

Vergaderjaar 1997–1998

25 332

Wet Transportongevallenraad

Nr. 8

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 17 februari 1998

De leden van de fracties van VVD, D66 en SGP in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ hebben in de nota naar aanleiding van het verslag en de daarop binnengekomen commentaren aanleiding gevonden tot het formuleren van enkele aanvullende vragen en opmerkingen over het onderhavige wetsvoorstel.

Bij brief van 17 februari 1998 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat deze vragen en opmerkingen beantwoord.

De commissie brengt verslag uit van dit schriftelijk overleg door openbaarmaking van de gewisselde stukken.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), vacature CD, Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Th. A. M. Meijer (CDA), Te Veldhuis (VVD).

1

Is de voorgestelde regeling van het onderzoek naar ongevallen met zeeschepen, dat toch gericht is op de bevordering van de veiligheid van de zeescheepvaart, niet een aangelegenheid die op grond van artikel 3, eerste lid van het Statuut voor het Koninkrijk, bij rijkswet geregeld dient te worden?

1. De Schepenwet bevat bepalingen ter voorkoming van scheepsrampen met zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk. Het gaat hierbij in hoofdzaak om twee soorten bepalingen: de veiligheidsvoorschriften in hoofdstuk II en de bepalingen betreffende het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen in hoofdstuk IV. Artikel 3, eerste lid, onder e, van het Statuut voor het Koninkrijk bepaalt, voor zover hier van belang, dat «het stellen van eisen met betrekking tot de veiligheid (...) van zeeschepen, die de vlag van het Koninkrijk voeren» een Koninkrijksaangelegenheid is. Bepalingen betreffende het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen betreffen niet het stellen van «eisen met betrekking tot de veiligheid» en betreffen dus geen Koninkrijksaangelegenheid als bedoeld in artikel 1 van het Statuut.

Ingevolge artikel 14 van het Statuut moeten aangelegenheden van het Koninkrijk bij rijkswet of bij algemene maatregel van rijksbestuur geregeld worden. Dat geldt derhalve wel voor de veiligheidsvoorschriften van hoofdstuk II van de Schepenwet, maar niet voor hoofdstuk IV, waarin het onderzoek van scheepsrampen geregeld is.

Bij de inwerkingtreding van het Statuut in 1954 heeft – op grond van de overgangsbepalingen van het Statuut – de toen al bestaande Schepenwet echter in haar geheel, dus met inbegrip van hoofdstuk IV, de status van rijkswet verkregen. Niettemin is het onderzoek naar de oorzaak van scheepvaartongevallen, in de Schepenwet als scheepsrampen aangeduid, zoals gezegd, geen Koninkrijks- maar een «lands»-aangelegenheid. Deze materie kan derhalve bij nationale wet (bij landsverordening in de Nederlandse Antillen en in Aruba en bij «gewone» wet in Nederland) geregeld worden. Het thans aan de orde zijnde voorstel van een Wet Transportongevallenraad voorziet daarin.

2

Met betrekking tot de eventuele integratie van het onderzoek naar defensie-ongevallen in de TOR merkt de regering op dat er verschil in breedte is van competentie van de Ongevallenraad Defensie in verhouding tot de TOR. Dat laat echter toch onverlet de mogelijkheid van integratie van het transportongevallenonderzoek in de TOR? Zijn er geen voorbeelden te noemen van andere landen met een integratie van civiel en militair ongevalsonderzoek?

Door de regering is het verschil in breedte aangegeven als één van de argumenten om defensieongevallen niet onder de competentie van de Transportongevallenraad te brengen. Daarnaast heeft de regering een aantal andere argumenten tegen een dergelijke integratie gegeven, die ook gelden wanneer het terrein zich zou beperken tot de transportongevallen. Het gaat dan om specifieke voorschriften voor defensie-transporten, specifiek materieel dat door Defensie wordt gebruikt alsmede om het feit dat de resultaten van het defensieonderzoek naar transportongevallen primair van belang zijn voor Defensie zelf als verantwoordelijke voor defensiepersoneel en defensiematerieel. Specialistische kennis omtrent het defensiepersoneel en -materieel is dan ook onontbeerlijk voor het te verrichten onderzoek. Ook de mogelijkheid dat geclassificeerde gegevens in het geding kunnen zijn, pleit voor apart defensieongevallenonderzoek.

Door het Ministerie van Defensie is een snelle inventarisatie gehouden van de in de ons omringende landen bestaande situatie op het gebied van militaire luchtvaartongevallen. In België, het Verenigd Koninkrijk, de Bondsrepubliek Duitsland en Denemarken is de situatie dezelfde als in Nederland, derhalve gescheiden onderzoek. Ook in Noorwegen bestaat een scheiding tussen civiel en militair onderzoek, evenwel met de bijzonderheid dat bij het militaire onderzoek een vertegenwoordiger van het openbaar ministerie is betrokken. In Frankrijk is er eveneens een strikte scheiding indien er bij het ongeval geen slachtoffers zijn gevallen. Is zulks wel het geval, dan wordt het onderzoek, zowel het civiele als het militaire, uitgevoerd door de plaatselijke rechter met ondersteuning van de civiele of militaire instanties.

In de ons omringende landen doet zich derhalve op het terrein van de luchtvaart niet de situatie voor van integratie van het civiele en militaire ongevalsonderzoek. Ook in de Verenigde Staten tenslotte is de situatie niet anders en bestaat er ook onderscheid tussen civiel onderzoek en militair onderzoek, dat door de krijgsmacht delen wordt uitgevoerd.

3

Kan nader onderbouwd worden waarom in dit wetsvoorstel ter zake van juridische bijstand aan een getuige en aan een als betrokkene gekwalificeerde getuige een afwijkend standpunt wordt ingenomen, nu er in vergelijkbare regelingen (bijvoorbeeld: de Wet parlementaire enquête, het kleurloze onderzoek van de Commissie binnenvaartrampenwet) wel een uitdrukkelijk geformuleerd recht op juridische bijstand is opgenomen?

Naar aanleiding van deze vraag heb ik de zaak nog eens opnieuw bezien. Daarbij ben ik tot de conclusie gekomen dat in het onderhavige geval artikel 2:1 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing moet worden geacht. Het eerste lid daarvan houdt in dat een ieder zich ter behartiging van zijn belangen in het verkeer met bestuursorganen kan laten bijstaan. Dit artikel geeft derhalve een persoon die in het kader van een onderzoek van de Transportongevallenraad wordt gehoord, recht op juridische bijstand. Het is, gelet hierop, niet nodig in de Wet Transportongevallenraad dit recht vast te leggen.

4

Kan nader worden aangegeven waarom wordt vastgehouden aan een stelsel, waarin de positie van een getuige en een als betrokkene gekwalificeerde getuige in vergelijking met de bestaande kleurloze onderzoeksregelingen zeer zwak is?
Immers ook een door de Transportongevallenraad opgenomen verklaring die wellicht geen strafrechtelijke risico's met zich meebrengt, kan voor een getuige/betrokkene bezwarend zijn. Evenmin is in het wetsvoorstel het recht op weerwoord geregeld tegen beschuldigingen, verwijten, onjuiste informatie en dergelijke van de kant van andere getuigen of andere betrokkenen. Ook heeft de als getuige opgeroepen betrokkene geen recht op het ondervragen van een getuige à charge, noch op het oproepen van een getuige à décharge ter ondervraging, noch op het doen horen van een eigen deskundige. Het enige recht dat de getuige/betrokkene wel wordt toegekend is, dat hij niet hoeft mee te werken aan zijn eigen strafrechtelijke veroordeling. Overigens is niet vastgelegd dat de getuige daarop tijdig moet worden gewezen.

Gaarne breng ik nog eens onder de aandacht dat het uitsluitende doel van een onderzoek van de Transportongevallenraad is het vaststellen van de oorzaken of vermoedelijke oorzaken van ongevallen en incidenten en het, desgewenst, daaraan verbinden van veiligheidsaanbevelingen. Het is

uitdrukkelijk niet de bedoeling dat een vermoeden van individuele schuld aan of aansprakelijkheid wegens een ongeval of incident wordt vastgesteld.

Ten einde te voorkomen dat degene die in het kader van een onderzoek om een getuigenis wordt gevraagd, toch zijn positie in een eventueel strafrechtelijk of civielrechtelijk geding zou verslechteren, zijn expliciete voorzieningen in het wetsvoorstel opgenomen. Ieder kan zich verschonen een getuigenis af te leggen die zijn positie strafrechtelijk of civielrechtelijk zou verzwakken (artikel 39, derde lid, en artikel 52, vierde lid). Voorts is bepaald dat verklaringen, afgelegd in het kader van het onderzoek, niet in een rechtsgeding kunnen worden gebruikt (artikel 69). In het licht van deze bepalingen zie ik geen noodzaak de juridische positie van een getuige in het kader van het onderzoek van de raad te versterken.

Overigens wordt aan een getuige die naar het (voorlopig) oordeel van de raad een bijdrage aan het ontstaan van een ongeval of incident heeft geleverd, wel het uitdrukkelijke recht gegeven zijn visie aan de raad te geven. Een dergelijke als «betrokkene» aangeduide getuige heeft het recht op zijn verzoek als getuige op een zitting van de raad te worden gehoord (artikel 51, zesde lid). Indien de raad geen zitting houdt, heeft een dergelijke betrokkene het recht schriftelijk commentaar te leveren (artikel 56, tweede lid).

Op het feit dat een betrokkene niet aan zijn eigen strafrechtelijke veroordeling behoeft mee te werken, moet hij ingevolge het Wetboek van Strafvordering in het kader van een strafrechtelijke procedure uitdrukkelijk worden geattendeerd. Op zijn verschoningsrecht in het kader van het onderzoek van de raad kan hij worden geattendeerd door de juridische raadsman, door wie hij zich ingevolge artikel 2:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan laten bijstaan.

5

Kan de minister garanderen dat de geheimhoudingsplicht ex artikel 49 van het wetsvoorstel door buitenlandse fora gerespecteerd zal worden? Is de geheimhoudingsplicht ex artikel 49 van het wetsvoorstel ook van toepassing op de identieke, op het ongeval of incident betrekking hebbende stukken, die de als betrokkene opgeroepen getuige al eerder uit andere hoofde (dossiers bijvoorbeeld) in zijn bezit heeft gekregen of nog zal ontvangen? Mogen de op grond van artikel 49 van het wetsvoorstel door de als betrokkene opgeroepen getuige verkregen, op het ongeval of incident betrekking hebbende stukken, inhoudelijk identiek aan die welke al eerder in zijn bezit waren of later, na gebruikmaking van het aan hem in artikel 49 gegeven recht, uit andere hoofde (dossiers) ontvangen identieke stukken door hem niet in een civiele of strafrechtelijke danwel «buitenlandse» procedure worden gebruikt/overlegd? Geldt de geheimhoudingsplicht ex artikel 49 van het wetsvoorstel voor de als betrokkene opgeroepen getuige voor «altijd»? Met andere woorden, is die plicht niet aan enige tijdslijm gebonden of komt die plicht op enig moment te vervallen en zo ja, op welk moment?

Een garantie dat de geheimhoudingsplicht ex artikel 49 door buitenlandse fora gerespecteerd zal worden, is niet te geven. Hiertoe zouden internationaal afspraken moeten worden gemaakt. Ik verwacht op dit punt echter geen problemen. Artikel 49 van het wetsvoorstel is ontleend aan artikel 21, tweede lid, van de Luchtvaartongevallenwet. De toepassing van dit artikel heeft, voor zover mij bekend, tot dusver niet geleid tot problemen bij buitenlandse fora.

Artikel 49 is slechts van toepassing op stukken die betrokkenen krachtens dit artikel inzien. Mocht het geval zich voordoen dat een betrokkene langs andere weg een stuk in handen heeft gekregen dat identiek is aan een stuk dat hij ingevolge artikel 49 heeft ingezien, dan is op eerstbedoeld stuk het daarvoor geldende regime van toepassing.

Artikel 49 bindt de daar geregelde geheimhoudingsplicht niet aan een termijn.

6

Kan worden aangegeven, wanneer, en in welke fase van het onderzoek, een getuige als betrokkene wordt aangemerkt? Hoe wordt dit – de kwalificatie getuige/betrokkene – aan de betreffende persoon, in of buiten Nederland verblijvend, kenbaar gemaakt?

Blijkens artikel 1, eerste lid onder s, is een betrokkene een natuurlijke persoon, rechtspersoon of bestuursorgaan wiens handelen of nalaten blijkens het voorlopig oordeel van de raad heeft bijgedragen tot het ontstaan van het ongeval of incident, dan wel een nabestaande van een natuurlijke persoon als hiervoor bedoeld. Ingevolge artikel 48, tweede lid, wordt aan betrokkenen schriftelijk mededeling gedaan van plaats, dag en uur van een zitting van de raad. Houdt de raad geen zitting, dan zendt de kamer, die het ongeval of incident heeft onderzocht, zijn rapport, ingevolge artikel 56, tweede lid, aan de betrokkenen die dan het recht hebben commentaar te leveren. Uit deze acties wordt het voor een getuige duidelijk dat hij als betrokkene wordt aangemerkt.

7

Moet een getuige (aspirant-betrokkene) zijn verklaring tegenover een van de medewerkers/onderzoekers van het bureau, genoemd in artikel 12, lid 2 van het wetsvoorstel, en aan deskundigen bedoeld in artikel 14, onder ede afleggen of niet?

Dergelijke verklaringen behoeven niet onder ede te worden afgelegd. Deze situatie stemt overeen met de situatie die thans bestaat bij het in de Luchtvaartongevallenwet geregelde vooronderzoek.

8

Moet een als betrokkene opgeroepen getuige of een op eigen initiatief verschenen getuige-betrokkene zijn verklaringen onder ede afleggen tijdens het onderzoek ter zitting van de kamer?

Dergelijke verklaringen dienen onder ede te worden afgelegd. Ingevolge artikel 51, eerste lid, kunnen betrokkenen worden opgeroepen om als getuige ter zitting te worden gehoord. Krachtens het zesde lid van het artikel hebben betrokkenen die niet zijn opgeroepen, het recht op hun verzoek als getuigen ter zitting te worden gehoord. In artikel 52, eerste lid, wordt bepaald dat alle getuigen die ter zitting worden gehoord de eed of de belofte moeten afleggen dat zij de gehele waarheid en niets dan de waarheid zullen zeggen. Dit geldt slechts niet voor getuigen met gebrekkige ontwikkeling of ziekelijke storing van hun geestesvermogens.

9 en 10

Kan nader worden uiteengezet waarom het wetsvoorstel niet voorziet in hoger beroep?

Het ontbreken van de mogelijkheid van hoger beroep wekt de suggestie van onfeilbaarheid van de nieuwe Raad en zijn Kamers. Wat vindt de minister hiervan, mede in vergelijking met bijvoorbeeld de moderne wettelijke regeling in Duitsland met betrekking tot onderzoek naar

scheepsrampen, ongevallen en dergelijke, waarin het rechtsmiddel van hoger beroep wel is verankerd?

Het wetsvoorstel voorziet niet in hoger beroep omdat een onderzoek van de Transportongevallenraad niet uitmondt in het opleggen van sancties of het omlijnen van rechten of verplichtingen van natuurlijke personen of rechtspersonen. Het onderzoek van de Transportongevallenraad leidt slechts tot het vaststellen van de oorzaken of vermoedelijke oorzaken van een ongeval of incident en het desgewenst formuleren van beleidsaanbevelingen. Voor deze taak meen ik dat een oordeel van de Transportongevallenraad definitief kan zijn. Een extra instantie zou slechts tot onnodige bureaucratie leiden.

11

Vormt een beslissing ex artikel 40, 55, 57 van het wetsvoorstel een voor beroep in de zin van de Algemene wet bestuursrecht vatbare beslissing?

Een beslissing ex artikel 40, 55 of 57 van het wetsvoorstel vormt m.i. geen voor beroep vatbare beslissing in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Wil er sprake zijn van een dergelijke beslissing, dan moet er onder meer voldaan zijn aan het vereiste van een publiekrechtelijke rechtshandeling. Daarvan is in deze gevallen naar mijn mening geen sprake.

12

Heeft artikel 53 van het wetsvoorstel ook betrekking op als betrokkenen aangemerkte getuigen? Zo ja, heeft het eveneens betrekking op die getuigen/betrokkenen die speciaal voor het afleggen van verklaringen uit het buitenland (moeten) komen, al dan niet op eigen initiatief ex artikel 51 lid b van het wetsvoorstel?

Artikel 53 betreffende de mogelijkheid van de toekenning van een schadeloosstelling heeft ook betrekking op als betrokkenen aangemerkte getuigen. Ook indien een betrokkene uit het buitenland moet komen, zal daarvoor een vergoeding worden toegekend. Het is evenwel niet de bedoeling dat aan degenen die op eigen initiatief door de Transportongevallenraad worden gehoord, een vergoeding wordt gegeven. Thans is dit ook bij de huidige raden niet gebruikelijk. In de bij deze antwoorden gevoegde tweede nota van wijziging is artikel 53 op dit punt nog verduidelijkt.

13

Waarom voorziet artikel 53 niet in een schadeloosstelling voor bijstand door beëdigde gespecialiseerde tolken/vertalers, gezien het vaak internationale karakter van scheepvaartongevallen?

Bij de tweede nota van wijziging, die bij deze antwoorden wordt gevoegd, heb ik artikel 53 in die zin aangepast dat het artikel ook betrekking heeft op tolken.

14

Kan worden aangegeven in welke taal de rapporten ex artikel 56 en 60 aan «buitenlandse» betrokkenen ter beschikking zullen worden gesteld?

Het ligt in de rede dat, conform de bestaande praktijk bij de Raad voor de Luchtvaart, rapporten van de raad aan betrokkenen die het Nederlands niet machtig zijn, in het Engels ter beschikking worden gesteld.

15

Kan worden aangegeven op welk moment de in artikel 56 lid 2 genoemde termijn van dertig dagen ingaat, in het bijzonder voor natuurlijke

personen, bijvoorbeeld (buitenlandse) kapiteins die varende zijn?

De termijn van dertig dagen gaat in met ingang van de dag na verzending. In de bij deze antwoorden gevoegde tweede nota van wijziging heb ik artikel 56, tweede lid, op dit punt nog verduidelijkt.

Het ligt overigens in de rede dat het rapport van de kamer in het in artikel 56, tweede lid, bedoelde geval naar betrokkenen van wie bekend is dat zij varende zijn, niet alleen per post naar het «waladres» maar ook naar het desbetreffende schip zelf met behulp van andere communicatiemiddelen dan de briefpost, zoals per fax of e-mail, wordt gezonden.

16

Kan nader gemotiveerd worden waarom het proces-verbaal niet mede door betrokkenen dient te worden ondertekend, waar dit laatste wel het geval is, in de praktijk en/of als regel, bij vergelijkbare regelingen (Commissie binnenvaartrampenwet, Schepenwet)?

Met artikel 52, vijfde lid, van het wetsvoorstel wordt artikel 25, derde lid, van de Luchtvaartongevallenwet gevolgd. Zoals reeds in de memorie van toelichting is aangegeven, is de procedure van het onderhavige wetsvoorstel vooral geïnspireerd door deze wet, omdat deze van de diverse wetten inzake ongevalsonderzoek de meest moderne regeling bevat. Het wordt overigens niet noodzakelijk geacht dat het proces-verbaal ook door betrokkenen wordt ondertekend, aangezien ervan mag worden uitgegaan dat de voorzitter en de secretaris ervoor zullen zorgdragen dat het waarheidsgetrouw is. Anderzijds dient in dit verband in het oog te worden gehouden dat het proces-verbaal slechts een rol vervult in het kader van het onderzoek van de raad waarin geen vaststellingen worden gedaan betreffende de rechtspositie van een betrokkene.

17

Op welke wijze zal aan belangstellende burgers tijdig kenbaar worden gemaakt dat een Kamer in het openbaar zitting zal gaan houden?

Het is de bedoeling dat, conform de praktijk van de Raad voor de Luchtvaart, van plaats, dag en uur van de zitting melding wordt gemaakt in de Staatscourant. In meergenoemde tweede nota van wijziging is het wetsvoorstel ter zake nog aangevuld. Voorts zal nog bekendmaking in een ander medium plaatsvinden dat meer in het bijzonder gericht is op informatie voor de betrokken sector.

18

Zou, wat betreft de organisatie van de Transportongevallenraad, de door het wetsvoorstel beoogde situatie waarin de, voor de gehele organisatie verantwoordelijke voorzitter van de Raad weinig ruimte heeft om in te grijpen in geval van verschil van mening tussen Raad en één van de Kamers, terwijl de vice-voorzitter, die ook voorzitter van één van de Kamers kan zijn, dat feitelijk wel heeft, niet te vermijden zijn geweest door, zoals bij vergelijkbare Raden in het buitenland is gebeurd, de bevoegdheden van de Transportongevallenraad in de wet als geheel te regelen en de eventuele onderverdeling aan de Raad zelf over te laten?

In de nota naar aanleiding van het verslag is uitvoerig ingegaan op de redenen voor de bevoegdheidsverdeling binnen de raad, zoals neergelegd in het wetsvoorstel. Gelet op de samenstelling van de kamers (materiedeskundigen) wordt daaraan het eindoordeel gegeven omtrent de vaststelling van de oorzaken van een ongeval of incident. De voorzitter van de raad kan daarbij niet ingrijpen – er is daartoe ook geen reden. Dit neemt overigens niet weg dat de raad bij de beslissing tot het instellen

van een onderzoek aspecten kan aanwijzen die moeten worden onderzocht (artikel 40, tweede lid). Wat de constatering van veiligheidstekorten en het doen van veiligheidsaanbevelingen betreft, is het laatste woord echter aan de raad. De voorzitter van de raad zal daarbij in zijn functie een belangrijke rol vervullen. Gelet op de duidelijke rolverdeling tussen raad en kamer komt het mij overigens voor dat het zich niet vaak zal voordoen dat er een verschil van mening bestaat tussen beide waarbij moet worden ingegrepen.

19

In de nota naar aanleiding van het verslag (blz. 21) wordt, onder verwijzing naar een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 14 september 1988 (kamerstukken II, 1987-88, 20 200 H. XII, nr. 82) gesteld dat Duitsland geen tuchtrechtelijk sanctiesysteem kent en dat in Groot-Brittannië dit systeem in de praktijk zeer zelden wordt toegepast. Kan in dit verband nader worden ingegaan op de, in de «Zee Ongevallen Onderzoekwet» (SeeUG) vastgelegde, regeling zoals die in Duitsland bestaat? Kan worden aangegeven of deze regeling al dan niet als tuchtrecht is te kwalificeren? Kan tevens worden ingegaan op de werkzaamheden van de Britse Marine Accident Investigation Branch en de Marine Safety Agency m.n. als het gaat om de rechten van betrokkenen en de gang van zaken rond de straf- en/of tuchtrechtelijke afdoening van het onderzoek?

Het onderzoek in Duitsland naar scheepvaartongevallen bestaat uit twee componenten. Volgens artikel 3, eerste lid, van de Seeunfalluntersuchungsgesetz wordt een onderzoek gedaan naar de oorzaken en omstandigheden van het ongeval. Het tweede lid van het artikel bepaalt dat ook steeds onderzocht wordt of het gedrag van een betrokkene foutief was en/of een betrokkene een eigenschap mist die noodzakelijk is om het beroep van kapitein, scheepsofficier of loods uit te oefenen dan wel om met een Sportboot te varen.

Het onderzoek wordt onder verantwoordelijkheid van de Bundesminister für Verkehr uitgevoerd door een tweetal directies van het Bundesministerium für Verkehr. Uit deze twee directies wordt een aantal zogenaamde Seeämter samengesteld die het onderzoek feitelijk uitvoeren (artikel 5). Van het onderzoek maakt een modelinge openbare behandeling van de zaak deel uit. Betrokken natuurlijke personen zijn verplicht in persoon te verschijnen, rechtspersonen moeten een gemachtigde sturen (artikelen 14 en 15).

Het onderzoek wordt afgesloten met een uitspraak (artikel 17). De uitspraak bevat:

- a. de vaststelling van de oorzaak van het scheepvaartongeval,
- b. de beslissing of er sprake is van foutief gedrag van een betrokkene en
- c. eventueel:
 1. de intrekking van een vaarbevoegdheidsbewijs of een loodsen-certificaat,
 2. de beslissing een vaarbevoegdheidsbewijs uit te reiken met een geringere vaarbevoegdheid,
 3. de intrekking van een vaarbevoegdheid voor een Sportboot of
 4. het opleggen van een vaarverbod.

Het Seeamt kan tot de conclusie komen dat er sprake is van foutief gedrag van een betrokkene indien uit het onderzoek is gebleken dat betrokkene wettelijke voorschriften heeft overtreden of algemene voor het beroep geldende normen op het gebied van het voeren van een schip, scheepsveiligheid, radioverkeer of milieuveiligheid niet heeft nageleefd (artikel 18).

Tegen beslissingen als hiervoor bedoeld onder b en c staat hoger beroep open op het Bundesoberseeamt in Hamburg. Bij dat hoger beroep vindt ook ten aanzien van de vaststelling van de oorzaak van het scheepvaartongeval door het Bundesoberseeamt een hernieuwde beoordeling plaats. In gevallen waarin uitsluitend een uitspraak over de oorzaak van een scheepvaartongeval wordt gedaan, zonder dat er sprake is van een beslissing over foutief gedrag van een betrokkene of het opleggen van een maatregel als bedoeld onder c, vindt hernieuwde beoordeling door het Bundesoberseeamt plaats op initiatief van de Bundesminister für Verkehr.

Het Bundesoberseeamt staat onder verantwoordelijkheid van de Bundesminister für Verkehr. Deze minister is gemachtigd de relatieve competentie van de Seeämter te bepalen en een huishoudelijk reglement voor de Seeämter en het Bundesoberseeamt vast te stellen (artikel 5). Deze betrokkenheid van de minister brengt mij tot de conclusie dat de regeling zoals die in Duitsland geldt naar Nederlandse maatstaven niet zozeer naar een tuchtrechtelijke regeling tendeeft maar dichter bij een bestuursrechtelijke voorziening komt.

Uit de mij ter beschikking staande informatie blijkt dat het onderzoek naar scheepsongevallen in het Verenigd Koninkrijk geregeld is in de Merchant Shipping Act 1995, nader uitgewerkt in The Merchant Shipping (Accident Reporting on Investigation) Regulations. Het onderzoek naar scheepsongevallen wordt uitgevoerd door de Marine Accident Investigation Branch (MAIB), een aparte afdeling binnen het Department of Transport. De hoofdinspecteur van de MAIB rapporteert rechtstreeks aan de bewindspersoon (Secretary of State). De regelingen houden onder meer een aantal bevoegdheden van de inspecteurs in, een meldingsplicht en de wijze van openbaarmaking van het rapport. De Secretary of State kan publicatie van het rapport uitstellen ingeval de betrokkene strafrechtelijk vervolgd wordt en wel totdat de vervolging, met inbegrip van hoger beroep, is afgerond.

Het doel van het onderzoek is de omstandigheden en de oorzaken van ongevallen te bepalen met het uiteindelijke doel de veiligheid van het Life at sea te verbeteren en om ongelukken in de toekomst te voorkomen.

De regeling betreffende de wijze waarop het onderzoek plaatsvindt is tamelijk summier en laat vrij veel over aan het inzicht en de prudentie van de inspecteur.

De enige bepaling in de genoemde regeling waarin er sprake is van sancties, maatregelen of iets dergelijks is een artikel dat inhoudt dat een kapitein, eigenaar of officier die zonder reasonable cause een ongeluk, ernstig letsel of een gevaarlijke gebeurtenis niet meldt, en de kapitein of de eigenaar die de door de (hoofd)inspecteur gevraagde informatie, bedoeld in artikel 6 niet verstrekt, een boete riskeren.

20

In de nota naar aanleiding van het verslag stelt de minister dat het niet aangaat in één vervoerssector wel en in de andere sectoren geen tuchtrecht (meer) te hebben. In hoeverre heeft de minister bij dit oordeel laten meewegen, dat binnen de maritieme sector vele werkzaamheden aan boord van een schip worden verricht, die weinig te maken hebben met transport, zoals: constructie- en onderhoudswerkzaamheden in de offshore, baggeren en visvangst en dat de ongevallen die zich hierbij voordoen weinig te maken hebben met het feit dat het schip een transportmiddel is? Die vraag geldt ook voor de bedrijfsvoering aan boord van schepen die verschilt van die van andere transportmiddelen door

enerzijds de grote beleidsvrijheid van de leidinggevendenden die zich ook aan de belangrijke, open, norm moeten houden van goed zeemanschap en anderzijds het grote aantal zeevarenden op een schip.

De bedrijfsvoering op een schip verschilt niet in zodanige mate van die in andere transportmiddelen dat ik de conclusie op zijn plaats acht dat voor de zeescheepvaart – anders dan voor andere transportsectoren – het tuchtrecht zou moeten worden gehandhaafd. Het feit dat aan boord van een schip ook werkzaamheden worden verricht die weinig met het transport te maken hebben, noopt hiertoe m.i. evenmin.

21

Is het al duidelijk of er een landelijk coördinerend Officier van justitie voor scheepvaartzaken zal worden aangesteld? Is het duidelijk of er een Rechtbank voor scheepvaartzaken ingesteld zal worden?

Met Justitie en het openbaar ministerie wordt nog overleg gevoerd over de vragen of één rechtbank competent moet zijn voor delicten in verband met een scheepvaartongeval respectievelijk of ter zake van deze delicten een coördinerend officier moet worden aangewezen. Een conclusie is ter zake nog niet getrokken.

22

Komen er sancties op ongeschiktheid van scheepsofficieren?

In het wetsvoorstel van de Zeevaartbemanningwet (kamerstukken II, 1996/97, 25 223, nrs. 1–3) is in artikel 24 de mogelijkheid voorzien om als bestuursrechtelijke maatregel de vaarbevoegdheid in te trekken in gevallen waarin uit een onderzoek naar de bekwaamheid van een zeevarende blijkt dat de houder van het vaarbevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de beroepseisen, gesteld voor de functie die hij aan boord vervult. Intrekking van het vaarbevoegdheidsbewijs in het kader van de Zeevaartbemanningwet kan derhalve niet plaatsvinden naar aanleiding van eenmalige gedragingen als een nalatigheid of een inschattingsfout waarvan niet gezegd kan worden dat die twijfel aan de kunde van betrokkene doen ontstaan. Deze eenmalige gedragingen vallen dus niet onder de Zeevaartbemanningwet maar vallen in beginsel wel onder het begrip «ongeschiktheid» van de Schepenwet waarvoor tuchtrechtelijke handhaving mogelijk is. Bij het vervallen van het tuchtrecht zou derhalve voor dat onderdeel een leemte ontstaan. Het lijkt gewenst deze leemte op te vullen. Thans wordt ambtelijk overlegd met het Ministerie van Justitie over een mogelijke nieuwe bepaling, die sterk geïnspireerd is door artikel 5 van de Wet luchtverkeer. De beoogde bepaling verbiedt op een zodanige manier aan het scheepvaartverkeer deel te nemen dat daardoor personen, zaken of het milieu in gevaar gebracht worden of in gevaar gebracht kunnen worden. De ontwerp-bepaling is voorzien van strafrechtelijke sancties, te weten boete, hechtenis en tijdelijke intrekking van het vaarbevoegdheidsbewijs. Nu zij een alternatief zou vormen voor een deel van het in de Schepenwet geregelde tuchtrecht, ligt het voor de hand haar ook in die wet op te nemen.

23

De memorie van toelichting stelt op bladzijde 19 dat er in de moderne scheepvaart geen sprake (meer) is van een homogene beroepsgroep. Hoe verhoudt die uitspraak zich tot het bestaan van zeevaartscholen en diploma-eisen die aan scheepsofficieren worden gesteld? Een parallel is er bijvoorbeeld met de beroepsgroep die valt onder het medisch tuchtcollege, die juist is uitgebreid met verpleegkundigen en fysiotherapeuten. Ook het loodswezen vormt een homogene beroepsgroep, zodat ze onder

een soort tuchtrecht valt. Wat vindt de minister van deze parallellen?

Inderdaad vormen de loodsen een homogene beroepsgroep. Ook artsen, verpleegkundigen en fysiotherapeuten vormen in die zin een homogene beroepsgroep dat zij allen persoonlijk, rechtstreeks en fysiek patiënten helpen en daartoe een medische opleiding hebben gekregen. De personen die te maken hebben met de zeescheepvaart zijn daarentegen zeer divers. Het gaat niet alleen om degenen die op een schip werkzaam zijn, maar ook om personen die werkzaam zijn bij een rederij, in een haven, bij een havenbedrijf, bij een walradarketen, bij een bevrachter, bij een stuwadoor, bij een cargadoor, bij een zeeverzekeringsbedrijf, bij de gemeentelijke overheid of de rijksoverheid, enz. Het betreft derhalve een vrij groot aantal functies van verschillend karakter, opleiding en discipline, met een zeer verschillende mate van concrete binding met het op zee varende schip. Door bij de definiëring van de beroepsgroep een zodanig hoog abstractie-niveau te kiezen dat allen die in hun beroep met de zeevaart te maken hebben, onder de beschrijving vallen, is er nog geen sprake van een homogene beroepsgroep.

Voor de stelling dat er in verband met ongevallen in de zeescheepvaart geen sprake is van een homogene beroepsgroep, acht ik niet relevant dat er zeevaartscholen en diploma-eisen voor scheepsofficieren bestaan, maar wel, zoals uit het vorenstaande reeds blijkt, dat er verschil is tussen personen, werkzaam aan boord van een schip, en personen, niet werkzaam aan boord van een schip die toch een rol met betrekking tot het reilen en zeilen van een schip vervullen.

24

Kan worden aangegeven hoe het tuchtrecht in de zeescheepvaart, als dat gehandhaafd zou blijven, het beste uitgeoefend zou kunnen worden: door de Scheepvaartkamer van de TOR of door de Raad voor de Scheepvaart?

Naar aanleiding van deze en enkele andere vragen die op de afschaffing van het tuchtrecht betrekking hebben, heb ik nogmaaks alle voors en tegens met betrekking tot het tuchtrecht voor de zeescheepvaart serieus overwogen. Deze hernieuwde overweging geeft mij echter geen aanleiding mijn eerder ingenomen standpunt dat het tuchtrecht in de zeescheepvaart afgeschaft moet worden, te verlaten.

De belangrijkste door mij reeds genoemde argumenten voor afschaffing van het tuchtrecht stip ik hier nogmaals kort aan.

Ik heb aangegeven dat ik van mening ben dat aan de toepassing van tuchtrecht slechts valt te denken indien het gaat om het opleggen van sancties voor laakbare feiten waarbij alleen leden van een homogene beroepsgroep zijn betrokken. Ik heb ook aangegeven dat daarvan in de zeescheepvaart naar mijn mening geen sprake is. Ik verwijs daarvoor tevens naar mijn antwoord op vraag 23.

Vervolgens heb ik als overwegingen aangevoerd:

- de rol van het tuchtrecht kan, ook voor de zeescheepvaart, door het strafrecht en het bestuursrecht overgenomen worden;
- in de luchtvaartsector is het tuchtrecht door regering en Kamer afgeschaft (1992);
- er bestaat geen behoefte tuchtrecht (weer) in te voeren in de luchtvaartsector, de binnenvaart en het wegvervoer;
- het gaat niet aan in één vervoerssector wel en in de andere sectoren geen tuchtrecht (meer) te hebben;
- in het algemeen zijn wettelijke bepalingen in Nederland strafrechtelijk en/of bestuursrechtelijk en/of privaatrechtelijk gesanctioneerd; andere

- handhavingssystemen, zoals het tuchtrecht, komen slechts in aanmerking indien sprake is van bijzondere omstandigheden; daarvan is op het gebied van de scheepvaart geen sprake, en zeker niet in grotere mate dan bij de andere vervoerssectoren het geval is;
- het wel gestelde voordeel van het tuchtrecht dat daarbij sprake is van beoordeling door specifiek deskundigen, met name van belang bij de interpretatie van een open norm als «goed zeemanschap», kan in dezelfde mate gelden in geval de strafrechter of het bestuur respectievelijk de bestuursrechter bevoegd is; zo moet ook thans de strafrechter in allerlei soorten gevallen oordelen over overtreding van open normen en over letsel of dood door schuld, ook in specifieke beroepsituaties; daarbij maakt deze rechter waar nodig gebruik van in de desbetreffende sector of beroepsgroep bestaande specifieke deskundigheid;
 - anderzijds kan deskundigheid van de tuchtrechter juist in het nadeel van een aangeklaagde werken nu deze niet kan reageren op deskundigenoordelen die immers door de tuchtrechters zelf in raadkamer en de uitspraak naar voren gebracht worden; in een strafzitting, waarin deskundigen gehoord worden, kan de verdachte juist wel reageren op deskundigenoordelen; pas daarna komt de rechter tot zijn uitspraak.

Op deze plaats voeg ik aan bovenstaande argumenten nog het volgende toe.

- Het geheel van de op de zeescheepvaart betrekking hebbende regelgeving is thans zowel strafrechtelijk, bestuursrechtelijk als tuchtrechtelijk gesanctioneerd; zo zijn er voorschriften die bestuursrechtelijk, andere die strafrechtelijk, weer andere die tuchtrechtelijk gesanctioneerd zijn, terwijl er ook een aantal voorschriften is dat dubbel is gesanctioneerd (bijvoorbeeld zowel tuchtrechtelijk als strafrechtelijk). Het geheel is ondoorzichtig en onduidelijk, waardoor verschillende problemen in de praktijk kunnen ontstaan (bijvoorbeeld: de kans op dubbele handhaving, waardoor in strijd gehandeld kan worden met het ne-bis-in-idem-beginsel, maar ook de kans op niet-handhaving juist als gevolg van het willen vermijden van dubbele handhaving respectievelijk vervolging).

In het geval dat de aanvankelijke of de hernieuwde weging van alle aspecten mij tot de conclusie geleid zou hebben dat het tuchtrecht voor de zeescheepvaart behouden zou moeten blijven (hetgeen zoals ik hierboven heb gesteld niet mijn standpunt is) zou ik de desbetreffende tuchtrechtelijke taak in handen gesteld hebben van een daarvoor toegerust college. De Transportongevallenraad zou ik daarmee in elk geval niet hebben willen belasten. Immers, met de voorgestelde oprichting van de Transportongevallenraad wordt nu juist beoogd enerzijds de vier bestaande ongevalsonderzoekscolleges (tezamen met ongevals-onderzoek in het wegverkeer) te integreren tot een nieuwe, integrale ongevalsonderzoeksraad, en anderzijds een scheiding aan te brengen tussen ongevalsonderzoek en handhaving van de regelgeving, zoals het in de zeescheepvaart bestaande tuchtrecht of handhaving langs bestuurlijke of strafrechtelijke weg. Deze scheiding van taken staat er per definitie aan in de weg dat de Transportongevallenraad ook belast zou worden met een tuchtrechtelijke taak.

Op deze plaats breng ik nog eens onder de aandacht dat de taak van de Transportongevallenraad, zoals omschreven in artikel 3, eerste lid, met meer resultaat uitgevoerd kan worden wanneer betrokkenen vrijelijk informatie kunnen geven in de wetenschap dat ze daarmee niet meewerken aan hun eigen veroordeling door datzelfde onderzoekscollege. Zoals bekend, is er ook internationaal een duidelijke ontwikkeling

of soms reeds verplichting tot scheiding van ongevallonderzoek enerzijds en onderzoek naar de schuldvraag en het bestraffen van schuldigen anderzijds.

25

Zou, indien tegemoet wordt gekomen aan de wens van de binnenvaart-sector ook voor deze sector tuchtrecht in te voeren, deze kunnen worden geïntegreerd in het tuchtrecht voor de (zee)scheepvaart?

Mij is niets bekend van een door het Nederlandse binnenvaart-bedrijfsleven gedragen wens tot invoering van het tuchtrecht. Op dit moment bestaat in de sector binnenvaart overigens geen tuchtrecht. Dat is niet zonder reden. Het invoeren van tuchtrecht in de binnenvaart stuit op een aantal bezwaren. Die bezwaren zijn de volgende. Binnenvaartschepen hebben geen nationaliteit. Daardoor ontstaat het probleem dat de afgrenzing van de groep schepen en opvarenden die onder de werking van het tuchtrecht gebracht zou moeten worden niet eenvoudig is. Een tweede probleem is het feit dat het wettelijk regime ten aanzien van scheepvaartreglementering en toekenning van vaarbevoegdheden voor de binnenvaart in Nederland grotendeels is gestoeld op de Herziane Rijnvaartakte (Akte van Mannheim). Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 dat in Nederland van toepassing is op de Waal, de Rijn en de Lek vormt de Nederlandse uitvoering van dit verdrag, voor wat betreft de scheepvaartverkeersreglementering. De vervolging van overtredingen van de Rijnvaartakte is zowel voor wat betreft de procedure als voor het opleggen van straffen exclusief opgedragen aan de zogenaamde Rijnvaartrechtbanken. In Nederland is dat de rechtbank in Arnhem.

Het Nederlandse Besluit Reglement Rijnschipperspatenten 1998 is eveneens gebaseerd op meergenoemde Akte van Mannheim. Dit reglement regelt exclusief de uitgifte en intrekking van Rijnpatenten. Een groot deel van de binnenvaartschippers vaart met een dergelijk patent, dat overigens geldig is op alle Nederlandse binnenwateren. Een nationale tuchtrechtelijke regeling waarin intrekking van een dergelijk patent mogelijk gemaakt zou worden en anderszins sancties geregeld zouden kunnen worden, interfereert met het Rijnregime en is niet mogelijk. Dat betekent dat voor een groot deel van de binnenvaart een dergelijke voorziening niet te treffen is.

Nationale tuchtrechtelijke maatregelen wegens overtreding van de scheepvaartverkeersreglementering op de Rijn, de Lek en de Waal zijn derhalve niet mogelijk. Intrekking van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen (het groot vaarbewijs) kan slechts effectief zijn voor die binnenvaartschippers die niet beschikken over een Rijnpatent. Invoering van het tuchtrecht zou dan ook leiden tot een verschillend regime op de Rijn, de Lek en de Waal enerzijds en de andere Nederlandse binnenwateren anderzijds en tot een verschillende positie van schippers met en schippers zonder Rijnpatent. Een dergelijke ongelijke behandeling van de Nederlandse binnenwateren en de binnenschippers acht ik ongewenst wegens de juridische problemen die dat veroorzaakt (gelijkheidsbeginsel) en de concurrentieverstoringen die daardoor optreden. Om deze redenen ben ik geen voorstander van het invoeren van tuchtrecht voor de binnenvaart.

26

Zal, gezien het veelal langdurig verblijf van betrokkenen buiten Nederland, toepassing van het wetboek van strafvordering niet leiden tot een veelheid van verstekvonnissen?

In de memorie van toelichting (blz. 21) heb ik gememoreerd dat als voordeel van berechting door de Raad voor de Scheepvaart ook wel genoemd is dat deze veelal wacht met de behandeling van een zaak totdat de te berechten persoon aan de wal is, waarmee dan een verstekuitspraak voorkomen wordt. Daarbij heb ik opgemerkt dat ook de strafrechter ernaar kan streven om dergelijke voorzieningen te treffen.

27

Is een administratieve maatregel als bedoeld in artikel 24 wel volledig in overeenstemming met het STCW-verdrag, m.n. het begrip «penalties or disciplinary measures» in Regulation I/5, lid 2?

Naar ik aanneem, ziet de vraag op het eerste en het tweede lid van artikel 24 van de Zeevaartbemanningswet (ZBW). Het eerste lid voorziet in de intrekking van een vaarbevoegdheidsbewijs, indien hetzij uit een onderzoek door een deskundige is gebleken dat de houder niet meer voldoet aan de beroepsvereisten voor zijn functie («onbekwaamheid»), hetzij is komen vast te staan dat betrokkene niet meer voldoet aan de eisen van medische geschiktheid voor zijn functie.

Artikel 24, tweede lid, van de ZBW geeft aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie een bevoegdheid tot intrekking van een vaarbevoegdheidsbewijs wegens het verstrekken van onjuiste gegevens of het overleggen van valse dan wel vervalste documenten. Het is de bedoeling van de wetgever dat het vaarbevoegdheidsbewijs ingeval van fraude zonder meer wordt ingetrokken. Ingeval er onopzettelijk een onjuist gegeven is verstrekt en de beslissing omtrent afgifte zou niet anders zijn uitgevallen indien het juiste gegeven bekend was geweest, geeft dit artikellid aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid om van intrekking af te zien. Intrekking zou onder de omstandigheden van een dergelijk concreet geval immers weleens een disproportionele maatregel kunnen zijn in verhouding tot het door de aanvrager van het vaarbevoegdheidsbewijs begane feit.

Intrekking van een vaarbevoegdheidsbewijs, zoals geregeld in het eerste respectievelijk tweede lid van artikel 24 van de ZBW, is een administratieve maatregel van het bevoegde overheidsorgaan. De verplichting van het tweede lid van Voorschrift I/5 van de Bijlage van het STCW-Verdrag om «straffen of disciplinaire maatregelen» voor te schrijven is uitdrukkelijk beperkt tot die gevallen, waarin er sprake is van het niet naleven van nationale wettelijke bepalingen – ter uitvoering van het STCW-Verdrag – ten aanzien van schepen onder de vlag van de betrokken staat of ten aanzien van zeevarenden met een geldig vaarbevoegdheidsbewijs van deze staat. De naleving van de Zeevaartbemanningswet rust op de scheepsbeheerder en op de kapitein; dit beginsel is nadrukkelijk neergelegd in de algemene bepalingen van de artikelen 3, tweede lid, en 4 van de wet. Niet-naleving daarvan is strafrechtelijk gesanctioneerd in artikel 60 van de ZBW. Het derde lid van STCW-Voorschrift I/5 verplicht de staten, partij bij het verdrag, in het bijzonder om strafrechtelijke of disciplinaire maatregelen voor te schrijven en te effectueren in een drietal gevallen.

Het eerste onderdeel van STCW-Voorschrift I/5, derde lid, richt zich tot de scheepsbeheerder en de kapitein, te weten het aanstellen van een zeevarende aan boord voor het verrichten van werkzaamheden, waarvoor ingevolge het Verdrag een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist. Dit onderdeel is geïmplementeerd in artikel 58, tweede en derde lid, van de ZBW en strafrechtelijk gesanctioneerd. Het tweede onderdeel van genoemd Voorschrift betreft de situatie dat de kapitein het houden van uitkijk, dan wel het optreden als chef van de wacht op de brug of als chef

van de wacht in de machinekamer of machinekamers heeft opgedragen of heeft laten verrichten door een bemanningslid die tot het verrichten van deze werkzaamheden niet bevoegd is. Laatstgenoemd onderdeel van het STCW-Verdrag is geïmplementeerd in artikel 58, eerste lid, van de ZBW en strafrechtelijk gesanctioneerd. Tenslotte richt het derde onderdeel van het derde lid van Voorschrift I/5 zich op het geval dat een zeevarende door middel van «fraude of vervalste documenten» een vaarbevoegdheid heeft verkregen. Dit laatste onderdeel wordt reeds bestreken door de artikelen 225, 229 en 230 van het Wetboek van Strafrecht (Tweede Boek: Misdrijven, Titel XII: Valsheid in geschriften).

Tenslotte verlangt Voorschrift I/5, eerste lid, in verbinding met het eerder aangehaalde tweede lid, het voorschrijven en effectueren van strafrechtelijke of disciplinaire maatregelen in de volgende gevallen: «elke gerapporteerde onbekwaamheid, die, en elk handelen of nalaten dat een directe bedreiging kan vormen voor de veiligheid van mensenlevens of zaken op zee of voor het mariene milieu, van de zijde van houders van vaarbevoegdheidsbewijzen (...) met betrekking tot vervulling van hun taken, zoals in hun vaarbevoegdheidsbewijzen omschreven, (...)». Zoals ik in de beantwoording van de vragen 22 en 28 aangeef, zal ik de totstandkoming bevorderen van bepalingen in de Schepenwet inhoudende een verbod van gevaarstelling in de scheepvaart en de mogelijkheid van het opleggen van sancties ter zake. Hiermee wordt dan naar mijn oordeel tevens bereikt dat volledig wordt voldaan aan het zojuist aangehaalde vereiste in Voorschrift I/5 van het STCW-Verdrag.

28

Is de minister bereid bij gelegenheid van het beantwoorden van deze vragen tevens duidelijkheid te geven over die punten waarop zij zich blijkens de nota n.a.v. het verslag nog bezint? (Zie onder andere blz. 24, wetsvoorstel tot aanpassing Schepenwet; blz. 27 3e, 4e en laatste alinea; blz. 29 (bij uitsluiting bevoegde rechtbank), blz. 30 (OvJ).)

Mijn conclusie is dat zo goed als alle schade die door schuld aan een scheepsramp veroorzaakt kan worden door het Wetboek van Strafrecht wordt gedekt, zodat slechts in zeer beperkte mate aanvulling van de wetgeving nodig is. Ik heb echter het voornemen de toevoeging aan de Schepenwet te bevorderen van een bepaling die sterk is geïnspireerd door artikel 5 van de Wet luchtverkeer. Voor het overige moge ik terzake verwijzen naar mijn antwoord op vraag 22.

Wat betreft de mogelijkheid van het aanwijzen van een coördinerend officier voor scheepvaartdelicten en het uitsluitend bevoegd verklaren van één rechtbank terzake verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 21.