

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3966

Vragen van het lid **Van der Plas** (BBB) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de Visserij* (ingezonden 1 augustus 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 september 2022).

Vraag 1

Is u bekend dat er een groot gebrek aan gekwalificeerde bemensing aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen is?

Antwoord 1

Ja, het is mij bekend dat er een tekort aan vissers is aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen.

Vraag 2

Is u bekend dat Nederlandse visserijbedrijven gekwalificeerde personen proberen aan te trekken uit landen die net als Nederland het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wacht dienst van personeel van vissersschepen (STCW-F) hebben erkend?

Antwoord 2

Ja, dat is mij bekend.

Vraag 3

Is u bekend dat buitenlandse vissers met praktijkervaring NIET in aanmerking komen voor een Nederlandse vaarbevoegdheid door het ontbreken van een sociaal akkoord tussen STCW-F-landen waardoor het mogelijk is om vaarbevoegdheden (visserijpapieren) uit te wisselen?

Antwoord 3

Ja, dat is mij bekend. Het afsluiten van een bilaterale overeenkomst tussen landen die het STCW-F verdrag hebben geratificeerd maakt wederzijdse erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen van vissers mogelijk. Het afsluiten van deze overeenkomsten op basis van het STCW-F verdrag is voornamelijk ingewikkeld en arbeidsintensief. Een belangrijke reden hiervoor is het gebrek aan borging dat de andere verdragsstaat kwalitatief vergelijkbare visserijopleidingen en vaarbevoegdheden hanteert. De curricula van visserijopleidingen in verschillende landen lopen uiteen en bij de ratificatie van het STCW-F verdrag wordt geen inhoudelijke beoordeling gedaan van de visserijopleidin-

gen door de IMO. Daarnaast is het STCW-F verdrag niet omgezet naar EU-regelgeving. Dat heeft als gevolg dat de European Maritime Safety Agency (EMSA), anders dan voor de koopvaardij, voor de visserij niet toeziet op kwaliteitsborging. Toezicht en een bepaalde mate van kwaliteitsborging moet de verdragsstaat dus zelf regelen en dat is een arbeids- en tijdsintensieve taak. Omdat het STCW-F verdrag niet naar EU-regelgeving is omgezet, dient ook tussen EU lidstaten een wederzijdse erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen via het sluiten van een bilaterale overeenkomst geregeld te worden. Ik hecht grote waarde aan de veiligheid van bemanning op Nederlandse vissersvaartuigen en daarvoor is kwaliteitsborging van competenties van vissers van groot belang.

Vraag 4

Is u bekend dat Nederland sinds de implementatie van het STCW-F-verdrag in de nationale regelgeving (Besluit zeevarenden) op 1 april 2019 slechts met één land een sociaal akkoord heeft gesloten om vaarbevoegdheden te kunnen uitwisselen?

Antwoord 4

Nederland heeft tot nu toe op basis van het STCW-F verdrag een overeenkomst afgesloten met België. Aangezien er intensief contact met de Belgische maritieme autoriteiten en kennis over hun wetgeving is, is er voldoende zekerheid dat hun visserijopleidingen en opleidings- en kwaliteitseisen overeenkomen met die van Nederland.

Vraag 5

Is u bekend dat veel landen in en buiten Europa het STCW-F-verdrag hebben erkend en dat dit grote potentie heeft voor de Nederlandse vissersvloot om gekwalificeerde bemensing te bewerkstelligen?

Antwoord 5

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3, garandeert het ratificeren van het STCW-F verdrag nog geen borging op de kwaliteit van de visserijopleiding en de daaruit resulterende competenties van vissers in een verdragsstaat. Met de sector ben ik daarom in gesprek over welke landen prioriteit zouden kunnen krijgen bij het komen tot bilaterale overeenkomsten. Daarbij speelt onder meer de potentiële toegevoegde waarde voor de Nederlandse visserijvloot een rol, alsmede de mate waarin en de wijze waarop Nederland zich kan verzekeren van de noodzakelijke kwaliteit van de opleidingen en vaarbevoegdheden in de betreffende verdragsstaat.

Vraag 6

Is u bekend dat uw ministerie hierover tegen de visserijvertegenwoordigers keer op keer aangeeft dat het gebrek aan ambtelijke menkracht de oorzaak is van het uitblijven van sociale (STCW-F) akkoorden met meerdere landen en dat verder verwezen wordt naar de Europese Commissie om met een oplossing te komen?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 is het aangaan van overeenkomsten op basis van het STCW-F verdrag ingewikkeld en een tijdsintensieve klus en is het STCW-F verdrag niet naar EU-regelgeving omgezet. Met de sector ben ik in gesprek over welke landen prioriteit zouden kunnen krijgen bij het komen tot bilaterale overeenkomsten. Tevens zal dit najaar uitbreiding komen in het team dat aan dergelijke maritieme bemanningszaken werkt.

Vraag 7

Wat gaat u doen om op korte termijn wél dit soort sociale akkoorden met landen als Polen, Litouwen en Portugal te sluiten?

Antwoord 7

Zie de antwoorden op de vragen 3 en 5. Daarnaast is de voorkeur voor Polen, Litouwen en Portugal mij bekend en zal ik samen met de sector ook binnen deze drie landen prioriteren met welk land het afsluiten van een overeenkomst het meest van toegevoegde waarde is. Het streven is om dit najaar met de sector overeen te zijn gekomen welk land de meeste toegevoegde

waarde heeft om een overeenkomst mee af te sluiten. Op basis daarvan zal uiterlijk begin volgend jaar samen met de sector een start worden gemaakt met op een zo pragmatisch mogelijke wijze de kwaliteit van de visserijopleiding en de daaruit resulterende competenties van vissers te beoordelen.