



HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

FACULTEIT WETENSCHAPPEN

Rechtsvergelijkende analyse van tucht- en strafrecht aan boord van koopvaardijsschepen

Elise Nevens

Scriptie voorgedragen tot het behalen
van de graad van
Master in de Nautische Wetenschappen

Promotor: Prof. Dr. Em. E. Somers
academiejaar: 2019 – 2020

Woord vooraf

Graag wil ik mijn promotor, Prof. Dr. Em. E. Somers bedanken voor zijn begeleiding in de mij vóór het schrijven van deze thesis, redelijk onbekende wereld van de wetgeving. Ook wil ik de oorspronkelijke promotor van mijn bachelorscriptie, Prof. Dr. G. Gonsaeles, bedanken om mij kennis te laten maken met de wetgeving betreffende het Belgische luik van dit onderzoek.

Ten slotte wil ik mijn ouders bedanken voor hun steun tijdens het schrijven van deze thesis en in het bijzonder mijn moeder voor het nalezen van dit werk.

Samenvatting

Deze thesis maakt een rechtsvergelijkende analyse van het tucht- en strafrecht aan boord van koopvaardij schepen in de wetgeving van België, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Dit werk doet een onderzoek naar de wetgeving die het voordeligst is vanuit het standpunt van de zeevarende.

Hiervoor worden verschillende aspecten van de wetgeving onderzocht. Ten eerste worden de strafbare feiten geclassificeerd en gedefinieerd. Bij elk soort strafbaar feit worden er voorbeelden gegeven. Vervolgens wordt er onderzocht op wie de wetgeving van toepassing is en welke straffen er opgelegd worden. Dan wordt bekeken wie de strafbare feiten aan boord kan vaststellen, om daarna over te gaan tot een onderzoek naar wie de feiten kan bestraffen. Ten slotte wordt gekeken naar bijzondere bevoegdheden van de gezagvoerder van het schip en de tuchtrechtelijke opvolging van vergrijpen door de vlaggenstaat.

Uit dit onderzoek zijn de sterke punten van de drie wetgevingen gebleken. Wat betreft België is dit de algemene duidelijkheid van de scheepvaartregelgeving door de bundeling in één wetboek. In Nederland is de tuchtrechtelijke opvolging van vergrijpen door de vlaggenstaat goed georganiseerd en voordelig voor de zeevarende. Het Verenigd Koninkrijk, tenslotte, heeft de meest voordelige tuchtprocedure aan boord van het schip.

Abstract

This thesis offers a comparative legal analysis of disciplinary and criminal law on board merchant ships. In order to do this, it reviews the respective legislation of Belgium, the Netherlands and the United Kingdom. This work examines which legislation is most advantageous from the point of view of the seafarer.

In order to do this, various aspects of the legislation are investigated. First, the offenses are classified and defined. Examples are given for each type of offense. Subsequently, it is investigated to whom the legislation applies and which penalties are imposed. Then the work examines who can determine the offenses on board, after which it proceeds to investigate who can impose punishment. Finally, the special jurisdiction of the ship's master and the disciplinary follow-up of offenses by the flag state are examined.

This study reveals the strengths of the three legislations. As far as Belgium is concerned, it is the general clarity of the shipping regulations, that have only recently been assembled into one law. In the Netherlands, the disciplinary follow-up of offenses by the flag state is well organized and beneficial to the seafarer. Finally, the United Kingdom has the most advantageous disciplinary procedure on board the ship.

Inhoudstafel

1	Hoe is de bestaande wetgeving gegroeid?	3
1.1	België	3
1.2	Nederland	5
1.3	Verenigd Koninkrijk.....	8
2	Welke feiten zijn strafbaar?	11
2.1	Definiëring van strafbare feiten	11
2.1.1	Classificatie van strafbare feiten	11
2.1.1.1	België.....	11
2.1.1.2	Nederland	11
2.1.1.3	Verenigd Koninkrijk.....	12
2.1.2	Onderscheid tussen scheepvaart- en algemene strafbare feiten	13
2.1.2.1	België.....	14
2.1.2.2	Nederland	15
2.1.2.3	Verenigd Koninkrijk.....	16
2.2	Tuchtvergrijpen.....	17
2.2.1	Inleiding.....	17
2.2.2	Belgische wetgeving.....	18
2.2.3	Nederlandse wetgeving	19
2.2.4	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	21
2.3	Misdrijven	25
2.3.1	Belgische wetgeving.....	25
2.3.2	Nederlandse wetgeving	27
2.3.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	28
3	Op wie is de wet van toepassing?	31

3.1	Belgische wetgeving.....	31
3.1.1	Algemene toepassing.....	31
3.1.2	Tuchtvergrijpen.....	33
3.2	Nederlandse wetgeving	33
3.2.1	Tuchtvergrijpen.....	33
3.2.2	Algemene misdrijven en overtredingen.....	35
3.2.3	Scheepvaart gerelateerde misdrijven en overtredingen	35
3.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	36
3.3.1	Tuchtvergrijpen.....	36
3.3.2	Scheepvaart gerelateerde criminele feiten.....	37
4	Wat zijn de straffen?.....	39
4.1	Straffen op tuchtvergrijpen.....	39
4.1.1	Belgische wetgeving.....	39
4.1.2	Nederlandse wetgeving	41
4.1.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	42
4.2	Misdrijven	44
4.2.1	Belgische wetgeving.....	44
4.2.1.1	Algemeen	44
4.2.1.2	Bestrafing van de misdrijven uit hoofdstuk 2	45
4.2.2	Nederlandse wetgeving	47
4.2.2.1	Algemeen	47
4.2.2.2	Bestrafing van de misdrijven uit hoofdstuk 2	49
4.2.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	50
5	Wie is er bevoegd om strafbare feiten vast te stellen?	53
5.1	Tuchtvergrijpen.....	53
5.1.1	Belgische wetgeving.....	53

5.1.2	Nederlandse wetgeving	53
5.1.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	54
5.2	Misdrijven	55
5.2.1	Belgische wetgeving.....	55
5.2.2	Nederlandse wetgeving	58
5.2.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	61
6	Wie kan straffen opleggen?	63
6.1	Tuchtvergrijpen.....	63
6.1.1	Belgische wetgeving.....	63
6.1.2	Nederlandse wetgeving	64
6.1.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	65
6.2	Misdrijven	69
6.2.1	Belgische wetgeving.....	69
6.2.2	Nederlandse wetgeving	70
6.2.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	70
7	Wat zijn specifieke bevoegdheden van de gezagvoerder?	73
7.1	Belgische wetgeving.....	73
7.2	Nederlandse wetgeving	77
7.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	79
8	Opvolging van tuchtrechtelijke vergrijpen aan de wal	81
8.1	Belgische 'Onderzoeksraad voor de scheepvaart'	81
8.1.1	Samenstelling.....	81
8.1.1.1	Voorzitter	82
8.1.1.2	Bijzitters	82
8.1.1.3	Rijkscommissaris	83
8.1.2	Rechtsmacht	83

8.1.3	Rechtspleging.....	84
8.2	Nederlands “tuchtcollege voor de scheepvaart”	86
8.2.1	Samenstelling.....	86
8.2.1.1	Voorzitter	86
8.2.1.2	Leden.....	87
8.2.1.3	Secretaris	88
8.2.2	Procedure.....	88
8.2.2.1	Indienen van een klacht en vooronderzoek.....	88
8.2.2.2	Behandeling van de zaak.....	90
8.2.2.3	Tuchtmaatregelen.....	91
8.3	Wetgeving Verenigd Koninkrijk.....	92
8.3.1	Disciplinaire procedure in het kader van de ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’	92
8.3.2	Disciplinaire procedure in het kader van de ‘Merchant Shipping Act 1995’ ...	94

Inleiding

Deze masterthesis onderzoekt tucht- en strafrecht aan boord van koopvaardij schepen in drie verschillende rechtssystemen, met name het Belgische, het Nederlandse en dat van het Verenigd Koninkrijk. De thesis wordt opgevat als een rechtsvergelijkende analyse. Op basis van een vergelijking tussen de vigerende relevante wetgeving in de drie landen gaan we na welk systeem de zeevarende de meeste duidelijkheid en de beste rechtsbescherming biedt.

Dit onderzoek omvat een hele reeks van uiteenlopende rechtsregels. Daarom wordt in het eerste hoofdstuk de meest relevante wetgeving voor ieder land toegelicht. Waar passend wordt ook een beeld geschetst van de historische groei van deze rechtsregels.

Vervolgens wordt in elk hoofdstuk toegelicht voor welke feiten men in de respectievelijke rechtssystemen bestraft kan worden. Dit gebeurt aan de hand van de opdeling van strafbare feiten in tucht- en strafrechtelijke vergrijpen. Ieder onderdeel wordt verder besproken aan de hand van voorbeelden van de feiten die als dusdanig geclassificeerd worden binnen de rechtssystemen van de drie landen.

In het derde hoofdstuk wordt onderzocht op wie de vergrijpen van hoofdstuk 2 van toepassing zijn. Dit onderdeel beantwoordt de deelvraag wie er binnen elk rechtstelsel bestraft kan worden voor de besproken strafbare feiten.

Een volgende deelvraag die binnen dit onderzoek gesteld kan worden is welke straffen er in de verschillende landen opgelegd worden. Deze vraag wordt in hoofdstuk 4 beantwoord.

In hoofdstuk 5 wordt vervolgens onderzocht wie er bevoegd is om strafbare feiten die aan boord van een schip gepleegd worden, vast te stellen. Hierbij aansluitend wordt in het volgende hoofdstuk een antwoord geboden op de vraag wie de bevoegdheid heeft om deze feiten te bestraffen.

Een schip kan beschouwd worden als een klein eiland, dat afgesloten is van enige bijstand van buitenaf wanneer het zich op volle zee bevindt. Daarom stellen we ons in hoofdstuk 7 de

vraag of de gezagvoerder specifieke bevoegdheden heeft die hem de mogelijkheid geven om de veiligheid van het schip te vrijwaren, wanneer hij geen beroep kan doen op de ordediensten van de vlaggenstaat.

In het laatste hoofdstuk gaan we ten slotte op zoek naar de tuchtrechtelijke afhandeling aan de wal van vergrijpen die aan boord gepleegd zijn. Hier worden de procedures behandeld die door de respectievelijke vlaggenstaat gevolgd wordt.

Binnen ieder hoofdstuk worden er verschillen en gelijkenissen aangehaald tussen de drie besproken rechtssystemen. Wanneer de wetgeving van een land op het vlak van een van de besproken deelvragen van dit onderzoek een voordeel biedt voor de zeevarenden, hetzij vanwege de duidelijkheid, hetzij vanwege de voordelen binnen rechtsregels zelf, wordt dit steeds in het relevante hoofdstuk besproken. Zo kan in het besluit van dit onderzoek een overzicht gemaakt worden van de meest optimale rechtsregels voor de zeevarende uit de wetgeving van België, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

1 Hoe is de bestaande wetgeving gegroeid?

Aan het begin van een onderzoek tussen rechtssystemen van drie verschillende landen lijkt het van belang om kort te bespreken hoe de respectievelijke rechtssystemen gegroeid zijn. In dit hoofdstuk wordt voor elk land een overzicht gegeven van de meest relevante wetgeving voor dit onderzoek en de eventuele relevante wetgevingen die hen voorgingen.

1.1 België

Voor het deel van dit onderzoek dat zich toespitst op de opvolging van tuchtrechtelijke vergrijpen door de Belgische vlaggenstaat, moeten we terug naar 1926. Voor dit doeleinde is er namelijk bij wet van 30 juli 1926 een Onderzoeksraad voor de scheepvaart¹ ingericht. Deze is nog steeds belast met het onderzoeken van mogelijke tuchtrechtelijke overtredingen en het uitspreken van disciplinaire straffen tegen overtreders.

Wat het overige deel van het Belgische luik van deze thesis betreft, bevinden we ons op het moment van schrijven in een unieke situatie. Momenteel worden scheepvaartvergrijpen en misdrijven immers behandeld in een gedateerde wettekst. Het betreft hier met name de wet van 5 juni 1928 houdende de herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en zeevisscherij.² Deze wet zal bij het afronden van dit onderzoek nog van kracht zijn, maar de meeste artikelen worden op 1 september 2020, opgeheven wanneer de nieuwe wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek³ in werking treedt. Deze wet voorziet een algemene bundeling en herziening van het scheepvaartrecht, waarvan het Tucht- en Strafwetboek een onderdeel is.

De wet van 1928 behandelt de verschillende scheepvaartvergrijpen en de straffen die hierop van toepassing zijn. Daarnaast worden de bevoegdheden van de kapitein wat betreft ordehandhaving en onderzoeksmacht van vergrijpen in deze wetgeving bepaald. De wet van 5 juni 1928 was niet enkel aan legistische, maar ook aan inhoudelijke vernieuwing toe. Dit feit wordt in de toelichting bij het Belgisch Scheepvaartwetboek verschillende keren aangehaald.

¹ 'Wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart'. *BS*, 11 augustus, 1926.

² 'Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij'. *BS*, 26 juli, 1928.

³ 'Wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019.

Ook heb ik dit tijdens het schrijven van mijn bachelorscriptie zelf kunnen vaststellen. Daar heb ik immers een studie gemaakt naar de bestaande rechtsregels en hoe deze zullen wijzigen met de invoering van het nieuwe wetboek.

Aangezien de wet van 1928 later dit jaar dus grotendeels wordt opgeheven, wordt in deze thesis gebruikgemaakt van de relevante artikelen binnen het nieuwe Belgisch Scheepvaartwetboek. Wanneer er opvallende verschillen zijn met de oude wetgeving, wordt er nog naar de wet van 1928 verwezen, maar de nieuwe wetgeving zal de belangrijkste bron vormen voor het Belgische luik van dit onderzoek. Daarom wordt er kort uiteengezet wat de aanleiding was tot deze grondige herziening van de Belgische scheepvaartrecht. Dit gebeurt aan de hand van de toelichting bij het wetsvoorstel tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek⁴.

Ten eerste wil de Belgische wetgever de scheepvaartregelgeving opnieuw bundelen en overzichtelijk maken; deze was ,zo blijkt, gedurende de laatste decennia verspreid geraakt over verschillende akten.⁵

Ten tweede streeft men naar het vernieuwen van de oude scheepvaartwetgeving om deze te laten aansluiten bij de hedendaagse realiteit, die zowel op economisch, technologisch als maatschappelijk vlak sterk verschilt van de realiteit ten tijde van het opstellen van vele oudere delen van de wetgeving.⁶

Vervolgens heeft men ook gekozen om internationale verdragen te implementeren in de wettekst om de overzichtelijkheid van de regelgeving opnieuw te verbeteren. Op die manier sluit de Belgische wetgeving volgens de toelichting beter aan bij de scheepvaartwetgevingen van de buurlanden.⁷

⁴ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001.

⁵ *Ibid*, 4.

⁶ *Ibid*, 11.

⁷ *Ibid*, 11.

Een laatste belangrijke zaak is dat ervoor gekozen is om te werken met een opdeling in thematische boeken en bijgevolg geen onderscheid te maken tussen publiekrecht en privaatrecht. Deze opdeling is volgens de schrijvers van de wettekst wat betreft scheepvaartrecht immers kunstmatig omdat er historisch gezien geen onderscheid bestond. Voor de versnipperde wetgeving die zich bezighield met het publiekrechtelijke aspect van de scheepvaartwetgeving betekent het nieuwe Scheepvaartwetboek vooral een bundeling van de verscheidene wetten. Hier vormt het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij echter een uitzondering op de regel, aangezien deze wet wel een grondige inhoudelijke actualisering nodig had.⁸

1.2 *Nederland*

Nederland, van oudsher een zeevarende natie, heeft een lange traditie van tuchtrecht op zijn koopvaardij schepen. Op 7 mei 1856 kwam de eerste wetgeving hierover tot stand. Dit was de Wet houdende bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de koopvaardij schepen. Ze gaf de mogelijkheid aan reders, schepelingen en passagiers om een klacht in te dienen bij de Minister van Marine naar aanleiding van gedrag van de schipper. Indien de minister deze klacht voldoende gefundeerd vond, zond hij ze naar een gespecialiseerde instantie, namelijk de Raad van Tucht te Amsterdam. Deze raad, bestaande uit twee zee-officieren en drie koopvaardij schippers, bepaalde vervolgens of de schipper zich 'misdragen had'. Hier ging het over een misdraging ten opzichte van het schip, de lading en/of de opvarenden.⁹

Ongeveer twintig jaar later werd de procedure al gemoderniseerd. Op 1 februari 1880 werd de Raad van Tucht ontbonden en vervangen door de Raad van Tucht voor de Koopvaardij, met een ruimere samenstelling. Deze raad bestond, naast de officieren en schippers, ook uit een reder of oud reder en een aantal plaatsvervangende leden. De raad had een jurist als voorzitter en zetelde net als zijn voorganger in Amsterdam. Men kon vanaf dan zijn klacht rechtstreeks indienen bij de Raad van Tucht voor de Koopvaardij. Verder werd ook de groep van personen die een klacht konden indienen, uitgebreid met de boekhouder en de

⁸ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 12-13.

⁹ Wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 1.

verzekeraar. Naast de reden om een klacht in te dienen die al ten tijde van de Raad van Tucht bestond voor 1880, kon men vanaf dat moment ook een klacht indienen tegen een schipper, maar ook tegen een officier of machinist, wanneer er door zijn handelingen of nalatigheid een ongeval gebeurd was. Hierover konden dezelfde personen die eerder bij de Raad van Tucht vernoemd waren, een klacht indienen, maar ook de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid kreeg nu die bevoegdheid.¹⁰

In het begin van de twintigste eeuw werd naar aanleiding van een aantal scheepsrampen met koopvaardijschepen en vissersvaartuigen druk uitgeoefend op de Nederlandse regering om een wetgeving te creëren die deze scheepsrampen in de toekomst zou kunnen voorkomen. Zo kwam de Schepenwet in 1909 tot stand. Deze wet had naast de koopvaardij ook voor het eerst betrekking op de visserij. Zo ontstond de Raad voor de Scheepvaart, de opvolger van de Raad van Tucht voor de Koopvaardij. Deze raad kreeg de volgende taken toegewezen: de oorzaak van scheepsrampen onderzoeken, klachten over misdragingen van de schipper onderzoeken en ten slotte klachten tegen schippers, officieren en machinisten bij een ongeval onderzoeken. Dit laatste was een bevoegdheid die de Raad van Tucht voor de Koopvaardij eerder al gekregen had, zoals hierboven beschreven. Concreet ging het bij beiden over een onderzoek of er door de aangeklaagde een daad of nalatigheid was gepleegd die een schipbreuk, stranding, scheepsverlating, of scheepsramp met de dood van een mens als gevolg, veroorzaakt had.¹¹

Aan het einde van de twintigste eeuw kwam er kritiek op het feit dat de Raad voor de Scheepvaart zowel bevoegd was voor het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen, als voor het uitoefenen van tuchtrechtspraak. Er werd immers steeds meer belang gehecht aan het feit dat een onderzoek naar de oorzaak van ongevallen gevoerd werd door een onafhankelijke instantie. Dit onderzoek dient volgens de nieuwe opvatting enkel tot doel te hebben om nieuwe ongevallen te voorkomen, en niet om iemand als schuldig of aansprakelijk aan te duiden. De schuldvraag dient dan beantwoord te worden in een strafrechtelijk of tuchtrechtelijk onderzoek.¹²

¹⁰ Ibid, pag. 1-2.

¹¹ Ibid, pag. 2.

¹² Ibid, pag. 3.

Dit alles leidde tot de Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak.¹³ Er wordt hier gekozen om de tuchtrechtspraak niet langer te beperken tot handelingen die geleid hebben tot een ongeval. Een eerste reden was dat het begrip ‘scheepsramp’ in de Schepenwet een vrij beperkte definitie had, hieronder was bijvoorbeeld geen schade aan het mariene milieu begrepen. De loskoppeling kwam er echter vooral vanuit de overtuiging dat een tuchtrecht bestaat om het openbaar belang te beschermen. Dit openbaar belang kan door een onkwaliteitsvolle beroepsuitoefening in het gedrang komen, zonder dat dit automatisch tot een ongeval leidt. Tuchtrechtspraak wordt dan ook gedefinieerd als de bestraffing van gedragingen die ingaan tegen de algemeen geldende normen of waarden van de beroepsgroep.¹⁴

Zo wordt het onderzoek naar de oorzaak van ongevallen voortaan opgedragen aan de onderzoeksraad voor veiligheid.¹⁵ In België is er een gelijkaardige regeling: daar wordt de oorzaak van ongevallen onderzocht door het Federal Bureau for the Investigation of Maritime Accidents (FEBIMA). Dit orgaan werd opgericht in navolging van een richtlijn van het Europees Parlement.¹⁶

De bevoegde instantie voor de tuchtrechtspraak in eerste aanleg is sinds 2010 het tuchtcollege voor de scheepvaart. De werking en bevoegdheden van deze instantie zijn een belangrijk onderdeel van dit onderzoek worden geregeld in de Wet zeevarenden¹⁷. Deze wetgeving vormt dan ook een belangrijke bron voor deze thesis.

Naast de Wet zeevarenden zijn ook het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering belangrijke bronnen voor dit onderzoek. Nederland beschikt immers niet over een wetboek dat alle scheepvaartwetgeving bundelt, zoals dat vanaf september 2020 in België het geval zal zijn. Scheepvaartgerelateerde strafbare feiten worden dan ook gedefinieerd binnen het Nederlandse Wetboek van Strafrecht. Het Wetboek van

¹³ ‘Wet van 13 april 2004, houdende wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak’.

¹⁴ Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 3-4.

¹⁵ ‘Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid’.

¹⁶ FOD Mobiliteit, ‘Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO)’.

¹⁷ ‘Wet zeevarenden’.

Strafvordering is in Nederland vooral relevant wanneer de vraag gesteld wordt wie verantwoordelijk is om misdrijven vast te stellen en welke rechtbank bevoegd is om deze te bestraffen.

Een spijtig gevolg van de relevantie van verschillende wetgevingen voor deze thesis, is het feit dat er in het Wetboek van Strafrecht en Strafvordering enerzijds en in de Wet zeevarenden anderzijds, andere definities gehanteerd worden. In de eerstgenoemde wetboeken gebruikt men het begrip 'schipper' voor de gezagvoerder van zeeschepen, dus zowel koopvaardij schepen als vissersvaartuigen.¹⁸ In de Wet zeevarenden gebruikt men daarentegen 'kapitein' als algemene term voor de gezagvoerder van een (Nederlands) schip. Daar dient het begrip 'schipper' enkel om de kapitein van een vissersschip aan te duiden.¹⁹ Dit verschil in definities heeft gevolgen voor de toepasbaarheid van de regelgeving. Men dient bij het lezen van deze thesis dan ook de betekenis van deze termen in de gebruikte wetgeving in het achterhoofd te houden.

1.3 Verenigd Koninkrijk

Wat betreft de tuchtrechtspraak wordt in het Verenigd Koninkrijk weinig gebruik gemaakt van rechtstreekse regelgeving. In plaats daarvan wordt er in de minimumvereisten voor een zogenaamde 'SEA' of arbeidsovereenkomst voor de zeevarende, bepaald dat er een disciplinaire procedure gespecificeerd moet worden wanneer de zeevarende de werknemer is van de scheepseigenaar.²⁰

Daarom werd door verschillende belangengroepen de zogenaamde 'Code of Conduct for the Merchant Navy' opgesteld. Deze belangengroepen bestonden uit twee vakbonden, namelijk Nautilus International, een vakbond voor maritieme professionals in het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Zwitserland, en the National Union of Rail, Maritime and Transport Workers. Daarnaast nam ook de UK Chamber of Shipping deel, de handelsorganisatie voor de scheepvaart in het Verenigd Koninkrijk, die de belangen van de rederijen behartigt. De opgestelde disciplinaire code werd goedgekeurd door het Maritime & Coastguard Agency,

¹⁸ 'Wetboek van Strafvordering', Art. 136a.

¹⁹ 'Wet zeevarenden', Art. 1.

²⁰ 'The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers etc.) Regulations 2014'.

dit is een zogenoemd 'executive agency', of uitvoerend agentschap dat onder het 'Department of Transport', of Ministerie voor Transport valt. Het Maritime & Coastguard Agency stelt wetgeving op en maakt richtlijnen voor maritieme aangelegenheden. Het is onder meer ook verantwoordelijk voor de veiligheid van zeevarenden aan boord van schepen die onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk varen.²¹

Op schepen die onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk varen kan deze 'Code of Conduct' gebruikt worden om de disciplinaire procedures te bepalen, maar de rederij kan ook beslissen om met een eigen vastgelegde procedure werken. Welke procedure gebruikt wordt, en waar deze terug te vinden is, dient vermeld te worden in de arbeidsovereenkomst van de zeevarende.²²

Omdat de 'Code of Conduct for the Merchant Navy' een breed gedragen document is, dat ook door de instantie die bevoegd is voor de veiligheid van de zeevarenden op schepen van het Verenigd Koninkrijk goedgekeurd werd, zullen we dit document als primaire bron gebruiken in het onderzoek naar tuchtrechtspraak wat betreft schepen die onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk varen.

Wat de andere strafbare feiten betreft, maken we vooral gebruik van de 'Merchant Shipping Act' van 1995. Dit is een wet die verschillende oudere wetgevingen en andere bepalingen wat betreft de koopvaardij samenvoegt. Tenzij in bepaalde aangegeven artikels, is deze wet van toepassing op het hele Verenigd Koninkrijk.

Daarnaast worden er ook een aantal scheepvaartvergrijpen bepaald in de 'Aviation and Maritime Security Act' van 1990. Het feit dat de Merchant Shipping Act de wetgeving wat betreft de koopvaardij zou moeten bundelen, terwijl er toch nog andere wetgevingen als deze een aanzienlijk deel van de toepasselijke regelgeving bevatten, duidt op een algemeen probleem waarop gebotst werd bij het schrijven van dit onderzoek.

²¹ Maritime & Coastguard Agency, 'About us'.

²² 'Maritime Labour Convention, 2006: Seafarers' Employment Agreements'.

Er werden voor het Verenigd Koninkrijk een heel aantal rechtsregels opgesteld, onderverdeeld in verschillende 'Acts' en 'Regulations'. Deze laatstgenoemde zijn zogenaamde 'statutory instruments' die verdere regels opstellen in verband met algemene wetgeving die eerder in de 'Acts' werd bepaald. Dit alles leidt tot een zeer versnipperde wetgeving in verband met de koopvaardij schepen die onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk varen. Dit staat in scherp contrast met het Belgische systeem, waar zoals eerder aangehaald, alle scheepvaart gerelateerde strafbare feiten in een wetboek gebundeld zullen zijn met de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek in september van 2020. Ook in de Nederlandse wetgeving zijn alle scheepvaartvergrijpen die strafrechtelijk berecht kunnen worden allemaal terug te vinden in een wetboek, namelijk het Wetboek van Strafrecht.

Wanneer we op zoek gaan naar het beste rechtssysteem vanuit het standpunt van de zeevarende, kunnen we dan ook concluderen dat het systeem van het Verenigd Koninkrijk, wat betreft het strafrecht, hier niet voldoet. Wanneer men een goede bescherming wenst, is het immers van belang dat de wetgeving voor de zeevarende duidelijk en makkelijk terug te vinden is.

2 Welke feiten zijn strafbaar?

2.1 Definiëring van strafbare feiten

2.1.1 Classificatie van strafbare feiten

2.1.1.1 België

In het Belgisch Scheepvaartwetboek worden een aantal strafbare feiten gedefinieerd, deze worden algemeen 'scheepvaartvergrijpen' genoemd. Binnen de scheepvaartvergrijpen wordt een onderscheid gemaakt tussen scheepvaarttuchtvergrijpen en scheepvaartmisdrijven.²³ De scheepvaartmisdrijven worden dan weer onderverdeeld in wanbedrijven, ofwel feiten waarop het wetboek correctionele straffen stelt, en misdaden, feiten waarop het wetboek criminele straffen stelt.²⁴

Ter illustratie leggen we uit wat een correctionele en criminele hoofdstraf precies kan inhouden. Hoofdstraffen zijn overigens straffen die een rechter kan opleggen zonder een bijkomende straf. Dit terwijl bijkomende straffen enkel opgelegd kunnen worden in combinatie met een hoofdstraf. De correctionele hoofdstraffen zijn een gevangenisstraf van 8 dagen of meer, een werkstraf van 46 uur en meer en geldboete van minstens 26 euro.²⁵ De criminele hoofdstraf is een opsluiting die levenslang of tijdelijk kan zijn.²⁶

2.1.1.2 Nederland

In het Nederlandse Wetboek van Strafrecht worden misdrijven gedefinieerd in het Tweede Boek en overtredingen in het Derde Boek. Misdrijven zijn algemeen beschouwd ernstigere feiten dan overtredingen.²⁷ Het verschil zal later in dit hoofdstuk duidelijk gemaakt worden aan de hand van een aantal voorbeelden. Naast deze feiten kunnen de kapitein en

²³ 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.1.

²⁴ *Ibid.* Art. 4.3.3.1.

²⁵ Federale Overheidsdienst Justitie, 'Soorten straffen'.

²⁶ 'Strafwetboek'. Art 8.

²⁷ 'Strafrecht'.

scheepsofficieren van een Nederlands schip ook tuchtvergrijpen begaan, ze zijn bijgevolg onderworpen aan de tuchtrechtspraak als gedefinieerd in de Wet zeevarenden.²⁸

2.1.1.3 Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk wordt er een onderscheid gemaakt tussen drie soorten criminele feiten, afhankelijk van welke rechtbank de bevoegdheid heeft om deze te onderzoeken. Men onderscheidt ‘summary offences’, ‘either way offences’ en ‘indictable only offences’. Alle criminele feiten worden in Engeland en Wales eerst onderzocht door een lagere rechtbank, de ‘Magistrates’ Court’. De zogenaamde ‘summary offences’, zijn lichtere strafbare feiten, die men kan vergelijken met de ‘overtredingen’ in Nederland. Ze worden in Engeland en Wales behandeld in de ‘Magistrates’ Court’.²⁹

‘Either way offences’ kunnen afhankelijk van hun ernst, behandeld worden door de ‘Magistrates’ Court’ of door deze rechtbank doorverwezen worden naar de ‘Crown Court’. Wanneer er door de magistraat beslist wordt dat de strafbevoegdheid van zijn rechtbank voldoende is voor deze specifieke zaak, zal deze door de ‘Magistrates’ Court’ onderzocht en bestraft worden. Indien niet, zal de zaak doorverwezen worden naar de ‘Crown Court’ die zwaardere straffen kan opleggen. De ‘Crown Court’ is in Engeland en Wales een rechtbank die wordt voorgezeten door een rechter die de strafmaat uitspreekt wanneer de verdachte door een jury schuldig bevonden wordt.

De ‘indictable offences’ betreffen zware strafbare feiten en worden steeds door de magistraat doorverwezen naar de ‘Crown Court’. Voorbeelden van zo’n strafbare feiten zijn moord en verkrachting.³⁰

²⁸ ‘Wet zeevarenden’, Art. 55a.

²⁹ Het Verenigd Koninkrijk heeft geen uniform rechtstelsel: Engeland en Wales hebben één systeem, Schotland een ander en Noord-Ierland een derde. De opsplitsing in ‘summary offences’, ‘either way offences’ en ‘indictable only offences’ en het algemene principe zoals hier uitgelegd is wel in het hele Verenigd Koninkrijk van toepassing. De opdeling en benaming van de rechtbanken verschilt wel in de respectievelijke delen van het land.

³⁰ Nick Titchener, ‘Categories of Criminal Offences’.

Daarnaast bestaan er ook zogenaamde ‘breaches of disciplinary rules’, ofwel tuchtvergrijpen. Voor dit onderzoek bestuderen we de tuchtvergrijpen die in de ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’ vastgelegd zijn.

2.1.2 Onderscheid tussen scheepvaart- en algemene strafbare feiten

Naast een opdeling in zwaardere en minder zware overtredingen en hun bijbehorende strafmaten, kan er nog een andere opdeling gemaakt worden. Die volgt uit het feit dat een schip een zeer unieke werkomgeving is en dat daaruit mogelijke bedreigingen kunnen ontstaan.

Dit blijkt duidelijk wanneer het gaat over vergrijpen tegen de tucht, die in deze context per definitie scheepvaarttuchtvergrijpen zijn. Het zijn immers inbreuken op voorschriften die, in dit geval, specifiek aan zeevarenden opgelegd worden voor de correcte uitoefening van hun job.

Naast de tuchtvergrijpen kan men aan boord van een schip echter nog andere strafbare feiten plegen, die misdrijven genoemd worden. Sommige zijn uitdrukkelijk gerelateerd aan de omgeving waarin men zich bevindt. Een voorbeeld hiervan is dat het door de Belgische wetgeving verboden is voor een gezagvoerder om het schip te verlaten in tijden van gevaar zonder overleg met zijn officieren.³¹ Dit is duidelijk een misdrijf dat voortvloeit uit de situatie waarin men zich aan boord bevindt, in tijden van nood is goed leiderschap immers uiterst belangrijk.

Daarnaast kunnen er op schepen natuurlijk ook algemene misdrijven, zoals moord, gepleegd worden. We kunnen dus besluiten dat er een onderscheid gemaakt kan worden tussen deze algemene misdrijven en scheepvaartmisdrijven. In dit deel van het onderzoek bekijken we hoe deze twee soorten misdrijven in de verschillende rechtssystemen behandeld worden en waar ze terug te vinden zijn in de wetgeving. Wanneer we later echter een aantal concrete voorbeelden van misdrijven zullen bekijken, gaan we ons enkel focussen op degene die als scheepvaartmisdrijven geclassificeerd kunnen worden. Het lijkt immers het meest

³¹ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.36.

interessant om te bekijken welke feiten in de verschillende landen beschreven worden als misdrijven die voortvloeien uit de unieke situatie aan boord.

2.1.2.1 België

In de Belgische wetgeving spreekt men, wat betreft misdrijven, over wanbedrijven en misdaden. Hier maakte de wet van 5 juni 1928 een onderscheid tussen misdaden en wanbedrijven die gerelateerd zijn aan de speciale omstandigheden aan boord van een schip en 'algemene' misdaden en wanbedrijven. De scheepvaartmisdrijven werden immers besproken binnen deze wet en er werd ook vermeld dat alle andere misdrijven bestraft werden overeenkomstig de gewone wetgeving.³² Dit laatste artikel wordt echter opgeheven in het nieuwe Scheepvaartwetboek³³, waardoor we kunnen stellen dat er aan duidelijkheid ingeboet wordt.

Omdat het niet meer uitdrukkelijk bevestigd wordt dat algemene misdrijven gepleegd aan boord van schepen in België bestraft worden, kijken we naar de formulering in het Strafwetboek. Daar wordt er enkel gesteld dat misdrijven die gepleegd worden op het Belgisch grondgebied door Belgische wetten worden bestraft.³⁴ Wel zegt artikel 4.3.3.2 van het Scheepvaartwetboek dat "zeevaartmisdrijven gepleegd aan boord van een Belgisch schip worden geacht te zijn gepleegd op het grondgebied van België"³⁵. Uit de twee voorgaande stellingen kunnen we bijgevolg concluderen dat alle misdrijven aan boord van Belgische schepen bestraft worden op grond van de bepalingen uit de Belgische Strafwet, al leidt het gebruik van het begrip 'zeevaartmisdrijven' hier tot verwarring.

Om deze verwarring te vermijden kijken we kort naar het internationaal recht, geregeld in de United Nations Convention on the Law of the Sea, of nog het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee. Dit is een internationaal verdrag dat door België geratificeerd werd en in 1994 in werking trad. Hierin wordt het principe van de exclusieve jurisdictie van de vlagstaat op de volle zee of de 'high seas' bevestigd. Ook zegt artikel 27 van

³² 'Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij'. *BS*, 26 juli, 1928. Art. 1 en 2.

³³ 'Wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 22.

³⁴ 'Strafwetboek', Art. 3.

³⁵ 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.3.3.2.

dit verdrag dat de kuststaat zijn criminele jurisdictie niet dient uit te oefenen wat betreft vreemde schepen wanneer deze door hun territoriale wateren varen. Ze dienen deze jurisdictie niet uit te oefenen om personen te arresteren of om een onderzoek te starten naar een misdrijf dat aan boord van het schip is gepleegd gedurende de vaart. Hierop zijn wel een aantal uitzonderingen, bijvoorbeeld wanneer het gaat over een misdrijf dat de vrede in de kuststaat in gedrang brengt.

Wanneer we dus de ‘algemene misdrijven’ beschouwen, en het voorbeeld aanhalen waarbij een bemanningslid een collega verwondt aan boord, zal dit onder de jurisdictie vallen van de, in dit geval Belgische, vlaggenstaat. Dit is zeker het geval op de ‘high seas’, maar ook binnen de territoriale wateren van een kuststaat. Dit feit zal immers geen rechtstreekse gevolgen hebben voor die kuststaat.

2.1.2.2 Nederland

In de Nederlandse wetgeving worden strafbare feiten gedefinieerd in het Wetboek van Strafrecht. Daarin staat zeer duidelijk vermeld dat het Strafrecht, naast van toepassing te zijn op het Nederlands grondgebied ook van toepassing is op iedereen die zich buiten dit grondgebied aan boord van een schip onder Nederlandse vlag bevindt.³⁶

Verder worden er in het Nederlands Wetboek van Strafrecht een aantal misdrijven en overtredingen gespecificeerd die uitdrukkelijk gerelateerd zijn aan de scheepvaart.³⁷ De strafwet is in dit geval van toepassing op schippers en opvarenden van een Nederlands vaartuig, wanneer zij zich buiten Nederland bevinden, en zelfs wanneer ze niet aan boord zijn van het vaartuig.³⁸ De toepasbaarheid van deze scheepvaart gerelateerde strafbare feiten, zullen we in hoofdstuk 3 van dit onderzoek bekijken. Hiervoor zullen we de gehanteerde definities voor ‘schipper’ en ‘opvarende’ bestuderen.

In dit deel van het onderzoek is het enkel van belang om op te merken dat de Nederlandse wetgeving een duidelijk onderscheid maakt tussen algemene strafbare feiten en strafbare

³⁶ ‘Wetboek van Strafrecht’. Art. 3.

³⁷ Ibid. Titel XXIX van het Tweede Boek en Titel IX van het Derde Boek.

³⁸ Ibid. Art 8a.

feiten die groeien uit de unieke scheepvaartomgeving. Hierbij valt op te merken dat het Nederlandse systeem veel meer helderheid biedt dan het Belgische. Er wordt hier immers in het Wetboek van Strafrecht ondubbelzinnig gesteld dat misdrijven als bijvoorbeeld moord aan boord van een Nederlands schip strafbaar zijn onder de Nederlandse wetgeving. In het Belgische Strafwetboek staat dit niet uitdrukkelijk.

2.1.2.3 Verenigd Koninkrijk

In de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk, definieert men strafbare feiten die gerelateerd zijn aan de scheepvaart in de 'Merchant Shipping Act' van 1995. Het onderdeel dat strafbare feiten gepleegd door zeevarenden definieert, is van toepassing op de kapitein en zeevarenden van een schip dat onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk vaart, maar ook op dezelfde personen van een schip onder buitenlandse vlag, als dit schip zich in een haven van het Verenigd Koninkrijk bevindt, of onderweg is van of naar deze haven.

Wat betreft de toepassing van het gewone strafrecht aan boord van schepen van het Verenigd Koninkrijk, kunnen we stellen dat de wetgeving hierover absoluut niet even duidelijk is als in, bijvoorbeeld, Nederland. Om een antwoord te vinden op deze vraag kunnen we refereren naar de 'Offences at Sea Act' van 1799. Deze zegt dat ieder vergrijp dat op de 'high seas' of de open zee gepleegd wordt, bestraft zal worden alsof het vergrijp aan de wal gepleegd is. Dit is dezelfde redenering als degene die door het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee gevolgd wordt en eerder in het kader van de Belgische wetgeving aangehaald werd.

De website van de 'Crown Prosecution Service', de instantie voor criminele vervolgingen in Engeland en Wales, vermeldt in verband met de jurisdictie van de rechtbanken van Engeland en Wales aan boord van Britse schepen de volgende informatie.

Men zegt dat de wetgeving vrij complex is, maar dat in essentie de bovengenoemde rechtbanken bevoegd zijn om Britse staatsburgers te berechten voor overtredingen die zijn begaan op Britse schepen op volle zee of in een buitenlandse haven of zijn gepleegd op een

buitenlands schip waartoe zij niet behoren. De rechtbanken kunnen ook vreemdelingen berechten voor strafbare feiten die zijn gepleegd op Britse schepen op de volle zee.³⁹

We kunnen concluderen dat de Nederlandse wetgeving op de meest overzichtelijke manier een onderscheid maakt tussen strafbare feiten die gerelateerd zijn aan de scheepvaart en algemene strafbare feiten. Die wetgeving is bovendien veruit het duidelijkst wat betreft de bevoegdheid van de Nederlandse rechtbanken over de bestraffing van wat we hier omschrijven als algemene strafbare feiten.

2.2 Tuchtvergrijpen

2.2.1 Inleiding

Het Van Dale Groot woordenboek van de Nederlandse taal omschrijft het begrip ‘tucht’ onder andere als volgt: “geheel van voorschriften of maatregelen waardoor de gewenste gebondenheid van gedrag bij zekere categorie van personen verkregen of gehandhaafd wordt”⁴⁰

Aan boord is tucht bij uitstek belangrijk, een schip is immers een vrij unieke werkplek. Men bevindt zich, afhankelijk van de lengte van het contract, weken tot maanden aan boord met een beperkte groep mensen op een zeer beperkte ruimte. Deze groep van mensen is gedurende de lengte van je contract niet enkel je groep van collega’s, maar ook je (enige) bron van sociaal contact. Hoewel, in tegenstelling tot aan de wal, iedere dag een werkdag is, moet ook hier ruimte gemaakt worden voor ontspanning. Maar dat dient natuurlijk de rust van anderen niet te verstoren. Dit is zeker het geval omdat iedereen aan boord in staat moet kunnen zijn om zijn job goed uit te oefenen, aangezien er heel zware gevolgen kunnen zijn wanneer er iets misloopt met de operatie van het schip. Niet alleen het leven van de hele bemanning staat op het spel, ook andere schepen kunnen gevaar lopen en bovendien kunnen er schadelijke gevolgen zijn voor het mariene milieu.

³⁹ The Crown Prosecution Service, ‘Jurisdiction’.

⁴⁰ ‘Van Dale’.

Daarom wordt er in de drie rechtssystemen gebruik gemaakt van speciale tuchtregels die zich toespitsen op zeevarenden. Al deze regels stammen uit een lange traditie van tuchtrechtspraak voor zeevarenden. In wat volgt zullen we zien dat men hier toch op zeer verschillende manieren mee omgaat. Zoals eerder aangehaald wordt de tuchtrechtspraak in Nederland en België rechtstreeks geregeld door wetgeving. In het Verenigd Koninkrijk is de tuchtrechtelijke procedure echter een onderdeel van de arbeidsovereenkomst. Verder zullen we zien dat er een groot verschil is in hoeverre men in detail treedt wanneer men de tuchtvergrijpen specificeert.

2.2.2 Belgische wetgeving

Artikel 2.4.5.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek geeft een opsomming van de feiten die als scheepvaarttuchtvergrijpen worden gezien.⁴¹ Bij de vernieuwing van de wetgeving werden de originele vergrijpen uit artikel 9 van de wet van 5 juni 1928⁴² grotendeels overgenomen. Inhoudelijk is er weinig gewijzigd, het is vooral het taalgebruik dat gemoderniseerd werd. Men kan wel noteren dat in de definitie van dronkenschap en het tersluiks aan boord brengen van bepaalde middelen gekozen werd voor een meer algemene terminologie. Waar bij dat laatste in de wet van 5 juni 1928 nog gesproken werd over ‘sterkedrank of wijn’ wordt er nu gesproken over “alcoholische dranken, verdovende middelen of geneesmiddelen”⁴³. Volgens de toelichting gebeurt dit naar analogie met de Wegverkeerswet.⁴⁴ Hieronder volgt de lijst van tuchtvergrijpen volgens de Belgische wetgeving.

- “1° gewone ongehoorzaamheid;
- 2° niet tijdig op zijn post zijn;
- 3° afwezigheid tijdens de wacht;
- 4° gebrek aan waakzaamheid op de wacht;
- 5° dronkenschap of een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende middelen of van geneesmiddelen tijdens de dienst, zonder

⁴¹ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.3.

⁴² ‘Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij’. *BS*, 26 juli, 1928.

⁴³ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.3.

⁴⁴ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 295.

- rustverstoring;
- 6° twist op zee of tijdens de dienst;
- 7° onregelmatige afwezigheid van boord;
- 8° tersluiks aan boord brengen van alcoholische dranken, verdovende middelen of geneesmiddelen;
- 9° opzettelijke beschadiging van scheepsmateriaal;
- 10° gebruik van scheepsmateriaal, zonder toelating;
- 11° oneerbiedigheid jegens anderen.”⁴⁵

Verder kunnen we hier ook nog kort opmerken dat deze lijst van tuchtvergrijpen niet exhaustief is. Zo bestaat er immers ook nog de Onderzoeksraad voor de scheepvaart. Deze instantie zal in dit onderzoek vele malen naar boven komen en de werking ervan wordt in hoofdstuk 8 dan ook in detail uitgelegd. Daarom volstaat het om hier te vermelden dat de Onderzoeksraad disciplinaire rechtsmacht uitoefent over onder andere kapiteins en officieren van koopvaardij schepen wanneer deze hun ‘beroepsplicht verzaakt’ hebben, dit kunnen we bijgevolg ook als een categorie zien waaronder verschillende tuchtvergrijpen kunnen gedefinieerd worden.⁴⁶ Wat het niet naleven van deze beroepsplicht precies inhoudt, wordt in hoofdstuk 8 uitgelegd, maar we kunnen hier reeds vaststellen dat men voor meer handelingen tuchtrechtelijk bestraft kan worden dan degene die opgesomd zijn in het artikel 2.4.5.3 van het Scheepvaartwetboek.

2.2.3 Nederlandse wetgeving

In tegenstelling tot de Belgische wetgeving wordt er in de Nederlandse geen opsomming gemaakt van feiten die als tuchtvergrijpen gekwalificeerd worden. Voor een vermelding van het tuchtrecht moeten we ons richten tot artikel 55a van de Wet zeevarenden. Daar vinden we de volgende definitie van gedrag dat kan leiden tot een tuchtrechtelijke vervolging: “enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die zij als een goed zeeman in acht behoren te

⁴⁵ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.3.

⁴⁶ ‘Wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart’. *BS*, 11 augustus, 1926. Art. 2.

nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.”⁴⁷

De tuchtrechtelijke vervolging wordt in de Nederlandse wetgeving (in eerste aanleg) in handen gegeven van het tuchtcollege voor de scheepvaart. Deze instantie kunnen we vergelijken met de Belgische Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, en hiervan wordt de werking en samenstelling dan ook in hoofdstuk 8 uitgelegd. Hierbij dienen we op te merken dat het enkel de kapitein en de officieren zijn die aan deze tuchtrechtspraak onderworpen kunnen worden.⁴⁸ Er is bijgevolg in de Nederlandse wetgeving geen duidelijke lijst van vergrijpen terug te vinden waarvoor opvarenden, anders dan de kapitein of officieren van het schip, tuchtrechtelijk vervolgd kunnen worden. De motivering van de keuze om het tuchtrecht tot deze twee groepen te beperken wordt toegelicht in hoofdstuk 3.

De Nederlandse wetgeving blijft dus, zeker in vergelijking met de Belgische, vrij algemeen wat het definiëren van tuchtvergrijpen betreft. Artikel 59b van de wet van zeevarenden vormt hier echter een uitzondering op. Dit artikel is van toepassing op de kapitein en scheepsofficieren, maar ook op andere zeevarenden die veiligheidstaken, beveiligingstaken, of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoeren aan boord van een Nederlands schip buiten de territoriale wateren. Wanneer men hiermee bezig is, is het verboden om onder invloed te zijn van een stof die, eventueel in combinatie met een andere gebruikte stof, ervoor zorgt dat men niet in staat kan worden geacht om de taak naar behoren uit te oefenen. Het is verboden op voorwaarde dat de persoon weet of op redelijke wijze moet weten dat dit zijn vaardigheid in de taak zal verminderen. Het is ook verboden om deze taken uit te oefenen na het gebruik van alcohol en wanneer: “het alcoholgehalte van zijn adem bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan tweehonderdtwintig microgram (220 µg) alcohol per liter uitgeademde lucht, dan wel het alcoholgehalte van zijn bloed bij een onderzoek hoger blijkt te zijn dan 0,5 milligram (0,5 mg) alcohol per milliliter bloed.”⁴⁹

⁴⁷ ‘Wet zeevarenden’, Art. 55a.

⁴⁸ Ibid, Art. 55a.

⁴⁹ Ibid, Art. 55a.

Wat het gebruik van alcohol betreft, dient opgemerkt te worden dat de strafbare grens in Nederland zeer duidelijk vastgelegd is. Na een meting kan er bijgevolg ondubbelzinnig gesteld worden of het alcoholgebruik strafbaar is of niet. Dit is in de Belgische wetgeving niet het geval, daar wordt het gebruik van alcohol strafbaar gemaakt wanneer men 'dronken' is, dit wordt verder niet gespecificeerd. Zo wordt het voor de zeevarende minder duidelijk waar de grens ligt. Daarom lijkt het Nederlandse systeem veel eerlijker, de duidelijkheid van de wetgeving is een voordeel voor de zeevarenden die zich hieraan moeten houden. We kunnen hierbij wel de bemerking maken dat rederijen in de praktijk, door middel van interne regelgeving, steeds vaker de stap zetten naar zogenaamde 'droge schepen', waar het gebruik van alcohol volledig verboden is. Andere rederijen hebben dan weer strikte regels die opleggen hoeveel uur voor de aanvang van de wacht de laatste alcoholische drank geconsumeerd mag worden. De onduidelijkheid van de Belgische wetgeving zal in de praktijk dus vaak opgevangen worden door de duidelijke regels binnen de rederijen zelf.

2.2.4 Wetgeving Verenigd Koninkrijk⁵⁰

In de 'Code of Conduct for the Merchant Navy' wordt allereerst een onderscheid gemaakt tussen gedrag in noodsituaties en gedrag in de dagelijkse situatie aan boord. In noodsituaties kan het niet naleven van bevelen een directe impact hebben op de overlevingskansen van de andere opvarenden, maar ook op de algemene veiligheid van het schip of de bescherming van het mariene milieu. Daarom wordt gezegd dat de kapitein, de officieren en zogenaamde 'petty officers' in dit geval het recht hebben op onmiddellijke en onvoorwaardelijke opvolging van hun bevelen. Indien dit niet gebeurt, zal dat beschouwd worden als een zeer zwaar tuchtvergrijp.

De overige bepalingen in deze code gaan over vergrijpen tegen de tucht tijdens de dagelijkse situatie aan boord van het schip. Hier wordt ook benadrukt dat het plegen van deze vergrijpen aanleiding kan geven tot het ontstaan van een noodsituatie, dan denken we bijvoorbeeld aan het in slaap vallen tijdens een navigatiewacht. Voor er in detail een lijst gegeven wordt met voorbeelden van tuchtvergrijpen, wordt eerst een algemene opsomming

⁵⁰ 'Code of Conduct for the Merchant Navy'.

gemaakt van principes die belangrijk zijn voor het goed en veilig functioneren van het schip. We geven hier een kort overzicht van de vijf principes die aangehaald worden.

Ten eerste heeft men het over 'stiptheid': het is niet enkel belangrijk dat men op tijd komt voor de aflossing van de wacht op de brug, maar bijvoorbeeld ook dat men tijdig terugkeert van een uitstap aan de wal om ervoor te zorgen dat het schip geen vertraging oploopt. Vervolgens bespreekt men het begrip 'plicht': iedere zeevarende dient zijn taken zo goed mogelijk uit te voeren. Ten derde wordt gezegd dat men respect moet hebben voor de accommodatie aan boord. Dit is zeker het geval omdat dit zowel een werk- als ontspanningsplek is en men een beperkte ruimte met de andere bemanningsleden moet delen. Verder dient men respect te hebben voor anderen. Dit kan verschillende vormen aannemen. Zo is het aan boord bijvoorbeeld uiterst belangrijk om respect te tonen voor de bemanningsleden die slapen. Als laatste algemeen principe wordt het naleven van de bedrijfsspecifieke procedures en regels aangehaald. Dit kan bijvoorbeeld regelgeving zijn omtrent het alcoholgebruik aan boord tijdens de vrije tijd van de bemanningsleden.

Binnen de tuchtvergrijpen wordt een onderscheid gemaakt tussen 'grof wangedrag' ('gross misconduct') en minder zware vergrijpen ('less serious misconduct'). Grof wangedrag is van vaak die aard dat het naast een disciplinaire maatregel ook kan leiden tot strafrechtelijke vervolging onder de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk.

De code somt vervolgens, bij wijze van voorbeeld, een aantal feiten op die geclassificeerd worden als 'grof wangedrag'. Deze lijst is niet exhaustief.

