

Vergaderjaar 2002–2003

28 803

Wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak

Nr. 6

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 15 september 2003

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

1. In Artikel I, onderdeel A, komt onderdeel k van Artikel 1 als volgt te luiden:

k. bemanning: de kapitein, de scheepsofficieren, de scheepsgezellen, en de overige opvarenden die in de monsterrol worden genoemd;

2. In Artikel I worden voorts nog de volgende wijzigingen aangebracht:

a. onderdeel I vervalt;

b. onderdeel J wordt geletterd als onderdeel I en wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 60 komt te luiden:

Artikel 60

Het is verboden de verplichtingen ingevolge artikel 3, tweede en derde lid, artikel 4, eerste, tweede en vierde lid, en artikel 29, eerste lid, niet na te komen.

c. onderdeel K wordt geletterd als onderdeel J.

3. Artikel II vervalt en wordt vervangen door een nieuw Artikel II, dat luidt:

ARTIKEL II

Zodra het bij koninklijke boodschap van 16 oktober 2002 ingediende voorstel van rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (Kamerstukken 28 634 (R 1727)), nadat het tot rijkswet is verheven, in werking treedt ten aanzien van het onderzoek naar ongevallen en incidenten met een zeeschip dat niet in gebruik is bij Onze Minister van Defensie of een buitenlandse krijgsmacht, wordt Artikel I, onderdeel G, artikel 55o, eerste lid, als volgt gewijzigd:

1. Het tuchtcollege kan getuigen en deskundigen voor de zitting oproepen en horen. De leden en de buitengewone leden van de Onderzoeksraad voor veiligheid, de algemeen secretaris en de medewerkers van het bureau van de raad, alsmede de door Onze Minister wie het aangaat op verzoek van de raad aangewezen deskundigen kunnen door het tuchtcollege niet als getuige of deskundige worden opgeroepen.

Toelichting

1.

De definitie van «bemanning» is in het wetsvoorstel op twee punten gewijzigd. In de eerste plaats betreft dit de verdeling van de schepelingen in:

a. scheepsofficieren (zoals gedefinieerd in onderdeel i van Artikel 1), die wel onder het tuchtrecht vallen; en

b. scheepsgezellen (dit zijn dus alle schepelingen die geen scheepsofficier zijn), die niet onder het tuchtrecht vallen.

In de tweede plaats betreft dit een aanpassing van de definitie in verband met de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstelling en ontheffing van de verplichting om een monsterrol op te maken.

Inmiddels is deze mogelijkheid ten gevolge van internationale ontwikkelingen achterhaald. De IMO heeft een model voor een bemanningslijst vastgesteld, die bij het binnenlopen van elke haven aan de havenautoriteiten dient te worden getoond, en die tevens dienst kan doen als monsterrol. In verband hiermee bestaat geen behoefte meer aan de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstelling en ontheffing. Deze worden thans derhalve niet meer verleend, en bij een binnenkort in te dienen wetsvoorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met een vereenvoudiging van de bepalingen omtrent monsterring zal worden voorgesteld om het tweede en derde lid van artikel 34 te schrappen.

In verband hiermee dient het tweede punt in de wijziging van de definitie van «bemanning» te vervallen, en dient deze wijziging derhalve beperkt te worden tot het eerste punt.

2.

Bij heroverweging is besloten om af te zien van het voorstel tot het opnemen van een als economisch delict gesanctioneerd algemeen verbod van gevaarstelling (artikel 57a). Deze heroverweging houdt verband met het feit dat de toezeggingen die de regering hierover in het verleden aan de Tweede Kamer heeft gedaan samenhangen met het indertijd door de regering ingenomen standpunt dat de invoering van een wettelijk geregeld tuchtrecht voor de zeescheepvaart niet wenselijk is, waarvoor het voorgestelde artikel 57a min of meer een compensatie moest vormen. Nu de regering – blijkens de indiening van dit wetsvoorstel – echter heeft besloten om wel een wettelijk geregeld tuchtrecht in te voeren, is het overbodig om (vrijwel) dezelfde gedragingen daarnaast ook nog eens als economisch delict te sanctioneren. Dat zou derhalve tot een dubbele sanctionering kunnen leiden, iets wat artikel 5 van de Wet op de economische delicten wil voorkomen. Ook daarom is het beter om artikel 57a niet in te dienen.

Als gevolg hiervan dienen de onderdelen J en K van Artikel I anders geletterd te worden. Daarbij is in artikel 60 van de Zeevaartbemanningswet nog een vergissing hersteld: op overtreding van de in artikel 4, derde lid, opgenomen tuchtnorm dient geen strafsanctie gesteld te worden, want die norm wordt in dit wetsvoorstel tuchtrechtelijk gesanctioneerd. Ook deze wijziging houdt derhalve verband met het

voorkomen van een dubbele sanctionering. Voor de duidelijkheid is artikel 60 van de Zeevaartbemanningswet opnieuw integraal geformuleerd.

3.

Als gevolg van het niet opnemen van artikel 57a behoeft de Wet op de economische delicten niet gewijzigd te worden, en kan het daartoe strekkende Artikel II derhalve vervallen.

Inmiddels is de parlementaire behandeling van het op 16 oktober 2002 bij de Tweede Kamer ingediende voorstel van rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid zo ver gevorderd, dat het wenselijk is om in het onderhavige wetsvoorstel reeds rekening te houden met de inwerkingtreding van dat voorstel van rijkswet voor de zeescheepvaart. De Onderzoeksraad voor veiligheid zal binnenkort de Raad voor de Transportveiligheid vervangen, hetgeen gevolgen heeft voor de tekst van artikel 55o, eerste lid.

Materieel verandert er niets in de opzet van deze regeling: het gaat na de overheveling van de taken van de Raad voor de Transportveiligheid naar de Onderzoeksraad voor veiligheid om dezelfde functionarissen van een andere raad, die door het tuchtcollege voor de scheepvaart niet als getuige of deskundige kunnen worden gehoord. Deze bepaling houdt verband met de scheiding tussen het – kleurloze – ongevallenonderzoek, dat na de inwerkingtreding van het voorstel van rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid door deze Onderzoeksraad zal worden gedaan, en het – accusatoire – tuchtrechtelijk onderzoek, dat na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel door het tuchtcollege voor de scheepvaart zal worden gedaan.

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