

Vergaderjaar 1997–1998

25 332

## Wet Transportongevallenraad

Nr. 5

### VERSLAG

Vastgesteld 24 september 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### 1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel Transportongevallenraad (TOR). Bij hen leven de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Het hebben van één grote organisatie voor het verbeteren van de veiligheid is iets waar de leden van de CDA-fractie achter staan.

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen en opmerkingen over verschillende onderdelen van het wetsvoorstel.

De leden van de fractie van D66 zijn verheugd over het feit dat er nu een voorstel ligt waarin alle transportonderdelen te weten transport over de weg, zee- en binnenvaart, luchtvaart en spoorwegen in één overkoepelende raad zijn opgenomen. De meerwaarde hiervan staat voor de leden van de fractie van D66 niet ter discussie. Wel hebben zij nog een aantal vragen en opmerkingen over het voorliggende wetsvoorstel.

Deze wet heeft de naam Transportongevallenraad. Van diverse kanten is de suggestie gekomen om de raad transportveiligheidsraad te noemen. De leden van de fractie van D66 zijn benieuwd naar de reactie van de minister op deze suggestie.

De leden van de RPF-fractie constateren dat met de Wet Transportongevallenraad invulling wordt gegeven aan het streven om te komen tot

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijssel (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) en 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) en Te Veldhuis (VVD).

herziening, bundeling en harmonisatie van het ongevallonderzoek in de transportsector.

De leden van de SGP-fractie hebben waardering voor de geïntegreerde benadering van de transportveiligheid door de integratie van de verschillende ongevallonderzoeksraden in één nieuwe Transportongevallenraad. Overigens vragen deze leden in hoeverre op Europees niveau ook wordt gestreefd naar een dergelijke geïntegreerde benadering.

De leden van de GPV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel, dat onder meer strekt tot uitvoering van eerder door de Tweede Kamer aanvaarde moties op dit gebied.

De leden van de SP-fractie zijn positief over de grondgedachte achter de Transportongevallenraad, namelijk een gelijkwaardige behandeling van ongevallen, ongeacht het transportmiddel.

## **2. De huidige situatie**

In de memorie van toelichting wordt niet ingegaan op de vraag welke knelpunten zich voordoen in de huidige situatie. Verwezen wordt naar een beschrijving van de huidige situatie door de ambtsvoorganger van de minister. De leden van de RPF-fractie zouden het niettemin op prijs stellen als de minister helder aangeeft welke concrete knelpunten zich momenteel voordoen. Zij wijzen er in navolging van de Raad van State op dat het rapport «Goede raad is niet duur» belangrijke onderdelen slechts summier evalueert.

## **3. De gewenste situatie**

Als algemene opmerking willen de leden van de fractie van D66 aangeven dat in dit wetsvoorstel de focus lijkt te liggen bij de luchtvaart en de scheepvaart. Enerzijds komt dit natuurlijk doordat er op die beide gebieden veel gedetailleerde wetgeving bestaat. Anderzijds vinden deze leden dat rail en wegverkeer toch te veel in verdrukking lijken te komen. Kan de minister aangeven of zij deze constatering deelt?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel verhoudingsgewijs extra veel voorschriften inzake de luchtvaart bevat. In de praktijk zal echter worden bezien in hoeverre het mogelijk en wenselijk is, naar analogie met de situatie voor de luchtvaart, deze voorschriften ook op andere terreinen toe te passen. Naar aanleiding hiervan vragen de leden van de SGP-fractie of niet al bij gelegenheid van dit wetsvoorstel is bezien in hoeverre bepaalde voorschriften voor het onderzoek naar luchtvaartongevallen kunnen worden toegepast op alle transportcategorieën.

Nu wordt gekozen voor één overkoepelende raad, dringt zich bij de leden van de RPF-fractie de vraag op waarom in het kader van deze operatie niet ook een voorziening wordt getroffen voor het onderzoek naar ongevallen in het wegverkeer. Kan nader worden onderbouwd waarom deze sector buiten beschouwing wordt gelaten?

De leden van de RPF-fractie hebben er kennis van genomen dat vooral vanuit de sector zeescheepvaart forse bezwaren zijn ingebracht tegen het wetsvoorstel, en vooral tegen de beoogde opheffing van de Raad voor de Scheepvaart. Zij zijn dan ook nog niet overtuigd van de wenselijkheid om de Raad voor de Scheepvaart, met zijn huidige bevoegdheden en expertise, op te heffen. Zo is naar hun oordeel niet adequaat gereageerd op de stelling dat de Raad veel zaken behandelt die niet of nauwelijks met

vervoer sec te maken hebben. Wordt in de nieuwe opzet niet te eenzijdig uitgegaan van het vervoerselement? Verder is de maritieme sector, voorzover deze leden weten, tevreden over het functioneren van de Raad voor de Scheepvaart. Heeft de minister overwogen om de zeescheepvaart, evenals het wegverkeer, buiten de TOR te laten? Welke inhoudelijke argumenten zouden zich daartegen verzetten? Wil de minister in het verlengde hiervan ook reageren op het voorstel van de Federatie van Werknemers in de Zeevaart, om de Raad voor de Scheepvaart te verbinden aan de TOR, teneinde te profiteren van de voordelen van een gecoördineerde aanpak via de TOR en tegelijkertijd het tuchtrecht in de zeescheepvaart te behouden? Voorts vragen de leden van de RPF-fractie wanneer, indien de Raad voor de Scheepvaart inderdaad wordt opgeheven, duidelijk bestaat over de overige taken van deze raad. Zijn reeds aanpassingen van de Schepenwet in voorbereiding?

In de memorie van toelichting staat dat transport van digitale gegevens en transport via buisleidingen buiten beschouwing worden gelaten, vanwege het andersoortige karakter. Zeker voor wat betreft transport via buisleidingen behoeft deze bewering volgens de leden van de VVD-fractie onderbouwing. Bij dit laatste transport worden immers ook goederen vervoerd en bestaat er een kans op incidenten of ongevallen waarbij burgers betrokken kunnen zijn.

De leden van de RPF-fractie hebben er kennis van genomen dat ongevallen en incidenten in het transport via buisleidingen buiten beschouwing worden gelaten. Zij vragen welke instantie zich hierover dan moet buigen, als de TOR hiervoor blijkbaar niet het juiste platform is.

De leden van de SGP-fractie constateren dat het transport via buisleidingen buiten beschouwing van dit wetsvoorstel wordt gelaten. Zij attenderen er op dat dit transportmedium in de motie Van Vlijmen c.s. (23 400 XII, nr. 14) wel wordt genoemd, samen met de andere transportwegen. Deze leden wijzen er op dat ook bij deze wijze van transport ernstige ongevallen kunnen plaatsvinden. Verder wijzen zij er op dat in de nabije toekomst ontwikkelingen kunnen worden verwacht in het buizen-transport, waarbij ook sprake kan zijn van transportongevallen die vergelijkbaar zijn met ongevallen bovengronds of in elk geval in tunnels. Zij noemen als voorbeeld de plannen voor een ondergronds logistiek systeem tussen Aalsmeer en Schiphol, waarbij gebruik zal worden gemaakt van op wielen en door motoren aangedreven (computerge-stuurde) voertuigen in buizen en waarbij ook aansluitpunten zijn met andere vervoersmodaliteiten. Deze leden vragen dan ook of het niet zinvol is om ook transportongevallen in buizen alvast bij de taakstelling van de Transportongevallenraad te betrekken.

In de oude situatie vielen een aantal transportmiddelen, zoals sneltrams, tussen wal en schip. Is het inderdaad juist dat bij de nieuwe wet geen enkel transportmiddel per definitie is uitgesloten van de bevoegdheden die de raad worden toegekend? Hierbij denken de leden van de SP-fractie bijvoorbeeld aan buistransport, zowel conventioneel (gassen, vloeistoffen) als met behulp van innovatieve technieken voor vaste stoffen, stukgoed en personen.

De leden van de PvdA-fractie willen graag vernemen waarom dit wetsvoorstel niet tevens is aangegrepen om ook ongevallen waarbij transportmiddelen van Defensie zijn betrokken niet tevens te laten onderzoeken door de Transportongevallenraad. Zou er niet iets voor te zeggen zijn om dergelijke ongelukken in vreedetijd te laten onderzoeken door deze raad tenzij NAVO-afspraken dat mochten verhinderen? Bovendien, zo konden deze leden zich voorstellen, zou ook de Transport-

ongevallenraad kunnen profiteren van de know how en expertise van de Defensieongevallenraad. Is bekend hoe dit in andere landen is geregeld?

Wat betreft afstemming van de TOR met de Wet ongevallenraad Defensie (WOD), hebben de leden van de fractie van D66 de volgende vragen. Zal naar verwachting het voorstel WOD ook een strikte scheiding tussen feitenonderzoek en tuchtrecht kennen? Waarom worden (bijna-)ongevallen met vaar-, vlieg- en voertuigen in de krijgsmacht in principe niet ook onder de Wet TOR gebracht?

De leden van de SGP-fractie hebben twijfels bij het geheel buiten het bereik van dit wetsvoorstel en dus de competentie van de Transportongevallenraad houden van ongevallen en incidenten met militaire vliegtuigen en andere voertuigen. Op zichzelf hebben zij er begrip voor dat hier specifieke regels voor bestaan, die tot een afzonderlijke benadering kunnen leiden. Dat neemt echter niet weg dat ook uit ongevallen met militair materieel lering kan worden getrokken. Zij noemen als voorbeeld de recente Hercules-ramp. Het hoeft naar hun oordeel niet zo te zijn dat onderzoek naar een ongeval met militair materieel per definitie buiten de algemene onderzoeksbevoegdheid van de Transportongevallenraad moet worden gehouden. Deze leden nodigen de regering uit tot een nadere standpuntbepaling op dit punt.

#### **4. Opzet transportongevallenraad**

In de opzet van de wet is rekening gehouden met de wens van de CDA-fractie om te komen tot een viertal kamers binnen de raad waardoor er gericht onderzoek gedaan kan worden binnen een bepaalde sector van het transport. Nadrukkelijk spreken de leden van de CDA-fractie hier de wens uit dat specifieke deskundigheid die op dit moment reeds bestaat niet verloren mag gaan in de verschillende kamers van de TOR.

De verdeling van de bevoegdheden tussen de raad en kamers dient naar de mening van de CDA-fractie zodanig van opzet te zijn dat er sprake is van een integrale opzet waarbij het duidelijk is dat de kamers binnen de raad werken en dat er uiteindelijk een veiligheidsaanbeveling is die door raad en kamer gedragen wordt. Tussen raad en kamers zullen hierover afspraken moeten worden gemaakt.

Het wetsvoorstel kiest als structuur voor de nieuwe Transportongevallenraad een raad met vier afzonderlijke kamers. De leden van de SGP-fractie constateren dat de meerwaarde van het voorstel vooral is de integratie van de verschillende bestaande raden tot een nieuwe raad, met een bundeling van de beschikbare deskundigheid, mankracht en andere middelen. De verscheidenheid van de vervoerssectoren noopt tot een zekere zelfstandigheid van de afzonderlijke kamers. Dat levert een duidelijk spanningsveld op in de concrete vormgeving van de verhoudingen tussen de raad en de kamers, zo constateren deze leden. Deze leden vragen of zij het juist zien dat de integrerende rol van de raad vooral ligt in het besluiten tot het instellen van een onderzoek en de bevoegdheid het eindrapport met de aanbevelingen vast te stellen. Zij vragen waarom niet is gekozen voor de constructie van één raad, die voor het concrete onderzoek wel zichzelf kan verdelen in onderraden of afdelingen voor de onderscheiden sectoren, maar die overigens optreedt als één raad. Of in elk geval een constructie waarbij de bevoegdheden meer eenduidig worden toegekend aan de raad en waarbij de onderlinge verdeling van de bevoegdheden tussen raad en kamers kan worden vastgelegd in een huishoudelijk reglement?

In het wetsvoorstel is gekozen voor vier kamers, die de bestaande Raden en Commissie moeten vervangen. Was vroeger nog sprake van een

aparte behandeling voor de binnenvaartsector door de Commissie Binnenvaartrampenwet, in het huidige wetsvoorstel zal de gescheiden behandeling van zeescheepvaart en binnenvaart verdwijnen door de instelling van één kamer die beide sectoren zal moeten bevatten. De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er niet gekozen is voor aparte kamers voor de binnenvaart en de zeescheepvaart. Immers, beide sectoren zijn sterk verschillend van elkaar.

Voor binnenvaart en zeescheepvaart worden in het wetsvoorstel één kamer ingesteld. De binnenvaartsector is het hier niet mee eens. Zij wijst op het eigen karakter van de twee sectoren dat op deze manier tekort gedaan wordt en op de zeerechtelijk georiënteerde definitie van «schip» die moeilijk toepasbaar zou zijn op de binnenvaartschepen. De leden van de VVD-fractie vragen de minister hierop te reageren.

Door de binnenvaartorganisaties wordt aangegeven dat zeescheepvaart en binnenvaart niet bij elkaar in één kamer horen. Zij pleiten voor een splitsing. Immers er is nu ook een Commissie voor Binnenvaartrampen en de Raad voor de scheepvaart. De leden van de fractie van D66 zouden graag een reactie van de minister hierop krijgen. Verder vragen deze leden of het juist is te veronderstellen dat de kamer voor de scheepvaart ook alle (bijna-)ongevallen bij de binnenvaart zal gaan behandelen, en zo ja, waarom niet gekozen is voor de behandeling van een selectie van die ongevallen (zoals nu gebeurt door de Commissie Binnenvaartrampen).

De leden van de SGP-fractie constateren dat onder meer de Commissie Binnenvaartrampenwet pleit voor afzonderlijke kamers voor zeescheepvaart en binnenvaart, met als hoofdargument dat het hier gaat om twee afzonderlijke bedrijfstakken. Zij wijst ook op het risico dat binnen één kamer de beschikbare middelen eenzijdig ten goede kunnen komen van de grotere scheepvaartongevallen, ten koste van ongevallen tussen binnenvaartschepen en bijvoorbeeld pleziervaartuigen en suggereert dat dit destijds ook de reden was om de binnenvaart een eigen commissie te geven. Deze leden vragen de reactie van de regering hierop.

Voor wat betreft de samenstelling van de raad achten de leden van de SP-fractie onafhankelijkheid, breedte en deskundigheid noodzakelijk. Omdat de criteria voor het selecteren van de leden van raad en kamers bij AmvB zal worden vastgesteld, zouden deze leden graag wat meer helderheid krijgen over de ideeën die de regering hierover heeft. Afhankelijk hiervan overwegen de leden van de SP-fractie om een nadere precisering van de betreffende paragraaf voor te stellen. In het bijzonder denken zij aan het veiligstellen van de inbreng van werknemers uit de onderscheiden transportsectoren en vertegenwoordigers van reizigersorganisaties. Overigens kunnen zij instemmen met het uitgangspunt dat de leden zonder last zitting nemen in de raad.

## **5. Kenmerken**

### *a. Onafhankelijkheid*

De Raad voor de Luchtvaart heeft zijn verontrusting uitgesproken, dat anders dan in de luchtvaart geregeld is het voorbereidende onderzoek in geval van calamiteiten voor de andere transportmodaliteiten wordt verricht door de Scheepvaartinspectie en Railned B.B., die ressorteren onder respectievelijk het ministerie en de NS. In hoeverre dreigt hiermee de onafhankelijkheid van dit vooronderzoek in gevaar te komen en zou er niet wat te zeggen zijn voor de suggestie om mankracht van laatstgenoemde organisatie over te hevelen naar de Transportongevallenraad?

#### *e. Openbaarheid*

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom de bepalingen van de Wet openbaarheid van bestuur niet integraal van toepassing zijn op de dossiers en rapporten van de raad en de kamers. Immers deze wet houdt rekening met belangen van burgers, waardoor die niet onevenredig geschaad behoeven te worden. Zouden juist nabestaanden er niet alle belang bij hebben dat maximale openbaarheid wordt betracht bij het werk van de raad?

De leden van de D66 fractie zijn het met de minister eens dat het beginsel van openbaarheid van groot belang is. De eindrapporten van de Raad zullen openbaar zijn. De rapporten van een Kamer worden dit echter expliciet niet (artikel 56 lid 2). Deze leden verzoeken de minister nader toe te lichten waarom er niet voor gekozen is om ook deze rapporten openbaar te maken, waarbij uit het kader van artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur informatie uit zou kunnen worden weggelaten. Wat zouden de nadelen hiervan zijn? Om gewichtige redenen kan besloten worden dat de zitting van een kamer van de raad niet openbaar is (artikel 50 lid 2). De D66 fractie verzoekt de minister aan te geven wat zij verstaat onder gewichtige redenen.

#### *f. Aanbevelingen*

De leden van de fractie van D66 zijn verheugd over het feit dat de raad de bevoegdheid heeft gekregen om aanbevelingen te doen op grond van verricht onderzoek naar ongevallen of incidenten.

De leden van de SGP-fractie constateren dat het uitgangspunt is dat veiligheidsaanbevelingen steeds gebaseerd zijn op door de raad verricht onderzoek naar ongevallen of incidenten. Onder incidenten worden ook bijna-ongevallen verstaan, hetgeen deze leden van groot belang achten. Zij vragen echter of het met het oog op het voorkomen van ongevallen ook niet zeer zinvol kan zijn dat de raad zo nodig onderzoek of aanbevelingen kan doen naar de invoering van een nieuw veiligheids- of navigatiesysteem, bijvoorbeeld een nieuwe manier van aanvliegen of opstijgen van vliegtuigen.

Voor wat betreft het vervolg op veiligheidsaanbevelingen van de Raad, zoals geregeld in hoofdstuk 5, zien de leden van de SP-fractie aanleiding voor een nadere precisering en uitwerking op een tweetal punten.

In artikel 66 lid 1 wordt vastgesteld dat bestuursorganen binnen een jaar aan de Minister dienen te melden welk gevolg wordt gegeven aan aanbevelingen, met afschrift aan de Raad. Volgens de leden van de SP-fractie zou hetzelfde moeten gelden voor de Minister, voor zover aanbevelingen van de Raad rechtstreeks aan diens adres gericht zijn. Hiermee ontstaat voor de Raad een compleet beeld van de daadwerkelijke effecten van haar aanbevelingen.

De leden van de SP-fractie pleiten er voor dat de Raad de verplichting krijgt om in een samenvattende rapportage (bijvoorbeeld het jaarverslag) aandacht te besteden aan het rendement van haar aanbevelingen.

### **7. Inrichting van de onderzoeksprocedure**

Wat betreft de melding van wegenverkeersongevallen wordt het instrument van de aanwijzing bij amvb van (politie)functionarissen met een meldingsplicht voorshands niet doelmatig geacht in het licht van de sterke selectie van de te onderzoeken ongevallen in deze transportsector. Naar aanleiding hiervan merken de leden van de SGP-fractie op dat zij aannemen dat het de bedoeling is dat deze selectie door de Transport-

ongevallenraad zelf zal kunnen worden gemaakt. En dat kan toch alleen als de raad kennis heeft van alle ongevallen? De leden van de SGP-fractie vragen ook of een meldplicht, gelet op de voortschrijding van de automatisering, intussen niet relatief makkelijk uitvoerbaar is. Waarom zou een meldingsplicht, die via een amvb kan worden opgelegd, voor deze categorie op voorhand wettelijk moeten worden uitgesloten? Overigens wijzen zij er op dat een meldplicht ook betrekking zou kunnen hebben op bepaalde categorieën ongevallen, bijvoorbeeld ongevallen met een bepaald aantal doden of gewonden.

Een belangrijk aspect is de selectie van ongelukken, waarvoor een meldplicht geldt en een nadere selectie voor de gevallen, waarbij een onderzoek verplicht gesteld wordt. De leden van de SP-fractie pleiten voor objectieve criteria, ongeacht de betrokken transportmiddelen, om vast te stellen wanneer melding respectievelijk onderzoek verplicht zijn. Omdat ook bij dit aspect wordt voorgesteld om bij AmvB de uitwerking te regelen, zouden deze leden hierop graag een nadere toelichting krijgen. Daarbij denkt de fractie aan het aantal slachtoffers, de omvang van materiële schade, milieuschade e.d. De SP-fractie neigt naar het standpunt dat evidente criteria in de wet, dus niet in een AmvB, opgenomen moeten worden.

De raad bepaalt of naar aanleiding van een melding van een ongeval of incident wordt overgegaan tot onderzoek. De leden van de fractie van D66 vragen zich af of de raad ook op verzoek van anderen, bijvoorbeeld de minister of de Tweede Kamer, onderzoek zal verrichten.

#### **8. Harmonisatie en coördinatie**

De leden van de GPV-fractie constateren dat betrokkenen die in het kader van een onderzoek gehoord worden, het verschoningsrecht wordt toegekend. Het is volgens deze leden in het belang van zowel de rechtsbescherming van betrokkenen als het onderzoek, dat van dit recht zorgvuldig gebruik wordt gemaakt. Hoe oordeelt de minister in dit verband over de mogelijkheid, de getuige het recht te verlenen om bij het verhoor gebruik te maken van juridische bijstand?

#### **9. Internationale aspecten**

De raad krijgt de bevoegdheid om deel te nemen aan onderzoeken in het buitenland. Net zoals het mogelijk is om buitenlandse staten te betrekken bij het onderzoek van de raad. Hoofdstuk 8 van het wetsvoorstel gaat over onderzoek in een andere staat. Dit hoofdstuk gaat echter alleen over luchtvaart. Artikel 3 geeft echter aan dat ook op het gebied de scheepvaart en binnenvaart onderzoek in andere staten door de raad kan worden gedaan. De leden van de D66 fractie vragen zich af of dit betekent dat op het gebied van wegverkeer en spoorvervoer deze mogelijkheid er niet is. En daarnaast vragen zij zich af of in hoofdstuk 8 niet ook de voor de andere modaliteiten geregeld moet worden wanneer en met welke procedures omkleed onderzoek in het buitenland kan worden gedaan.

Een onderdeel van richtlijn nr 94/56/EG betreft de verplichting tot het onderzoek naar ongevallen en ernstige incidenten in de luchtvaart. De leden van de fractie van D66 vragen zich, gezien de lijst ter definiëring van het begrip ernstig incident, of dit onderzoek niet een zeer grote claim zal gaan leggen op de middelen en menskracht van de raad. Is de minister niet bang dat dit een grote druk geeft op inzet van middelen en menskrachten, en dat dit mogelijk ten koste kan gaan van de andere

sectoren? Doet de Raad voor de Luchtvaart nu ook al onderzoek naar deze ernstige incidenten. Hoe verliep de melding van deze incidenten tot nu toe?

## 11. Tuchtrect

Een enkele opmerking wensen de leden van de PvdA-fractie te maken bij de principiële keuze voor het afzien van een apart tuchtrect door de Transportongevallenraad. In de memorie van toelichting is erop gewezen dat de mogelijkheid van het opleggen van sancties juist een barrière kan betekenen voor ongevalsonderzoek. Is overwogen om het tuchtrect voor de zeevaart wel overeind te houden, maar dan los van de Transportongevallenraad te laten voortbestaan? Zo nee, waarom niet? Het is deze leden niet helemaal duidelijk of alle aspecten van het bestaande tuchtrect voor de zeescheepvaart door het strafrect dan wel anderszins zal worden overgenomen. In de memorie van toelichting worden wetswijzigingen aangekondigd die moeten voorzien in hiaten die ontstaan door het verdwijnen van het tuchtrect door de Raad voor de Scheepvaart. Worden die wijzigingen op dit moment al voorbereid en op welke termijn kunnen wetswijzigingsvoorstellen verwacht worden?

Vanuit de scheepvaart wordt aangedrongen op een aparte positie in verband met het daar geldende tuchtrect. Het onderbrengen van de scheepvaartongevallenraad in de TOR betekent het einde van het tuchtrect. De leden van de CDA-fractie begrijpen de problemen die hierdoor ontstaan en vragen om een goede oplossing voor dit probleem. Dit kan door het onderbrengen bij de strafrecter maar ook door het behouden van de expertise die nu aanwezig is binnen de scheepvaartongevallenraad in de vorm van de specifieke deskundigheid van de aanwezige «leken».

De VVD-fractie kan begrip opbrengen voor de argumenten van de minister om het ongevalsonderzoek uit de verschillende sectoren samen te brengen. Echter, tevens moet worden gezegd, dat met name de tegenargumenten uit de scheepvaartsector niet worden ontkracht. De opmerking betreffende de belemmerende werking van het opleggen van sancties op het ongevalsonderzoek wordt niet onderbouwd. Kan de minister aangeven waar deze stelling op is gebaseerd? De minister verwijst ook naar de motie-Van Vlijmen. Echter, in de motie-Van Vlijmen staat slechts dat er kennis van wordt genomen dat er in Engeland en de Verenigde Staten goede ervaringen zijn opgedaan met de scheiding van tuchtrectelijk onderzoek en ongevalsonderzoek. Nergens in die motie wordt de beslissing weergegeven dit in Nederland ook te doen. Bovendien is deze motie niet door de VVD-fractie gesteund.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het tuchtrect in andere landen, zoals de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk en België, is geregeld voor wat betreft de scheepvaartsector. De minister stelt dat het tuchtrect in de praktijk slechts sporadisch wordt toegepast in de zeescheepvaartsector. Kan de minister een overzicht geven van de toepassing van het tuchtrect in de laatste tien jaar?

Volgens de leden van de VVD-fractie worden de argumenten die de Raad van State hanteert om aan te geven dat de afschaffing van het tuchtrect niet voldoende is gemotiveerd, door de minister onvoldoende weerlegd. Het argument dat het tuchtrect niet uitgebreid kan worden tot alle zeevarenden en daarom rechtsongelijkheid veroorzaakt klopt niet. De opmerking dat de zeevarenden geen homogene beroepsgroep vormen snijdt geen hout, want een matroos verschilt net zoveel van een kapitein als een soldaat van een generaal. Militairen hebben ook tuchtrect, zoals de Raad van State meldt. De minister noemt voorts de mensen van de walorganisatie als niet passend binnen de gewenste homogene beroeps-



groep. Kan zij daar een of meer voorbeelden van geven? Over de mate van stigmatisering door een tuchtrechtelijke uitspraak en de mate van stigmatisering door een strafrechtelijke uitspraak wordt in de sector heel anders gedacht. Kan de minister wat uitgebreider op de argumenten van de sector in deze ingaan? Voorts wordt Nederland volgens de sector verplicht tot combinatie van het tuchtrecht en het ongevallenonderzoek volgens het STCW-verdrag. Kan de minister op dit argument ingaan?

Naast het afschaffen van het tuchtrecht in de scheepvaartsector wordt ook het klachtrecht tegen de Scheepvaartsinspectie voor deze sector afgeschaft als de Transportongevallenraad wordt ingesteld. Is de minister van mening dat het klachtrecht overbodig wordt?

Welke instantie zal bevoegd zijn op te treden tegen misdrijven of overtredingen op volle zee zoals bijvoorbeeld dronkenschap van een kapitein?

De leden van de fractie van D66 hebben met interesse kennis genomen van de uiteenzetting van de minister over de voor- en nadelen van het voortbestaan van het tuchtrecht in de zeescheepvaart. Naar aanleiding hiervan stellen zij de volgende vragen.

De leden van de fractie van D66 constateren dat de zeescheepvaartsector zich heeft verzet en zich blijft verzetten tegen de afschaffing van het tuchtrecht. Deze leden vragen de minister in dit verband in hoeverre de regering hecht aan het creëren van een draagvlak voor dit wetsvoorstel bij de sector en zo ja, hoe zij dit wil bereiken.

De argumenten pro en contra, zoals opgesomd in paragraaf 11 van de memorie van toelichting, gelden voor een groot deel niet alleen voor de zeescheepvaartsector, maar hebben een meer algemene strekking. Kan het kabinet een overzicht geven van de terreinen, buiten de zeescheepvaart, waar tuchtrecht bestaat en of het kabinet overweegt dat tuchtrecht eveneens af te schaffen, en zo nee, wat daar dan de redenen voor zijn? Wat zijn de algemene criteria voor het in stand houden of toelaten van tuchtrecht?

Is het juist om uit de passage over bewijsvoering (blz. 21) de conclusie te trekken dat de verwachting gerechtvaardigd is dat de facto een geringer aantal misdrijven voor de rechter zal komen vergeleken met het aantal zaken dat voor de tuchtrechter kwam? Acht de minister dit uit een oogpunt van veiligheid een gewenste ontwikkeling? Is met het Ministerie van Justitie en het Openbaar Ministerie overlegd over de afschaffing van het tuchtrecht? Delen zij de in de MvT gehuldigde opvatting dat het hierbij slechts een marginale verzwaring betreft?

Hoe verhouden naar de mening van de minister beginselen als deregulering, decentralisatie en zelfregulering zich tot het voorstel om het tuchtrecht af te schaffen?

Voldoet Nederland na afschaffing van de Raad voor de Scheepvaart met zijn tuchtrechtelijke bevoegdheid nog aan het STCW-verdrag? Zo nee, welke maatregelen moeten dan worden genomen om weer aan die verdragsrechtelijke verplichtingen te gaan voldoen?

Kan de minister een inschatting geven van de kans dat, bij afwezigheid van tuchtrecht, in de volgende recente gevallen waarin de Raad van de Scheepvaart tuchtrechtelijke maatregelen oplegde, overgegaan zou zijn tot strafrechtelijke vervolging, het opleggen van bestuurlijke boete dan wel het nemen van een administratieve maatregel:

«Maersk Flanders», waarbij een opvarende in verband met ziekte moest worden ontscheept op de Noordzee met behulp van een helikopter en daarbij te water is geraakt en korte tijd later is overleden. De kapitein kreeg daar een ontzegging voor de tijd van twee weken omdat hij zich als kapitein onvoldoende van zijn leiding gevende taak heeft gekwet.

«Smit Lloyd 91», op welk schip twee opvarenden tijdens werkzaamheden aan dek als gevolg van het kantelen van een ladingstuk zeer ernstig zijn verwond en een van hen is overleden. In die zaak werden de kapitein

en stuurman tuchtrechtelijk gestraft omdat zij de stuwage van het ladingstuk niet zelf hadden gecontroleerd en hadden overgelaten aan twee matrozen.

«Michel», welk schip aan de grond liep in de Golf van Biskaje aan de Spaanse kust waarbij de kapitein gestraft werd met een ontzegging voor de tijd van zes weken wegens slecht zeemanschap en een groot gebrek aan verantwoordelijkheid ten aanzien van schip en bemanning. De kapitein voer alleen op de brug zonder het wachtalarm in te schakelen.

«Franziska», welk schip op de rede van Vlissingen in aanvaring kwam met een Saoedisch Arabisch containerschip en de schipper en de hoofdwerktuigkundige met een berisping werden gestraft wegens het in druk vaarwater begeven zonder dat voldoende zekerheid bestond over het opgelost zijn van het probleem van de voortstuwingsinstallatie.

«Erna», welk schip in aanvaring kwam met een Duits marinevaartuig waarbij de kapitein werd gestraft met een ontzegging van twee weken en de stuurman met een ontzegging voor de tijd van drie weken omdat de stuurman onzorgvuldige navigatie voerde en de kapitein door zijn handelen het onzorgvuldige wachtlopen van de stuurman accepteerde.

De tuchtrechtelijke delicten zijn verdeeld in categorie a en b. Categorie b zijn de misdragingen. De minister geeft aan dat deze mogelijk via de bestuurlijke boete kunnen worden gesanctioneerd, en dat dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het kabinetsstandpunt over de bestuurlijke boete. De leden van de fractie van D66 vragen zich af of dit betekent dat er in de huidige situatie nog geen sanctie-mogelijkheid is voor de categorie b overtredingen en of de minister hier niet vooruitloopt op een nog te komen standpunt van het Kabinet? Wanneer is dit standpunt te verwachten? Loopt de opheffing van het tuchtrecht voor de scheepvaart gelijk op met de invoering van een algemene regeling voor de bestuurlijke boete in de Algemene wet bestuursrecht? Graag op deze punten een nadere toelichting.

Verder vragen de leden van de fractie van D66 de regering van welke factoren het aanstellen van een landelijk coördinerend officier van justitie afhankelijk is.

Het voornemen om het tuchtrecht in de zeescheepvaart af te schaffen roept bij de leden van de RPF-fractie de vraag op of is overwogen in plaats daarvan dat tuchtrecht te moderniseren. Zij zijn er nog niet van overtuigd dat het strafrecht voldoende compensatie biedt en voldoende mogelijkheden kent om tegemoet aan de eisen van goed zeemanschap.

De leden van de SGP-fractie hebben met veel belangstelling kennis genomen van de reacties uit de scheepvaartwereld over afschaffing van het tuchtrecht. Deze leden vragen of de regering een constructie heeft overwogen waarbij enerzijds het onderzoek met het oog op veiligheidsaanbevelingen wordt opgedragen aan de nieuwe Transportongevallenraad en anderzijds een afzonderlijke tuchtraad wordt gehandhaafd. Zij vragen of de regering daar mogelijkheden voor ziet. Dezelfde vraag kan dan ook worden gesteld voor de binnenvaart.

Behalve bij de afschaffing van het tuchtrecht in de scheepvaart op zich, hebben deze leden ook aarzelingen bij de vraag in hoeverre misdragingen effectief van het tuchtrecht overgenomen kunnen worden door het strafrecht of het administratieve recht. De minister stelt voor dit vraagpunt mee te nemen bij de uitwerking van het kabinetsstandpunt inzake de bestuurlijke boete. Betekent dat echter niet dat deze categorie gedragingen tijdelijk «in de lucht komt te hangen»? En is het wel zo wenselijk om naast de toepasselijkheid van het strafrecht (en uiteraard het civiele recht) ook nog het bestuursrecht erbij te halen?

Ook met betrekking tot de overige taken van de Raad voor de Scheepvaart wordt gesteld dat hieraan aandacht zal worden besteed in het kader

van de noodzakelijke aanpassing van de Schepenwet. Dit is nogal vaag. Kan de minister hier al meer over zeggen?

Indien en voorzover de strafrechter een rol krijgt, is het de vraag hoe de (straf)rechterlijke deskundigheid met betrekking tot de scheepvaart zo goed mogelijk kan worden ontwikkeld en ingezet. Naar aanleiding hiervan vragen de leden van de SGP-fractie of het mogelijk en wenselijk is een rechtbank bij uitsluiting bevoegd te verklaren. Verder vragen deze leden of daadwerkelijk een landelijke coördinerend officier van justitie voor de scheepvaart zal worden aangewezen, zoals ook is gebeurd ten aanzien van de luchtvaart.

## **12. Financiële en personele consequenties**

Vragen leven er bij de leden van de PvdA-fractie over de omvang en de financiering van de raad en zijn kamers. Zal die voldoende zijn om de gestelde taken te kunnen uitvoeren of dreigt een situatie dat om personele of financiële redenen op zich gewenste onderzoeken niet verricht kunnen worden? Zo zijn rampen nu eenmaal moeilijk te plannen en dus ook te begroten. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als er bij een groot ongeval enorme financiële aanvullende middelen noodzakelijk zijn om onderzoeken te bekostigen? Ook vragen deze leden zich af wat de achtergrond is van de keuze om de aparte kamers met hetzelfde aantal leden uit te rusten. Is daarvan sprake omdat ervan wordt uitgegaan dat de werkdruk bij alle kamers ongeveer hetzelfde zal zijn? Deze leden kunnen zich voorstellen, dat aard en hoeveelheid ongelukken binnen de afzonderlijke sectoren sterk kunnen uiteenlopen. Hoe groot is de personele omvang van de bestaande Raden en Commissie? Zou de Transportongevallenraad niet meer ruimte zou moeten hebben om zelf zijn interne organisatie te regelen?

Een punt van aandacht is de verdeling tussen de verschillende kamers van het beschikbare budget. Gezien het verschillende karakter van de vier kamers kunnen de leden van de CDA-fractie zich voorstellen dat er problemen rijzen indien er binnen het terrein van een kamer een groot incident of een aantal kleinere incidenten voordoet. Gevolg hiervan zal zijn een grote aanspraak op de beschikbare middelen en het personeel door de betreffende kamer waardoor er voor de andere kamers problemen zouden kunnen komen om goed te functioneren. Graag zien deze leden een goede oplossing voor dit probleem.

## **Artikelen**

### *Artikel 3*

In artikel drie wordt de taak van de Transportongevallenraad omschreven. Voor de luchtvaart, scheepvaart en het wegverkeer wordt hier aangegeven wanneer de raad onderzoek kan doen. De leden van de fracties van VVD en D66 vragen waarom dit niet voor het railverkeer is gedaan.

De leden van de RPF-fractie zouden graag een toelichting krijgen op het bepaalde in het derde lid, onder b, dat een onderzoek wordt ingesteld, indien de daartoe bevoegde staat geen onderzoek instelt of het onderzoek aan de Nederlandse autoriteiten overlaat.

Naar aanleiding van lid 3, onder b, vragen de leden van de SGP-fractie om meer inzicht in de internationale regels over de vraag welke staat bevoegd is tot het doen van onderzoek en in hoeverre de kwaliteit daarvan steeds gewaarborgd is. Verder vragen zij of de onderzoeken door

andere staten door de Transportongevallenraad betrokken worden bij de door hem uit te voeren analyses.

De leden van de GPV-fractie vragen of uit het voorgestelde artikel 3, lid 2 en 3, kan worden begrepen dat het een automatisme is dat de raad geen onderzoek instelt naar een luchtvaart- of scheepvaartongeval, indien de daartoe bevoegde staat een onderzoek instelt. Zo ja, zou het niet wenselijk zijn bij de afweging van het al dan niet instellen van een onderzoek rekening te houden met de deskundigheid die van de betrokken staat kan worden verwacht?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom in het vierde en vijfde lid is gekozen voor de voorwaarde van het doen van veiligheidsaanbevelingen. Zoiets kan toch ook lopende een onderzoek pas blijken?

#### *Artikel 4*

De leden van de RPF-fractie informeren welke bezwaren er bestaan tegen het creëren van een aparte kamer voor de zeevaart en een aparte kamer voor de binnenvaart. Is het denkbaar dat bij een dergelijke splitsing van de kamer voor scheepvaartongevallen leden in beide kamers zitting hebben?

#### *Artikel 5*

De leden van de RPF-fractie vragen zich af of het wenselijk is de raad uit maximaal zeventien personen te laten bestaan. Is het uit oogpunt van flexibiliteit niet beter om het aantal leden bij AMvB vast te stellen?

De leden van de VVD-fractie vragen de minister toe te lichten wat de redenering is achter de verdeling van het aantal kamergebonden leden van de Raad en het aantal niet-kamergebonden leden van de Raad.

#### *Artikel 6*

De leden van de RPF-fractie hebben de indruk dat de voorgestelde omvang van de kamers onvoldoende recht doet aan het gegeven dat een kamer onder bepaalde omstandigheden meer personele inzet kan gebruiken. Gaat de minister ervan uit dat in geval van overbelasting van een kamer geheel moet worden teruggevallen op externe ondersteuning? Is het ook hier uit het oogpunt van flexibiliteit niet wenselijk om het aantal leden per kamer bij AMvB te laten vaststellen?

#### *Artikel 14 jo. 16*

De leden van de SGP-fractie vragen ter verduidelijking of deskundigen die in dienst zijn van de minister ook een bezoldiging ontvangen van de raad.

#### *Artikel 18*

De leden van de PvdA-fractie vragen of dit artikel niet tevens zou moeten gelden voor de plaatsvervangende leden.

#### *Artikel 22*

De leden van de SGP-fractie vragen of de raad voldoende flexibiliteit zal hebben om de nodige onderzoeken in de verschillende categorieën te kunnen verrichten. Als de begroting voor een bepaald jaar is vastgesteld en er doen zich in dat jaar extra veel luchtvaartongevallen en

zeescheepvaartrampen voor, waarvan het onderzoek verplicht is, gaat dat dan niet ten koste van de andere sectoren? Kunnen zo nodig tussentijds extra middelen beschikbaar worden gesteld?

#### *Artikel 23*

De leden van de SGP-fractie vragen wat de noodzaak en meerwaarde is van de goedkeuring vooraf van de begroting door de minister, gelet op de instrumenten die de minister in artikel 24 en 25 beschikbaar worden gesteld.

#### *Artikel 28*

Er wordt afgezien van bindende voorschriften voor wat betreft de meldingsplicht bij wegverkeersongevallen. Blijkens de memorie van toelichting zou dat niet doelmatig zijn. De leden van de PvdA-fractie vragen of voor de wegvervoersector er een mate van vrijblijvendheid dreigt. Zou een meldingsplicht ingeval van dodelijke ongevallen niet wenselijk zijn?

De memorie van toelichting geeft aan dat aangezien wegenverkeersongevallen geselecteerd onderzocht worden het wellicht weinig zinvol is hiervoor meldingsplicht in te voeren. De leden van de fractie van D66 vragen zich af of niet juist deze meldingen gebruikt moeten worden bij de selectie. Als op een bepaald wegstuk vaker ongevallen gebeuren, kan dat een reden voor de raad zijn om onderzoek in te stellen en vandaaruit aanbevelingen te doen. Vanuit dit opzicht is ook voor het wegverkeer meldingsplicht nodig.

#### *Artikelen 30 en 31*

De leden van de fractie van D66 begrijpen dat voor verkeersongevallen op de weg niet een zelfde regeling kan gelden voor de conservering van de situatie ter plaatse van het ongeluk als bij de andere drie modaliteiten. In bepaalde gevallen zou het echter toch wenselijk kunnen zijn na een ernstig verkeersongeval de situatie enige tijd ongewijzigd te houden. Zou het niet mogelijk zijn om die mogelijkheid wel te bieden en niet bij voorbaat geheel uit te sluiten?

De leden van de SGP-fractie constateren dat artikel 30 niet van toepassing is op wegenverkeersongevallen. Zij kunnen zich daar op zich wel iets bij voorstellen, gezien het belang van vlotte doorstroming van het verkeer. Anderzijds achten zij het van belang dat ook bij wegenverkeersongevallen «conserverende» maatregelen kunnen worden genomen. Zij vragen in dit verband om meer informatie over de gang van zaken bij zo'n ongeval. Wat wordt er vastgelegd (foto's e.d.) en wat wordt er bewaard? Kunnen daarover ook extra richtlijnen aan de burgemeesters, respectievelijk de politie, worden gegeven, eventueel op voordracht van de raad?

#### *Artikel 40*

In artikel 40 wordt gesteld dat de Raad besluit tot het instellen van een onderzoek. De leden van de VVD-fractie vragen of de Raad ook de afgelasting van een onderzoek kan verordonneren.

#### *Artikel 41*

De leden van de RPF-fractie vragen of niet is te voorzien dat de verschillende kamers, door tegenstrijdige belangen, in elkaars vaarwater

gaan zitten. Hoe kan worden voorkomen dat hierdoor conflicten in de organisatie ontstaan?

De leden van de SGP-fractie betwijfelen de noodzaak van het in het derde lid genoemde vereiste van goedkeuring door de minister van de garanties voor onafhankelijkheid van onderzoek door derden. Voor de kwaliteit van het onderzoek is toch de raad zelf verantwoordelijk?

#### *Artikelen 43 en 44*

De leden van de fractie van D66 vragen of deze artikelen zijn gebaseerd op internationale, Europese of bilaterale reciprociteit in de betreffende transportsectoren.

#### *Artikel 45*

De leden van de PvdA-fractie en de SGP-fractie vragen naar de reden van de beperking in artikel 45, wat betreft het inroepen van bijstand van instanties en organisaties uit andere landen, tot de lidstaten van de EU en landen die partij zijn bij de EER.

Meer in het algemeen vragen de leden van de SGP-fractie waarom deze bevoegdheid zich beperkt tot luchtvaartongevallen. Zij verwijzen in dit verband ook naar hun eerder gestelde bredere vraag over de analoge toepassing van de diverse wetbepalingen over luchtvaartongevallen op andere terreinen.

#### *Artikel 52*

De leden van de fractie van D66 vragen of het proces-verbaal dat is opgemaakt van het verhoor door de kamer van getuigen en deskundigen (art. 52, lid 5), ook aan betrokkenen wordt gezonden. Verdient het geen aanbeveling om betrokkenen het proces-verbaal mede te laten ondertekenen teneinde zeker te stellen dat zij het eens zijn met de weergave daarin van het verhoor?

#### *Artikel 56*

De leden van de fractie van D66 vragen hoe zeker wordt gesteld dat een rapport van een kamer niet definitief tot stand komt zonder dat degenen die naar het oordeel van de kamer tot het ontstaan van het ongeval hebben bijgedragen, in de gelegenheid zijn gesteld hun visie aan de kamer kenbaar te maken.

Naar aanleiding van het tweede lid vragen de leden van de fractie van D66 waarom het rapport van de kamer alleen in het geval dat de kamer geen zitting heeft gehouden, tevens aan de betrokkenen wordt gezonden. Wordt hierdoor aan betrokkene niet de mogelijkheid ontzegd om alsnog schriftelijk commentaar op het rapport te leveren die aanleiding kan vormen voor de kamer om het rapport aan te passen, al dan niet door het aan het licht brengen van nieuwe feiten?

#### *Artikelen 56 en 60*

De leden van de SGP-fractie constateren dat het eindrapport van de raad openbaar is en het rapport van een kamer niet. Is voor openbaarheid van het kamerrapport ook niet wat te zeggen? Eventueel kunnen immers bepaalde gegevens uit het rapport worden weggelaten?

#### *Artikel 57*

Overeenkomstig het derde lid neemt de raad in het eindrapport behalve de analyse van de toedracht ook de vaststelling van de oorzaken over van de kamer. De leden van de SGP-fractie vragen of dit laatste niet al te beperkend is voor de uitoefening door de raad van zijn functie.

Naar aanleiding van vijfde lid vragen de leden van de SGP-fractie welke betekenis het weglaten van namen in het eindrapport heeft indien de behandeling van een zaak in een openbare zitting plaatsvindt.

Naar aanleiding van het zesde lid vragen de leden van de fractie van D66 welke onderwerpen nadere voorschriften omtrent het eindrapport vergen die bij ministeriële regeling moeten worden vastgesteld.

#### *Artikel 63*

De leden van de SGP-fractie vragen of een kan-bepaling hier niet passender is, dus: «kan de raad besluiten» in plaats van «besluit de raad».

#### *Artikel 74*

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom dit artikel zich beperkt tot luchtongevallen.

#### *Artikel 98*

De minister heeft in de memorie van toelichting en in het rapport naar aanleiding van het advies van de Raad van State, aangegeven dat er, uitgaande van de door haar voorgestelde opheffing van de Raad voor de Scheepvaart, nog diverse zaken wettelijk (anders) moeten worden geregeld, worden aangepast of nog in internationaal verband moeten worden opgelost.

Tot de «andere» taken van de Raad voor de Scheepvaart waaraan aandacht zal worden besteed in het kader van de noodzakelijke aanpassing van de Schepenwet, behoort o.a. het oordelen in zaken waarbij het departement van de minister partij kan zijn.

De leden van de fractie van D66 vragen of het voor de rechtszekerheid in de scheepvaart niet van belang is dat dit en andere zaken geregeld zijn voordat de Raad voor de Scheepvaart buiten werking wordt gesteld.

De voorzitter van de commissie,  
Biesheuvel

De griffier van de commissie,  
Roovers