- Aanranding (inclusief bedreigend gedrag);

- Opzettelijke schade aan het schip of eigendommen aan boord;

- Bezit van aanvalswapens;

- Aanhoudend of opzettelijk verzuim om de plicht te vervullen;

- Onrechtmatig bezit of distributie van drugs;

- Gedrag dat het schip, de opvarenden, de lading of het mariene milieu in gevaar brengt;

- Samenzwering met anderen op zee om de voortgang van de reis of de navigatie van het schip te belemmeren;

Ongehoorzaamheid aan een wettig bevel;

Tijdens de dienst in slaap zijn of niet op dienst blijven, indien zulk gedrag de veiligheid van het schip, de opvarenden, de lading of het mariene milieu in gevaar brengt;

Schending van bedrijfsregels en -procedures met betrekking tot alcohol, drugs of roken;

Het zich niet melden op zijn post zonder afdoende reden of afwezigheid op de post of het schip zonder toelating;

Inmenging in het werk van anderen;

Gedrag dat ernstig afbreuk doet aan de veilige en/of efficiënte werking van het schip;

Gedrag van seksuele aard of ander op seks gebaseerd gedrag dat de waardigheid van vrouwen en mannen beïnvloedt en ongewenst, onredelijk of beledigend is voor de ontvanger;

Gedrag dat ernstig afbreuk doet aan het sociale welzijn van een andere persoon aan boord, inclusief maar niet beperkt tot pesterijen, intimidatie en dwang;

Het veroorzaken of toestaan van de aanwezigheid van niet toegestane lading, bezittingen of personen aan boord van het schip of in delen van het schip waar dit verboden is;

Smokkel van welke aard dan ook of schending van de douanevoorschriften, waaronder maar niet beperkt tot smokkelwaar, verstekelingen of vluchtelingen;

Het eisen en/of ontvangen van enige commissie of enige andere gunst of voordeel van een passagier, klant of leverancier (met uitzondering van ongevraagde fooien die door passagiers worden gegeven voor geleverde diensten, voor zover toegestaan volgens de bedrijfsregels);

Opzettelijk misbruik van een havenpas of persoonlijke identiteitskaart;

Opvallend bij deze feiten is dat er een heel aantal van deze 'grove wangedragingen' zijn die aan land een crimineel strafrechtelijk vervolg zullen krijgen. Dan denken we bijvoorbeeld aan aanranding of de distributie van drugs. Deze twee vergrijpen zijn ook voorbeelden van strafbare feiten die niet voortvloeien uit de specifieke situatie aan boord, zoals dit bijvoorbeeld bij verzuim van de plicht wel het geval is. Ook niet noodzakelijk scheepvaart gerelateerde wangedragingen kunnen echter een grote invloed hebben op het leven aan boord van het schip. Daarom lijkt het zeer interessant dat de kapitein ook in dit geval een

duidelijke richtlijn heeft over de procedure die gevolgd dient te worden. Hier spreken we dan zowel over het onderzoek naar de feiten, als over de strafmaten die hij kan toepassen, deze twee onderdelen van de tuchtrechtspraak worden in latere hoofdstukken besproken.

De voorbeelden van feiten die als minder zware vergrijpen worden geclassificeerd, zijn de volgende.

Kleine nalatigheden, en lichte gevallen van plichtsverzuim, ongehoorzaamheid en belediging;

Onbevredigende werkprestaties;

Slecht tijdsmanagement;

Stoppen met werken voor het toegestane tijdstip;

Aanstootgevend of wanordelijk gedrag.

Wanneer we deze oplistings vergelijken met de oplistings die in de Belgische wetgeving gemaakt wordt, merken we ten eerste de onderverdeling op tussen de zware en minder zware vergrijpen. Dit is een verschil dat niet gemaakt wordt in de Belgische wetgeving. Ook zullen we later zien dat sommige vergrijpen, die hier onder 'grof wangedrag' als een vergrijp tegen de tucht geclassificeerd worden, in de Belgische wetgeving niet als tuchtvergrepen maar als misdrijven worden beschouwd. We denken dan bijvoorbeeld aan het verlaten van zijn post. Dit vergrijp en hoe het in de Belgische wetgeving gezien wordt, wordt later in dit hoofdstuk besproken.

Een opvallend verschil met zowel de Belgische als de Nederlandse wetgeving, is dat deze tuchtvergrepen van toepassing zijn op alle zeevarenden, waar ze in de twee andere landen enkel gelden voor de officieren en kapitein. In zowel België als Nederland wordt wel gezegd dat de kapitein disciplinaire rechtsmacht heeft over de opvarenden, waardoor dus ook deze groep tuchtrechtelijk bestraft zal kunnen worden door de kapitein. Toch valt op dat men in het systeem van het Verenigd Koninkrijk een hele reeks van vergrijpen opsomt die door alle zeevarenden gepleegd kunnen worden. Zoals we in hoofdstuk 6 zullen zien, heeft de kapitein, samen met een aantal andere bemanningsleden, disciplinaire rechtsmacht over de zeevarenden en is de procedure die aan boord gevolgd dient te worden veel beter uitgewerkt dan in de twee andere landen.

2.3 Misdrijven

In het onderstaande zullen we ons richten op scheepvaartmisdrijven binnen de drie wetgevingen. We zullen de verschillen en gelijkenissen illustreren aan de hand van specifieke voorbeelden binnen elk rechtssysteem. Hier lichten we enkel de feiten toe die als misdrijven worden gezien, zonder vermelding van de strafmaat. De straffen die voor deze misdrijven bepaald werden, bekijken we in hoofdstuk 4.

2.3.1 Belgische wetgeving

De Belgische wetgeving maakt nog steeds een onderscheid tussen lichtere misdrijven, met name 'wanbedrijven' en zwaardere misdrijven, of 'misdaden'. In wat volgt zullen we van iedere categorie een aantal voorbeelden geven om zo het verschil duidelijk te maken. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt, in tegenstelling tot in de wet van 5 juni 1928 geen duidelijke opsplitsing meer gemaakt tussen wanbedrijven en misdaden. Om te bepalen tot welke categorie het strafbaar feit behoort, dienen we dus te kijken naar de strafmaat die bepaald wordt. De exacte strafmaten bekijken we in hoofdstuk 4.

Het eerste voorbeeld van een scheepvaartwanbedrijf betreft het maken van vuur op plaatsen waar dit verboden is, of het betreden van die plaatsen met vuur of voorwerpen die dit kunnen veroorzaken.⁵¹ Zo mag men aan boord van gastankers bijvoorbeeld het dek niet betreden met een gsm of smartwatch die aanstaat omdat deze vonken kunnen veroorzaken. Dit kan zeer gevaarlijk zijn omdat de cargo aan boord licht ontvlambaar kan zijn.

Als de bemanning zonder medeweten van de kapitein of de reder voorwerpen of stoffen aan boord brengt, heeft, of van boord brengt, die de reder of kapitein geld zouden kosten ingeval van inbeslagname, is dit een misdrijf zoals beschreven in artikel 2.4.5.8. De gezagvoerder kan de bedoelde voorwerpen of stoffen dan in verzekerde bewaring nemen om ze in de volgende haven af te geven aan de bevoegde overheid.⁵² Dit is een voorbeeld van een artikel dat aangepast werd ten opzichte van de wet van 5 juni 1928, daar stond

⁵¹ 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.5.

⁵² *Ibid.* Art. 2.4.5.8.

immers ook vermeld dat hij ze overboord mocht gooien.⁵³ De toelichting bij het Scheepvaartwetboek stelt dat dit een probleem gaf voor de latere vervolging en dat dit artikel daarom werd aangepast.⁵⁴

Het verlaten van een post aan het roer, als uitkijk, of een andere bedienings- of wachtpost voor men is afgelost, wordt door artikel 2.4.5.12⁵⁵ bestempeld als een wanbedrijf. Dit geldt ook voor leden van de bemanning die bovenstaande taken moeten uitvoeren en niet aanwezig zijn op het schip wanneer de uitoefening dient te gebeuren. Verder is het verboden om deze bemanningsleden aan te zetten tot de hierboven beschreven strafbare feiten.

Het is de opvarenden verboden te weigeren om de bevelen van de kapitein, of bevelen die door de officieren in zijn naam worden gegeven, te gehoorzamen. Hier zal een onderscheid gemaakt worden in de strafmaat afhankelijk van de persoon die de feiten pleegt. Wanneer de feiten gepleegd worden door (een groep van) schepelingen, legt het Scheepvaartwetboek hiervoor een correctionele straf op. Als het feit echter door een officier wordt gepleegd, staat er een criminele straf op dit vergrijp, en wordt het bijgevolg als misdraad geclassificeerd.

Een laatste voorbeeld wordt beschreven in artikel 2.4.5.17 en gaat over bemanningsleden die slagen toebrengen aan zij die bezig zijn met de uitoefening van hun job. Deze personen zijn met name de gezagvoerder, een officier van het schip, een personeelslid van de Scheepvaartpolitie of de Scheepvaartcontrole of een Belgische ambtenaar tijdens de uitoefening van zijn opdracht. Dit misdrijf wordt bestraft volgens de straffen gesteld bij artikel 280 van het Strafwetboek.⁵⁶ Dit artikel maakt een onderscheid naarmate de lichamelijke gevolgen die de slagen op het slachtoffer hebben en of ze al dan niet

⁵³ 'Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij'. *BS*, 26 juli, 1928. Art. 17.

⁵⁴ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 296.

⁵⁵ 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.12.

⁵⁶ 'Strafwetboek', Art. 280.

toegebracht zijn met voorbedachten rade. De straffen die het hierop stelt, variëren dan ook naargelang, er worden zowel correctionele als criminele straffen voorzien door de wetgever.

2.3.2 Nederlandse wetgeving

In het Nederlands Wetboek van Strafrecht wordt er, zoals eerder aangehaald, een onderscheid gemaakt tussen overtredingen en misdrijven. De overtredingen die vastgelegd zijn, gaan vaak over het niet naleven van een aantal wettelijk vastgelegde bepalingen in het Wetboek van Strafrecht of de Wet zeevarenden. Dit kunnen we illustreren met het volgende voorbeeld.

Zoals we in hoofdstuk 5 uitgebreid zullen bespreken, dient de schipper van een Nederlands schip een register bij te houden van de strafbare feiten die aan boord gepleegd werden. Dit wordt hem opgelegd door het Nederlandse Wetboek van Strafvordering.⁵⁷ Wanneer hij dit register niet of niet correct opstelt of het niet toont wanneer dit door de wetgeving verplicht wordt, begaat hij een overtreding als vastgelegd in het Wetboek van Strafrecht.⁵⁸

Misdrijven daarentegen zijn zwaardere strafbare feiten. Ook hier geven we een aantal voorbeelden om te illustreren wat dit inhoudt volgens de Nederlandse wetgeving.

Een misdrijf dat te vergelijken valt met wat in de Belgische wetgeving omschreven wordt als het toebrengen van slagen aan bepaalde groepen mensen tijdens de uitvoering van hun job, is het misdrijf dat in artikel 395 beschreven wordt. Hier gaat het specifiek over het gedrag van opvarenden, dus met inbegrip van passagiers, ten opzichte van de schipper of gedrag van schepelingen, ten aanzien een persoon die hun meerdere in rang is. Het artikel verbiedt zogenaamde 'insubordinatie'. Dit wordt gedefinieerd als "aanranding, het zich met geweld of bedreiging met geweld tegen de bovengenoemde persoon verzetten of deze opzettelijk van zijn vrijheid van handelen beroven. Net als in de Belgische wetgeving is de strafmaat hier afhankelijk van de lichamelijke gevolgen voor de persoon tegen wie men de feiten pleegt."⁵⁹

⁵⁷ 'Wetboek van Strafvordering', Art. 539u.

⁵⁸ 'Wetboek van Strafrecht', Art. 471.

⁵⁹ 'Wetboek van Strafrecht', Art. 395.

Een verschil met de Belgische wetgeving is wel dat de groep mensen die dit strafbaar feit kan plegen, alsmede de groep van bemanningsleden tegen wie deze feiten gepleegd kunnen worden, breder gezien worden. Voor de Belgische wetgeving gaat het over het toebrengen van slagen aan een aantal gezagsdragers van de Belgische overheid tijdens hun functie. Van de bemanningsleden worden enkel de kapitein en de officieren als gezagsdragers gezien. In de Nederlandse wetgeving worden de gezagsdragers aan boord van het schip aanzienlijk ruimer gezien, met betrekking tot de schepelingen worden deze immers gedefinieerd als iedereen die hoger in rang is.

Een tweede voorbeeld van een misdrijf onder de Nederlandse wetgeving is het zich wederrechtelijk meester maken van het schip.⁶⁰ In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een soortgelijk strafbaar feit gedefinieerd, onder de noemer wederrechtelijke bevelvoering. Dit artikel gaat echter ook over het uitvoeren van andere functies aan boord waarvoor men niet de juiste kwalificaties heeft.⁶¹

2.3.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

De Merchant Shipping Act van 1995 bepaalt twee categorieën van strafbare feiten gepleegd door zeevarenden. Ten eerste is er gedrag dat schepen, constructies of mensen in gevaar brengt. Vervolgens definieert men gezamenlijke ongehoorzaamheid en plichtsverzuim. Hieronder bespreken we beide categorieën meer in detail.

Ten eerste wordt gedrag dat schepen, structuren of personen in gevaar brengt gedefinieerd. Dit is gedrag waarbij een kapitein of zeeman, aan boord of in de directe omgeving van zijn schip, een handeling stelt die de volgende zaken veroorzaakt of waarschijnlijk zal veroorzaken: het verlies van of ernstige schade aan zijn schip of zijn machines, navigatieapparatuur of veiligheidsuitrusting, of het verlies van of ernstige schade aan een ander schip of constructie, of de dood of een ernstig letsel van een persoon.

Verder houdt dit de nalatigheid in om zijn schip of zijn machines, navigatieapparatuur of veiligheidsuitrusting te beschermen tegen verlies of ernstige beschadiging, of om een

⁶⁰ 'Wetboek van Strafrecht', Art. 386.

⁶¹ 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.21.

opvarende te beschermen tegen de dood of ernstig letsel, of om te voorkomen dat zijn schip het verlies van of ernstige schade aan een ander schip of enige structuur veroorzaakt, of de dood of ernstig letsel veroorzaakt aan een persoon die niet aan boord van zijn schip is.

Dit alles is strafbaar wanneer de handeling of nalatigheid opzettelijk was, gedefinieerd kan worden als plichtsverzuim of wanneer de betrokken kapitein of zeeman onder invloed was van alcohol of drugs op het moment van het handelen of nalaten.

Onder plichtsverzuim wordt, behalve in het geval van de kapitein, ongehoorzaamheid aan een wettig bevel verstaan. De plicht betekent met betrekking tot de kapitein en de zeevarende elke taak die door hem in zijn functie vervuld dient te worden. De plicht van de kapitein in het bijzonder omvat zijn plicht met betrekking tot het goede beheer van zijn schip en zijn plicht met betrekking tot de veilige werking van zijn schip, zijn machines en uitrusting.⁶²

De tweede categorie van vergrijpen betreft gezamenlijke ongehoorzaamheid en plichtsverzuim. Hiermee bedoelt men ten eerste een zeevarende die zich met andere zeevarenden aan boord van het schip verenigt om ongehoorzaam te zijn aan wettige bevelen die moeten worden opgevolgd terwijl het schip op zee is; op zee wordt gedefinieerd als niet veilig aangemeerd zijnde. Ten tweede heeft men het over het verenigen tot het negeren van enige plicht die op dat moment moet worden vervuld. Ten slotte spreekt men ook over het verenigen om op dat moment de voortgang van de reis of de navigatie van het schip te belemmeren.⁶³

Voorts is er een tweede wetgeving die een aantal scheepvaartvergrijpen definieert, dit is met name de 'Aviation and Maritime Security Act' van 1990. Hierin wordt bijvoorbeeld het vernietigen of beschadigen van instrumenten aan boord van een schip als een strafbaar feit gedefinieerd, wanneer dit de veilige vaart van eender welk schip beïnvloedt.⁶⁴

⁶² 'The Merchant Shipping Act 1995', s 58.

⁶³ 'The Merchant Shipping Act 1995', s 59.

⁶⁴ 'Aviation and Maritime Security Act 1990', s 12.

In de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk valt op dat de vergrijpen meestal in zeer algemene termen beschreven worden, terwijl men in de Belgische en Nederlandse wetgeving veel concreter is.

Vanuit het standpunt van de zeevarende lijkt de Belgische wetgeving op vlak van de scheepvaart gerelateerde strafbare feiten het meest optimaal. Dit volgt uit het feit dat de relevante bepalingen redelijk uitgebreid zijn, waar dit in Nederland en het Verenigd Koninkrijk veel minder het geval is. Ondanks het alles omvattende van de wettelijke bepalingen wordt het overzicht toch op een betere manier behouden dan in de andere landen. Dit is te danken aan de het feit dat alle vergrijpen gegroepeerd zijn binnen het nieuwe Scheepvaartwetboek en dat ieder artikel van een titel voorzien is.

3 Op wie is de wet van toepassing?

3.1 Belgische wetgeving

3.1.1 Algemene toepassing⁶⁵

Artikel 2.4.5.2 van het Scheepvaartwetboek bepaalt de toepassing van het hoofdstuk dat scheepvaartvergrijpen behandelt. In het algemeen wordt gesteld dat de bepalingen van dat hoofdstuk en de bijbehorende sancties gelden voor vergrijpen die gepleegd worden “aan boord van of in verband met zeeschepen [...] ingezet of bestemd [...] voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden”⁶⁶.

Verder wordt er bepaald dat de toepasselijkheid van dit hoofdstuk geldt op basis van de (Belgische) nationaliteit van het schip en bijgevolg niet gelinkt is aan de nationaliteit van de pleger van het scheepvaartvergreep. Het is voor bemanningsleden van toepassing gedurende de duur van hun arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst. Daarnaast is de lijst van scheepvaartvergrijpen ook van toepassing op “personen die aan boord zijn toegelaten om de reis mee te maken”⁶⁷. Daar vallen dus ook de passagiers onder, al zijn zij volgens de wettekst wel vrij om het schip te verlaten, tenzij ze aan boord worden gehouden om aan het gerecht te worden overgeleverd als dader of medeplichtige van een misdrijf.

Ten slotte wordt er bepaald dat dit hoofdstuk ook van toepassing blijft wanneer het schip zou zinken en dit tot wanneer de opvarenden weer in België of het land van inscheeping zijn. Dit wordt in de toelichting verdedigd met het argument dat het nodig is dat de gezagvoerder bevelen kan geven “met betrekking tot bijvoorbeeld reddingsoperaties of de repatriëring van de bemanning”⁶⁸. Dit lijkt op het eerste zicht misschien vrij verre gaand, maar is gemakkelijker te volgen met een concreet voorbeeld. Zeker wanneer het gaat over de reddingsoperaties kan men hier de logica van inzien. Het is namelijk van belang dat in de

⁶⁵ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 294.

⁶⁶ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art 2.4.5.2.

⁶⁷ *Ibid.* Art. 2.4.5.2.

⁶⁸ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 294.

stresserende situatie van een schipbreuk, wanneer men zich met een heel aantal mensen in een klein reddingsvlot of een reddingsboot bevindt, de orde toch zoveel mogelijk bewaard kan worden.

De bovenstaande toelichting geeft een algemeen beeld van de toepasbaarheid van de bepalingen omtrent scheepvaartvergrijpen. Het is echter belangrijk om hierbij te noteren dat sommige vergrijpen hiervan afwijken en heel algemeen op “eenieder” van toepassing zijn, terwijl andere juist gelden voor een of meerdere specifieke personen aan boord. Ter illustratie kunnen we de artikelen aanhalen over “dronkenschap met rustverstoring”⁶⁹ en “vertrek zonder voldoende levensmiddelen”⁷⁰.

Het eerste voorbeeld maakt een scheepvaartvergriep van het feit dat iemand in dronken toestand de rust aan boord zou verstoren. Dit artikel is van toepassing op “eenieder”. Om de algemene rust aan boord te behouden is het immers niet van belang wat de rol van de overtreder op het schip is. Een passagier kan de rust van de andere opvarenden immers net zo fel verstoren als een bemanningslid. Hierbij kunnen we wel een kleine opmerking maken. Het artikel dat de straf voor dit vergriep vastlegt, bepaalt namelijk dat het minimumbedrag van de geldboete verdubbeld wordt voor de gezagvoerder.⁷¹ Waarom dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht. We kunnen wel speculeren dat dit volgt uit het feit dat men de gezagvoerder als ultiem rolmodel aan boord ziet. Daarnaast zou men voor de gezagvoerder ook een zwaardere minimumstraf kunnen geven omdat hij tijdens het voeren van het schip steeds de eindverantwoordelijkheid draagt, ook wanneer een andere officier op dat moment de verantwoordelijkheid heeft over de navigatiewacht.

Wanneer we echter het artikel “vertrek zonder voldoende levensmiddelen” bekijken, zien we dat dit specifiek de gezagvoerder verantwoordelijk stelt om genoeg levensmiddelen aan boord te hebben voor de opvarenden. Dit is dus een voorbeeld van een artikel dat een specifiek lid van de bemanning viseert. Het is dan ook een logisch gevolg van het feit dat er

⁶⁹ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.5.4.

⁷⁰ *Ibid.* Art. 2.4.5.27.

⁷¹ *Ibid.* Art. 4.1.2.16.

aan boord een strikte hiërarchie bestaat en dat de kapitein de eindverantwoordelijkheid heeft over de opvarenden.

3.1.2 Tuchtvergrijpen

In het artikel van het Belgisch Scheepvaartwetboek dat de verschillende tuchtvergrijpen beschrijft, wordt gezegd dat het aan de schepelingen verboden is om zich hieraan schuldig te maken.⁷² Aangezien we in dit hoofdstuk de toepasbaarheid van de respectievelijke wetgeving onderzoeken, is het van belang om precies te weten wat er met het begrip ‘schepelingen’ bedoeld wordt. Volgens artikel 2.1.1.3 is de definitie van ‘schepeling’ “elke persoon die, hetzij ter uitvoering van een arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst, hetzij als zelfstandige, hetzij in enige andere hoedanigheid, werkzaamheden verricht aan boord van een zeeschip”⁷³. Uit de toelichting bij dit artikel blijkt dat de definitie van schepeling geïnspireerd is door die van ‘zeevarende’, zoals bepaald in de Maritime Labour Convention⁷⁴, een internationaal verdrag dat sinds 2014 de maritieme arbeid in België regelt.⁷⁵ Met het begrip wordt een bredere groep bedoeld dan enkel de zogenoemde bemanningsleden, deze worden immers gedefinieerd als “elke schepeling verbonden door een arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst”⁷⁶. In de praktijk komt het erop neer dat bijvoorbeeld ook bewakingsagenten of horecapersoneel onder de term ‘schepelingen’ vallen, en dus ook zij onderworpen worden aan de wetgeving in verband met tuchtvergrijpen.

3.2 Nederlandse wetgeving

3.2.1 Tuchtvergrijpen

Artikel 55a van de Wet zeevarenden bepaalt dat het de kapitein en scheepsofficieren zijn die aan tuchtrechtsspraak onderworpen worden. Dit is een groot verschil met de Belgische wetgeving, waar alle ‘schepelingen’ tuchtvergrijpen kunnen plegen. Bij de invoering van de tuchtrechtsspraak in de Wet zeevarenden is echter wel overwogen om het tuchtrecht uit te

⁷² Ibid. Art. 2.4.5.3.

⁷³ Ibid. Art. 2.1.1.3.

⁷⁴ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 82.

⁷⁵ FOD Mobiliteit, ‘MLC 2006’.

⁷⁶ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.1.1.3.

breiden naar de 'scheepsgezellen'. Wat met dat begrip wordt bedoeld, kunnen we afleiden uit de memorie van toelichting. Daar schrijft men:

"De voorgestelde definitie van «bemanning» omvat de volgende twee categorieën:

- a. de kapitein, de scheidsofficieren en de scheepsgezellen, die bij elk schip altijd tot de bemanning behoren; en
- b. andere opvarenden, die alleen tot de bemanning worden gerekend indien zij als zodanig in de monsterrol worden genoemd."⁷⁷

Hieruit kunnen we besluiten dat de term 'scheepsgezellen' hier equivalent is met wat in de Belgische wetgeving de 'bemanning', zonder de kapitein en officieren, wordt genoemd. Zelfs indien men het tuchtrecht naar deze groep uitgebreid zou hebben, zou het bijgevolg nog steeds minder breed toepasbaar zijn dan de Belgische tuchtrechtspraak.

Nu we weten welke groep hier precies bedoeld werd, bekijken we waarom er uiteindelijk niet gekozen is om de toepasbaarheid van het tuchtrecht tot hen uit te breiden. Ten eerste draait de Nederlandse tuchtrechtspraak volledig over het naleven van 'goed zeemanschap'. Deze gedragsnorm impliceert dat men de verantwoordelijkheid heeft over bepaalde operaties aan boord. Scheepsgezellen oefenen hun taken echter uit onder de verantwoordelijkheid van een officier of de kapitein en hebben deze dus niet zelf. Om die reden kunnen ze ook niet bestraft worden wanneer een handeling ingaat tegen de gedragsnorm. Ten tweede wordt er gezegd dat de meeste scheepsgezellen enkel over een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs beschikken. Het Nederlandse tuchtcollege kan deze vaarbevoegdheidsbewijzen niet schorsen en zou bijgevolg een van de zwaardere tuchtstraffen niet aan scheepsgezellen kunnen opleggen.⁷⁸

In het vorige hoofdstuk werd beschreven dat het artikel⁷⁹ omtrent het gebruik van gevaarlijke stoffen en alcohol tijdens de uitoefening van bepaalde taken aan boord de enige specifiek uitgeschreven tuchtvergrijpen omvat. De toepassing van dit artikel wordt als volgt omschreven: "een kapitein, een scheidsofficier of een andere zeevarende, die op een schip

⁷⁷ Wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 13.

⁷⁸ Wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 5-6.

⁷⁹ 'Wet zeevarenden'. Art. 59b.

buiten de Nederlandse territoriale zee veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoert.”⁸⁰ Volgens de memorie van toelichting bij de wetwijziging die dit artikel het laatst gewijzigd heeft in 2012, wordt hier de tuchtrechtspraak gekozen als handhaving in geval van overtredingen. Hierbij gaat het dus over het tuchtcollege voor de scheepvaart. Men maakt de redenering dat het begrip ‘goed zeemanschap’ impliceert dat men niet onder invloed van een gevaarlijke stof of een teveel aan alcohol, zoals omschreven in artikel 59b, vaart.⁸¹

Dit alles is van belang voor de toepasbaarheid van het artikel, omwille van het feit dat de disciplinaire rechtsmacht van het tuchtcollege zich beperkt tot de kapitein en scheepsofficieren. In de praktijk blijkt dus dat enkel zij, en niet de “andere zeevarende, die op een schip buiten de Nederlandse territoriale zee veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoert”⁸² tuchtrechtelijk vervolgd zullen worden.

3.2.2 Algemene misdrijven en overtredingen

In het Nederlandse Wetboek van Strafrecht wordt duidelijk gesteld dat deze strafwet ook van toepassing is op iedereen die zich op een Nederlands vaartuig schuldig maakt aan een strafbaar feit.⁸³ Hier heeft men het dus over het gedeelte van de strafwet dat de ‘algemene’ misdrijven en overtredingen behandelt. Omdat er in dit onderzoek gefocust wordt op scheepvaartmisdrijven, zullen we hier niet verder op ingaan.

3.2.3 Scheepvaart gerelateerde misdrijven en overtredingen

Zoals eerder vermeld bevat het Nederlandse Wetboek van Strafrecht twee onderdelen die specifiek over scheepvaartmisdrijven en -overtredingen gaan.⁸⁴ De artikelen uit deze titels zijn van toepassing op schippers en opvarenden van een Nederlands vaartuig, wanneer zij

⁸⁰ Ibid. Art. 59b.

⁸¹ Melanie Henriëtte Schultz van Haegen-Maas Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Wijziging van de Wet zeevarenden, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning; Memorie van toelichting, pag. 12.

⁸² ‘Wet zeevarenden’, Art. 59b.

⁸³ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 3.

⁸⁴ Ibid. Titel XXIX van het Tweede Boek en Titel IX van het Derde Boek.

zich buiten Nederland bevinden, en zelfs wanneer ze niet aan boord zijn van het vaartuig.⁸⁵ Om de toepasbaarheid van deze scheepvaart gerelateerde strafbare feiten te onderzoeken, bekijken we de definities die het Nederlands strafrecht handhaaft voor de termen ‘schippers’ en ‘opvarenden’. Met ‘schipper’ wordt bedoeld: “elke gezagvoerder van een vaartuig of die deze vervangt.”⁸⁶ Met ‘opvarenden’ worden “allen die zich aan boord bevinden, met uitzondering van de schipper”⁸⁷ bedoeld.

Net als het geval was in de Belgische wetgeving, kunnen we vaststellen dat de toepasbaarheid van de wetgeving wat betreft de scheepvaart hier niet afhankelijk is van de nationaliteit van de overtreder, maar van de nationaliteit van het schip.

Het feit dat men als opvarende of schipper ook bestraft kan worden indien men zich niet aan boord van het schip bevindt, verdient een korte toelichting. Dit wordt geïllustreerd met een voorbeeld van een misdrijf uit het Wetboek van Strafrecht. Het opzettelijk doorgeven van gegevens, waarvan men weet of een sterk vermoeden heeft dat ze onwaar zijn, en hiermee de veilige vaart van het schip in gedrang brengt, wordt gedefinieerd als een misdrijf.⁸⁸ Dit feit kan men ook plegen wanneer men niet aan boord is van het vaartuig, en het kan volgens de wetgeving dan ook door de bevoegde Nederlandse rechter bestraft worden.

3.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

3.3.1 Tuchtvergrijpen

Zoals eerder aangehaald gebruiken we voor een toelichting van de tuchtrechtelijke vergrijpen aan boord van schepen die onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk varen de ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’. Deze tuchtrechtelijke procedure is van toepassing op zeevarenden die een arbeidsovereenkomst afgesloten hebben en niet onder het statuut van zelfstandige, maar onder het statuut van werknemer aan boord van het schip werken. Ze is enkel van toepassing wanneer er voor deze code gekozen wordt als disciplinaire regelgeving en procedure, dit wordt in de arbeidsovereenkomst of ‘SEA’ van de zeevarende

⁸⁵ Ibid, Art. 8a.

⁸⁶ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 85.

⁸⁷ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 85.

⁸⁸ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 385c.

gespecificeerd. De term 'zeevarende' wordt in de toepasselijk regelgeving gedefinieerd als iedere persoon, met inbegrip van de kapitein, die in welke hoedanigheid dan ook aan boord van een schip werkzaam is en wiens normale werkplek aan boord van een schip is.⁸⁹

Wanneer we deze definitie vergelijken met de Belgische terminologie, kunnen we stellen dat de tuchtrechtspraak hier van toepassing is op wat in de Belgische wetgeving 'schepelingen' wordt genoemd, met uitzondering van schepelingen die als zelfstandigen werken. Het kan hier dus bijvoorbeeld ook van toepassing zijn op horecapersoneel aan boord van passagiersschepen.

3.3.2 Scheepvaart gerelateerde criminele feiten

Die strafbare feiten die in de Merchant Shipping Act van 1995 worden gespecificeerd, zijn van toepassing op de kapitein en elke 'seaman' van een schip dat de vlag van het Verenigd Koninkrijk voert. Om de toepasbaarheid van deze wetgeving te bekijken, bestuderen we de betekenis van de bovenstaande begrippen. De kapitein of 'master' wordt gedefinieerd als iedere persoon, behalve de loods, die het bevel voert of de leiding heeft over het schip, inclusief de schipper van een vissersvaartuig. Met zeevarende of 'seaman' bedoelt men iedere persoon, met uitzondering van de kapitein of de loods, die aan boord van het schip in enige hoedanigheid in dienst is.⁹⁰ Ook hier kunnen we vergelijking maken met de terminologie die in de Belgische wetgeving gehanteerd wordt. Uit voorgaande definitie kunnen we dat de relevante bepalingen van dit wetboek van toepassing zijn op wat men in België 'schepelingen' noemt.

Ze zijn verder ook geldig voor de kapitein en zeevarende van een buitenlands schip dat zich in een haven van het Verenigd Koninkrijk bevindt, of zich in de territoriale wateren van het Verenigd Koninkrijk bevindt terwijl het onderweg is van of naar zo'n haven.⁹¹ Voor dit onderzoek beschouwen we echter enkel schepen die onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk varen.

⁸⁹ 'The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers etc.) Regulations 2014'.

⁹⁰ 'The Merchant Shipping Act 1995', s 313.

⁹¹ 'The Merchant Shipping Act 1995', s 58.

4 Wat zijn de straffen?

4.1 *Straffen op tuchtvergrijpen*

4.1.1 Belgische wetgeving

Op het vlak van tuchtstraffen wordt er met het nieuw Scheepvaartwetboek een grondige wijziging doorgevoerd in de Belgische wetgeving. In de wet van 1928⁹² werd geopteerd voor een strikte oplijsting. Wanneer we kijken naar de straffen die opgelegd kunnen worden, zien we dat deze opgedeeld zijn afhankelijk van de persoon die het vergrijp tegen de tucht pleegt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen scheepsgezellen, officieren en passagiers. Zoals bij de algemene bespreking van deze wettekst reeds opgemerkt, staat ook dit artikel van de wet vol met ietwat verouderde begrippen. Het heeft dan ook weinig zin om het in detail te bestuderen. In grote lijnen houdt het in dat er voor scheepsgezellen en officieren een aantal dagen loon kunnen ingehouden worden. Passagiers zullen dan weer bestraft worden met kamerarrest of een verbod om meer dan twee uur per dag aan dek te komen.

In het nieuwe Scheepvaartwetboek kiest men voor een andere aanpak. Zoals beschreven in hoofdstuk 2 wordt nog steeds een lijst van tuchtvergrijpen behouden. Een lijst van de daarop toepasbare straffen is er echter niet gemaakt. In de toelichting wordt de verklaring aangehaald dat de regeling “door de rechtsleer bekritiseerd werd, in de realiteit nauwelijks of niet meer wordt toegepast en deels door arbeidsrechtelijke mechanismen vervangen is”⁹³. Vervolgens zegt de toelichting dat men om die redenen de tuchtrechtelijke rechtsmacht van de Onderzoeksraad van de scheepvaart wil uitbreiden naar “bemanningsleden en passagiers”⁹⁴. Volgens de oorspronkelijke wettekst van 1926⁹⁵ heeft de Onderzoeksraad immers enkel disciplinaire rechtsmacht over de volgende personen: “kapiteins en schippers, de dek- en machineofficieren en de hoofdtelegrafisten”⁹⁶ en

⁹² ‘Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij’. *BS*, 26 juli, 1928. Art. 6.

⁹³ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 292.

⁹⁴ *Ibid.*, 293.

⁹⁵ ‘Wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart’. *BS*, 11 augustus, 1926. Art. 2.

⁹⁶ *Ibid.* Art. 2.

daarnaast ook over mensen zonder deze specifieke diploma's die belast zijn met de verantwoordelijkheid van de wacht. Als we kijken naar niet-vissersschepen kunnen we deze groep mensen dus beschouwen als de hogere bemanningsleden, of nog de officieren. De disciplinaire tuchtsmacht was zeker niet van toepassing op alle schepelingen, laat staan op de passagiers.

Deze uitbreiding van de bevoegdheid van de Onderzoeksraad zou duidelijkheid verschaffen, zo zou er opnieuw een oplisting zijn van de straffen die uitgedeeld kunnen worden. Deze lijst vinden we terug in artikel 3 van de wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart. Ze bestaat kort gezegd uit een waarschuwing, een vermaning, schorsing van de vaarbevoegdheid voor maximaal twee jaar en een geldboete tot 12500 euro.⁹⁷ Deze straffen, alsmede de werking van deze Onderzoeksraad worden verder toegelicht in hoofdstuk 8 van dit onderzoek.

De uitbreiding van bevoegdheden, zoals geformuleerd in de toelichting, is er in de eigenlijke wettekst echter nooit gekomen, ze was ook niet meer voorzien in het wetsvoorstel waarbij deze toelichting geschreven is. Hoe dit komt, wordt in hoofdstuk 6 van dit onderzoek verder uitgewerkt. Dit is voor de deelvraag die onderzoekt wat de mogelijke tuchtrechtelijke bestraffing inhoudt echter uitermate van belang. De bovenstaande opsomming van straffen is namelijk enkel van toepassing op de oorspronkelijke groep mensen als beschreven in artikel 2 van de wet van 30 juli 1926, of kortweg op de officieren.

Toch betekent het voorgaande niet dat er enkel voor de officieren straffen bepaald zijn. De toelichting bij het Scheepvaartwetboek benadrukt dat “de bevoegdheid van de kapitein om de goede orde en de veiligheid te handhaven”⁹⁸ niet verdwijnt in deze nieuwe wetgeving. Die bevoegdheid dient hij dan ook uit te oefenen over alle opvarenden, niet enkel ten aanzien van de (hogere) bemanningsleden. Wat betreft de mogelijke straffen wordt bepaald dat hij “alle nuttige dwangmiddelen”⁹⁹ kan gebruiken, deze kunnen zelfs uit

⁹⁷ Ibid. Art. 3.

⁹⁸ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 293.

⁹⁹ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.2.3.1.

vrijheidsberoving of gedwongen ontscheping bestaan. Hiervoor kan de kapitein iedereen aan boord verplichten om hem hierbij te helpen.

Op de straf vrijheidsberoving wordt in de toelichting verder ingegaan. Hier wordt gesteld dat deze ingrijpende maatregel soms absoluut noodzakelijk kan zijn om de veiligheid van het schip, de bemanning en/of het mariene milieu te beschermen. Er wordt aangehaald dat de kapitein op volle zee geen hulp kan inroepen van ordediensten die erin gespecialiseerd zijn om personen die een bedreiging vormen te verwijderen. Deze gedwongen opsluiting zal volgens de toelichting enkel gebeuren wanneer er geen andere optie is. De persoon in kwestie zal daarnaast ook van alle basisbehoeften voorzien moeten worden er moet door de kapitein met respect voor de rechten van de persoon gehandeld worden.¹⁰⁰ Daarnaast geeft de toelichting ook de mogelijkheid aan dat de vrijheidsberoving niet gebeurt als straf, maar voor de veiligheid van de persoon zelf. Deze vorm van vrijheidsberoving zal verder besproken worden in het deel van dit onderzoek dat zich toespitst op de bevoegdheden van de kapitein.

Ten slotte wordt er in de toelichting bij het Scheepvaartwetboek gezegd dat de duur van de vrijheidsberoving evenredig moet zijn met de situatie, zoals beoordeeld door de kapitein.¹⁰¹ Dit maakt duidelijk dat er door de wetgever zeer veel vertrouwen wordt gegeven aan de professionele beoordeling van de kapitein. Er worden bijvoorbeeld geen wettelijke maximumtermijnen opgelegd voor vrijheidsberoving in functie van de gepleegde feiten. Dit wordt ook bevestigd doordat de wettekst “alle nuttige dwangmiddelen”¹⁰² ter beschikking stelt van de kapitein.

4.1.2 Nederlandse wetgeving

Zoals reeds aangehaald heeft het tuchtcollege voor de scheepvaart in Nederland disciplinaire rechtsmacht over kapiteins en officieren. De procedure die hierbij gevolgd wordt en bijgevolg ook de tuchtstraffen die opgelegd kunnen worden, worden uitgebreid besproken in hoofdstuk 8 van dit onderzoek. Daarom worden de mogelijke tuchtstraffen hier slechts

¹⁰⁰ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 423.

¹⁰¹ *Ibid*, 293.

¹⁰² ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.2.3.1.

kort vermeld. Dit zijn een waarschuwing, een berisping, een geldboete van maximaal € 4500 en een schorsing van de vaarbevoegdheid van maximaal twee jaar.

Net als in België het geval is met betrekking tot de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, is de rechtsmacht van het tuchtcollege beperkt tot de kapitein en officieren. Dit betekent echter, net als in België, niet dat andere opvarenden uitgesloten zijn van tuchtstraffen. Ook in de Nederlandse wetgeving heeft de kapitein namelijk de bevoegdheid om de openbare orde aan boord te handhaven. Hierbij oefent hij over alle opvarenden disciplinair gezag uit.¹⁰³ De straffen die hij hiervoor tot zijn beschikking heeft, worden echter verder niet gespecificeerd. Artikel 27 zegt enkel dat hij alle maatregelen kan nemen “die redelijkerwijs nodig zijn”¹⁰⁴. Net als in België wordt er hier dus zeer veel vrijheid gelaten aan de kapitein om te beslissen welke tuchtmaatregelen nodig zijn in de specifieke situatie.

Het feit dat dat een van die maatregelen vrijheidsberoving kan zijn, wordt in de Nederlandse wetgeving niet als zodanig aangehaald. Toch kunnen we er redelijkerwijs van uitgaan dat dit het geval is, men kan immers situaties bedenken waar er geen andere mogelijke oplossing is. Bedenk bijvoorbeeld de volgende situatie: een bemanningslid of opvarende is dronken, verstoort hierbij meermaals de rust aan boord van het schip en wil niet vrijwillig in zijn kajuit blijven. Zeker wanneer we in acht nemen dat een schip een zeer gevaarlijke omgeving is voor mensen die niet de volle controle hebben over hun gedrag, kan het een goede oplossing zijn om deze persoon een nacht op te sluiten in zijn kajuit. Zo kan men zich er immers van verzekeren dat deze persoon niet overboord valt, of onveilige situaties creëert voor andere opvarenden. Het is op die manier ook niet nodig om een bemanningslid met de extra taak op te zadelen om deze persoon te bewaken tijdens zijn vrije tijd.

4.1.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

Wat de bestraffing van tuchtvergrijpen zoals die geregeld wordt in de ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’ betreft, dienen we een onderscheid te maken tussen feiten die gezien worden als ‘grof wangedrag’ en minder zware vergrijpen. In hoofdstuk 2 werd een oplistings gemaakt van de feiten die tot deze twee categorieën behoren.

¹⁰³ ‘Wet zeevarenden’, Art. 27.

¹⁰⁴ Ibid. Art. 27.

Feiten die geclassificeerd werden als 'grof wangedrag' kunnen leiden tot gedwongen ontschepping, deze kan onmiddellijk, of aan het eind van de reis plaatsvinden. Deze feiten kunnen ook leiden tot het ontslag van de zeevarende. Die bovengenoemde straffen kunnen toegepast worden als het gepast is in de gegeven omstandigheden en als de kapitein vindt dat de feiten voldoende bevestigd zijn. Dit staat los van alle andere juridische of disciplinaire maatregelen die nodig kunnen zijn.

Wat de minder zware vergrijpen betreft, zijn volgende strafmaatregelen van toepassing.

- Een informele waarschuwing op een passend niveau;
- een formele waarschuwing door een officier;
- Een schriftelijke waarschuwing door een 'senior officer';
- Een laatste schriftelijke waarschuwing door een 'senior officer' of de kapitein.

Deze strafmaatregelen kunnen ook toegepast worden op vergrijpen die eerder geclassificeerd werden als 'grof wangedrag' wanneer die binnen de omstandigheden van het geval niet voldoende zwaar worden geacht om tot gedwongen ontschepping of ontslag te leiden.

Als men de zeevarende een waarschuwing geeft die geen informele waarschuwing is, moet de persoon in kwestie geïnformeerd worden over de waarschijnlijke gevolgen van volgende vergrijpen tegen de tucht. Men kan de straf van gedwongen ontschepping of ontslag dan ook toepassen in het kader van tuchtvergrijpen die in hoofdstuk 2 onder de noemer 'minder zware vergrijpen' werden benoemd. Dit zal het geval zijn wanneer men een volgende vergrijp pleegt, nadat men een waarschuwing gekregen heeft over de gevolgen hiervan.¹⁰⁵

¹⁰⁵ 'Code of Conduct for the Merchant Navy'.

4.2 *Misdrijven*

4.2.1 Belgische wetgeving

4.2.1.1 Algemeen

Wat betreft strafbepaling voor scheepvaartmisdrijven heeft de Belgische wetgeving een facelift ondergaan. In de wet van 5 juni 1928 wordt bij iedere beschrijving van een scheepvaartmisdrijf de bijbehorende straf vermeld. Het Belgisch Scheepvaartwetboek voert daarentegen 7 sanctieniveaus in. Voor de lichtste overtredingen is er enkel een administratieve geldboete voorzien. Ook is er een niveau, met name niveau 6, dat enkel uit een zware strafrechtelijke sanctie bestaat. Volgens de toelichting is dit niveau dan ook bedoeld voor levensdelicten die op een schip gepleegd worden.¹⁰⁶ Hieronder volgt een opsomming van de verschillende niveaus:

“De sanctie van niveau 1 bestaat in een administratieve geldboete van 10 tot 200 euro.

De sanctie van niveau 2 bestaat in hetzij een strafrechtelijke geldboete van 26 tot 1000 euro, hetzij een administratieve geldboete van 26 tot 1000 euro.

De sanctie van niveau 3 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot twee jaar en een strafrechtelijke geldboete van 50 tot 5000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 50 tot 5000 euro.

De sanctie van niveau 4 bestaat in hetzij een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en een strafrechtelijke geldboete van 500 tot 30 000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 500 tot 30 000 euro.

De sanctie van niveau 5 bestaat in hetzij een opsluiting van vijf jaar tot vijftien jaar en een strafrechtelijke geldboete van 5000 tot 100 000 euro of in een van die straffen alleen, hetzij een administratieve geldboete van 5000 tot 100 000 euro.

De sanctie van niveau 6 bestaat uit een opsluiting van twintig jaar tot levenslang en een strafrechtelijke geldboete van 5000 tot 100 000 euro.

De sanctie van niveau 7 bestaat in hetzij een strafrechtelijke geldboete van 250 000

¹⁰⁶ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 398.

tot 1 000 000 euro, hetzij een administratieve geldboete van 250 000 tot 1 000 000 euro”¹⁰⁷

Een aantal van de aangehaalde begrippen vragen een korte verklaring. Zoals eerder vermeld is een gevangenisstraf een correctionele straf, dit is dus een vrijheidsberoving die opgelegd wordt voor wanbedrijven. Een opsluiting is daarentegen een vrijheidsberoving die wordt opgelegd wanneer men een misdrijf pleegt.¹⁰⁸ Verder wordt er bij verschillende sanctieniveaus ook de keuze gelaten tussen een administratieve en strafrechtelijke boete. De eerste is een boete die opgelegd wordt door de overheid, zijnde de uitvoerende macht. Bij een strafrechtelijke boete gaat het om een straf die de bevoegde rechter kan opleggen.

Ten slotte kunnen we hier nog kort de verjaringstermijn toevoegen van de misdrijven waarop het Belgisch Scheepvaartwetboek straffen stelt. Gerekend vanaf de dag waarop het misdrijf gepleegd wordt, verjaren feiten waarop het correctionele straffen stelt na vijf jaar. Feiten waarop het criminele straffen stelt verjaren na tien jaar.¹⁰⁹

4.2.1.2 Bestrafing van de misdrijven uit hoofdstuk 2

Hier bekijken we de voorbeelden van misdrijven uit de Belgische wetgeving die in hoofdstuk 2 gegeven werden en de strafmaat die hierbij hoort. Het eerste voorbeeld van een wanbedrijf was het maken van vuur op verboden plaatsen of het betreden van die plaatsen met voorwerpen die vuur kunnen veroorzaken. Hierop wordt een sanctie van het tweede niveau gesteld. Als dit vergrijp echter een brand tot gevolg heeft, zal de strafmaat een sanctie van niveau 3 zijn.

Het volgende voorbeeld van een wanbedrijf was het aan boord brengen van verboden voorwerpen of stoffen. Vervolgens werd ook het verlaten of niet aanwezig zijn de post en het hiertoe aanzetten als voorbeeld gegeven. Als deze strafbare feiten worden bestraft met een sanctie van niveau 2.

¹⁰⁷ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.1.1.1.

¹⁰⁸ Federale Overheidsdienst Justitie, ‘Soorten straffen’.

¹⁰⁹ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.3.3.2.

Het volgende voorbeeld van een misdrijf dat gegeven werd, met name ongehoorzaamheid aan de bevelen van de gezagvoerder, wordt anders bestraft naargelang de plegger van de feiten. Eenieder die dit vergrijp pleegt, zal bestraft worden met een sanctie van niveau 4. Wanneer dit feit echter gezamenlijk door schepelingen gepleegd wordt, wordt de minimumstraf verdubbeld. We spreken dan over een minimale gevangenisstraf van een jaar en/of een minimale strafrechtelijke geldboete van € 1000, of een minimale administratieve geldboete van € 1000. In dit geval is het gepleegde vergrijp een wanbedrijf, het wordt immers gesanctioneerd met een correctionele straf. Wanneer het vergrijp echter gepleegd wordt door officieren, wordt het bestraft met een sanctie van niveau 5, dit is een criminele straf, het vergrijp is dan bijgevolg een misdrijf. Als men aan de feiten deelneemt, zonder er zelf toe aangezet te hebben of de leiding genomen te hebben, en men zich op de eerste waarschuwing van de gezagvoerder of officier verwijderd, zal men niet bestraft worden.

Het laatste voorbeeld van een misdrijf volgens het Belgisch Scheepvaartwetboek dat gegeven werd, ging over bemanningsleden die slagen toebrengen aan gezagdragers tijdens de uitoefening van hun functie. Deze misdaad wordt bestraft volgens de straffen gesteld bij artikel 280 van het Strafwetboek.. Voor de bepaalde strafmaat wordt er een onderscheid gemaakt afhankelijk van de lichamelijke gevolgen voor het slachtoffer en of de feiten al dan niet met voorbedachten rade gepleegd werden. Hieronder geven we een aantal voorbeelden de mogelijke strafmaten.

Indien deze wandaad zonder voorbedachte rade gepleegd wordt, krijgt men een maximale gevangenisstraf van een jaar en/of een maximale geldboete van 300 euro. Wanneer het wel met voorbedachten rade gepleegd wordt, wordt de maximale termijn van de gevangenisstraf verdubbeld. Zolang de feiten geen langdurige gevolgen hebben, worden ze bestraft met correctionele straffen en worden ze bijgevolg bestempeld als een wanbedrijf.

Als de feiten echter zware lichamelijke letsels tot gevolg hebben, worden ze bestraft met een opsluiting van vijf tot tien jaar. Als de slagen en verwondingen opzettelijk toegebracht worden, maar zonder de bedoeling om te doden, toch de dood veroorzaken, is de straf een opsluiting van tien tot vijftien jaar. Wanneer dit met voorbedachten rade gebeurt, is de

strafmaat een opsluiting van vijftien tot twintig jaar. In al deze gevallen is er een criminele straf voorzien. Het vergrijp wordt bijgevolg een misdaad genoemd.¹¹⁰

4.2.2 Nederlandse wetgeving

4.2.2.1 Algemeen

Artikel 9 van het Nederlands Wetboek van Strafrecht maakt een oplistings van de straffen die uitgedeeld kunnen worden, hierbij maakt men een onderscheid tussen hoofdstraffen en bijkomende straffen. De hoofdstraffen zijn de gevangenisstraf, de hechtenis, de taakstraf en de geldboete. De bijkomende straffen zijn de ontzetting van bepaalde rechten, de verbeurdverklaring en de openbaarmaking van de rechterlijke uitspraak.¹¹¹

De begrippen ‘gevangenisstraf’ en ‘hechtenis’ hebben in de Nederlandse wetgeving een andere betekenis dan in de Belgische. Daarom is een korte verklaring op zijn plaats. In de Nederlandse betekenis zijn beide straffen vrijheidsberovingen. Het onderscheid tussen de twee is dat een hechtenis wordt opgelegd aan wie zich schuldig maakt aan een overtreding, terwijl een gevangenisstraf bedoeld is voor de pleger van een misdrijf.¹¹² Een ‘verbeurdverklaring’ is een straf waarbij de veroordeelde persoon de voorwerpen die in beslag werden genomen kwijtraakt.

Wat betreft de geldboetes voorziet het Wetboek van Strafrecht verschillende categorieën. De categorie van de geldboete bepaalt steeds het maximale bedrag van de boete, het minimumbedrag van een geldboete bedraagt €3.¹¹³ Vanaf 1 januari 2020 zijn de maximumbedragen per categorie als volgt:

€ 435 voor de eerste categorie;

€ 4.350 voor de tweede categorie;

€ 8.700 voor de derde categorie ;

€ 21.750 voor de vierde categorie ;

¹¹⁰ ‘Strafwetboek’, Art. 280.

¹¹¹ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 9.

¹¹² Judex, ‘Veelgestelde vragen over Straffen’.

¹¹³ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 23.

€ 87.000 voor de vijfde categorie ;
€ 870.000 voor de zesde categorie ¹¹⁴

In tegenstelling tot in het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt er in het Nederlands Wetboek van Strafrecht niet gewerkt met vast omschreven sanctiematen voor de strafbare feiten die te maken hebben met de scheepvaart. In plaats daarvan wordt er bij ieder misdrijf of overtreding vermeld wat de maximumstraf voor dit vergrijp is.

Voor de volledigheid worden hier ook de termijnen van verjaring van het recht tot strafvordering toegevoegd. Deze termijn begint in het algemeen op de dag na degene waarop het strafbaar feit gepleegd werd.¹¹⁵ De verjaring is als volgt:

- “1°.in drie jaren voor alle overtredingen;
- 2°.in zes jaren voor de misdrijven waarop geldboete, hechtenis of gevangenisstraf van niet meer dan drie jaren is gesteld;
- 3°.in twaalf jaren voor de misdrijven waarop tijdelijke gevangenisstraf van meer dan drie jaren is gesteld;
- 4°.in twintig jaren voor de misdrijven waarop gevangenisstraf van acht jaren of meer is gesteld.”¹¹⁶

Een uitzondering hierop is een misdrijf waarop een gevangenisstraf van twaalf jaar of meer gesteld is, daarop verjaart het recht tot strafvordering niet.¹¹⁷

Wat betreft de verjaringstermijnen valt op te merken dat strafbare feiten in de Nederlandse wetgeving veel minder snel verjaren dan in de Belgische. Feiten waarop het Belgisch Scheepvaartwetboek criminele straffen stelt, verjaren immers reeds na tien jaar, hier wordt geen onderscheid gemaakt tussen hoe zwaar de straf op de feiten zou zijn. In Nederland gebeurt dit zoals hierboven aangetoond, wel. Voor slachtoffers van misdrijven die zwaar bestraft kunnen worden, zoals bijvoorbeeld mouterij met een zwaar lichamelijk letsel of de

¹¹⁴ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 23.

¹¹⁵ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 71.

¹¹⁶ Ibid. Art. 70.

¹¹⁷ Ibid. Art. 70.

dood tot gevolg¹¹⁸, lijkt dit een eerlijkere oplossing. De gevolgen voor (de familie van) het slachtoffer zullen immers tien jaar na de feiten nog zeer merkbaar zijn.

4.2.2.2 Bestrafing van de misdrijven uit hoofdstuk 2

Net als voor de Belgische wetgeving, bekijken we hier voor de Nederlandse wetgeving de voorbeelden van strafbare feiten die in hoofdstuk 2 werden aangehaald en de strafmaten die hierop door het Wetboek van Strafrecht gesteld worden.

Ten eerste werd er een voorbeeld gegeven van een overtreding, met name het niet (juist) opstellen van een register van strafbare feiten die aan boord gepleegd werden. De strafmaat die hiervoor bepaald werd is een geldboete van de tweede categorie, of nog van maximaal € 4.350.

Wanneer we kijken naar het misdrijf dat kortweg 'insubordinatie' genoemd wordt, zien we dat de strafmaat die hierop gesteld wordt afhankelijk is van de lichamelijke gevolgen voor de persoon tegen wie de handelingen gepleegd worden. Algemeen wordt gesteld dat de strafmaat een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaar of een geldboete van de vierde categorie is. Wanneer het misdrijf echter een lichamenlijk letsel tot gevolg heeft, wordt het bestraft met een gevangenisstraf van maximaal drie jaar, of een geldboete van dezelfde categorie. Als het een zwaar lichamenlijk letsel betreft, zal dit een gevangenisstraf van maximaal zeven jaar en zes maanden of een geldboete van de vijfde categorie worden. Wanneer het misdrijf ten slotte de dood van de betrokken persoon tot gevolg heeft, wordt het bestraft met een gevangenisstraf van maximaal twaalf jaar, of een geldboete van de vijfde categorie, zijnde maximaal € 87.000.¹¹⁹

Een groot verschil met het Belgisch artikel van het Scheepvaartwetboek over het toebrengen van slagen aan gezagsdragers is dat er in de Nederlandse wetgeving geen andere strafmaat wordt gegeven afhankelijk of de feiten met voorbedachten rade gepleegd zijn. Verder zien we ook dat er in de Nederlandse wetgeving de mogelijkheid bestaat om de feiten met enkel met een, zij het zware, geldboete te bestraffen. Dat dit zelfs mogelijk is wanneer de feiten de

¹¹⁸ 'Wetboek van Strafrecht', Art. 396.

¹¹⁹ 'Wetboek van Strafrecht', Art. 395.

dood van het slachtoffer tot gevolg hebben, is toch opmerkelijk. In de Belgische wetgeving wordt dit immers bestraft met een minimale opsluiting van tien jaar. Daartegenover lijkt een boete van minder dan € 100.000 redelijk licht.

Het tweede misdrijf dat we beschreven hebben, namelijk het zich wederrechtelijk meester maken van het schip, wordt bestraft met een gevangenisstraf van maximaal zes jaar of een geldboete van de vierde categorie, van maximaal € 21.750.¹²⁰

Met behulp van de voor de verschillende strafbare feiten opgestelde strafmaat, zien we duidelijk het verschil tussen de overtredingen en misdrijven. De misdrijven zijn strafbare feiten die een stuk zwaarder zijn, en worden dan ook veel zwaarder bestraft.

4.2.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

In hoofdstuk 2 definieerden we twee categorieën van strafbare feiten zoals deze bepaald worden in de Merchant Shipping Act. Het ging hier met name over gedrag dat schepen, constructies of mensen in gevaar brengt en gezamenlijke ongehoorzaamheid en plichtsverzuim. Op beide categorieën worden de volgende straffen gesteld. Een persoon die schuldig is aan deze feiten is aansprakelijk bij veroordeling na korte procesgang ('summary conviction'), tot een boete die het wettelijk maximum niet overschrijdt; bij veroordeling wegens tenlastelegging ('conviction on indictment'), tot gevangenisstraf van ten hoogste twee jaar, een boete, of beide.

Op een vervolging ten opzichte van gedrag dat schepen, constructies of mensen in gevaar brengt, zijn een aantal wettelijk bepaalde verdedigingen mogelijk. Wanneer het gaat over gedrag of nalatigheid dat als plichtsverzuim gedefinieerd wordt, kan men zich verdedigen door aan te tonen dat men alle redelijke stappen heeft ondernomen om zijn plicht uit te oefenen. Wanneer men de feiten pleegde terwijl men onder invloed was is het een verdediging om aan te tonen dat het ingenomen medicijn voor medische doeleinden bestemd was en op medisch advies ingenomen was, waarbij de in dat advies gegeven aanwijzingen gevolgd werden. Een andere mogelijkheid is om aan te tonen dat de verdachte

¹²⁰ 'Wetboek van Strafrecht', Art. 386.

geen reden had om aan te nemen dat de stof de invloed zou kunnen hebben die ze had. Vervolgens is het ook een verdediging om aan te tonen dat de verdachte het plegen van het strafbare feit alleen had kunnen vermijden door een wettig bevel niet te gehoorzamen. Ten slotte kan men zich verdedigen door te bewijzen dat het verlies, de schade, de dood of het letsel of de waarschijnlijkheid dat dit zou worden veroorzaakt in elke omstandigheid niet redelijkerwijs door de verdachte voorzien of vermeden kon worden.

Wanneer men zich volgens de 'Aviation and Maritime Security Act' schuldig maakt aan vergrijp pleegt dat de veilige vaart van een schip beïnvloedt, is men bij veroordeling wegens tenlastelegging aansprakelijk voor een levenslange gevangenisstraf.

Wat de criminele straffen betreft kunnen we algemeen stellen dat de toekenning van strafmaten in de Belgische en Nederlandse wetgeving een stuk eenduidiger en toegankelijker wordt geregeld dan in de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk .

5 Wie is er bevoegd om strafbare feiten vast te stellen?

5.1 Tuchtvergrijpen

5.1.1 Belgische wetgeving

Wat het vaststellen van tuchtvergrijpen betreft, kunnen we in het kader van de Belgische wetgeving zeer kort zijn. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt hier enkel naar verwezen in artikel 2.4.2.5. Het vaststellen van deze vergrijpen wordt daar aan de kapitein toegewezen als een van zijn taken.

Het grote verschil met de wet van 1928 is dat er in deze laatste veel dieper ingegaan werd op de te volgen procedure, in de nieuwe wetgeving is hier niets meer van terug te vinden. In artikel 76¹²¹ wordt voorgeschreven dat ieder vergrijp tegen de tucht door de kapitein genoteerd moet worden in het scheepsdagboek, ofwel logboek. In datzelfde boek moet ook de beslissing genoteerd worden door degene die de uitspraak moet doen. Dit moet gebeuren na verhoor van de schuldige, die nadien ook verzocht wordt om de beslissing te tekenen.

5.1.2 Nederlandse wetgeving

Ook in de Nederlandse wetgeving wordt er geen specifieke procedure opgelegd voor het vaststellen van tuchtvergrijpen. Anders dan in het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt er in de Nederlandse wetgeving niet naar verwezen als een van de taken van de kapitein.

We kunnen die bevoegdheid echter wel afleiden wanneer we de Wet zeevarenden bekijken, daar wordt immers gesteld dat de kapitein belast is met de handhaving van de openbare orde aan boord en daarvoor disciplinair gezag uitoefent over de opvarenden.¹²² Dit artikel geeft de kapitein disciplinaire rechtsmacht en zal in het volgende hoofdstuk meer in detail bestudeerd worden. We kunnen hier dus redelijkerwijs aannemen dat als de kapitein disciplinaire rechtsmacht heeft over de opvarenden, hij bijgevolg ook bevoegd is om de

¹²¹ 'Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij'. *BS*, 26 juli, 1928. Art. 76.

¹²² 'Wet zeevarenden'. Art. 27.

tuchtvergrijpen, die door hen gepleegd worden en die ingaan tegen de openbare orde, vast te stellen.

In het volgende hoofdstuk zal ook de disciplinaire rechtsmacht van het tuchtcollege voor de scheepvaart besproken worden. Deze instantie is belast met de disciplinaire rechtsmacht wat betreft kapiteins en scheepsofficieren. Ze voert een onderzoek naar handelingen die mogelijk ingegaan zijn tegen het principe van 'goed zeemanschap'.¹²³ Haar precieze werking wordt in hoofdstuk 8 besproken, maar het is relevant om hier te vermelden hoe deze zaken tot bij het tuchtcollege komen. Dit kan gebeuren door een verzoek van de bevoegde minister of door een klacht van een belanghebbende.¹²⁴ De definitie van 'belanghebbenden' wordt niet uitdrukkelijk vastgelegd, maar dit kan bijvoorbeeld gaan over andere opvarenden van het schip. Zij kunnen handelingen van de kapitein of officieren aan het licht brengen die volgens hen indruisen tegen het principe van 'goed zeemanschap'. Dit is zeker een belangrijk onderdeel van de tuchtrechtelijke opvolging door de vlaggenstaat. Toch lijkt het moeilijk om dit als 'vaststellen' van vergrijpen te benoemen omdat het de bevoegdheid van het tuchtcollege blijft om te bepalen of het feit effectief gekwalificeerd kan worden als een tuchtvergrijp.

5.1.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

In de 'Code of Conduct for the Merchant Navy' wordt zeer sterk gefocust op de tuchtrechtelijke procedure aan boord van het schip. Het eigenlijke verloop van deze procedure zal uitgebreid aan bod komen in het volgende hoofdstuk. Hier beperken we ons tot een opsomming van de personen die bevoegd zijn om vergrijpen vast te stellen.

Men maakt hierbij een onderverdeling tussen 'petty officer', officier en kapitein. Wanneer men spreekt over een aantal bevoegdheden tijdens de disciplinaire hoorzitting, maakt men ook een onderscheid tussen een 'senior officer' en een gewone officier. Deze begrippen worden niet verder toegelicht. We kunnen bijgevolg enkel speculeren over wat men met 'petty officer', of 'onderofficier' en 'senior officer' bedoelt. Het is binnen de koopvaardij niet gebruikelijk om onderofficieren aan boord te hebben. Uit de functie die deze persoon krijgt

¹²³ Ibid. Art. 55a.

¹²⁴ Ibid. Art. 55h.

als een eerstelijns aanspreekpunt over vergrijpen aan boord, zouden we wel kunnen poneren dat de bootsman onder deze categorie kan vallen. De bootsman is een matroos, maar leidt de andere matrozen in hun werk op dek en vormt de directe verbinding tussen de matrozen en de officieren.

Wat de zogenoemde ‘senior officers’ betreft, kunnen we aannemen dat deze de officieren zijn die deel uitmaken van het managementniveau aan boord van het schip. Dit niveau bestaat typisch uit de kapitein, de eerste stuurman, de hoofdwerktuigkundige en de tweede werktuigkundige.

Een klacht kan men bij iedereen van een ‘petty officer’ tot de kapitein indienen, er wordt dan de mogelijkheid gegeven aan de beschuldigde om hierop te reageren. Vanaf wanneer deze beslist dat een onderzoek nodig is, gebeurt dit door een officier of de kapitein, hier eindigt de rol van de ‘petty officer’ dus. We kunnen bijgevolg besluiten dat het echt ‘vaststellen’ gebeurt door een officier of de kapitein.¹²⁵

5.2 *Misdrijven*

5.2.1 Belgische wetgeving

In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt bij de taken van de kapitein het vaststellen van misdrijven genoemd.¹²⁶ In tegenstelling tot de bevoegdheid van het vaststellen van tuchtvergrijpen, waarbij de procedure niet uitgewerkt wordt, is dit wat betreft misdrijven wel het geval. De te volgen procedure door de kapitein wordt vastgelegd in artikel 4.2.3.2.

De eerste paragraaf van dit artikel zegt het volgende:

“Wanneer gedurende de reis aan boord van een Belgisch zeeschip dat wordt ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden een scheepvaartmisdrijf dan wel een andere misdaad of een ander wanbedrijf wordt gepleegd, stelt de kapitein, bijgestaan door een officier, een vooronderzoek in en hoort hij de getuigen.

¹²⁵ ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’.

¹²⁶ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 2.4.2.5.

Van een en ander wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat wordt ondertekend door de kapitein en de officier en vermeld in het scheepsdagboek.

Het aldus opgemaakte proces-verbaal heeft bewijskracht, tot het tegenbewijs is geleverd.”¹²⁷

Wat er vervolgens met dit opgemaakte proces-verbaal gebeurt, is afhankelijk van waar het schip zich bevindt op het moment dat het misdrijf of wanbedrijf gepleegd wordt. Indien het schip zich op dat moment in België bevindt, zal de kapitein zijn proces-verbaal ten laatste daags na de ontdekking van het feit aan de Scheepvaartpolitie overhandigen. Deze zal het pv doorsturen naar de Procureur des Konings van het desbetreffende arrondissement, die de verdachte indien nodig kan laten opsluiten terwijl er op een beslissing gewacht wordt.

Wanneer het feit in het buitenland gepleegd wordt en er in dat land een Belgische consul gevestigd is, dient het proces-verbaal binnen dezelfde tijd aan de consul overhandigd te worden. De consul kan het onderzoek zo nodig voortzetten en kan de verdachte bovendien ook doen ontschepen indien hij dit nodig acht. Deze kan vervolgens samen met de processtukken naar België overgebracht worden.

Als het feit gepleegd wordt tijdens of na de afvaart, op zee, of op een plaats waar geen Belgische consul aanwezig is, zijn er, afhankelijk van de situatie twee mogelijkheden. Ofwel zal de kapitein zijn proces-verbaal overhandigen aan de Scheepvaartpolitie in de eerste Belgische haven, of aan de consul in de eerste buitenlandse haven waar zijn schip aanlegt. De verdere afwikkeling gebeurt zoals hierboven beschreven.¹²⁸

Bovendien zullen de consuls en de Scheepvaartpolitie een akte opmaken van de verschijning en verklaringen van de kapitein. Ook deze processen-verbaal hebben bewijskracht, behoudens tegenbewijs. Indien het gaat over een proces-verbaal in het buitenland, zal dit naar het ministerie van Buitenlandse Zaken worden gezonden, dat het vervolgens aan de Procureur des Konings van de thuishaven van het schip bezorgt. De kapitein krijgt in dit laatste geval bovendien een voor eensluidend verklaard afschrift van de consul. Dit is een

¹²⁷ Ibid. Art. 4.2.3.2.

¹²⁸ Ibid. Art. 4.2.3.2.

schriftelijke bevestiging door de bevoegde overheidsdienst, in dit geval het consulaat, dat de kopie van een bepaald document gelijk is aan het origineel.¹²⁹ Dit document moet de kapitein vervolgens binnen de 24 uur na aankomst in een Belgische haven aan de Scheepvaartpolitie bezorgen.¹³⁰

De hierboven beschreven procedure geldt uiteraard alleen indien de kapitein zelf niet bij de feiten betrokken was. In het geval dat er een misdrijf gepleegd wordt door de kapitein, zal de bevoegde instantie, met name de Scheepvaartpolitie of de consul, zelf een summier vooronderzoek instellen en dit naar de bevoegde Procureur des Konings zenden.¹³¹ Zij kunnen de kapitein ook doen ontschepen, als de feiten zo ernstig zijn dat dit vereist is voor de veiligheid van het schip of de opvarenden. Ze zullen hem ook zo snel mogelijk naar België terugsturen en maatregelen nemen om hem te vervangen, in overleg met de rederij.¹³²

Het voorgaande toont aan dat de bevoegdheden van de kapitein inzake (scheepvaart)misdrijven toch niet minimaal te noemen zijn. Zoals later in dit onderzoek zal blijken, kan hij dan wel geen straffen opleggen, maar toch heeft hij een functie die belangrijk blijkt binnen de rechtspleging. Zijn relaas van de feiten, opgeschreven in een proces-verbaal, wordt aangenomen als waar tot het tegendeel bewezen kan worden. Onafhankelijk van waar het schip zich bevindt, kan hij de feiten als eerste onderzoeken en de getuigen verhoren. Dit lijkt zeker van belang wanneer het schip zich op zee bevindt en het misschien weken kan duren voor de volgende haven bereikt wordt. Bewijsstukken zouden in die tijd verloren kunnen gaan en getuigen zouden belangrijke details kunnen vergeten. Het feit dat de kapitein diezelfde bevoegdheid ook heeft wanneer het schip zich in een haven bevindt, is toch ietwat verrassend. Men zou immers kunnen zeggen dat de bevoegde autoriteiten toch beter vertrouwd zijn met de afhandeling van dit soort feiten. Dit is zeker het geval wanneer het een Belgische haven betreft en we het bijgevolg over leden van de Scheepvaartpolitie hebben.

¹²⁹ 'Eensluidend verklaren documenten'.

¹³⁰ 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.2.3.2.

¹³¹ *Ibid.* Art. 4.2.3.2.

¹³² *Ibid.* Art. 4.3.3.6.

5.2.2 Nederlandse wetgeving

In het Nederlands Wetboek van Strafvordering wordt een titel gewijd aan strafvordering buiten het rechtsgebied van de rechtbank. Wanneer het gaat over het vast stellen van strafbare feiten aan boord van een Nederlands schip buiten de Nederlandse territoriale wateren bevindt men zich in dit geval. Daarom worden aan de schipper ook een aantal bevoegdheden toegekend, deze worden hieronder besproken. De schipper kan de bevoegdheden die besproken zullen worden ook opdragen aan een van zijn scheepsofficieren.¹³³

Wanneer de schipper verneemt dat er een strafbaar feit is gepleegd aan boord van zijn schip, kan hij inlichtingen en bewijzen verzamelen om de zaak op te helderen, tenzij de officier van justitie hier anders over beslist.¹³⁴ Hij dient dan zo snel mogelijk een proces-verbaal op te maken van zijn bevindingen. Bij het verhoren van de verdachte of getuigen moeten indien mogelijk twee opvarenden aanwezig zijn, zij zullen het pv van het verhoor dan mee ondertekenen. Het proces verbaal zal door de degene die het onderzoek geleid heeft gedateerd en ondertekend worden. Hij dient in dit pv ook zoveel mogelijk zijn “reden van wetenschap”, of nog hoe hij tot de beschreven informatie te weten gekomen is, te vermelden. Als het pv opgesteld is door een scheepsofficier, zal de schipper dit ook mee ondertekenen.

Het proces-verbaal moet vervolgens zo snel mogelijk naar de officier van justitie gezonden worden. Het dient de volgende informatie te bevatten. Ten eerste vermeldt de schipper (of scheepsofficier) het strafbare feit dat hij te weten gekomen is of ontdekt heeft. Ten tweede moet hij ook de maatregelen die hij genomen heeft vermelden. Vervolgens vermeldt hij zoveel mogelijk de persoonlijke gegevens, waaronder de nationaliteit, van de verdachte. Ook stuurt hij hierbij zijn eigen persoonlijke gegevens. Ten slotte voegt hij hier andere feiten die met de zaak te maken hebben, aan toe. Het is de bedoeling om zo snel mogelijk aanwijzingen te krijgen van de officier van justitie van hoe de zaak verder afgehandeld moet worden. De schipper dient dan overeenkomstig met die aanwijzingen te handelen.¹³⁵

¹³³ 'Wetboek van Strafvordering', Art. 539e.

¹³⁴ Ibid. Art. 539c.

¹³⁵ Ibid. Art. 539b.

De schipper heeft de bevoegdheid om een verdachte aan te houden in het geval van ontdekking op heterdaad van een misdrijf, in dit geval wordt gezegd dat dit door 'eenieder' kan gebeuren, en bij de ontdekking op heterdaad van een overtreding. Naast die gevallen kan een schipper ook iemand aanhouden wanneer deze zich identificeert met valse persoonsgegevens.¹³⁶

De schipper kan de verdachte vervolgens verhoren als er geen opsporingsambtenaar aanwezig is.¹³⁷ Een opsporingsambtenaar is een persoon die belast is met het opsporen van strafbare feiten, zoals bijvoorbeeld ambtenaren van de politie. De verdachte mag voor het verhoor niet langer dan zes uur vastgehouden worden, de periode tussen middernacht en negen uur 's ochtends niet meegerekend. Op deze regel zijn echter wel een aantal uitzonderingen. Ten eerste kan de verdachte langer worden vastgehouden als tegen hem een bevel van voorlopige hechtenis is verleend en dit bevel ook buiten het rechtsgebied van de rechtbank uitgevoerd kan worden. Ten tweede kan de officier van justitie beslissen om de verdachte langer dan zes uur vast te houden als deze verdacht wordt van een misdrijf waarop een gevangenisstraf van vier jaar of meer staat. Als men niet op de beslissing van de officier van justitie kan wachten, kan ook de schipper deze beslissing nemen.¹³⁸ Deze officier van justitie heeft de mogelijkheid om de verdachte onmiddellijk weer vrij te laten wanneer hij de (ongegronde) beslissing van de schipper verneemt.¹³⁹

Wanneer een besluit genomen is om de verdachte langer dan zes uur aan te houden, door de officier van justitie of door de schipper, moet de officier van justitie zo snel mogelijk een vordering tot bewaring instellen bij de rechter-commissaris. Dit betekent dat de officier van justitie aan de bevoegde rechter vraagt om de betrokken persoon in voorlopige hechtenis te nemen. Als dit verzoek afgewezen wordt, moet de persoon weer vrij gelaten worden. De verdachte moet ook door de officier van justitie of door de schipper, afhankelijk van de situatie, vrijgelaten worden als de reden voor de beslissing tot aanhouding niet meer van toepassing is. Als de schipper binnen achttien dagen geen bericht ontvangen heeft met een

¹³⁶ Ibid. Art. 539h.

¹³⁷ Ibid. Art. 539j.

¹³⁸ Ibid. Art. 539k.

¹³⁹ Ibid. Art. 539l.

bevel tot voorlopige hechtenis, moet hij de verdachte ook vrijlaten.¹⁴⁰ Verder moet er aan de verdachte ook de mogelijkheid gegeven worden om contact op te nemen met een raadsman.¹⁴¹

De schipper is verplicht om de officier van justitie op de hoogte te stellen van elk misdrijf dat aan boord begaan werd en waardoor de veiligheid in het gedrag werd gebracht of waardoor iemand zwaargewond of gedood werd. Verder moet de schipper aan boord ook een register van strafbare feiten opstellen. Hierin moeten alle eerder genoemde misdrijven en de strafbare feiten naar waar hij zelf een onderzoek ingesteld heeft, vermeld worden. Daarnaast moeten ook andere strafbare feiten die aan boord of door een opvarende gepleegd zijn, vermeld worden, als de schipper of een andere opvarende dit nodig acht.¹⁴²

In het register moet per feit vermeld worden waar en wanneer het plaatsvond. Hierbij dienen ook de persoonsgegevens en nationaliteit van de verdachte en getuigen vernoemd te worden. Daarnaast moet men noteren welke maatregelen getroffen werden door de schipper of scheepsofficier.

In het voorgaande wordt er van uitgegaan dat het misdrijf of strafbaar feit niet door de schipper gepleegd is. In het Wetboek van Strafvordering wordt er geen specifieke procedure vastgelegd die uiteenzet wat er dient te gebeuren indien de schipper zelf verdacht wordt van het plegen van een strafbaar feit. De Belgische wetgeving is in deze dus een stuk duidelijker. Wel kunnen we hier kort bepalingen uit de Wet zeevarenden aanhalen. Hier lichten we enkel het gedeelte toe dat van belang is voor deze vraagstelling, de bepalingen worden verder besproken in hoofdstuk 7. Er wordt in de Wet zeevarenden gezegd dat de scheepsbeheerder het gezag van de kapitein kan ontnemen.¹⁴³ De eerste stuurman, of een door de scheepsbeheerder aangeduid persoon, zal als kapitein optreden wanneer de eigenlijke kapitein hier niet toe in staat is.¹⁴⁴ Zoals in hoofdstuk 1 reeds kort aangehaald heeft de term 'kapitein' in de Wet zeevarenden dezelfde betekenis als de term 'schipper' zoals deze

¹⁴⁰ Ibid. Art. 539l.

¹⁴¹ Ibid. Art. 539n.

¹⁴² Ibid. Art. 539v.

¹⁴³ 'Wet zeevarenden', Art. 28.

¹⁴⁴ Ibid. Art. 31.

hierboven en in het Wetboek van Strafvordering gebruikt wordt. We kunnen bijgevolg concluderen dat wanneer de schipper verdacht wordt van het plegen van strafbare feiten, men de scheepsbeheerder kan inlichten. Deze kan dan de schipper dan zijn gezag en bijgevolg ook de bevoegdheden als hierboven beschreven ontnemen. Vervolgens zal het gezag en ook de bevoegdheden om een onderzoek in te stellen overgedragen worden aan de eerste stuurman, of een andere door de scheepsbeheerder aangestelde persoon.

5.2.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

Volgens de wetgeving van 1981, die aangeeft wat men in het officiële logboek van het schip dient op te nemen, moet de kapitein de volgende aantekeningen maken als hij van mening is dat een persoon strafrechtelijk vervolgd moet worden in het kader van zijn aan boord van het schip. Ten eerste dient hij de gebeurtenis of het gedrag te beschrijven. Dan moet de naam van de betrokken persoon genoteerd worden. Vervolgens moet de kapitein ook elke verklaring die de betrokken persoon aan hem heeft afgelegd met betrekking tot de gebeurtenis opschrijven, wanneer de persoon dit wenst. Ten slotte dient de kapitein aan te geven dat de hierboven beschreven aantekeningen door hem voorgelezen zijn aan de betrokken persoon. Dit alles dient ondertekend te worden door de kapitein en een lid van de bemanning, anders dan de betrokken persoon dient hier getuige van te zijn.¹⁴⁵

De bepalingen die in de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk gemaakt worden zijn zeer beperkt in vergelijking met de bepalingen uit de twee andere rechtssystemen. Hier wordt immers enkel aangegeven dat de kapitein een aantekening in het logboek moet maken wanneer er een strafbaar feit gepleegd wordt. De Nederlandse wetgeving geeft een soortgelijke verplichting, maar legt hier bovenop ook de hele procedure vast van hoe men moet handelen. In de Belgisch wetgeving wordt bepaald dat de kapitein de bevoegdheid heeft om een vooronderzoek in te stellen en getuigen te horen, de kapitein zal dan een proces-verbaal opstellen. In deze wetgeving wordt ook een bepaling gemaakt over hoe men dient te handelen wanneer de kapitein het strafbaar feit gepleegd heeft.

