

Vergaderjaar 2003–2004

29 476 (R1754)

Wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 14 september 2004

Algemeen

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft uitgebracht over het voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart. Alvorens in te gaan op de vragen van de leden van de verschillende fracties wil ik van de gelegenheid gebruik maken om nogmaals kort de achtergronden van het wetsvoorstel te schetsen.

De voorliggende wijziging van de Schepenwet is een uitvloeisel van de op 14 december 1993 door uw Kamer aangenomen motie-Van Vlijmen c.s. (Kamerstukken II 1993/94, 23 400 XII, nr. 14). In die motie wordt de regering verzocht om een wetsvoorstel voor te bereiden tot instelling van een «Nationale Raad voor Transportveiligheid». Aanleiding voor de motie was het advies van de Begeleidingscommissie Evaluatie Raad voor de Verkeersveiligheid/Spoorwegongevallenraad. In de motie overwogen de leden Van Vlijmen c.s., daarin gesteund door de Kamer, dat het moment was gekomen om op het gebied van het ongevalsonderzoek de sectorale grenzen te doorbreken en samenwerking tussen de transportsectoren te bewerkstelligen. In de motie werd tevens uitdrukkelijk verwezen naar de «ervaringen in de Verenigde Staten, Canada en Zweden, waarbij tuchtrechtelijke en strafrechtelijke procedures volledig gescheiden zijn van het onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van ongevallen.»

Gevolggevend aan de motie-Van Vlijmen heeft mijn ambtsvoorganger Maij-Weggen de voorbereiding van een wet tot instelling van één nationale onderzoeksraad ter hand genomen. Daarbij was reeds in een vroegtijdig stadium duidelijk dat de samenloop van het ongevalsonderzoek en het tuchtrecht op het terrein van de scheepvaart zou worden losgelaten (zie onder meer de uitkomsten van het voorzittersoverleg van de Raden op het gebied van de transportveiligheid; Kamerstukken II 1993/94, 23 674, nr. 1). In navolging van de (indertijd nieuwe) Luchtvaartongevallenwet werd voorgesteld om ook op het terrein van de scheepvaart een scheiding

te maken tussen het ongevalsonderzoek en het tuchtrecht. Voor de luchtvaart vloeide deze scheiding reeds voort uit het Verdrag van Chicago. Sinds een aantal jaren wordt het belang van deze scheiding ook door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) onderschreven, zoals blijkt uit de in 1997 door de Algemene Vergadering van de IMO aanvaarde »Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents». In 1998 is onder de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma de Wet Raad voor de Transportveiligheid totstandgekomen. In dat jaar werd ook de in verband met de instelling van die Raad benodigde wijziging van de Schepenwet ter hand genomen. Aanvankelijk werd daarbij van regeringszijde voorgesteld om de tuchtrechtelijke taak van de Raad voor de Scheepvaart te laten vervallen. De rol van het tuchtrecht zou kunnen worden overgenomen door het strafrecht, waar nodig aangevuld met bestuursrechtelijke handhaving. In dat voorstel kon de Kamer zich niet vinden. Door de leden Van Waning en Blaauw werd een motie ingediend waarin de regering werd verzocht om tegelijk met de nog benodigde wijziging van de Schepenwet tot opheffing van de Raad voor de Scheepvaart een voorstel in te dienen voor een wettelijke regeling «waarbij voor de zeescheepvaart wordt voorzien in een aan de eisen van de huidige tijd aangepast tuchtrecht» (Kamerstukken II 1997/98, 25 332, nr. 20). De motie werd door de Kamer aangenomen, waarop Minister Netelenbos toezegde haar te zullen uitvoeren. Het vervolg is u bekend: bij de Kamer werd een wetsvoorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet ingediend, dat ertoe strekte om in die wet een moderne regeling van tuchtrechtspraak op te nemen. Deze wijziging van de Zeevaartbemanningswet is vervolgens op 19 mei 2004 door uw Kamer aangenomen en op 13 april 2004 tot wet verheven (Stb. 2004, 208). De nieuwe regeling van de tuchtrechtspraak is evenwel nog niet in werking getreden, in afwachting van de daarvoor benodigde wijziging van de Schepenwet. Om diezelfde reden is overigens ook de Wet Raad voor de Transportveiligheid nog niet voor de zeescheepvaart in werking getreden.

Voor de goede orde noem ik ook nog een ontwikkeling die zich in zekere zin parallel aan het onderhavige dossier heeft voorgedaan, waarbij nu in het wetsvoorstel tot wijziging van de Schepenwet eveneens wordt aangesloten: de instelling van één nationale onderzoeksraad voor rampen en zware ongevallen, met inbegrip van transportongevallen en defensieongevallen. Tot de instelling van een dergelijke raad, die inmiddels de naam «Onderzoeksraad voor veiligheid» heeft gekregen, werd opgeroepen in de op 5 december 2000 door de Kamer aanvaarde motie-Wagenaar c.s. (Kamerstukken II 2000/01, 27 400 VII, nr. 33). Het desbetreffende wetsvoorstel is onlangs door uw Kamer aangenomen en thans aanhangig bij de Eerste Kamer. Omdat de nieuwe onderzoeksraad ook de taken van de Raad voor de Transportveiligheid zal overnemen, is er voor gekozen om in het onderhavige wetsvoorstel niet meer bij de Wet Raad voor de Transportveiligheid aan te sluiten, maar reeds aansluiting te zoeken bij de verwachte spoedige instelling van de nieuwe Onderzoeksraad voor veiligheid.

Dan ga ik thans over tot de beantwoording van de vragen.

1. Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen gesteld over de onlangs totstandgekomen nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor zeevarenden. Zij verwijzen daarbij naar het advies de Raad van State en de reactie van de regering op dat advies. Ik kan deze vragen over de tuchtrechtspraak niet goed plaatsen. In zijn advies over het onderhavige wetsvoorstel gaat de Raad alleen in op de voorgenomen nationale regeling van het ongevalsonderzoek; het tuchtrecht blijft buiten beschouwing.

Ook het advies bij de hierboven reeds genoemde wijziging van de Zeevaartbemanningwet kan niet bedoeld zijn, omdat dat advies volledig instemmend luidde. Ik neem dan ook aan dat hier sprake moet zijn van een misverstand. Voor de volledigheid wijs ik er in dit verband op dat ongevalsonderzoek en tuchtrecht twee wezenlijk verschillende zaken zijn. Ongevalsonderzoek heeft tot doel lering te trekken uit ongevallen of bijna-ongevallen, terwijl de tuchtrechtspraak tot doel heeft om de kwaliteit van de beroepsuit-oefening hoog te houden.

Dezelfde leden hebben vragen over het feit dat de Schepenwet in 1954 in haar geheel tot rijkswet is verheven, hoewel zij slechts ten dele betrekking heeft op koninkrijksaangelegenheden in de zin van artikel 3, eerste lid, van het Statuut. Ik zou in dat verband, anders dan de leden aan het woord, echter niet van een «vergissing» willen spreken. De Schepenwet heeft haar status van rijkswet verkregen op grond van artikel 57 van het Statuut, dat een overgangsbepaling bevat voor wetten en algemene maatregelen van bestuur die reeds voor 1954 in de Nederlandse Antillen golden. Een dergelijke overgangsbepaling was nodig om te voorkomen dat deze wetten en algemene maatregelen van bestuur na de inwerkingtreding van het Statuut nog slechts in Nederland zouden gelden. In het licht van het gegeven dat de Schepenwet pas een jaar eerder ook voor de Nederlandse Antillen was gaan gelden (zie de wet van 19 juli 1950, Stb. K 300; voor de Nederlandse Antillen in werking getreden op 1 juli 1953), wekt het geen verbazing dat men niet onmiddellijk na de totstandkoming van het Statuut weer aan die wet is gaan sleutelen om haar rijksbrede toepassing tot de in die wet opgenomen koninkrijksaangelegenheden te beperken. De aanleiding voor de medegelding in de Nederlandse Antillen was immers juist geweest dat men door aansluiting bij de Schepenwet op eenvoudige wijze in regelgeving voor Nederlands-Antilliaanse zeeschepen kon voorzien, zonder daartoe nieuwe landswetgeving tot stand te hoeven brengen. Dat deze gang van zaken enkele decennia later tot onduidelijkheden zou kunnen leiden, heeft men zich waarschijnlijk niet gerealiseerd. Overigens komt het ook nu nog voor dat wetten in hun geheel de status van rijkswet krijgen, hoewel zij slechts ten dele betrekking hebben op rijksbrede onderwerpen. Een recent voorbeeld is de thans bij de Eerste Kamer aanhangige Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (Kamerstukken I 2003/04, 28 634 (R 1727), nr. A), die eveneens de status van rijkswet zal hebben, ofschoon die status slechts verband houdt met één aspect van die wet, te weten het onderzoek van defensieongevallen.

De redenen die er omstreeks 1998 toe hebben geleid om voorstellen tot beëindiging van de gemeenschappelijke regeling van het ongevals-onderzoek te doen, zijn bekend. In de tweede helft van de jaren '90 van de vorige eeuw besloot Nederland, zoals hiervoor reeds beschreven, tot een meer integrale benadering van het onderzoek naar transportongevallen en de instelling van één overkoepelende onderzoeksraad voor alle transportsectoren: de Raad voor de Transportveiligheid. De consequentie hiervan was dat de bestaande onderzoeksraden moesten worden opgeheven. Voor de situatie onder de Schepenwet betekende dit de opheffing van de Raad voor de Scheepvaart en de beëindiging, althans voor Nederland, van de gemeenschappelijke regeling uit de Schepenwet ten faveure van de nieuwe regeling in de Wet Raad voor de Transportveiligheid. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba is dit toen aanleiding geweest om de gemeenschappelijke regeling (of wat daarvan na beëindiging van de regeling door Nederland zou resteren) evenmin te willen prolongeren. Naar ik aanneem, zal de hoge leeftijd van de in de Schepenwet opgenomen regeling van het ongevalsonderzoek (die voor een belangrijk deel nog uit 1909 stamt) daarbij ook een rol hebben gespeeld. Waarom er niet eerder dan 1998 voorstellen tot beëindiging van de gemeenschappelijke regeling zijn gedaan, is mij niet bekend.

Ik vermoed dat men daartoe gewoon geen aanleiding heeft gezien, omdat de regeling naar tevredenheid functioneerde.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de status van rijkswet wellicht heeft bijgedragen aan de adequate uitvoering van de wet in alle rijksdelen. Ik denk dat het bestaan van een gemeenschappelijke regeling van het ongevalsonderzoek (die, in de systematiek van het Statuut, na 1954 alleen maar in de vorm van een rijkswet kon bestaan) inderdaad – zeker in de beginjaren – een positieve bijdrage heeft geleverd aan het ongevalsonderzoek binnen het Koninkrijk. Uit de totstandkomings-geschiedenis van de wet van 19 juli 1950 (waarbij de Schepenwet o.a. met bepalingen over het ongevalsonderzoek in de Nederlandse Antillen werd aangevuld) kan worden opgemaakt dat de samenwerking met Nederland, waarbij in de Nederlandse Antillen geprofiteerd zou kunnen worden van de hier te lande reeds aanwezige kennis en ervaring, een belangrijke overweging is geweest om voor een gemeenschappelijke regeling in de Schepenwet te kiezen. Inmiddels functioneert de Commissie van Onderzoek in de Nederlandse Antillen echter al een halve eeuw en heeft zij ruimschoots de gelegenheid gehad om ook zelf kennis en ervaring op te doen. Dit betekent dat de gemeenschappelijke regeling in de Schepenwet anno 2004 niet meer de toegevoegde waarde heeft die zij in 1953 nog wel had. Dat geldt temeer, wanneer men bedenkt dat er in de Schepenwet feitelijk maar heel weinig wordt geregeld voor het ongevals-onderzoek in de Nederlandse Antillen en Aruba: het inhoudelijke zwaartepunt ligt al sinds jaar en dag in de landsverordeningen waarin het ongevalsonderzoek in de Nederlandse Antillen en Aruba nader is geregeld (zie bijvoorbeeld de artikelen 26bis, tweede lid, 30, vierde lid, en 32, derde lid, van de Schepenwet).

Meergenoemde leden vragen voorts naar de redenen waarom de regering het advies van de Raad van State niet heeft gevolgd, en naar de standpunten van de ministers van Justitie en van Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties. Ik moge in dat verband verwijzen naar het nader rapport bij het onderhavige wetsvoorstel en naar mijn brief van 4 juni 2004 (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XII, nr. 136), waarin ik mede namens mijn ambtgenoten van Justitie en van Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties een toelichting heb gegeven bij de koninkrijks-aspecten van een aantal scheepvaartdossiers, waaronder het onderhavige wetsvoorstel. Op de vraag van de leden aan het woord, op welke wijze overleg is gevoerd met beide andere bewindslieden, kan ik antwoorden dat wetsvoorstellen waarover de Raad van State negatief heeft geadviseerd, opnieuw in de (rijks)ministerraad aan de orde worden gesteld. Ook het onderhavige voorstel is om die reden opnieuw in de rijksministerraad behandeld. Het onverwachte probleem dat daarbij rees, was dat het niet mogelijk bleek de behandeling van het wetsvoorstel in de rijksministerraad van 16 januari 2004 af te ronden, met als gevolg dat het pas in de daarop volgende rijksministerraad kon worden geaccordeerd.

3. Het onderzoek van scheepvaartongevallen

De leden van de PvdA-fractie hebben een aantal vragen naar aanleiding van het verschil van inzicht tussen de Raad van State en de regering over de status van het ongevalsonderzoek. Zij vragen onder meer om een uiteenzetting van de voors en tegens van de door de Raad voorgestelde constructie, waarmee zij, naar ik aanneem, doelen op de suggestie van de Raad om de Wet Raad voor de Transportveiligheid tot rijkswet te verheffen en de Raad voor de Transportveiligheid ook met het onderzoek van scheepvaartongevallen in de Nederlandse Antillen en Aruba te belasten. Daargelaten dat een dergelijke onderlinge regeling uitsluitend met instemming van de Nederlandse Antillen en Aruba mogelijk zou zijn,

zie ik meer nadelen dan voordelen. Een voordeel zou natuurlijk zijn dat de drie landen over en weer kunnen profiteren van de kennis en ervaring die in elk van de landen is opgedaan. Dat kunnen zij echter ook zonder een dergelijke constructie. Een ander voordeel is dat de Nederlandse Antillen en Aruba bij grote, omvangrijke onderzoeken bijstand vanuit Nederland zouden kunnen krijgen. Ook daarvoor is de voorgestelde constructie niet nodig. Uit artikel 36 van het Statuut volgt reeds dat de landen elkaar waar mogelijk hulp en bijstand verlenen. In artikel 84, derde lid, van de Wet Raad voor de Transportveiligheid (zie ook artikel 77, tweede lid, van het wetsvoorstel Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid) is daarin ook uitdrukkelijk voorzien. De nadelen van de voorgestelde constructie zijn uiteraard dat de grote geografische afstanden tussen de landen en de verschillende talen en culturen binnen het Koninkrijk het voor een in Nederland gevestigde onderzoeksraad niet eenvoudig zullen maken om effectief te opereren, wanneer die raad een scheepvaartongeval in de Nederlandse Antillen of Aruba zou moeten onderzoeken. Het risico bestaat bovendien dat een in Nederland gevestigde onderzoeksraad in de Nederlandse Antillen en Aruba niet als «eigen» zal worden ervaren. In de praktijk zou je in de Nederlandse Antillen en Aruba natuurlijk «filialen» van de Nederlandse raad kunnen openen, doch de vraag rijst dan waarin die situatie dan nog verschilt van de bestaande situatie waarin het onderzoek van scheepvaartongevallen door de Commissie van Onderzoek wordt verricht.

De leden van voornoemde fractie vragen voorts naar de effecten die kunnen optreden, wanneer alsnog zou blijken van strijdigheid met artikel 94, tweede lid, onder b, van het VN-Zeerechtverdrag. Ik kan de leden aan het woord op dit punt geruststellen. Het VN-Zeerechtverdrag laat zich er niet over uit, in welke vorm een vlaggenstaat rechtsmacht op zich dient te nemen over de onder zijn vlag varende schepen. Het laat, zoals in het verdragenrecht gebruikelijk is, de keuze voor een bepaald wetgevingsinstrument en de interne verdeling van bevoegdheden over aan het staatsrecht (de «binnenlandse wetgeving») van de vlaggenstaat.

Dezelfde leden vragen of ik bereid ben het nader rapport voor een reactie aan de Raad van State te zenden. Ik zie daar echter geen aanleiding toe. Het gaat hier om een verschil van inzicht tussen Raad en regering, waarover reeds in het kader van diverse wetsvoorstellen van gedachten is gewisseld. Overigens heeft de Raad in zijn recente advies over de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid zijn bezwaren uit 1998 ook niet gehandhaafd.

4. Overige taken van de Raad voor de Scheepvaart

Op de vraag van de leden van de PvdA-fractie wat er gebeurt met de huidige taak van de Raad voor de Scheepvaart tot het nemen van tuchtmaatregelen tegen een kapitein, tegen wie een klacht is ingediend wegens een misdraging (artikel 48, eerste lid, Schepenwet), kan het volgende worden geantwoord. De mogelijkheid om een klacht in te dienen wegens misdragingen van de kapitein is oorspronkelijk (in 1856) in de wet opgenomen in verband met de ruime discretionaire bevoegdheden, die de kapitein had om de orde en tucht aan boord te handhaven. Wanneer de kapitein tijdens de reis van deze bevoegdheden misbruik had gemaakt, konden de bemanningsleden, andere opvarenden of de reder na afloop van de reis bij de Raad van Tucht een klacht wegens misdragingen tegen de kapitein indienen. In 1909 kreeg ook het hoofd van de scheepvaartinspectie de mogelijkheid om terzake een klacht tegen de kapitein in te dienen en werd de Raad van Tucht vervangen door de Raad voor de Scheepvaart. De afgelopen twaalf jaren heeft uitsluitend het hoofd van de scheepvaartinspectie van deze mogelijkheid gebruik gemaakt en betroffen

diens klachten de overtreding van wettelijke voorschriften, vrijwel steeds de beladingsregels, waardoor de veiligheid van het schip gevaar liep. Als gevolg van het loskop-pelen van tuchtrechtspraak en ongevalsonderzoek vallen deze klachten in de nieuwe wettelijke regeling van tuchtrechtspraak zonder meer onder het nieuwe tuchtrecht. In dergelijke gevallen is er immers duidelijk sprake van een «handelen of nalaten van de kapitein in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer» (zie het nieuwe artikel 55a, eerste lid, van de Zeevaart-bemanningswet).

5. Wet Raad voor de Transportveiligheid

De leden van de PvdA-fractie informeren naar de voortgang met betrekking tot de inwerkingtreding van de Wet Raad voor de Transportveiligheid. Hierop kan worden geantwoord dat die wet, met uitzondering van de zeescheepvaart, op 1 juli 1999 voor alle transportsectoren in werking is getreden. Het is niet de bedoeling die wet ook nog voor de zeescheepvaart in werking te laten treden. Gelet op de stand van zaken met betrekking tot het voorstel voor de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, is de opheffing van de Raad voor de Transportveiligheid en de instelling van de nieuwe Onderzoeksraad voor veiligheid zozeer nabij, dat het niet zinvol is om in dit stadium nog aansluiting te zoeken bij de Wet Raad voor de Transportveiligheid.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdelen D en E

De leden van de VVD-fractie vragen naar de ontwikkelingen aangaande een eventuele UPG-status voor de Nederlandse Antillen en Aruba en wensen te vernemen welke relatie een mogelijke UPG-status heeft met het onderhavige wetsvoorstel en met andere wetgeving op het gebied van de zeescheepvaart en havens.

Voor het antwoord op het eerste deel van de vraag verwijs ik naar de brief van mijn ambtgenoot van Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties van 8 juli 2004, waarbij hij uw Kamer het rapport van de Commissie-Van Beuge over de mogelijke toekomstige relaties van de Nederlandse Antillen en Aruba met de Europese Unie heeft aangeboden (kenmerk: naaz040020), naar de antwoorden van de minister van Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties en de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken (Europese Zaken) van 26 mei 2004 op de vragen van de leden Timmermans, De Vries en Leerdam (Aanhangsel Handelingen II, 2003/04, nr. 1629) en naar de antwoorden van de Minister en staatssecretaris van Buitenlandse Zaken op de vragen van de vaste commissie van Europese Zaken van 16 juni 2004 (Kamerstukken II, 2003/04, 21 501-20, nr. 250).

In antwoord op het tweede deel van de vraag kan ik mededelen dat er op zichzelf geen relatie bestaat tussen het onderhavige wetsvoorstel en een eventuele UPG-status voor de Nederlandse Antillen en Aruba. Wel zou een eventuele UPG-status betekenen dat het land dat die status verkrijgt, het zogeheten «*acquis communautaire*» zou moeten overnemen, hetgeen – zoals bekend – ook bepaalde verplichtingen op het gebied van de zeescheepvaart en havens omvat. Het antwoord op de vraag of het onderzoek van scheepvaartongevallen een koninkrijksaangelegenheid is, zou dan evenwel niet anders uitvallen, tenzij natuurlijk het Statuut op dat punt zou worden aangepast.

Artikel IV

De leden van de VVD-fractie vragen waarom is afgeweken van de toezegging om een gefaseerde inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel mogelijk te maken. Ik meen echter dat ik mijn toezegging wel degelijk ben nagekomen. Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet rees de vraag, hoe kon worden voorkomen dat er tijdelijk een «tuchtrechtloos tijdperk» voor de Nederlandse Antillen zou aanbreken, indien in dat land de benodigde nieuwe wetgeving op het gebied van tuchtrechtspraak nog niet gereed zou zijn. Hierop heb ik toegezegd dat ik een gefaseerde inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel (i.e. een uitfasering van de thans in de Schepenwet opgenomen regeling van het tuchtrecht) mogelijk zou maken om dat te voorkomen. Ik heb dat ook gedaan. Artikel IV van het wetsvoorstel regelt immers dat het tijdstip waarop de in de Schepenwet opgenomen regeling van het tuchtrecht zal worden beëindigd, bij koninklijk besluit zal worden bepaald. In het artikel is bovendien bepaald dat dit tijdstip voor de verschillende landen verschillend kan worden vastgesteld, waardoor ook in dat opzicht maatwerk kan worden geleverd. Dat maatwerk houdt overigens niet alleen verband met de beëindiging van de gemeenschappelijke regeling van het tuchtrecht, maar ook met de beëindiging van de gemeenschappelijke regeling van het ongevalsonderzoek.

Het is uitdrukkelijk nooit de bedoeling geweest om de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel in haar geheel afhankelijk te maken van de totstandkoming van een nieuwe Nederlands-Antilliaanse regeling van tuchtrechtspraak. Zoals ik ook tijdens de behandeling van de wijziging van de Zeevaartbemanningswet heb aangegeven, is het streven van de regering erop gericht om het onderhavige wetsvoorstel in elk geval voor Nederland op zo kort mogelijke termijn in werking te laten treden, opdat het nieuwe tuchtcollege en de Onderzoeksraad voor veiligheid zo spoedig mogelijk van start kunnen gaan. De regering acht het niet wenselijk dat de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel voor Nederland wordt opgehouden, omdat er wellicht nog een of twee tuchtrechtzaken uit de Nederlandse Antillen bij de Raad voor de Scheepvaart zouden kunnen worden aangebracht. Wel is de regering uiteraard bereid om op verzoek van de Nederlands-Antilliaanse regering de Raad voor de Scheepvaart nog tijdelijk voor de afhandeling van Nederlands-Antilliaanse tuchtrechtzaken in stand te houden. Het hierboven reeds aangehaalde artikel IV maakt dit ook mogelijk. De Raad voor de Scheepvaart zal dan echter geen tuchtrechtelijke taken ten aanzien van zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen meer hebben. Die taken worden overgenomen door het nieuwe tuchtcollege. Voor de goede orde vermeld ik overigens nog dat de regering van Aruba heeft aangegeven niet langer prijs te stellen op het hebben van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaartsector. De tijdelijke instandhouding van de Raad voor de Scheepvaart zal daarom alleen de Nederlandse Antillen betreffen.

Vornoemde leden ontvangen graag een overzicht van de verwachte kosten voor het in stand houden van de Raad voor de Scheepvaart en de oprichting van een nieuw tuchtcollege voor de scheepvaart. Voor het oprichten en in stand houden van een nieuw tuchtcollege is op mijn begroting een bedrag van € 772 000 gereserveerd. De voorlopig geschatte kosten voor het tuchtcollege zijn opgebouwd uit de volgende posten:

– Huisvesting (Oude Brugsteeg Amsterdam)	€ 50 000,-
– Bureaukosten (diversen)	€ 75 000,-
– Opleiding nieuwe leden	€ 30 000,-
– Salarissen (vaste medewerkers secretariaat)	€ 180 000,-

– Kosten vooronderzoek (inhuur expertise)	€ 120 000,-
– Vacatiegelden (€ 300 per lid per zitting; € 600 vz. per zitting)	€ 75 000,-
– Kosten hoger beroep (10 zaken bij het CVBB)	€ 100 000,-
– Reiskosten (reizen i.v.m. vooronderzoek)	€ 50 000,-
– Schadeloosstellingen (getuigen en deskundigen)	€ 40 000,-
Totaal	€ 720 000,-

Het tuchtcollege zal worden gehuisvest op dezelfde locatie als waar thans de Raad voor de Scheepvaart is gevestigd. Ik heb daartoe besloten nadat mij was gebleken dat huisvesting bij de rechtbank in Amsterdam circa € 30 000,- duurder zou uitvallen. Bijkomend voordeel hiervan is dat, mocht de regering van de Nederlandse Antillen de wens te kennen geven om tijdelijk, tot het gereed komen van landswetgeving voor het instellen van een tuchtcollege voor de zeescheepvaart, gebruik te willen blijven maken van de Raad voor de Scheepvaart als tuchtcollege voor de Nederlandse Antillen de volgende oplossing voorhanden is. Ik zal in dat geval de huidige voorzitter en de vaste leden van de Raad voor de Scheepvaart verzoeken voorlopig aan te blijven voor het afhandelen van tuchtrechtzaken voor de Nederlandse Antillen, waarbij zij schadeloos gesteld zullen worden op vacatiebasis. Het secretariaat van de Raad voor de Scheepvaart zal tijdelijk kunnen worden waargenomen door het secretariaat van het Nederlandse tuchtcollege en de Raad zal gebruik kunnen (blijven) maken van de huisvesting van het tuchtcollege. De enige extra kosten voor het op deze wijze in stand houden van de Raad zullen de vergoedingen zijn voor het houden van zittingen en de kosten verbonden aan het oproepen van getuigen en betrokkenen en hun schadeloosstelling daarvoor. Gezien het zeer kleine aantal zaken dat de afgelopen jaren voor de Nederlandse Antillen de revue is gepasseerd, en waarin niet eensklaps een toename is te verwachten, ben ik van mening dat dit alles gerealiseerd kan worden binnen de mij op mijn begroting ter beschikking staande middelen en acht ik een aanvullende reservering op mijn begroting niet nodig.

Voorts vragen de leden aan het woord welke redenen er zijn om het onderhavige wetsvoorstel, na zes jaar radiostilte, nu te behandelen, terwijl de Nederlandse Antillen en Aruba nog niet alle benodigde geen wetgeving gereed hebben. Het antwoord is op deze vraag heb ik hierboven al gegeven: de regering hecht eraan om het onderzoek van scheepvaartongevallen en de taken op het gebied van de tuchtrechtspraak zo spoedig mogelijk naar de Onderzoeksraad voor veiligheid en naar het nieuwe tuchtcollege te kunnen overhevelen. Verder was ook vanuit uw Kamer gevraagd, waar de in verband met de nieuwe regeling van tuchtrechtspraak en de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid benodigde wijziging van de Schepenwet bleef. Ik heb dat toen opgevat als een aansporing om daartoe spoedig een wetsvoorstel bij uw Kamer in te dienen.

Tot besluit vragen de leden van de VVD-fractie naar de stand van zaken met betrekking tot de in de Nederlandse Antillen en Aruba nog benodigde wetgeving. Hierop kan ik antwoorden dat, voorzover mij althans bekend, bij de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba op dit moment nog geen ontwerp-landsverordeningen aanhangig zijn gemaakt waarmee in de benodigde wetgeving wordt voorzien. Hoever het met de ambtelijke voorbereiding van die landsverordeningen staat, is mij niet bekend.

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