

Vergaderjaar 1987-1988

20 289

## Algemene regeling met betrekking tot het scheepvaartverkeer op de binnenwateren en op zee (Scheepvaartverkeerswet)

Nr. 5

### NOTA VAN VERBETERING

Ontvangen 15 februari 1988

In de memorie van toelichting (stuk nr. 3) dient de tekst op blz. 53 als volgt te worden gelezen:

zevende, en negende en tiende lid), maar bevat ook een regeling met betrekking tot enkele bijzondere delicten. Deze regeling bevat bepalingen met betrekking tot het «joy-varen» (art. 25 jo art. 30, eerste lid), het onder invloed voeren of sturen van een varend schip (art. 26 jo art. 30, tweede lid) en daarmee samenhangende bijzondere opsporings- en politiebepalingen (artt. 27 en 28 jo art. 30, tweede lid), alsmede het onbevoegd (doen) aanbrengen of (doen) verwijderen van wettelijk geregelde verkeerstekens en het (doen) aanbrengen of houden van voorwerpen in, langs of over een scheepvaartweg, die het verkeer in verwarring kunnen brengen (art. 29 jo art. 30, achtste lid).

Afgezien van de regeling met betrekking tot beide laatstbedoelde delicten bevat het ontwerp met betrekking tot bijzondere delicten een beperktere regeling dan de Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554, sindsdien gewijzigd) (WVW). Deze wet bevat immers naast een regeling betreffende «joy-riding» (art. 37 WVW) en rijden onder invloed (art. 26, 28, 33, vierde lid, 33a en 35, eerste lid, WVW) ook een regeling met betrekking tot het doorrijden na een verkeersongeval (art. 30 jo art. 35, eerste lid, WVW) en het met een motorrijtuig verwijtbaar veroorzaken van dood of ernstig lichamelijk letsel (art. 36 WVW). Daarnaast regelt art. 25 WVW nog een algemeen verbod tot gevaarzetting op de weg voor verkeersdeelnemers.

De algemene verkeersreglementen voor de binnenwateren (RPR 1983, BPR) en voor de zee (ZAB) bevatten elk een regeling van de verplichting tot goed zeemanschap. Deze positieve verplichting fungeert voor de deelnemers aan het scheepvaartverkeer als spiegelbeeld van het verbod tot gevaarzetting dat in 25 WVW voor de deelnemers aan het verkeer op de weg is gesteld. De inhoud en formulering van de verplichting tot goed zeemanschap zijn echter in vorenbedoelde algemene verkeersreglementen niet geheel dezelfde, wat is terug te voeren op verschillen in de achterliggende internationale regelingen. Daarbij komt dat op overtreding van deze verplichtingen, voorzover geregeld in het RPR 1983, niet een nationale, maar een internationale strafsanctie, geregeld in art. 32 van de Herzene Rijnvaartakte, van toepassing is. Deze omstan-

digheden brengen mee dat het niet wel mogelijk is de verplichting tot goed zeemanschap uit de verschillende algemene verkeersreglementen te lichten en als één nieuw te formuleren artikel in de wet zelf neer te leggen.

De beschikbare statistische gegevens laten zien dat in het scheepvaartverkeer weinig verkeersongevallen voorkomen waarbij zich ernstige persoonlijke ongelukken voordoen. Dit houdt in de eerste plaats verband met het verschil in karakter tussen het scheepvaartverkeer en het wegverkeer. Het scheepvaartverkeer is, anders dan het wegverkeer, bijna alleen in het kader van de recreatievaart van betekenis voor het personenverkeer. Sport- en pleziervaartuigen hebben in het algemeen een lage snelheid, zodat vermoedelijk om deze reden bij een verkeersongeval met deze vaartuigen de kans op persoonlijke ongelukken gering is. Verder bieden de aan de beroepsvaart deelnemende schepen door hun constructie in het algemeen een behoorlijke bescherming aan de aan boord zijnde personen tegen risico's bij verkeersongevallen. Op grond hiervan bestaat in de praktijk voor het scheepvaartverkeer geen behoefte aan een bijzondere regeling analoog aan die van artikel 36 WVV. In voorkomende gevallen zal een strafvervolgning kunnen worden ingesteld wegens dood dan wel ernstig persoonlijk letsel door schuld (307 of 308 Sr.).

In de scheepvaartwetgeving bestaat niet eenzelfde regeling als die welke artikel 30 WVV voor het wegverkeer bevat. Op de regeling in de scheepvaartwetgeving met betrekking tot dit onderwerp zal nader worden ingegaan in 3.6.2.3.

In aansluiting op artikel 30 regelt artikel 31, welke personen bevoegd zijn overtreding van het bepaalde bij of krachtens de Scheepvaartverkeerswet op te sporen. In artikel 32 is voorzien in een bijzondere controlebevoegdheid, welke dient tot het verkrijgen van de voor de opsporing nodige gegevens over de identiteit van schepen die bij een aanvaring zijn betrokken en hun bemanning. Artikel 33 regelt verder enkele bevoegdheden die nodig zijn voor het uitoefenen van de in de artikelen 31 en 32 toegekende bevoegdheden. In artikel 34 is een regeling neergelegd die het de bevoegde gerechtelijke autoriteiten mogelijk maakt om, indien ten aanzien van een zeeschip de verdenking bestaat dat daarmee het delict «joy-varen» is gepleegd of dit schip onder invloed is gevoerd of gestuurd of een in samenhang daarmee strafbaar gesteld feit is begaan dan wel een verkeersovertreding waardoor ernstig gevaar voor de veiligheid van personen of goederen is ontstaan, en indien redelijkerwijs voor onttrekking door de betrokkene aan een hem terzake opgelegde straf moet worden gevreesd, het zeeschip gedurende een bepaalde tijd vast te houden totdat voor een bepaald geldbedrag zekerheid is gesteld waarop een terzake van het begane feit bij een veroordeling op te leggen geldboete kan worden verhaald.

De in hoofdstuk 7 van het wetsvoorstel neergelegde regeling zal, zoals hieronder met betrekking tot de verschillende bepalingen zal worden toegelicht, niet tot een noemenswaardige verhoging van de werklast van het justitiële apparaat en de rechterlijke macht leiden.

De belangrijkste groep overtredingen wordt geregeld in artikel 30, derde tot en met zevende lid, welke bepalingen voorzien in de strafbaarstelling van overtreding van de verkeersreglementering en van de loodsplicht of andere verplichtingen ten behoeve van het loodsen. De omvang van deze regelgeving zal in verhouding tot de bestaande situatie nauwelijks toenemen. Overtreding van deze regelingen is thans ook strafbaar, met uitzondering van overtreding van de loodsplicht en van andere verplichtingen ten behoeve van het loodsen, zodat alleen artikel 30, vierde en vijfde lid, ten aanzien van laatstbedoelde gedragingen in de nieuwe groep strafbare feiten voorziet. Overtredingen van de laatstbedoelde verplichtingen zullen zich niet veel voordoen als gevolg van de gangbare instructies voor kapiteins alsmede van de in de verzekerings-

contracten opgenomen voorwaarden met betrekking tot het vervoer over zee. Ook geven de communicatiemogelijkheden met het zeescheepvaartverkeer de mogelijkheid om in individuele gevallen preventief waarschuwend op te treden.

Wat de in hoofdstuk 7 van het wetsvoorstel geregelde bijzondere delicten betreft kan het volgende worden opgemerkt.

Gevallen van joy-varen (artikel 25) zijn, zoals vermeld in 3.6.2.1, de afgelopen jaren slechts enkele malen door de politiediensten geconstateerd. Er is geen aanleiding te verwachten dat hierin verandering zal optreden.

De in 3.6.2.2 vermelde gegevens uit de afgelopen jaren van de Rijkspolitie te water en de gemeentelijke Rivierpolitie te Rotterdam laten zien dat bij