We kunnen dus besluiten dat de Belgische wetgeving hier het meest allesomvattend is. De procedure die de kapitein moet volgen wordt afhankelijk van de plaats waar het schip zich

¹⁴⁵ 'The Merchant Shipping (Official Log Books) Regulations 1981', sch 1.

bevindt, uitgelegd. Dit is, vanuit het standpunt van een kapitein die vaststelt dat er aan boord van zijn schip een misdrijf werd gepleegd, dan ook de meest heldere regelgeving.

6 Wie kan straffen opleggen?

6.1 Tuchtvergrijpen

6.1.1 Belgische wetgeving

Wat betreft rechtsmacht inzake tuchtvergrijpen kunnen we ten eerste de rol van de kapitein bekijken. Zoals aangehaald in hoofdstuk 4, krijgt hij door de wetgeving alle mogelijke dwangmiddelen ter beschikking die nodig zijn voor de handhaving van de orde. Daarnaast heeft de kapitein ook nog gezag over de opvarenden “voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading, de bescherming van het mariene milieu alsook de goede afloop van de reis.”¹⁴⁶. Het valt op dat de rechtsmacht van de kapitein hier dus vrij breed gezien wordt. Omdat we in het volgende hoofdstuk grondig zullen ingaan op de bevoegdheden van de kapitein, bespreken we daar ook uitvoeriger de praktische kant van diens rechtsmacht.

Daarnaast heeft ook de Onderzoeksraad voor de scheepvaart disciplinaire rechtsmacht. Ook dat werd in hoofdstuk 4 reeds aangehaald. In de wet van 1926 werd aan deze instantie rechtsmacht gegeven over kapiteins en officieren wat tuchtvergrijpen betreft. Zoals we eerder al besproken hebben, was men van plan om de disciplinaire rechtsmacht van de Onderzoeksraad uit te breiden tot alle opvarenden bij de invoering van het Scheepvaartwetboek. Hier wordt melding van gemaakt in de toelichting bij het wetsvoorstel tot invoering van het Scheepvaartwetboek. In het wetsvoorstel zelf, en in de wet die in september 2020 in werking zal treden, wordt deze uitbreiding van de rechtsmacht echter nergens voorzien. Er wordt ook geen wijziging aangebracht aan artikel 2 van de wet van 30 juli 1926, dat de disciplinaire rechtsmacht van de Onderzoeksraad regelt.

In het voorontwerp van wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek werd de wet van 30 juli 1926 nochtans wel opgeheven en vervangen door bepalingen binnen het voorontwerp zelf. Daarin werd de rechtsmacht van de Onderzoeksraad uitgebreid naar schepelingen. Het feit dat de Onderzoeksraad disciplinaire rechtsmacht zou uitoefenen over alle opvarenden, en dus ook over passagiers zoals in de toelichting bij het wetsontwerp

¹⁴⁶ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.2.3.1.

gesteld werd, is echter ook niet terug te vinden in de eigenlijke tekst van het voorontwerp. Daarop werd reeds gewezen door de Raad van State in zijn advies bij het voorontwerp van de wet.

6.1.2 Nederlandse wetgeving

Net als in de Belgische wetgeving, krijgt de kapitein ook in de Nederlandse wetgeving disciplinaire rechtsmacht. Dit wordt hier verwoord als “handhaving van de openbare orde”¹⁴⁷ en de uitoefening van “disciplinair gezag”¹⁴⁸ over alle opvarenden. Opvallend is wel dat de term ‘disciplinair gezag’ hier niet verder uitgewerkt wordt zoals dat in de Belgische wetgeving wel gebeurt. Daar wordt expliciet verwoord voor welke doelen de kapitein het gezag kan aanwenden. Naast handhaving van de orde spreekt men daar immers over de veiligheid van zowel het schip, de opvarenden, als de lading, én over de bescherming van het mariene milieu.¹⁴⁹

Naast de kapitein oefent ook het tuchtcollege voor de scheepvaart disciplinaire rechtsmacht uit, net zoals dit in de Belgische wetgeving het geval is, ook hier ten aanzien van de kapitein en scheepsofficieren. Zij zijn aan de tuchtrechtspraak onderworpen als ze in strijd met het principe van het ‘goed zeemanschap’ handelen wat betreft de opvarenden, het schip, haar lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.¹⁵⁰ Zoals in hoofdstuk 3 al aangehaald werd, vallen ook vergrijpen tegen artikel 59b onder de tuchtrechtspraak. Dit artikel maakt het strafbaar om onder invloed van stoffen die het uitoefenen van de functie moeilijker maken, of om onder invloed van een bepaalde hoeveelheid alcohol, te varen.¹⁵¹ Omdat dit gezien wordt als handelingen in strijd met het ‘goed zeemanschap’ gebeurt de bestraffing hiervan ook door het tuchtcollege. In de memorie van toelichting worden ook twee zaken aangehaald waar deze redenering in de praktijk is bevestigd door een beslissing van het tuchtcollege.¹⁵²

¹⁴⁷ ‘Wet zeevarenden’, Art. 27.

¹⁴⁸ Ibid. Art. 27.

¹⁴⁹ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.2.3.1.

¹⁵⁰ ‘Wet zeevarenden’, Art. 55a.

¹⁵¹ Ibid. Art. 59b.

¹⁵² Melanie Henriëtte Schultz van Haegen-Maas Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Wijziging van de Wet zeevarenden, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning; Memorie van toelichting, pag. 20.

6.1.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

Zoals eerder behandeld kan een klacht over een tuchtvergriep gedaan worden bij zowel een ‘petty officer’, als een officier en de kapitein. In dit hoofdstuk bekijken we de procedure die gevolgd dient te worden en de persoon die verantwoordelijk is voor de afhandeling van het tuchtvergriep, afhankelijk van zijn ernst.

Hier zullen we de procedure uiteenzetten die door de ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’¹⁵³ voorzien is aan boord van het schip. Wanneer de vergriepen echter zeer zwaar zijn, kan de kapitein de zeevarende van zijn taken ontzeggen en maatregelen nemen die hij nodig acht om de veiligheid van het schip, de opvarenden, de lading of het mariene milieu te beschermen. In dit geval kan de kapitein de zeevarenden zo snel mogelijk doen ontschepen en laten repatriëren. Er zal dan geen verdere tuchtrechtelijke procedure plaatsvinden aan boord van het schip, de tuchtrechtelijke opvolging zal aan de wal door een ‘shore manager’ gebeuren. Deze procedure wordt beschreven in hoofdstuk 8.

Wanneer een zeevarende beschuldigt wordt van het plegen van een tuchtvergriep, zal deze op gesprek moeten komen bij een ‘petty officer’, een officier, of de kapitein. De zeevarende zal dan op de hoogte gesteld worden van de beschuldiging tegen hem en de mogelijkheid krijgen om hier een uitleg bij te geven en de feiten te erkennen of ontkennen. Als de ordehouder overtuigd is dat er geen verdere maatregelen genomen moeten worden, of dat het vergriep enkel een informele waarschuwing verdient, zal deze op de desbetreffende manier handelen. De zaak zal vervolgens als opgelost beschouwd worden.

De ordehouder kan echter ook beslissen dat er formele actie nodig is, in dit geval dient de zeevarende hiervan op de hoogte gesteld te worden. Deze kan vervolgens ook door de ordehouder worden geschorst. De formele behandeling van de zaak gebeurt als volgt. De beschuldiging zal onderzocht worden door een officier of de kapitein. Men kan hierbij schriftelijke verklaringen vragen van belangrijke getuigen en het onderzoek moet zonder onnodige vertragingen afgerond worden. De officier of kapitein kan na het onderzoek beslissen dat de feiten enkel een informele waarschuwing verdienen, of zelfs geen verdere

¹⁵³ ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’.

disciplinaire handeling. Wanneer dit gebeurt, zal de zaak na de eventuele informele waarschuwing als afgehandeld beschouwd worden.

Als de officier of de kapitein echter beslist dat de feiten een formele tuchtrechtelijke maatregel vereisen, zijn er drie mogelijke scenario's. Ten eerste kan de tuchtrechtelijke hoorzitting uitgevoerd worden door de officier of kapitein, of naar een officier doorverwezen worden als er geen openstaande waarschuwing was, als beschreven in hoofdstuk 4, en de feiten beschouwd worden als een minder zwaar vergrijp. Ten tweede zal een vergrijp dat beschouwd wordt als zwaar genoeg om door een 'senior officer' behandeld worden of in het geval dat er een eerdere waarschuwing was, behandeld worden in een de tuchtrechtelijke hoorzitting door een senior officier of de kapitein. Ten slotte zal de kapitein de hoorzitting leiden als het vergrijp als 'grof wangedrag' beschouwd wordt.

De zeevarende zal schriftelijk op de hoogte gesteld worden van de hoorzitting. Dit bericht moet de datum, tijd en plaats van de hoorzitting bevatten. Vervolgens moet ook beschreven worden van welke feiten de betrokkene verdacht wordt en welke tuchtregel(s) hij hiermee geschonden zou hebben. Hierbij moet ook de mogelijke straf gespecificeerd worden die de verdachte kan krijgen wanneer hij schuldig gevonden wordt, samen met de rechten die de verdachte heeft tijdens de hoorzitting. Bij dit bericht dienen ten slotte verklaringen die relevant zijn voor deze zaak bijgesloten te worden.

Zoals hierboven vermeld heeft de verdachte bepaalde rechten tijdens de hoorzitting. Hij kan tijdens deze hoorzitting bijgestaan worden door een collega, of een vertegenwoordiger van de vakbond, indien deze beschikbaar is. Verder kan hij ook relevante getuigen oproepen en deze ondervragen over hun bewijsmateriaal. Ten slotte kan hij zich uitspreken over het bewijs dat aangeleverd wordt tegen het vermeende tuchtvergrijp en over de straf die hij als passend beschouwt wanneer bewezen wordt dat de feiten als tuchtvergrijp classificeren.

De zeevarende zal tijdens de hoorzitting uitgenodigd worden om de aantijgingen tegen hem al dan niet toe te geven. Wanneer het tuchtvergrijp toegegeven wordt, gaat men meteen over naar de beslissing van de strafmaat. Indien niet, zal tijdens de hoorzitting alle relevante

informatie aan bod komen, waaronder ook informatie die door de verdachte naar voor gebracht wordt.

Tijdens de hoorzitting kan de persoon die deze leidt beslissen dat de beschouwde feiten serieuzer zijn dan eerst gedacht, de zitting zal dan geschorst worden en de nieuwe hoorzitting zal door een hoger niveau van de scheepsleiding uitgevoerd worden. De zeevarende zal hier dan een nieuwe schriftelijke melding van krijgen. Degene die de hoorzitting leidt kan ook beslissen dat de beschouwde feiten een minder zware tuchtrechtelijke opvolging vereisen, de hoorzitting zal bijgevolg opgeschort worden en de feiten zullen doorverwezen worden naar een lager disciplinair niveau.

Na het einde van de hoorzitting zal degene die deze leidt zijn beslissing mededelen. In deze beslissing geeft hij aan of hij vindt dat er tuchtvergripen gepleegd zijn. Als dit het geval is, zal meegedeeld worden over welke tuchtvergripen het gaat en wat de straf hiervoor zal zijn.

Zo snel mogelijk na de hoorzitting zal de bevoegde persoon de zeevarende ook een schriftelijk bericht geven van de beslissing die genomen werd en de redenen om deze beslissing te nemen. Aan de zeevarenden moet ook meegedeeld worden hoelang de waarschuwing van kracht zal blijven.

In hoofdstuk 4 werden de mogelijke straffen opgesomd die aan boord gegeven kunnen worden. Welke straf er aan een zeevarende kan gegeven worden hangt af van wie er bevoegd was om het vergrijp te onderzoeken en dus van hoe ernstig de feiten zijn. Zo kan een 'petty officer' enkel een informele waarschuwing geven, een officier kan hier bovenop ook een formele waarschuwing geven. Een 'senior officer' kan een informele en formele waarschuwing geven, maar ook een schriftelijke waarschuwing en een laatste waarschuwing. De kapitein is ten slotte bevoegd om alle voorgaande straffen uit te delen, maar kan bovendien ook de pleger van het feit verplicht doen ontschepen.

Ten slotte kunnen we hier ook nog aan toevoegen dat men in bepaalde gevallen verplicht is om een optekening te maken in het officiële logboek van het schip. Dit is een verplichting onder de Merchant Shipping (Official Log Books) Regulations 1981, als aangepast in 1991.

Daar spreekt men over een zeevarende die een overtreding van een door de werkgever afgekondigde gedragscode zou hebben begaan die zodanig is dat de sancties de mogelijkheid tot ontslag van het schip omvatten. Dit zijn wat betreft de 'Code of Conduct for the Merchant Navy' dus vergrijpen die onder de noemer van 'grof wangedrag' vallen. Van volgende zaken moet een optekening gemaakt worden in het logboek. Ten eerste van de aard van de beschuldiging en de naam van de persoon tegen wie de beschuldiging is gericht. Vervolgens dat de kapitein de aantijging aan de zeevarende heeft voorgelezen en hem gewezen heeft op zijn recht om door een vriend te worden vergezeld die hem kan adviseren en namens hem kan spreken. Als de zeevarende de bewering toegeeft, een verklaring dat hij deze bekent en in elk ander geval, een verklaring dat de zeevarende de bewering niet erkent. Vervolgens zal ook elke verklaring van de zeevarende, of van zijn vriend namens de zeevarende, als antwoord op de beschuldiging genoteerd worden. Indien hij weigert een verklaring af te leggen als antwoord op de beschuldiging, zal dit genoteerd worden. Verder zal ook de toebedeelde straf opgeschreven worden in het logboek. En ten slotte dient men te vermelden dat de zeevarende een kopie heeft ontvangen van en heeft bevestigd dat hij een kopie heeft ontvangen van alle vermeldingen in het officiële logboek met betrekking tot zijn inbreuk op de code. Dit alles dient door de kapitein ondertekend te worden, er wordt ook een bemanningslid, anders dan de beschuldigde als getuigen aangeduid.

De tuchtprocedure aan boord is een van de enige onderdelen van dit onderzoek waarbij de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk meer duidelijkheid verschaft dan de wetgeving in de andere landen. Het beschrijft een onderzoek naar aanleiding van een vermoeden van misdragingen aan boord. Deze manier van werken zorgt ervoor dat de zeevarende aan een vastgelegde procedure onderworpen wordt, waarin hij ook de mogelijkheid heeft om zich te verdedigen, vooraleer de kapitein hem een tuchtstraf zal opleggen. In de overeenkomstige bepalingen van de Belgische en Nederlandse wetgeving wordt immers geen procedure vastgelegd voor het uitvoeren van rechtsmacht in tuchtzaken over lagere bemanningsleden, de vraag of het opleggen van een straf nodig is wordt hier zonder meer overgelaten aan de professionele analyse van de kapitein.

Bij dit alles dienen we wel te benadrukken dat de beschreven procedure voor het Verenigd Koninkrijk slechts een modelvoorbeeld is als vastgelegd in de 'Code of Conduct for the

Merchant Navy'. Het werd weliswaar goedgekeurd door het 'Maritima & Coastguard Agency' van het verenigd Koninkrijk, toch kan er in de arbeidsovereenkomst van de zeevarende ook een andere toepasselijke disciplinaire procedure vastgelegd worden.

6.2 *Misdrijven*

6.2.1 Belgische wetgeving

Scheepvaartmisdrijven die aan boord van een Belgisch schip gepleegd worden, worden verondersteld gepleegd te zijn op het Belgisch grondgebied.¹⁵⁴ Vervolgens staat er in de wettekst dat de kapitein of schepeling van een Belgisch schip vervolgd kan worden in België, wanneer deze zich buiten het Belgische grondgebied schuldig zou maken aan de scheepvaarttuchtvergrijpen en -misdrijven omschreven in deze wettekst. Wat hier van belang is, is dat de rechtsmacht van Belgische staat dus afhankelijk is van de nationaliteit van het schip, met name de Belgische, en niet van de nationaliteit van het betrokken bemanningslid. Verder wordt er ook gezegd dat de vervolging zelfs plaats kan vinden als de verdachte niet wordt aangetroffen op Belgisch grondgebied.

Verder zijn er een aantal artikelen betreffende scheepvaartmisdrijven die niet spreken over bemanningsleden, maar over 'de Belg of de vreemdeling'. Wie zich aan de misdrijven die daarin worden opgesomd, schuldig maakt, kan ook in België vervolgd worden. Een voorbeeld van zo een artikel is artikel 2.4.5.18, dat spreekt over personen die zich "samenspanning tegen de veiligheid, de vrijheid of het gezag van de gezagvoerder".¹⁵⁵ Aangezien deze personen niet noodzakelijk deel uitmaken van de bemanning kan nu ook 'een Belg of vreemdeling', met andere woorden iedereen, die zich hieraan schuldig maakt, door de Belgische staat vervolgd worden.

De vraag welke rechter er precies bevoegd is, wordt beantwoord in artikel 4.3.3.3¹⁵⁶. De rechter van de plaats van het misdrijf, van de (laatst bekende) verblijfplaats van de verdachte en de thuishaven van het schip zijn alle drie gelijk bevoegd. Indien deze

¹⁵⁴ 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. BS, 1 augustus, 2019. Art. 4.3.3.2.

¹⁵⁵ Ibid. Art. 2.4.5.18.

¹⁵⁶ Ibid. Art. 4.3.3.3.

ontbreken, zal de correctionele rechtbank of het hof van assisen in Brussel kennisnemen van het misdrijf.

Als het feit dat voor de correctionele rechtbank komt een vergrijp is tegen de tucht, zal de rechter het doorverwijzen naar de Onderzoeksraad voor de scheepvaart. Als het een misdaad is, dan zal het Wetboek van Strafvordering van toepassing zijn.¹⁵⁷

6.2.2 Nederlandse wetgeving

In het Nederlands Wetboek van Strafrecht staat uitdrukkelijk geschreven dat dit ook van toepassing is op iedereen die zich buiten het Nederlands grondgebied aan boord van een schip onder Nederlandse vlag bevindt.¹⁵⁸ Daarnaast is de Nederlandse strafwet ook van toepassing op schippers en opvarenden van Nederlandse vaartuigen die zich, ook terwijl ze zich niet aan boord bevinden, schuldig maken aan de beschreven scheepvaartmisdaden en overtredingen. Ze worden bijgevolg door de Nederlandse rechtbanken bestraft.¹⁵⁹

De vraag welke rechtbank er bevoegd is, wordt beantwoord in het Wetboek van Strafvordering. Strafbare feiten die aan boord van een Nederlands vaartuig worden gepleegd, worden berecht door de Nederlandse rechtbank die bevoegd is voor de plaats waar de eigenaar woont, de plaats waar de zetel van het bedrijf gevestigd is, of de plaats waar het vaartuig teboekgesteld, of nog geregistreerd, is.¹⁶⁰ Als geen van de drie voorgaande gevallen van toepassing is, is de rechtbank van Amsterdam bevoegd.¹⁶¹

6.2.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

De Merchant Shipping Act van 1995 verschaft meer duidelijkheid over de bevoegdheden van de rechtbank over de besproken scheepvaart gerelateerde strafbare feiten.

¹⁵⁷ Ibid. Art. 4.3.3.7.

¹⁵⁸ 'Wetboek van Strafrecht', Art. 3.

¹⁵⁹ 'Wet zeevarenden', Art. 8a.

¹⁶⁰ 'Wetboek van Strafvordering', Art. 4.

¹⁶¹ Ibid. Art. 5.

De in deze wet gedefinieerde strafbare feiten of klachten over deze feiten, worden voor de beslissing van bevoegdheid van de rechtbank, geacht gepleegd te zijn op elke plaats in het Verenigd Koninkrijk waar de overtreder zich op dat moment kan bevinden.

De bevoegdheid die onder de bovenstaande bepaling wordt toegekend, is een aanvulling op en doet geen afbreuk aan enige jurisdictie of bevoegdheid van een rechtbank op grond van enige andere bepaling.¹⁶²

De volgende personen die zich in de jurisdictie van een rechtbank van het Verenigd Koninkrijk bevinden die bevoegd is om de strafbare feiten van deze wettekst te berechten wanneer ze gepleegd zijn een boord van een schip van het Verenigd Koninkrijk, kan deze rechtbank berechten alsof hun strafbare feiten zo waren gepleegd.

Wanneer een Brits staatsburger beschuldigd wordt van het plegen van een strafbaar feit op grond van deze wet, dan geldt het bovenstaande zowel als hij deze feiten aan boord van een schip van het Verenigd Koninkrijk op volle zee zou hebben begaan, als wanneer hij deze in een (buitenlandse) haven of aan boord van een schip waar hij niet toe behoort zou hebben begaan. Wanneer het gaat over een persoon die geen Britse staatsburger is en hij ervan wordt beschuldigd zo'n strafbaar feit te hebben begaan aan boord van een schip van het Verenigd Koninkrijk op volle zee, geldt ook dat de bovenstaande rechtbank van het Verenigd Koninkrijk bevoegd is.¹⁶³

De bevoegdheid van de rechtbank is wat betreft misdrijven gepleegd aan boord van schepen van het Verenigd Koninkrijk gedeeltelijk afhankelijk van de nationaliteit van de pleger van de feiten. Dit is in België en Nederland niet het geval, daar is de bevoegdheid van de rechtbank afhankelijk van de nationaliteit van het schip. In de Nederlandse en Belgische wetgeving wordt ook een stuk duidelijker gesteld welke specifieke rechtbank binnen het land bevoegd is om de zaak te behandelen.

¹⁶² 'The Merchant Shipping Act 1995', s 279.

¹⁶³ 'The Merchant Shipping Act 1995', s 281.

7 Wat zijn specifieke bevoegdheden van de gezagvoerder?

7.1 Belgische wetgeving

Wanneer we kijken naar de bevoegdheden van de leidinggevende van het schip, moeten we eerst uitzoeken welke termen hiervoor precies gehanteerd worden in de wetgeving. In het Scheepvaartwetboek wordt een onderscheid gemaakt tussen het begrip ‘gezagvoerder’ en het begrip ‘kapitein’. De term gezagvoerder betekent “elke persoon aan wie het bevel over het zeeschip is toevertrouwd of die dit bevel feitelijk en rechtmatig voert”¹⁶⁴. In de toelichting wordt gezegd dat de term ‘gezagvoerder’ gekozen is als koepelbegrip, aangezien deze definitie zowel op kapiteins van koopvaardij schepen als schippers van vissersschepen of pleziervaartuigen slaat.¹⁶⁵

Feitelijk bevel kan het gevolg zijn van bijzondere omstandigheden die zich kunnen voordoen tijdens de reis, bijvoorbeeld het overlijden van de kapitein, waarna de eerste officier zijn functie zou overnemen.

Het begrip ‘kapitein’ wordt dan weer gedefinieerd als volgt: “de gezagvoerder van een zeeschip, met uitzondering van een zeeschip bestemd of gewoonlijk gebruikt voor visserij of niet bedrijfs- of beroepsmatige pleziervaart”¹⁶⁶. Dit begrip slaat dus in de praktijk op de leidinggevende van een koopvaardij schip. Dit onderscheid tussen gezagvoerder en kapitein dient gemaakt te worden omdat de wetgeving zoals hieronder beschreven specifieke bevoegdheden toekent aan de kapitein.

De bevoegdheden van de gezagvoerder in het algemeen en degene die enkel worden toegekend aan de kapitein worden omschreven in artikel 2.4.2.5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Hier wordt ook verwezen naar het begrip ‘goed zeemanschap’ als een van de algemene scheepvaartbeginselen waaruit deze bevoegdheden afgeleid worden. Dit

¹⁶⁴ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. BS, 1 augustus, 2019. Art 2.1.1.3.

¹⁶⁵ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 14.

¹⁶⁶ ‘Belgisch Scheepvaartwetboek’. BS, 1 augustus, 2019. Art. 2.1.1.3.

dient volgens de toelichting opgevat te worden als een brede standaard, waaraan het optreden van de gezagvoerder moet voldoen.

De taken van de gezagvoerder houden in het bijzonder het volgende in:

“1° het beheer van het zeeschip en de leiding van de navigatie;

2° de uitoefening van het gezag over de opvarenden en in het bijzonder over de bemanning;”¹⁶⁷

De andere opgesomde taken behoren niet tot het onderzoeksgebied van deze thesis en worden hier bijgevolg ook niet opgesomd. Het tweede lid van dit citaat wordt specifiek voor kapiteins uitgewerkt in artikel 4.2.3.1 van de wettekst. Een bespreking hiervan volgt.

Hierna specificeert hetzelfde wetsartikel dat de kapitein belast is met “de vaststelling van misdrijven en tuchtvergrijpen”¹⁶⁸. Dit is een bevoegdheid die dus niet toegekend wordt aan gezagvoerders van bijvoorbeeld binnenvaartschepen. Dat dit enkel een bevoegdheid is voor een kapitein, volgt uit de bijzondere situatie aan boord van koopvaardij schepen. Zij zijn in het algemeen veel verder verwijderd van de Belgische ordediensten die vaststellingen aan boord zouden kunnen doen. In het belang van het latere onderzoek dient dan ook zo snel mogelijk een relaas van de feiten uiteengezet te worden, zodat men dit later kan gebruiken in de bevoegde rechtbank. Bewijsstukken zouden voor het einde van de zeereis immers verloren kunnen gaan en getuigen zouden details kunnen vergeten. De procedure voor het vaststellen van misdrijven werd eerder in dit onderzoek in detail beschreven. Voor het vaststellen van tuchtvergrijpen is er geen procedure bepaald.

Zoals hierboven reeds aangehaald is ook artikel 4.2.3.1 zeker van belang wanneer we de bevoegdheden van de kapitein bekijken. Dit zegt het volgende:

“De kapitein van een Belgisch zeeschip dat wordt ingezet of bestemd is voor bedrijfs- of beroepsmatige doeleinden heeft over eenieder die zich aan boord bevindt het gezag dat vereist is voor de handhaving van de orde, voor de veiligheid van het schip, de opvarenden en de lading, de bescherming van het mariene milieu alsook de goede afloop van de reis.

¹⁶⁷ Ibid. Art. 2.4.2.5.

¹⁶⁸ Ibid. Art. 2.4.2.5.

Hij kan alle daartoe nuttige dwangmiddelen gebruiken, inbegrepen vrijheidsberoving en gedwongen ontschepping, en eenieder die aan boord is opvorderen om hem daarin bij te staan.”¹⁶⁹

In dit artikel wordt specifiek de bescherming van het mariene milieu aangehaald als doel waarvoor de kapitein zijn gezag kan uitoefenen, dat was in de eerdere wetgeving niet het geval. Het duidt op de aandacht die er sinds het opstellen van de wet van 5 juni 1928 binnen de scheepvaartindustrie gekomen is voor de bescherming van het mariene milieu.

Verder wordt ook het begrip ‘dwangmiddelen’ dat reeds vermeld was in de wet van 5 juni 1928, verder uitgewerkt. Hier wordt expliciet gezegd dat dit ook mag gaan over vrijheidsberoving en gedwongen ontschepping en dat de kapitein alle opvarenden mag inschakelen om hem hiermee te helpen. In de toelichting wordt gezegd dat deze expliciete vermelding van vrijheidsberoving een bevestiging is van een bestaand recht, dat ook in het buitenland aangenomen wordt. Zoals in hoofdstuk 4 reeds aangehaald, is deze bevoegdheid gegroeid uit absolute noodzaak. Aangezien de kapitein de verantwoordelijkheid heeft over de bescherming van de opvarenden, het schip, de lading en het mariene milieu, dient hij ook de nodige dwangmiddelen ter beschikking te hebben om deze bescherming te garanderen ten opzichte van mensen met slechte bedoelingen. Dit is zeker het geval omdat men ver van het Belgisch grondgebied geen beroep kan doen op de politiediensten.

De vrijheidsberoving kan gebeuren omdat een individu een bedreiging vormt voor het schip, de opvarenden of het milieu. Dit soort vrijheidsberoving werd eerder besproken in het onderdeel over tuchtstraffen. Volgens de toelichting kan de vrijheidsberoving echter ook volledig voortvloeien uit bescherming van het individu waarvan de vrijheid beroofd wordt. Men duidt hier op het gevaar dat een schip kan vormen voor mensen die deze omgeving niet gewoon zijn. Er is namelijk niet enkel het gevaar dat mensen overboord zouden vallen, maar vaak brengt de lading die het schip vervoert ook een heel aantal veiligheidsrisico’s met zich mee. Deze veiligheidsrisico’s zijn vaak lading- of schip specifiek en niet gekend door niet-bemanningsleden. In de toelichting worden geredde drenkelingen en verstekelingen die aan

¹⁶⁹ Ibid. Art. 4.3.2.1.

boord gevonden werden, als voorbeeld aangehaald van mensen die tegen deze gevaren beschermd zouden kunnen worden door hun bewegingsvrijheid te beperken.¹⁷⁰

In de toelichting¹⁷¹ wordt ook verder uitgewerkt hoe de vrijheidsberoving eruit zal zien in respectievelijk een Belgische en een vreemde haven. Dit is een goede praktische verduidelijking van de wettekst.¹⁷² Hieronder volgt daarom een overzicht.

In een Belgische haven zal de kapitein voor de vrijheidsberoving de Scheepvaartpolitie inschakelen. In dit geval zal de kapitein ervoor moeten zorgen dat de desbetreffende persoon veilig aan boord gehouden kan worden tot de Scheepvaartpolitie de situatie over kan nemen. Zij kunnen deze vervolgens van boord halen.

In een vreemde haven ligt de situatie enigszins anders. Volgens de toelichting moet de kapitein daar contact opnemen met de Belgische consul voor het maken van afspraken. Als de situatie het vereist, zal de kapitein de persoon in kwestie in tussentijd van zijn vrijheid beroven. Vervolgens zijn er twee mogelijkheden. Ten eerste kan het zijn dat de persoon overhandigd wordt aan de lokale autoriteiten. Ten tweede bestaat ook de mogelijkheid dat een persoon met Belgische nationaliteit aan boord wordt gehouden en daar vastgezet wordt tot het schip in een Belgische haven aanmeert.

Een laatste punt om aan te halen wanneer we het hebben over de bevoegdheden van de kapitein, is de verplichting die hij heeft om door het Belgisch gerecht vervolgte of veroordeelde personen aan boord vast te zetten. Als deze persoon zich op een Belgisch schip bevindt dat de territoriale zee verlaten heeft, kan de minister van Justitie een bevel van aanhouding of gevangenneming sturen naar de kapitein. Dit bevel is uitgevaardigd door de bevoegde rechterlijke overheid. De kapitein wordt hierdoor verplicht om de persoon in kwestie vast te zetten aan boord en het bevel te betekenen, of officieel kennis te geven van dit bevel, aan de aangehouden persoon. Dit laatste moet zo snel mogelijk gebeuren, maar

¹⁷⁰ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 423-424.

¹⁷¹ *Ibid.*, 424.

¹⁷² 'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019. Art. 4.2.3.3.

zeker binnen 24 uur na de aanhouding. Deze persoon zal vervolgens aan boord vastgehouden worden tot wanneer het schip in een Belgische haven aanlegt. Een alternatief is dat de persoon overgebracht wordt naar een ander Belgisch schip, dat hem naar een Belgische haven brengt. Hier zal hij opnieuw vastgezet worden tot de aankomst in de haven.¹⁷³ Het gaat hier ter verduidelijking over aanhoudingen of gevangennemingen die niet enkel volgen uit overtredingen die aan de scheepvaartregelgeving gerelateerd zijn, maar over iedereen die door het Belgisch gerecht vervolgd of veroordeeld wordt.¹⁷⁴

7.2 Nederlandse wetgeving

Voor het onderzoeken van de bevoegdheden van de leidinggevende van het schip, gaan we opnieuw eerst op zoek naar de terminologie die hiervoor in de wetgeving gehanteerd wordt. De Wet zeevarenden definieert het begrip kapitein als “de gezagvoerder van een Nederlands schip”.¹⁷⁵ Dit begrip bevat hier met andere woorden zowel de leidinggevende van een koopvaardijship als de leidinggevende van een vissersvaartuig. Die laatste wordt aangeduid met de term ‘schipper’.

Deze terminologie zou voor verwarring kunnen zorgen: een kapitein van een koopvaardijship krijgt in tegenstelling tot in de toepasselijk Belgische wetgeving geen eigen term. De definitie van ‘kapitein’ in de Wet zeevarenden komt dus overeen met het begrip ‘gezagvoerder’ in het Belgische Scheepvaartwetboek. Verder wordt er in het Nederlands Wetboek van Strafrecht ook een andere definitie van de term ‘schipper’ gehanteerd, deze heeft daar dezelfde betekenis als de term ‘kapitein’ in de Wet zeevarenden.¹⁷⁶

Zoals aangehaald in hoofdstuk 6, heeft de kapitein disciplinaire rechtsmacht. Dit wordt bepaald in artikel 27 van de Wet zeevarenden. Dat artikel zegt het volgende.

“De kapitein is belast met de handhaving van de openbare orde aan boord en oefent aan boord over alle opvarenden disciplinair gezag uit. Hij kan tot handhaving van dit gezag de maatregelen nemen die redelijkerwijs nodig zijn.”¹⁷⁷

¹⁷³ Ibid. Art. 4.2.3.3.

¹⁷⁴ Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001, 426.

¹⁷⁵ ‘Wet zeevarenden’, Art. 1.

¹⁷⁶ ‘Wetboek van Strafrecht’, Art. 85.

¹⁷⁷ ‘Wet zeevarenden’, Art. 27.

Hieraan wordt verder in het artikel toegevoegd dat alle opvarenden de bevelen van de kapitein verplicht dienen op te volgen en alle maatregelen wat betreft de gezondheid en veiligheid moeten nakomen.¹⁷⁸ We kunnen bijgevolg stellen dat het niet naleven van de bevelen van de kapitein valt onder een feit waarvoor de kapitein zijn disciplinair gezag kan uitoefenen en dus ook straffen kan opleggen aan de opvarenden.

We kunnen dit artikel vergelijken met het eerder aangehaalde artikel 4.2.3.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, dat de disciplinaire rechtsmacht van de kapitein van een Belgisch schip bepaalt. Hierbij kunnen we opmerken dat de Nederlandse wetgeving minder diep ingaat op de doelen waarvoor de kapitein zijn gezag kan uitoefenen. Ook is men hier minder specifiek in de beschrijving van de straffen die de kapitein kan opleggen, dit wordt volledig aan zijn professioneel oordeel overgelaten.

Een volgende bevoegdheid van de kapitein is dat hij zijn bemanningsleden toestemming moet geven om het schip te verlaten. Deze toestemming is niet nodig wanneer men in de haven een dringend een arts of tandarts moet raadplegen.¹⁷⁹ Als de kapitein het bemanningslid geen toestemming geeft om het schip te verlaten, dient hij deze weigering samen met een verklaring te noteren in het scheepsdagboek. Indien gevraagd bezorgt hij het bemanningslid ook binnen twaalf uur een schriftelijke bevestiging.¹⁸⁰

Het bovengenoemde gezag van de kapitein wordt door hem uitgeoefend van zodra hij dit aanvaard of overgenomen heeft. Hij kan dit niet meer uitoefenen van zodra hij dit overdraagt aan zijn aflosser. Verder wordt ook gezegd dat de scheepsbeheerder hem dit gezag kan afnemen.¹⁸¹

Als de kapitein niet in staat is om als zodanig op te treden, zal de eerste stuurman of de eerste maritiem officier als kapitein optreden. Een 'maritiem officier' is een begrip dat we in de Belgische wetgeving niet kennen. Dit is een officier die opgeleid is om zowel als

¹⁷⁸ Ibid. Art. 27.

¹⁷⁹ Ibid. Art. 4.

¹⁸⁰ Ibid. Art. 27.

¹⁸¹ Ibid. Art. 28.

scheepswerktuigkundige als nautische officier te varen. Als geen van deze personen aanwezig zijn, zal de scheepsbeheerder een andere persoon aanwijzen om als kapitein op te treden.¹⁸²

7.3 *Wetgeving Verenigd Koninkrijk*

Zoals we ook eerder voor België en Nederland gedaan hebben, beginnen we dit onderzoek naar de bevoegdheden van de kapitein met betrekking tot de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk met de definitie van dit begrip. Voor de ‘Merchant Shipping Act’ betekent de ‘kapitein’ iedere persoon, met uitzondering van de loods, die het bevel of de leiding over een schip heeft, inclusief de schipper van een vissersvaartuig.

De kapitein van een schip uit het Verenigd Koninkrijk kan ervoor zorgen dat eenieder aan boord van het schip van zijn vrijheid beroofd wordt indien en zolang hij dit in het belang van de veiligheid of voor het behoud van een goede orde of discipline aan boord van het schip noodzakelijk of opportuun acht.¹⁸³ Dit is een artikel dat zeer sterk aansluit bij artikels uit de Belgische en Nederlandse wetgeving die de disciplinaire rechtsmacht van de kapitein bevestigen. Net als in België wordt hier uitdrukkelijk gezegd dat de kapitein iedere opvarende van zijn vrijheid kan beroven.

Eerder werd ook al uitgebreid de tuchtrechtelijke procedure aan boord van het schip besproken, daarin werd de rechtsmacht van de kapitein om (tucht)straffen op te leggen aan zeevarenden uitgewerkt. Kort gezegd kan de kapitein volgens de ‘Code of Conduct for the Merchant Navy’ een (in)formele waarschuwing, een schriftelijke waarschuwing en een laatste waarschuwing opleggen aan de zeevarende. In geval van zware vergrijpen kan de kapitein de zeevarende ook van zijn taken schorsen en gedwongen doen ontschepen.

Ten slotte wordt er in de ‘Merchant Shipping Act’ ook een speciale provisie gemaakt die van toepassing is op passagiersschepen met meer dan twaalf passagiers. De kapitein van dat soort schepen heeft het recht om een persoon niet aan boord te laten die zich vanwege dronkenschap of om een andere reden in een dergelijke staat bevindt, of zich op een

¹⁸² Ibid. Art. 31.

¹⁸³ ‘The Merchant Shipping Act 1995’, s 105.

zodanige manier misdraagt, dat hij passagiers aan boord ergert of verwondt. Als deze persoon zich reeds aan boord bevindt, kan de kapitein hem op een geschikte plaats doen ontschepen. De persoon als hierboven beschreven heeft dan overigens geen recht op de terugbetaling van zijn ticket.¹⁸⁴

¹⁸⁴ 'The Merchant Shipping Act 1995', s 120.

8 Oproving van tuchtrechtelijke vergrijpen aan de wal

In de voorgaande hoofdstukken van dit onderzoek werd meermaals verwezen naar tuchtrechtelijke instanties aan de wal in de drie besproken rechtssystemen. Omwille van hun belang voor de afhandeling van tuchtvergrijpen zullen we in dit hoofdstuk deze respectievelijk instanties van naderbij bekijken om zo een inzicht te krijgen in hun samenstelling en werking.

8.1 *Belgische ‘Onderzoeksraad voor de scheepvaart’*

De Belgische instelling die verantwoordelijk is voor de oproving van tuchtvergrijpen door de vlaggenstaat werd bij wet van 30 juli 1926 ingericht. De naam van deze instelling is de Onderzoeksraad voor de scheepvaart. Ze heeft als belangrijkste doel om disciplinaire rechtsmacht uit te oefenen over wat in de wettekst omschreven wordt als beroepsplicht aan boord van zeeschepen en vissersboten. De Onderzoeksraad heeft zijn zetel in Antwerpen, maar kan ook in een andere gemeente zetelen.¹⁸⁵ In de praktijk worden zaken die betrekking hebben op koopvaardischepen in Antwerpen behandeld en zaken met betrekking tot de visserij in Oostende.¹⁸⁶ In wat volgt, wordt een samenvatting gegeven van de samenstelling, bevoegdheden en werking van dit orgaan.

8.1.1 Samenstelling

De Onderzoeksraad bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter en vijftien bijzitters. Verder worden er bij de Onderzoeksraad een griffier en toegevoegd griffier aangesteld, daarnaast ook een rijkscommissaris en toegevoegd rijkscommissaris. Deze leden worden allen aangesteld voor een hernieuwbare termijn van zes jaar en worden bij Koninklijk Besluit benoemd.

¹⁸⁵ ‘Wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart’. *BS*, 11 augustus, 1926. Art. 11.

¹⁸⁶ Paul De Baets, ‘Onderzoeksraad voor de Scheepvaart’.

8.1.1.1 Voorzitter

De voorzitter en ondervoorzitter zijn magistraten en moeten de Belgische nationaliteit hebben.¹⁸⁷ De Onderzoeksraad kan enkel geldig vergaderen wanneer voorzitter of de ondervoorzitter en ten minste twee bijzitters aanwezig zijn.¹⁸⁸

8.1.1.2 Bijzitters

Artikel 14¹⁸⁹ van de wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart legt in detail vast wie kan zetelen als een van de vijftien bijzitters in de Onderzoeksraad. Om in aanmerking te komen moet men Belg zijn, de burgerlijke en politieke rechten bezitten en de minimumleeftijd van 30 jaar bereikt hebben. Van deze bijzitters moeten er “ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van kapitein, ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van werktuigkundige of motorist, en ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs van schipper onbeperkt vaargebied en ten minste twee een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs voor de pleziervaart hebben.”¹⁹⁰Een laatste voorwaarde om als bijzitter te zetelen, is dat men in de laatste twintig jaar voor de benoeming ten minste twee jaar gevaren moet hebben in bovengenoemde functie.

Dit zorgt ervoor dat de Onderzoeksraad steeds bestaat uit een mix van zowel mensen uit de koopvaardij als uit de zeevisserij, van zowel het dek- als het machinedepartement, die bijgevolg als experts kunnen optreden in het beoordelen van de uiteenlopende zaken wat betreft overtredingen tegen de beroepsplicht. Aangezien zij deze beroepen zelf hebben uitgevoerd weten ze immers wat deze plicht precies inhoudt. Daarnaast moeten er ook twee personen een Belgisch vaarbewijs bezitten. Deze toevoeging is er in 2018 gekomen omdat de bevoegdheid van de Onderzoeksraad uitgebreid is naar pleziervaartuigen. Als een van de bijzitters in dienst is van een betrokken rederij, zal de Onderzoeksraad over de wraking beslissen.¹⁹¹

¹⁸⁷ Paul De Baets, ‘Onderzoeksraad voor de Scheepvaart’

¹⁸⁸ ‘Wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart’. *BS*, 11 augustus, 1926. Art. 11.

¹⁸⁹ *Ibid.* Art. 14.

¹⁹⁰ *Ibid.* Art. 14.

¹⁹¹ *Ibid.* Art. 18.

8.1.1.3 Rijkscommissaris

De rijkscommissaris en toegevoegd rijkscommissaris moeten de Belgische nationaliteit hebben, minstens 25 jaar zijn en een masterdiploma in de rechten hebben. Het gaat om twee topjuristen van de FOD Mobiliteit die het openbaar belang moeten bewaken.¹⁹² De rijkscommissaris is degene die oordeelt over de opportuniteit van de tuchtrechtelijke vervolging.¹⁹³ Als hij beslist om een zaak te seponeren, zal hij de reden hiervoor aangeven. De rechterlijke en bestuursoverheden en de consuls van België zijn verplicht om een beknopt verslag naar de rijkscommissaris te sturen over feiten die tot de rechtsmacht van de Onderzoeksraad behoren.¹⁹⁴

8.1.2 Rechtsmacht

Zoals in artikel 2¹⁹⁵ van de wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart beschreven staat, oefent de Onderzoeksraad een disciplinaire rechtsmacht uit. Dit doet hij ten aanzien van kapiteins en schippers, dek- en machine-officieren, hoofdtelegrafisten en niet-gediplomeerden personen die toch de verantwoordelijkheid dragen over de wacht of belast zijn met het bevel voeren van een Belgisch zeeschip. Als een van bovenvermelde personen zijn beroepsplicht niet nageleefd zou hebben, dan kan de Onderzoeksraad een van de tuchtstraffen opleggen die hieronder besproken worden. Hij kan dit zelfs doen wanneer deze verzaking van beroepsplicht niet geleid heeft tot een ongeval. Wel dient benadrukt te worden dat de rechtsmacht van de Onderzoeksraad louter van administratieve aard is en de straffen enkel betrekking hebben op de tucht.¹⁹⁶ In deze wet worden Belgische zeeschepen gedefinieerd als schepen voorzien van een zeebrief of vissersboten voorzien van een eigendomsbewijs.¹⁹⁷

Artikel 3 van deze wettekst bepaalt de tuchtstraffen die de Onderzoeksraad kan opleggen, het gaat met name om:

¹⁹² De Baets, 'Onderzoeksraad voor de Scheepvaart'.

¹⁹³ 'Wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart'. *BS*, 11 augustus, 1926. Art. 16.

¹⁹⁴ *Ibid.* Art. 17.

¹⁹⁵ *Ibid.* Art. 2.

¹⁹⁶ *Ibid.* Art. 5.

¹⁹⁷ *Ibid.* Art. 1.

“De waarschuwing;

De vermaning;

De schorsing van diploma’s of vergunningen en de ontzetting van het recht om voor eenen termijn van niet meer dan twee jaar in de betrekking te varen.

De raad kan eenen officier een diploma of eene vergunning van een lageren graad dan dien welken hij bezat laten behouden.

Den houder van een buitenlandsch diploma, kan de raad ontzetten van het recht om aan boord van Belgische schepen in de betrekking te varen welke dit stuk hem toelaat te vervullen.

De raad kan een geldboete opleggen van minimum 100 euro en maximum 12.500 euro die in de schatkist wordt gestort. De geldboete kan samen met een andere tuchtstraf worden opgelegd.”¹⁹⁸

8.1.3 Rechtspleging

Hoofdstuk 3 van de wettekst bevat alle artikelen die verband houden met de rechtspleging. Voor dit onderzoek volstaat een korte samenvatting om een zicht te krijgen op hoe een zaak voor de Onderzoeksraad komt en hoe deze afgehandeld wordt.

Om de plaats, dag en uur van de bijeenkomst van de Onderzoeksraad vast te stellen en de bijzitters aan te duiden, vaardigt de voorzitter een bevelschrift uit.¹⁹⁹ De Rijkscommissaris zorgt voor de oproeping van de bijzitters. Op de vastgelegde dag zal de voorzitter vervolgens het ontvangen advies of de ingediende klacht meedelen ofwel de feiten uiteenzetten die aanleiding gegeven hebben tot de vergadering. Vervolgens moet er zo snel mogelijk tot het onderzoek overgegaan worden.²⁰⁰ De betrokkene wordt opgeroepen om voor de Onderzoeksraad te verschijnen door de Rijkscommissaris, die ook de vermeende feiten meedeelt waarvoor deze dient te verschijnen. Er wordt ten minste 14 dagen gelaten tussen de oproeping en de verschijning voor de Onderzoeksraad. Als de betrokken persoon kan

¹⁹⁸ Ibid. Art. 3.

¹⁹⁹ Ibid. Art. 21.

²⁰⁰ Ibid. Art. 22.

aantonen dat hij om van professionele redenen op zee is, kan er een nieuwe datum vastgelegd worden.²⁰¹

Zowel de bijzitters en de Rijkscommissaris als de betrokken personen zelf kunnen rechtstreeks vragen stellen aan de getuigen. Als de Onderzoeksraad beslist dat de vraag geen betrekking op de zaak heeft, moet er niet op worden geantwoord en moet dit in het proces-verbaal worden vermeld.²⁰² De betrokkene mag zich laten bijstaan door een raadsman²⁰³ en zelf door de Rijkscommissaris getuigen laten oproepen om te laten horen.²⁰⁴

De raad heeft “de meest uitgebreide macht van onderzoek”²⁰⁵. Men mag zich aan boord begeven om vaststellingen te doen, getuigen te horen en bevelen om bewijsschriften of stukken te overhandigen. De Onderzoeksraad kan ook bevel geven tot onderzoek door deskundigen.²⁰⁶ De Onderzoeksraad kan bovendien zelfs aan leden opdragen om buiten de Belgische zeewateren sommige vaststellingen te doen.²⁰⁷

De zittingen van de Onderzoeksraad zijn openbaar, alhoewel de Onderzoeksraad verhoor met gesloten deuren mag bevelen. De beslissingen worden echter steeds openbaar uitgesproken.²⁰⁸

De kosten van de rechtspleging worden vastgesteld door de Onderzoeksraad. Ze komen ten laste van de persoon tegen wie de tuchtmaatregel uitgesproken wordt, maar de Onderzoeksraad kan deze geheel of gedeeltelijk ten laste doen komen van de Belgische overheid.²⁰⁹

Beroep tegen beslissingen van de Onderzoeksraad wordt ingesteld bij de rechtbank van eerste aanleg in Antwerpen, afdeling Antwerpen, wanneer het gaat om bemanningsleden

²⁰¹ Ibid. Art. 23.

²⁰² Ibid. Art. 26.

²⁰³ Ibid. Art. 30.

²⁰⁴ Ibid. Art. 31.

²⁰⁵ Ibid. Art. 27.

²⁰⁶ Ibid. Art. 27.

²⁰⁷ Ibid. Art. 28.

²⁰⁸ Ibid. Art. 32.

²⁰⁹ Ibid. Art. 34.

van koopvaardijsschepen en bij de rechtbank van West-Vlaanderen, afdeling Brugge, wanneer het gaat om bemanningsleden van vissersschepen.²¹⁰

8.2 *Nederlands “tuchtcollege voor de scheepvaart”*

De Nederlandse instantie die in eerste aanleg tuchtrechtspraak uitoefent is het tuchtcollege voor de scheepvaart. Dit college zetelt in Amsterdam. Het oefent disciplinaire rechtsmacht uit ten aanzien van kapiteins en scheepsofficieren die niet als een goed zeeman handelen wat betreft de opvarenden, de lading, het schip, het milieu en het scheepvaartverkeer.²¹¹ De werking en samenstelling van het tuchtcollege wordt geregeld door hoofdstuk 5A van de Wet zeevarenden. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is bevoegd voor de tuchtspraak in hoger beroep.²¹²

8.2.1 Samenstelling

Het tuchtcollege is samengesteld uit een voorzitter, twee plaatsvervangend voorzitters, twaalf leden en twintig plaatsvervangende leden. Deze worden voor een periode van vier jaar door de bevoegde minister van Infrastructuur en Waterstaat benoemd. De maximale leeftijd van deze personen is 70 jaar, na het bereiken van die leeftijd krijgen ze van de minister ontslag.²¹³ Daarnaast heeft het tuchtcollege ook een secretaris en plaatsvervangende secretaris, die eveneens door de minister benoemd en ontslagen worden, maar voor onbepaalde duur benoemd worden.²¹⁴ Voor de behandeling van een zaak bestaat het college uit vijf personen, met name de voorzitter of een plaatsvervanger, en vier leden; wie de leden zijn is afhankelijk van de klacht die het college onderzoekt.²¹⁵ Dit wordt hieronder verder uitgelegd.

8.2.1.1 Voorzitter

De voorzitter en zijn plaatsvervangers moeten in het bezit zijn van een masterdiploma op het gebied van het recht, of het recht hebben verkregen om de titel meester te voeren.²¹⁶

²¹⁰ Ibid. Art. 39.

²¹¹ ‘Wet zeevarenden’, Art. 55a.

²¹² Ibid. Art. 55a.

²¹³ Ibid. Art. 55b.

²¹⁴ Ibid. Art. 55f.

²¹⁵ Ibid. Art. 55k.

²¹⁶ Ibid. Art. 55b.

8.2.1.2 Leden

In totaal bestaat het college uit twaalf leden en twintig plaatsvervangende leden. Acht van deze leden, alsook acht plaatsvervangende leden hebben in de tien jaar voor hun benoeming ten minste vijf jaar als kapitein of scheepsofficier gevaren op een koopvaardijship.²¹⁷ Als de klacht betrekking heeft op een kapitein of officier van dit soort schip, zullen vier van deze leden, of plaatsvervangers aan de behandeling van de zaak deelnemen.²¹⁸

De andere vier leden en daarboven vier plaatsvervangers hebben tijdens de tien jaar voor hun benoeming ten minste vijf jaar als schipper of scheepsofficier op een vissersschip gevaren.²¹⁹ Wanneer de klacht gaat over de schipper of officier van een vissersvaartuig, zullen deze vier leden, of de plaatsvervangers, in het tuchtcollege zetelen.²²⁰

Tenslotte zijn er nog acht plaatsvervangende leden. Hiervan zijn er twee reders, twee waterbouwkundigen, twee registerloodsen en ten slotte twee hydrografen.²²¹

Het feit dat er een grote hoeveelheid leden aangesteld wordt, terwijl er tijdens de behandeling van een zaak maar vier leden deelnemen aan het college, heeft verschillende verklaringen. Ten eerste vraagt de wettekst dat men vijf jaar recente ervaring heeft in zijn functie. Daardoor worden vaak kapiteins en officieren benoemd die nog in deze functie varen, zij zijn bijgevolg vaak niet in Nederland vanwege beroepsuitoefening tijdens een zitting van het college. Om die reden werd er een ruim aantal plaatsvervangende leden aangesteld bij de invoering van de tuchtrechtspraak.²²²

Ten tweede wou men de samenstelling van het tuchtcollege zo breed mogelijk maken. Binnen de beroepsgroep zijn er immers heel wat verschillende functies, met uiteenlopende verantwoordelijkheden. Het oordeel of iemand gehandeld heeft volgens het principe van

²¹⁷ Ibid. Art. 55b.

²¹⁸ Ibid. Art. 55k.

²¹⁹ Ibid. Art. 55b.

²²⁰ Ibid. Art. 55k.

²²¹ Ibid. Art. 55b.

²²² Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 6.

‘goed zeemanschap’ wordt dan ook het best beoordeeld door iemand met praktijkervaring in dezelfde functie als de beklaagde.

We kunnen dus opmerken dat de Nederlandse en Belgische wetgeving dezelfde redenering volgen bij het aanduiden van hun ‘leden’, respectievelijk ‘bijzitters’. Ze willen er beiden voor zorgen dat de tuchtrechtspraak eerlijk gebeurt door het aanduiden van mensen met uiteenlopende functies binnen de scheepvaart. Toch valt op dat de recente vaarervaringseis veel strikter is in de Nederlandse wetgeving dan in de Belgische, waar men de laatste 20 jaar slechts 2 jaar in de desbetreffende functie gevaren dient te hebben. Het Nederlands college zal vanwege de striktere eis logischerwijze uit mensen bestaan met vrij tot zeer recente ervaring, terwijl dit in de Belgische Onderzoeksraad niet noodzakelijk het geval is. Vanuit het standpunt van een officier of kapitein tegen wie een klacht is ingediend, is het Nederlandse systeem superieur. Het ‘goede zeemanschap’ is dan wel een eeuwenoud principe, het wordt toch gekleurd door de middelen die men aan boord ter beschikking heeft en de algemene omstandigheden die doorheen de jaren kunnen wijzigen. Zeker vanwege de snelle technologische evolutie die zich ook aan boord van schepen doorzet, lijkt een collega met recente ervaring het best geplaatst om te oordelen of men al dan niet volgens dit principe gehandeld heeft.

8.2.1.3 Secretaris

De secretaris en zijn plaatsvervanger moeten net als de voorzitter in het bezit zijn van een masterdiploma op het gebied van het recht, of het recht verkregen hebben om de titel meester te voeren.²²³

8.2.2 Procedure

8.2.2.1 Indienen van een klacht en vooronderzoek

Een procedure kan bij het tuchtcollege worden opgestart op twee manieren, enerzijds op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat en anderzijds na een klacht van een belanghebbende.²²⁴ De term ‘belanghebbende’ wordt in de wetgeving niet gespecificeerd. In

²²³ ‘Wet zeevarenden’, Art. 55f.

²²⁴ Ibid. Art. 55h.

de memorie van toelichting bij het voorstel tot invoering van de tuchtrechtspraak staat te lezen dat hier bewust voor gekozen werd. De beslissing over de precieze invulling van het begrip zal zodoende overgelaten worden aan het tuchtcollege. Men zegt dat het ook toegelaten zou kunnen zijn dat iemand die niet rechtstreeks in zijn belang getroffen is onder deze term valt, als voorbeeld wordt de beroepsorganisatie van zeevarenden gegeven.²²⁵

In de wetgeving wordt ook vastgelegd welke informatie minimaal omvat moet zijn in een verzoek of een klacht. Hier wordt een kort overzicht gegeven van de belangrijkste informatie, deze oplijsting is niet exhaustief. Ten eerste is dit de naam en functie van de degene op wie het verzoek of klacht betrekking heeft. Met de functie bedoelt men degene die de persoon had ten tijde van het feit. Vervolgens moet men de naam en, indien gekend, het type schip vermelden. Ten slotte is er een omschrijving van de gedraging, alsmede bezwaren tegen de gedraging nodig. De klacht of het verzoek wordt niet door het tuchtcollege behandeld als de gedraging waarop het betrekking heeft meer dan twee jaar voor de indiening plaats gevonden heeft. Wanneer het om een klacht door een belanghebbende gaat, dient deze ook zijn naam en adres te vermelden.²²⁶

In de memorie van toelichting wordt de voorzitter als het 'voorportaal' van het tuchtcollege geschetst. Hier wordt gesteld dat het verzoek en de klacht bij hem moeten worden ingediend. Hieruit volgend krijgt hij twee taken. De eerste wordt de 'zeeffunctie' genoemd, na een kort vooronderzoek zal de voorzitter immers beslissen of de zaak voldoende gegrond lijkt en belangrijk genoeg is om door het college behandeld te worden. Indien dit niet het geval is, kan hij het verzoek of de klacht afwijzen. De beslissing wordt samen met de redenering hiervoor naar de minister of klager gestuurd. Deze hebben dan twee weken de tijd om hiertegen in te gaan. Indien ze dit doen, vervalt de beslissing van de voorzitter, de zaak komt dan voor het tuchtcollege. De voorzitter wordt in deze situatie vervangen door een van zijn plaatsvervangers.²²⁷ De tweede taak wordt in de memorie van toelichting de 'bemiddelingsfunctie' genoemd. De voorzitter zal immers ook onderzoeken of een

²²⁵ Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 8.

²²⁶ 'Wet zeevarenden'. Art. 55h.

²²⁷ Ibid. Art. 55k.

minnelijke schikking voor de klacht mogelijk is. Indien deze getroffen wordt, wordt de klacht ingetrokken.²²⁸

Uit het voorgaande werd duidelijk dat de voorzitter zijn beslissing om de zaak te behandelen baseert op een vooronderzoek. Daarom zullen we hier kort schetsen hoe zo'n vooronderzoek eruit ziet. De voorzitter zal het vooronderzoek laten uitvoeren door een of meerdere (plaatsvervangende) leden of de (plaatsvervangende) secretaris. Zij zullen niet deelnemen aan het latere eigenlijke onderzoek. Ze kunnen een onderzoek ter plaatse verrichten en kennisnemen en afschriften maken van schriftelijke stukken die zich aan boord bevinden. Ook hebben zij de bevoegdheid om getuigen, deskundigen, de betrokken kapitein of officier en de klager te horen. De betrokken kapitein of officier zal dan ook op de hoogte gesteld worden van het verzoek of de klacht van zodra men beslist om een vooronderzoek te houden.²²⁹

8.2.2.2 Behandeling van de zaak

Wanneer een zaak in behandeling wordt genomen door het college, wordt dit schriftelijk aan de betrokken kapitein of officier meegedeeld. Daarop heeft de betrokkene zes weken de tijd om een verweerschrift in te dienen, deze termijn kan op vraag van de betrokkene verlengd worden. Dit kan zeker van belang zijn wanneer de betrokkene zich op zee bevindt.

De tijdstip voor de behandeling van de zaak wordt door de voorzitter bepaald. Zowel de indiener van het verzoek of de klacht als de betrokkene worden ten minste vier weken van tevoren opgeroepen. De betrokken kapitein of officier is verplicht om te verschijnen voor het tuchtcollege en dus gevolg te geven aan die oproeping.²³⁰

De persoon die de klacht of het verzoek heeft ingediend, mag zich door een gemachtigde persoon laten vertegenwoordigen of door een raadsman laten bijstaan, dit laatste is ook een recht van de betrokkene. Het tuchtcollege geeft de betrokkene minstens twee weken voor

²²⁸ Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 9.

²²⁹ 'Wet zeevarenden', Art. 55i.

²³⁰ Ibid. Art. 55n.

de zitting de gelegenheid om kennis te nemen van de stukken die op zijn zaak betrekking hebben.²³¹

De behandeling van de zaak gebeurt in openbare zitting, tenzij het tuchtcollege vanwege een 'gewichtige reden' beslist om de zitting geheel of gedeeltelijk achter gesloten deuren te laten plaatsvinden.²³²

Het tuchtcollege kan voor zijn onderzoek getuigen en deskundigen oproepen, die verplicht zijn om voor het college te verschijnen. Getuigen en deskundigen moeten een eed afleggen om respectievelijk de waarheid te vertellen en hun taak naar geweten te vervullen. Getuigen zijn verplicht om de gestelde vragen te beantwoorden en deskundigen zijn verplicht om de gevraagde diensten te bewijzen.²³³

8.2.2.3 Tuchtmaatregelen

Indien het tuchtcollege oordeelt dat de kapitein of officier inderdaad in strijd met het 'goed zeemanschap' gehandeld heeft, kan het de volgende tuchtstraffen opleggen:

“waarschuwing;
berisping;
geldboete van ten hoogste € 4 500;
schorsing van de vaarbevoegdheid voor een periode van ten hoogste twee jaren.”²³⁴

De waarschuwing wordt hierbij omschreven als de lichtste tuchtmaatregel. De inhoud van de waarschuwing en berisping wordt door de voorzitter mondeling uitgesproken in aanwezigheid van de betrokken kapitein of officier.²³⁵

Wat betreft de geldboete kunnen we opmerken dat het maximale bedrag beduidend lager ligt dan in België, waar het de maximale som € 12500 bedraagt. In de memorie van toelichting bij de invoering van het Nederlands tuchtrecht, wordt de keuze van dit bedrag

²³¹ Ibid. Art. 55n.

²³² Ibid. Art. 55n.

²³³ Ibid. Art. 55o.

²³⁴ Ibid. Art. 55p.

²³⁵ Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag.17-18.

gestaafd aan de hand van de maximumbedragen in het tuchtrecht van andere beroepsgroepen, waaronder de loodsen.²³⁶

Bovenop de bovenstaande tuchtstraffen kan het college beslissen dat de opgelegde tuchtmaatregel(en), eventueel met de motivering om deze maatregel(en) op te leggen, openbaar wordt gemaakt. Dit gebeurt dan in tijdschriften of nieuwsbladen die ook vernoemd worden in de beslissing.²³⁷

Ten slotte heeft het tuchtcollege de mogelijkheid om de geldboete en de schorsing van vaarbevoegdheid geheel of gedeeltelijk voorwaardelijk op te leggen. In dit geval legt het college een zogenaamde proeftijd op van maximaal twee jaar. Wanneer de kapitein of officier zich binnen deze periode opnieuw niet als 'goed zeeman' gedragen heeft, zoals omschreven in artikel 55a, zal de straf alsnog geheel opgelegd worden.²³⁸

8.3 Wetgeving Verenigd Koninkrijk

8.3.1 Disciplinaire procedure in het kader van de 'Code of Conduct for the Merchant Navy'²³⁹

Eerder in dit onderzoek werd gezegd dat de kapitein volgens de 'Code of Conduct for the Merchant Navy' de bevoegdheid heeft om zeevarenden verplicht te doen ontschepen wanneer ze verdacht worden van het plegen een 'grof wanbedrijf'. Deze beslissing zal niet automatisch resulteren in het ontslag van de betrokkene. Voor het verdere onderzoek naar, en de afhandeling van, het mogelijke tuchtvergrijp zal er een procedure aan de wal plaatsvinden zoals die beschreven wordt in de code. Deze zullen we hieronder verder toelichten.

Er zal een geschikte 'shore manager' aangesteld worden om te beslissen over de toekomstige werkgelegenheid van de zeevarende bij de rederij in het licht van de beslissing

²³⁶ Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak; Memorie van toelichting, pag. 18.

²³⁷ 'Wet zeevarenden', Art. 55p.

²³⁸ Ibid. Art. 55p.

²³⁹ 'Code of Conduct for the Merchant Navy'.

tot verplichte ontschepping. In afwachting van de hoorzitting wordt de zeevarende geschorst. De schorsing is normaal gesproken betaald, maar kan in uitzonderlijke gevallen niet worden betaald, bijvoorbeeld wanneer de zeevarende de hoorzitting onredelijk vertraagt. In het geval dat de zeevarende dan niet wordt ontslagen, wordt achterstallig loon betaald voor de periode van schorsing. De zeevarende zal voor deze hoorzitting aan de wal uitgenodigd worden en deze hoorzitting zal verlopen zoals eerder werd beschreven in de procedure van de verhooring aan boord. Dit met betrekking tot de schriftelijke kennisgeving wat betreft de hoorzitting, de rechten van de betrokkene en de uitnodiging tot het al dan niet toegeven van de feiten.

Na deze hoorzitting kunnen de volgende straffen opgelegd worden.

- Ontslag uit dienst;
- Laatste waarschuwing;
- Geschreven waarschuwing;
- Formele waarschuwing;
- Informeel waarschuwing.

Daarbovenop kan men indien dit passend geacht wordt ook de degradatie van de zeevarende of het verlies van zijn anciënniteit opleggen.

De betrokkene zal de beslissing na de hoorzitting schriftelijk ontvangen, deze schriftelijk kennisgeving zal hem ook informeren over zijn recht om in beroep te gaan tegen deze beslissing.

De zeevarende kan slechts in de volgende gevallen in beroep gaan, met name tegen een beslissing van ontslag uit dienst, een laatste waarschuwing en wanneer hij gegradeerd wordt of zijn anciënniteit verliest. Dit beroep moet schriftelijk gedaan worden en kan als te laat worden beschouwd als het later dan zeven werkdagen na ontvangst van de schriftelijke kennisgeving van de beslissing van de hoorzitting gemaakt is. Deze schriftelijke aanschrijving van beroep van de zeevarende moet alle gronden bevatten waarop het ingediend is.

Indien de schriftelijke kennisgeving van het beroep ontoereikend wordt geacht om een beroep te rechtvaardigen, kan de persoon die het in overweging neemt het beroep

verwerpen zonder een vergadering bijeen te roepen. De zeevarende ontvangt dan zo spoedig mogelijk een schriftelijke kennisgeving van de beslissing en de redenen daarvoor.

Indien het bovenstaande niet het geval is, zal de zeevarende uitgenodigd worden voor een vergadering om het beroep te bespreken. Dit zal geburen met een schriftelijke kennisgeving die de datum, tijd en plaats van deze vergadering vastlegt, alsook het recht van de zeevarende om bijgestaan te worden door een collega of een vertegenwoordiger van de vakbond. In beroep is het aan de zeevarende om te laten zien dat de beslissing in de eerste hoorzitting ongepast was. Het resultaat van het beroep en de redenen voor de beslissing zullen zo spoedig mogelijk na de hoorzitting schriftelijk worden bevestigd.

8.3.2 Disciplinaire procedure in het kader van de 'Merchant Shipping Act 1995'²⁴⁰

De 'Merchant Shipping Act' van 1995 definieert een procedure voor het intrekken van vaarbevoegdheidsbewijzen en een onderzoek naar de geschiktheid of het gedrag van een officier of andere zeevarende. De bevoegdheid voor het instellen van een onderzoek, maar ook voor het intrekken van vaarbevoegdheidsbewijzen wordt opgedragen aan de 'Secretary of State', of nog, de bevoegde minister. Voor de te volgen procedure wordt er een onderscheid gemaakt tussen officieren en andere zeevarenden, we zullen de twee situaties dan ook afzonderlijk bekijken.

Wanneer de bevoegde minister van mening is dat een officier ongeschikt is om zijn taken te vervullen wegens incompetentie, wangedrag of om een andere reden, of wanneer hij van mening is dat de officier ernstig nalatig is geweest bij de uitvoering van zijn taken, kan de minister een onderzoek laten instellen. Hij kan dit ook doen wanneer hij van mening is dat een kapitein na een aanvaring niet voldaan heeft aan zijn plicht om assistentie te verlenen aan het andere schip en onder andere de naam van zijn eigen schip te geven zoals bepaald in artikel 92.

Dit onderzoek wordt gevoerd door een of meer door hem aangewezen personen. Hij kan indien hij dit nodig acht, bovendien elk vaarbevoegdheidsbewijs dat aan de officier is

²⁴⁰ 'The Merchant Shipping Act 1995', ss 61-68.

gegeven, opschorten, in afwachting van de uitkomst van het onderzoek en het aan hem laten overhandigen. Deze schorsing kan door de officier in kwestie wel aangevochten worden bij de 'High Court' of, indien het onderzoek in Schotland wordt gehouden, bij de 'Court of Session'. De beslissing van deze respectievelijke rechtbanken over een dergelijk verzoek zijn definitief.

De personen die het onderzoek voeren kunnen, indien ze de feiten gegrond vinden, beslissen om het vaarbevoegdheidsbewijs van de officier in te trekken of te op te schorten. Ze kunnen hem ook berispen. Tenslotte kunnen ze beslissen dat de betrokken officier (een deel van) de kosten van het onderzoek dient te betalen aan de bevoegde minister. Ze maken een rapport op en de officier dient zijn vaarbevoegdheidsbewijs aan deze personen of aan de bevoegde minister te overhandigen.

Als we de procedure wat betreft een andere zeevarende bekijken, zien we dat deze enigszins anders verloopt. Als de bevoegde minister reden heeft om te geloven dat de zeevarende wegens onbekwaamheid, wangedrag of omwille van een andere reden niet geschikt is om de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs te zijn, kan hij deze persoon schriftelijk meedelen dat hij overweegt om zijn vaarbevoegdheid in te trekken of op te schorten. In dit schrijven moet de minister duidelijk maken wat zijn beweegreden is en binnen welke periode de persoon in kwestie schriftelijke of mondelinge verklaringen bij hem mag maken.

Na deze eventuele verklaringen onderzocht te hebben, maakt de minister de beslissing om het vaarbevoegdheidsbewijs al dan niet in te trekken of op te schorten en stelt hij de houder schriftelijk op de hoogte zijn beslissing. In het bericht wordt vermeld vanaf welke datum de intrekking van kracht wordt, of vanaf welke datum en voor welke periode de schorsing van kracht is. De houder is dan verplicht het vaarbevoegdheidsbewijs uiterlijk op de aldus aangegeven datum bij de minister af te geven, tenzij de houder vóór die datum heeft geëist dat de zaak wordt behandeld door middel van een onderzoek.

Voor het onderzoek stelt de minister een of meerdere personen aan. Deze kunnen de volgende beslissingen nemen. Ten eerste kunnen ze beslissen om de beslissing van de minister te bevestigen. Ten tweede kunnen ze, indien de minister beslist had om het

vaarbevoegdheidsbewijs in te trekken, het in plaats daarvan opschorten. Indien de eerdere beslissing een schorsing was, kunnen ze het vaarbevoegdheidsbewijs voor een andere periode opschorten. Men kan de houder van het bewijs ook berispen, in plaats van de straf die door de minister werd opgelegd te bevestigen. Tenslotte kunnen ze, net als bij een officier, beslissen dat de zeevarende (een deel van) de kosten van het onderzoek dient te betalen aan de bevoegde minister. Ze maken een rapport op en ook hier dient de betrokkene zijn vaarbevoegdheidsbewijs aan deze personen of aan de bevoegde minister te overhandigen indien een schorsing of intrekking beslist werd.

De personen die een onderzoek leiden naar feiten die betrekking hebben op een officier of andere zeevarende kunnen hiervoor door middel van een dagvaarding eisen dat bepaalde personen een getuigenis afleggen of documenten die ze in hun bewaring hebben die betrekking hebben op het onderzoek overleveren. Ze kunnen de persoon onder eed laten getuigen of een plechtige bevestiging eisen.

Algemeen kunnen we wat de tuchtrechtelijke procedure aan de wal betreft, besluiten dat het Nederlandse systeem vanuit het standpunt van de zeevarende de beste regeling is. Hier wordt de vraag of men een tuchtvergrijp begaan heeft immers behandeld door een groep van mensen met recente ervaring in de functie van de betrokkene. Het Belgische systeem werkt op gelijkaardige wijze, maar het feit dat de zogenaamde 'bijzitters' minder (recente) ervaring dienen te hebben, kan in het nadeel van de betrokken zeevarende spelen.

In vergelijking met de Belgische en Nederlandse wetgeving, kunnen we de tuchtrechtelijke procedure in het Verenigd Koninkrijk als ontoereikend beschouwen. Ten eerste wordt er in de 'Code of Conduct' geen procedure aan de wal voorzien die dient uitgevoerd worden door iemand die een functie aan boord heeft uitgeoefend. Er wordt enkel gezegd dat de hoorzitting moet gebeuren door een 'shore manager'. Dit begrip wordt niet verder gespecificeerd. Hier zou men tegen kunnen opwerpen dat, afhankelijk van de gepleegde feiten, (het grootste deel van) de procedure aan boord van het schip gebeurt. De verdachte zal hier dus wel beoordeeld worden door mede-zeevarenden. Hiertegen kunnen we dan echter weer opwerpen dat ook deze procedure in het nadeel van de betrokken zeevarende kan spelen. In het Belgische en Nederlandse systeem zal het feit immers beoordeeld worden

door een buitenstaander, die geen persoonlijk voordeel kan halen uit zijn beslissing en objectief kan oordelen omdat hij geen persoonlijke band heeft met de betrokken persoon. Wanneer men beoordeeld wordt door een medebemanningslid kunnen deze garanties niet gegeven worden.

Verder wordt ook de procedure om de vaarbevoegdheidsbewijzen van zeevarenden op te schorten of in te trekken in het Verenigd Koninkrijk niet in detail uitgewerkt. Zo is ook hier niet duidelijk wie bevoegd is om het onderzoek te voeren, behalve dat deze personen aangesteld worden door de bevoegde minister. In de Belgische en Nederlandse wetgeving is deze rechtsmacht wat betreft officieren toegekend aan respectievelijk de Onderzoeksraad voor de scheepvaart en het tuchtcollege voor de scheepvaart.

Besluit

Op de onderzoeksvraag welk rechtssysteem het meest voordelig is vanuit het standpunt van de zeevarende, kan geen eenduidig antwoord gegeven worden. Het tucht- en strafrecht beslaat immers heel veel verschillende aspecten die elk in een van de voorgaande hoofdstukken aan bod kwamen. Binnen deze aspecten werd er telkens aangegeven welk rechtssysteem hier het best uitgewerkt of het meest voordelig is vanuit het standpunt van de zeevarende. Hier zullen we kort de beste onderdelen van ieder rechtssysteem herhalen.

De Belgische regelgeving omtrent de scheepvaart is recent grondig herzien en zal vanaf september 2020 gebundeld worden in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit komt de duidelijkheid van de regelgeving absoluut ten goede. Zo worden er hier eenduidige definities van begrippen als 'kapitein' gehanteerd, waar dat in de Nederlandse wetgeving niet het geval is. Ook de strafbare feiten worden hier helder toegelicht en gebundeld.

Wat betreft de Nederlandse wetgeving kunnen we concluderen dat de tuchtrechtelijke opvolging van vergrijpen door de vlaggenstaat zeer goed georganiseerd is en het meest voordelig is vanuit het standpunt van de zeevarende. De schuldvraag en het opleggen van een eventuele tuchtrechtelijke sanctie wordt hier door zeevarenden met recente ervaring behandeld. Omdat zij in dezelfde functie varen of gevaren hebben als de betrokkene, kunnen zij een goed oordeel vellen over de vraag of deze zijn beroepspllicht al dan niet nageleefd heeft.

De wetgeving van het Verenigd Koninkrijk werd in het algemeen als verwarrend bevonden doordat de relevante bepalingen verspreid zijn over van een heel aantal uiteenlopende wetten en regelgevingen. De tuchtprocedure aan boord is een van de enige onderdelen van dit onderzoek waarbij de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk meer duidelijkheid verschaft dan die van de andere onderzochte landen. Het zorgt ervoor dat de zeevarende aan een vastgelegde procedure onderworpen wordt, waarin hij ook de mogelijkheid heeft om zich te verdedigen vooraleer de kapitein hem een tuchtstraf zal opleggen. In overeenkomstige bepalingen van de Belgische en Nederlandse wetgeving wordt de vraag of het opleggen van een straf nodig is zonder meer overgelaten aan het professionele oordeel van de kapitein.

Bibliografie

'Aviation and Maritime Security Act 1990'. *The Stationary Office*, 26 juli, 1990.

'Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019.

'Code of Conduct for the Merchant Navy', 1 augustus, 2013.

<https://www.nautilusint.org/en/news-insight/resources/partnership-publications/code-of-conduct-for-the-merchant-navy/>.

De Baets, P. 'Onderzoeksraad voor de Scheepvaart'. *Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht*, nr. 2018/2 (z.d.): 286–296.

'Eensluidend verklaren documenten'. *Eensluidend verklaren documenten*, z.d. Geraadpleegd 20 augustus 2019.

<https://www.antwerpen.be/nl/info/52d5052639d8a6ec798b4b07/eensluidend-verklaren-documenten>.

Federale Overheidsdienst Justitie. 'Soorten straffen'. *Soorten straffen*, z.d. Geraadpleegd 18 april 2020.

https://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/straffen_en_boetes/soorten_straffen.

FOD Mobiliteit. 'Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO)', z.d. Geraadpleegd 6 mei 2020. <https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/foso>.

FOD Mobiliteit. 'MLC 2006'. *MLC 2006*, z.d. Geraadpleegd 1 mei 2020.

https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/koopvaardij/mlc_2006.

Judex. 'Veelgestelde vragen over Straffen', z.d. Geraadpleegd 3 mei 2020.

<https://www.judex.nl/rechtsgebied/strafrecht/straffen/>.

Maritime & Coastguard Agency. 'About us'. *GOV.UK*, z.d. Geraadpleegd 13 mei 2020.

<https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about>.

'Maritime Labour Convention, 2006: Seafarers' Employment Agreements'. Maritime & Coastguard Agency, z.d.

'Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid'. *Stb.*, 2 december, 2004.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, M. H. S. van H.-M. *Wijziging van de Wet zeevarenden, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning; Memorie van toelichting*. Vol. 2012–2013, z.d.

'Strafrecht', z.d. Geraadpleegd 16 april 2020.
<https://www.rechtspraak.nl/Paginas/default.aspx>.

'Strafwetboek'. *BS*, 9 juni, 1876.

The Crown Prosecution Service. 'Jurisdiction', z.d. Geraadpleegd 15 mei 2020.
<https://www.cps.gov.uk/legal-guidance/jurisdiction>.

'The Merchant Shipping Act 1995'. *The Stationary Office*, 19 juli, 1995.

'The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers etc.) Regulations 2014'. *The Stationery Office*, z.d.
<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/1613/contents/made>.

'The Merchant Shipping (Official Log Books) Regulations 1981'. *The Stationary Office*, 10 april, 1981.

Titchener, N. 'Categories of Criminal Offences'. *Lawtons Solicitors (UK)*, 11 juni, 2019.
Geraadpleegd 12 mei 2020. <https://www.lawtonslaw.co.uk/resources/categories-of-offences/>.

'Van Dale', z.d. Geraadpleegd 2 mei 2019. <https://pakket31.vandale.nl/zoeken/zoeken.do>.

'Wet houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij'. *BS*, 26 juli, 1928.

'Wet tot instelling van een Onderzoeksraad voor de scheepvaart'. *BS*, 11 augustus, 1926.

'Wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek'. *BS*, 1 augustus, 2019.

'Wet van 13 april 2004, houdende wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak'. *Stb.*, 18 mei, 2004.

'Wet zeevarenden'. *Stb.*, 11 december, 1997.

'Wetboek van Strafrecht'. *Stb.*, 3 maart, 1881.

'Wetboek van Strafvordering'. *Stb.*, 15 januari, 1921.

Wetsvoorstel (toelichting) tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, *Parl.St.*
Kamer 2018-19, nr. 53K3536/001.

Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak;
Memorie van toelichting. Vol. 2002–2003, z.d.