

Vergaderjaar 2012–2013

33 442

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

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 24 juni 2013

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Hieronder ga ik in op de in het verslag gestelde vragen. Daarbij wordt zo veel mogelijk de volgorde van het verslag gevolgd.

Aanleiding en achtergrond

De leden van de VVD-fractie constateren dat de visserijsector ook onder het wetsvoorstel valt en vragen zich af wat hiervan voor deze sector de voor- en nadelen zijn en of het niet juist meer regelgeving voor hen betekent. Tevens vragen zij of de sector zelf ook om advies is gevraagd.

Het wetsvoorstel strekt met name tot de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code, de zogenaamde Manilla-wijzigingen. Omdat het STCW-Verdrag niet van toepassing is op de visserijsector houdt het wetsvoorstel, voor zover het betrekking heeft op de implementatie van de Manilla-wijzigingen, voor de visserijsector geen nieuwe regelgeving in.

Een uitzondering hierop wordt gevormd door de bepalingen ten aanzien van de voorkoming van alcoholmisbruik door zeevarenden. Deze bepalingen zullen eveneens van toepassing zijn op de zeevisserij. In overleg met de visserijsector is er voor gekozen op dit gebied aan te sluiten bij de regels hieromtrent voor de overige zeevarenden in de maritieme sector. Daarnaast is in het wetsvoorstel een aantal andere wijzigingen opgenomen die gericht zijn op het oplossen van knelpunten en het verminderen van de administratieve lasten. Zo wordt de uitwisselbaarheid van bemanningsleden op schepen tussen de verschillende bedrijfstakken (koopvaardij, zeevisserij en waterbouw) verbeterd. Ook zullen buitenlandse zeevarenden niet langer over een Nederlands monsterboekje hoeven te beschikken. Het wetsvoorstel houdt geen nadelige gevolgen voor de visserijsector in en is in goed overleg met het Productschap Vis en de Redersvereniging voor de Zeevisserij tot stand gekomen.

De leden van de D66-fractie vragen of de adviezen van de gehoorde organisaties van werkgevers en werknemers in de maritieme sector over het voorliggende wetsvoorstel positief waren en hoe de regering is omgegaan met eventuele kritiek daarop van die organisaties?

De maritieme sector is intensief betrokken bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel. Er is gekozen voor een intensief traject om een zo groot mogelijk draagvlak te verkrijgen. Het wetsvoorstel heeft daarmee de instemming verkregen van de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de maritieme sector. Op verzoek van deze organisaties is de memorie van toelichting op onderdelen verduidelijkt.

Hoofdpijnen van het voorstel

De leden van de VVD-fractie en van de D66-fractie vragen welke knelpunten er zijn geweest bij de regeling van de tuchtrechtspraak in de scheepvaart en waarom deze knelpunten niet eerder zijn geconstateerd door de Raad voor de Scheepvaart. Tevens vragen deze leden op welke wijze de bedoelde knelpunten worden weggenomen met het voorliggende wetsvoorstel.

De huidige regelgeving omtrent de tuchtrechtspraak in de zeevaart, opgenomen in hoofdstuk 5a van de Zeevaartbemanningwet (die per 20 augustus 2013 zal worden omgedoopt tot Wet zeevarenden), is met ingang van 1 januari 2010 in werking getreden. Eveneens op die datum heeft het tuchtcollege voor de scheepvaart (hierna: het tuchtcollege) de tuchtrechtelijke taak van de Raad voor de Scheepvaart overgenomen en sindsdien daarmee ervaring opgedaan. Op de door het tuchtcollege geconstateerde knelpunten en de daarvoor in het onderhavige wetsvoorstel opgenomen voorzieningen ga ik hieronder in. Deze voorzieningen betreffen met name de samenstelling, de bevoegdheden en de werkwijze van het tuchtcollege. Zo wordt het aantal leden en plaatsvervangende leden van het tuchtcollege uitgebreid omdat het tuchtcollege veelal bestaat uit varende kapiteins en scheepsofficieren. Hun afwezigheid als gevolg van beroepsuitoefening maakt dat het tuchtcollege er vaak niet in slaagt de voor een zitting vereiste vijf leden bijeen te roepen.

De bevoegdheden van de vooronderzoeker schieten tekort waar hem de bevoegdheid ontbreekt alle inlichtingen te vragen over een aanhangig gemaakte zaak. Het betreft over het algemeen het opvragen van onderzoeksrapporten of andere gegevens over scheepsongevallen bij buitenlandse autoriteiten en bij Nederlandse of buitenlandse instituten. Voorgesteld wordt deze bevoegdheid expliciet aan de vooronderzoeker toe te kennen.

Artikel 55m, eerste lid, voorziet in de toezending van het verzoek of de klacht aan de betrokken kapitein of scheepsofficier na afsluiting van het vooronderzoek. In het kader van het vooronderzoek is het echter dienstig als de vooronderzoeker vóór het getuigenverhoor de visie van de betrokken kapitein of scheepsofficier verneemt op het ingediende verzoek of de klacht. Daarnaast moet naar de mening van het tuchtcollege de betrokken kapitein of scheepsofficier het recht hebben het getuigenverhoor bij te wonen. Het wetsvoorstel voorziet erin dat, zodra tot een vooronderzoek is besloten, het verzoek of de klacht aan de betrokken kapitein of scheepsofficier wordt toegezonden.

De oproep voor de mondelinge behandeling van de zaak ter zitting per aangetekende brief bereikte de geadresseerde soms niet omdat deze niet op het adres werd aangetroffen. In de praktijk geschiedt de oproep daarom reeds bij zowel aangetekende brief als niet-aangetekende brief.

De ervaring heeft namelijk geleerd dat een niet-aangetekende brief de geadresseerde meestal wel bereikt. De termijn tussen de oproep en de zitting is thans twee weken. Met name voor kapiteins of scheepsofficieren die in het buitenland verblijven is deze termijn niet toereikend gebleken. Derhalve is in het wetsvoorstel deze termijn verruimd tot vier weken.

Voor een uitgebreide toelichting op de in het wetsvoorstel opgenomen wijzigingen met betrekking tot het tuchtrecht wordt tenslotte verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op artikel I, onderdelen EE tot en met KK van het wetsvoorstel¹.

De leden van de CDA-fractie willen weten waarom er niet soortgelijke, op internationale normen afgestemde wetgeving is voor zeevissers terwijl er een STCW-F Verdrag is dat, door middel van een systeem van erkenning van vaarbevoegdheden, het vrij verkeer van vissers binnen de Europese Unie bevordert. Deze leden vragen tevens naar de eventuele ratificatie van het STCW-F Verdrag door Nederland.

De huidige Zeevaartbemanningwet en het Besluit zeevisvaartbemanning bevatten reeds soortgelijke voorschriften voor de zeevisvaart, welke inhoudelijk minstens op hetzelfde niveau liggen als de voorschriften van het STCW-F Verdrag, al zijn zij niet uitdrukkelijk daarop gebaseerd. Nu het STCW-F verdrag per 29 september 2012 in werking is getreden, komt de harmonisatie van de desbetreffende regelgeving voor de zeevisvaart in de diverse nationale wetgevingen van de verdragsstaten en de lidstaten van de Europese Unie dichterbij. Daarmee zal het ook eenvoudiger worden elkaars vaarbevoegdheden te erkennen. De Europese richtlijn 2005/36/EG² waarborgt reeds dat migrerende beroepsbeoefenaars die hun beroepskwalificaties in een EU-lidstaat, de EER-staten IJsland, Noorwegen en Liechtenstein of Zwitserland hebben behaald, toegang hebben tot hetzelfde gereguleerde beroep in een andere lidstaat en dit kunnen uitoefenen met dezelfde rechten als de onderdanen van die andere lidstaat. Hiermee is de uitwisseling van bemanningsleden in de zeevisvaart binnen de Europese Unie reeds mogelijk. Binnen het systeem van de richtlijn worden de beroepskwalificaties van de migrerende beroepsbeoefenaar vergeleken met de vereiste kwalificaties van de ontvangende lidstaat. Deze kwalificaties moeten ten minste gelijk zijn aan één niveau onder het niveau dat in het ontvangende land wordt gevraagd. Doordat de kwalificaties voor de zeevisvaart in de verschillende landen om uiteenlopende redenen op een te laag normniveau lagen, was erkenning door Nederland veelal niet mogelijk. De richtlijn is voor wat betreft de erkenning van in het buitenland behaalde beroepskwalificaties voor de zeevisserij uitgevoerd in de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties en de Regeling erkenning EG-beroepskwalificaties zeevisserij.

Mede met het oog op het feit dat het STCW-F Verdrag per 29 september 2012 in werking is getreden en het verdrag een zogenaamde «no more favourable treatment» clause kent, hetgeen uiteindelijk betekent dat de verdragseisen mondiaal worden toegepast, is de Nederlandse regering voornemens het verdrag te ratificeren. Het streven is dat dit nog in 2013 kan geschieden. De Tweede Kamer is hierover door middel van een afzonderlijke brief geïnformeerd³.

De leden van de D66-fractie vragen zich af hoe de voorgestelde strafbaarstelling van het wegvaren na aanhouding door de Inspectie voor

¹ Kamerstuk 33 442, nr. 3, blz. 21–23.

² Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU 2005, L 255).

³ Kamerstuk 31 409, nr. 43, blz. 2

Leefomgeving en Transport (ILT) zich verhoudt tot de bepalingen uit de EU-richtlijn Port State Control (2009/16/EG).

De voorgestelde strafbaarstelling is uitsluitend van toepassing op het wegvaren door Nederlandse zeeschepen. De EU-richtlijn Port State Control (2009/16/EG) is uitsluitend van toepassing op buitenlandse zeeschepen. Derhalve is er tussen beide geen relatie.

Uitvoering en handhaving

De leden van de VVD-fractie en van de D66-fractie vragen waarom deze wetswijziging nu reeds wordt doorgevoerd en waarom niet is gewacht op de voorgenomen wijziging van de bemanningsrichtlijn (2008/106/EG).

De Manilla-wijzigingen van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code die door middel van dit wetsvoorstel in de Wet zeevarenden kunnen worden geïmplementeerd, zijn reeds op 1 januari 2012 in werking getreden. Zij bevatten verschillende overgangsbepalingen maar met ingang van 1 januari 2017 zal volledig moeten worden voldaan aan de gewijzigde verdragsbepalingen. Ten tijde van de indiening van het onderhavige wetsvoorstel tekende zich reeds af dat de voorgenomen wijziging van de bemanningsrichtlijn voornamelijk zou strekken tot implementatie van de Manilla-wijzigingen in het EU-recht. Bij het opstellen van het voorliggende wetsvoorstel is rekening gehouden met de ontwerp teksten van de richtlijn tot wijziging van de bemanningsrichtlijn. Zo werd voorzien dat naast de verwerking van de Manilla-wijzigingen in het EU-recht in de wijzigingsrichtlijn voor de lidstaten de verplichting zou worden opgenomen om aan de Europese Commissie informatie te verstrekken over afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en over de erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen. Tot slot werden enkele wijzigingen met betrekking tot de bevoegdheid van de Europese Commissie voorzien, welke niet tot implementatie in de Nederlandse regelgeving zouden leiden. De desbetreffende richtlijn (2012/35/EU⁴) is op 21 november 2012 vastgesteld en op 3 januari 2013 in werking getreden. De richtlijn moet uiterlijk op 4 juli 2014 zijn geïmplementeerd, met uitzondering van het voorschrift omtrent de aan de Commissie te verstrekken informatie. Dit moet uiterlijk 4 januari 2015 zijn geïmplementeerd.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering kan toelichten op welke manier een eventuele (aanzienlijke) toename van uitvoeringswerkzaamheden wordt gemonitord, hoe deze zal worden opgevangen en wie de daaraan verbonden kosten draagt. Tevens vragen deze leden in te gaan op de veronderstelling van de ILT, dat er geen bijzondere aandachtspunten zijn bij de handhaving en uitvoering.

De ILT heeft een uitvoerings- en handhavingstoets uitgevoerd op het wetsvoorstel. De ILT voorziet geen bijzondere aandachtspunten bij de uitvoering of handhaving van dit wetsvoorstel omdat het voortbouwt op een bestaande, zowel in Nederland als in internationaal verband overeengekomen en al gehanteerde systematiek. Dit laat onverlet dat er sprake zal zijn van een toename van de uitvoeringswerkzaamheden en daarmee van de uitvoeringskosten met betrekking tot de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen namens de Minister en de afgifte van certificaten door opleidingsinstituten. Ook zal de ILT meer trainingen moeten erkennen. Een toename van de uitvoeringskosten wordt voorzien

⁴ Richtlijn 2012/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 houdende wijziging van Richtlijn 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2012 L 343).

door de verplichting te verifiëren of een kennisbewijs (een schooldiploma), een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs of een certificaat van een tankertraining van een kapitein of een officier authentiek is. De volledige omvang van deze kosten hangt samen met de uitwerking van de lagere regelgeving. Bij de nadere uitwerking daarvan worden de sociale partners in de maritieme sector nauw betrokken. De extra kosten zullen in de tarieven voor de hiermee samenhangende producten worden verdisconteerd. Deze tarieven worden na consultatie van de sociale partners vastgesteld.

De leden van de D66-fractie vragen naar een eventuele toename van het aantal handhavende taken op grond van het voorliggende wetsvoorstel.

De regering voorziet geen verhoging van het aantal handhavende taken op grond van het voorliggende wetsvoorstel.

Gevolgen

De leden van de VVD-fractie vragen of de Kamer een overzicht kan ontvangen van de regeldrukvermindering door deze wetswijziging, waarin onder andere wordt weergegeven om welke regels het hier gaat en in welk opzicht de situatie verbetert voor de zeevarenden. Deze leden vragen voorts welke invloed het schrappen van de verplichting voor buitenlandse zeevarenden om aan boord van Nederlandse schepen te beschikken over een Nederlands monsterboekje heeft op buitenlandse medewerkers op dergelijke schepen en op de arbeidsmarktpositie van de Nederlandse zeevarenden.

De regering kan aangeven dat de regeldrukvermindering in dit wetsvoorstel betrekking heeft op:

- het schrappen van de verplichting dat de scheepsbeheerder voor ieder afzonderlijk schip een bemanningsplan moet indienen, waardoor bij identieke schepen kan worden volstaan met één bemanningsplan (artikel 7, eerste lid);
- het schrappen van de verplichting een bemanningsplan te moeten indienen voor vissersvaartuigen met een scheeps lengte van 45 meter of meer (artikel 7, eerste lid, jo. artikel 17, tweede lid);
- het schrappen van de verplichting dat buitenlandse zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen beschikken over een Nederlands monsterboekje. Zij kunnen volstaan met een buitenlands monsterboekje dat ten minste in de Engelse taal is gesteld (artikel 35).

Het gaat bij deze regeldrukvermindering met name om een lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Voor buitenlandse zeevarenden op Nederlandse schepen betekent deze regeldrukvermindering een besparing in de tijd om een Nederlands monsterboekje te moeten aanvragen. De kosten hiervan worden echter over het algemeen door de scheepsbeheerder gedragen. De arbeidsmarktpositie van zowel Nederlandse als buitenlandse zeevarenden wordt door deze regeldrukvermindering niet gewijzigd. Hierbij wordt opgemerkt dat de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden over het algemeen goed is. De praktijk laat echter zien dat er sprake is van een tekort aan Nederlandse zeevarenden. Dit wetsvoorstel heeft daar echter geen invloed op.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie in hoeverre de internationale concurrentiepositie van Nederland door deze wetswijziging verandert en of het voor werkgevers in de zeevaart nu aantrekkelijker wordt om Nederlands personeel aan te trekken of juist niet.

Het wetsvoorstel strekt hoofdzakelijk tot implementatie van de Manilla-wijzigingen. Aangezien deze wijzigingen een internationaal verdrag betreffen, zal de internationale concurrentiepositie van Nederland hierdoor niet wijzigen. Iedere verdragsstaat is immers gebonden aan de Manilla-wijzigingen. Ook de arbeidsmarktpositie van Nederlands personeel wordt door dit wetsvoorstel niet beïnvloed.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus