delicten niet gewijzigd te worden, en kan derhalve het daartoe strekkende Artikel II van het wetsvoorstel vervallen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs