

Vergaderjaar 2005–2006

30 412

Wijziging van het Burgerlijk Wetboek, het Wetboek van Koophandel, de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting, de Zeebrievenwet en enkele andere wetten in verband met het Europese recht op vrije vestiging

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 22 maart 2006

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Justitie over dit wetsvoorstel. Graag zal ik hieronder, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, de in het verslag gestelde vragen beantwoorden.

1. Algemeen

De leden van de CDA-fractie verzochten om nader toe te lichten waarom wordt vastgehouden aan een verruimd nationaliteitscriterium. Zij stelden daarbij dat het arrest van het Europese Hof toch duidelijk aangeeft dat primair gekeken moet worden naar de mogelijkheden tot een doeltreffend toezicht en een effectieve rechtsmacht over schepen die de Nederlandse vlag voeren. Ook refereerden zij aan het advies van de Raad van State, waarin de Raad heeft opgemerkt dat het risico bestaat dat het wetsvoorstel zoals dat aan de Raad was aangeboden juist gelet op het nationaliteitscriterium, nog steeds op gespannen voet staat met het recht van vrije vestiging. Verder vroegen de leden van de CDA-fractie welke gevolgen het geheel schrappen van het nationaliteitscriterium uit de wet zou hebben. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is het wetsvoorstel op het punt van het nationaliteitscriterium aangepast, waardoor het door de Raad gesignaleerde risico dat het wetsvoorstel mogelijk nog niet in overeenstemming zou zijn met het Gemeenschapsrecht geheel is ondergaan. Het opnemen van een nationaliteitscriterium is gewenst om de volgende redenen. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (verder: het Europese Hof) heeft geoordeeld dat de huidige wettelijke regeling voor het verkrijgen van de hoedanigheid van Nederlands schip in strijd is met het recht van vrije vestiging, zoals neergelegd in het Gemeenschapsrecht. Het arrest van het Europese Hof gaat niet zover dat het recht op vrije vestiging ook toekomt aan natuurlijke personen of rechtspersonen die op geen enkele wijze binding hebben met de EU of de EER. Het volledig loslaten van een nationaliteitscriterium zou betekenen dat in het wetsvoorstel meer wordt geregeld dan noodzakelijk is om aan het Gemeenschapsrecht te voldoen. Dat is in strijd met het staande kabinetsbeleid met betrekking tot implementatie van EG-recht. Verder is van belang dat in de voorgestelde regeling met betrekking tot de

nationaliteit crediteuren van EU-vennootschappen (die eigenaar zijn van een Nederlands zeeschip) een afdoende rechtsbescherming hebben. Crediteuren van vennootschappen buiten de EU wordt die bescherming niet geboden. Daarnaast is het van groot belang dat kan worden vastgesteld wie de eigenaar is van een zeeschip. Bij de inschrijving van het schip in het Nederlandse kadaster dient te worden beoordeeld of het schip daadwerkelijk in eigendom is bij degene die een aanvraag doet voor een Nederlandse zeebrief. De registratie van de naam van de eigenaar van een schip in het kadaster dient er (mede) toe het raadplegen van de openbare registers te bevorderen en dus kennis te nemen van eventuele daarop betrekking hebbende beperkte rechten zoals hypotheek dan wel beslag (artikel 85 van de Kadasterwet). Het eigendomsrecht is, zeker in de zeevaart, een gecompliceerd rechtsterrein. Een onbeperkte acceptatie van rechtsvormen uit alle landen ter wereld, is vanwege de complexiteit van dit rechtsgebied op dit moment ondoenlijk.

Het loslaten van het nationaliteitscriterium zou betekenen dat iedere natuurlijk of rechtspersoon van buiten de EU of de EER zijn schip in het Nederlandse kadaster kan teboekstellen. Na teboekstelling van het schip bestaat er ex lege het recht op afgifte van een Nederlandse zeebrief, waardoor dit schip gerechtigd wordt om onder de Nederlandse vlag te varen. Indien echter de eigendom niet of niet met zekerheid kan worden vastgesteld, kan ook niet worden vastgesteld wie – uiteindelijk – verantwoordelijk is voor het schip en de met het schip verband houdende aangelegenheden (zoals bijv. veiligheid van het schip en lading). In dat geval zouden de waarborgen die het voeren van de Nederlandse vlag met zich meebrengt op onder andere het gebied van scheepsveiligheid en milieu, alsmede een afdoende rechtsbescherming van crediteuren veelal niet meer kunnen worden gegarandeerd. Opgemerkt zij nog dat het uitoefenen van doeltreffend toezicht en effectieve rechtsmacht ten aanzien van een schip pas aan de orde is als dat schip onder Nederlandse vlag vaart en derhalve nadat de eigendomstoets heeft plaatsgevonden. Verder vroegen de leden van de CDA-fractie naar de termijn waarop de Rijkskaderwet zeeschepen zal worden ingediend bij de Tweede Kamer.

De Raad van State heeft advies uitgebracht over het voorstel voor een rijkskaderwet zeeschepen. Dat advies geeft aanleiding tot heroverweging van het voorstel (zoals ook aangegeven in de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel buitenlandse schepen, Kamerstukken II 2003/04, 29 394, blz. 1–2, en in punt 2 van het nader rapport bij dit wetsvoorstel). In de brief van 22 juni 2005 (Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 86, blz. 4) van de Minister van Verkeer en Waterstaat over de uitvoering van het V&W-programma Beter Geregeld ter uitvoering van de kabinetsdoelstelling «Minder en anders regelen» is aangegeven dat herstructurering van de zeescheepvaartwetgeving gewenst is. Daarbij is gemeld dat de verschillende mogelijkheden voor herstructurering worden uitgewerkt in een wetgevingsnotitie. Daarin zal ook worden ingegaan op de rijksaspecten van de zeescheepvaartwetgeving. Het streven van de Minister van Verkeer en Waterstaat is dat de wetgevingsnotitie nog dit jaar aan de Tweede Kamer wordt gestuurd.

Ook vroegen de leden van de CDA-fractie naar de reacties en opvattingen van de diverse belanghebbenden in de sector.

Ten aanzien van dit wetsvoorstel is meerdere malen overleg geweest met de belanghebbende organisaties, te weten de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR) en de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), alsmede met het «natte» notariaat. Dit overleg leerde dat deze partijen in principe afwijzend stonden tegen het zonder enige nationaliteitseis toelaten van zeeschepen tot het varen onder de Nederlandse vlag en dat zij zich volledig konden vinden in het nationaliteitscriterium zoals neergelegd in dit wetsvoorstel. Genoemde partijen konden zich ook in de rest van het wetsvoorstel vinden. Hierin is nu voorgesteld

dat ingeval de eigenaar gebruik maakt van een scheepsmanager, de scheepsmanager zeewerkgever is. Inmiddels hebben de KVNR en de FWZ laten weten dat het bij nader inzien wenselijk is dat de eigenaar van een zeeschip die het beheer heeft overgedragen aan een scheepsmanager zelf het zeewerkgeverschap blijft uitoefenen. Om hieraan tegemoet te komen wordt bij nota van wijziging voorgesteld om artikel II, onderdeel A, te schrappen. Verder wordt het in artikel II, onderdeel B, voorgestelde derde lid van artikel 311 van het Wetboek van Koophandel aangepast. In het wetsvoorstel, zoals bij uw Kamer ingediend, kan worden gelezen dat indien de eigenaar gebruik maakt van een scheepsmanager, beiden een vestiging in Nederland moeten hebben. Dit is niet bedoeld. In de nota van wijziging wordt derhalve een technische wijziging voorgesteld waarbij de vestigingseis van de eigenaar wordt vervangen door een woonplaatskeuze. Opgemerkt zij nog dat de bepaling inzake de woonplaatskeuze van de eigenaar geen verplichting is tot het in Nederland woonachtig zijn. Door de voorgestelde woonplaatskeuze is niets anders geregeld dan dat er altijd een aanspreekpunt van de eigenaar in Nederland is. De KVNR en de FWZ zijn het met deze aanpassingen eens.

De leden van de PvdA-fractie vroegen op welke manier de Inspectie Verkeer en Waterstaat het toezicht op de Zeebrievenwet zal regelen. Zoals reeds op basis van de huidige wetgeving vereist, dient de scheepseigenaar of de rompbefrachter in Nederland een vestiging te hebben. Met dit wetsvoorstel wordt de figuur van de scheepsmanager, die een vestiging in Nederland moet hebben, als verantwoordelijke entiteit toegevoegd. Alvorens de zeebrief kan worden afgegeven, dient schriftelijk te worden aangetoond dat vanuit deze vestiging de verantwoordelijkheid inzake het beheer over de zeeschepen onder Nederlandse vlag wordt uitgeoefend. In de huidige praktijk houden de ambtenaren van de Toezichtseenheid Zeevaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat reeds toezicht op de vestiging en de daaraan gekoppelde verantwoordelijkheden aangaande de vloot. Daarbij wordt vastgesteld of er sprake is van een vestiging in Nederland en wordt onder meer gecontroleerd of vanuit deze vestiging inzicht kan worden gegeven inzake de technische staat van het schip, de opvarenden en de aard van de lading, enz. Wanneer blijkt dat aan de hierboven genoemde verplichtingen geen of onvoldoende invulling wordt gegeven kan dit tot gevolg hebben dat de zeebrief vervalt. Voorts kan vorenbedoelde constatering tot gevolg hebben dat men ook op grond van (internationale) veiligheids- of milieuwetgeving in overtreding is. De sanctie hierop kan zijn dat het schip niet meer mag varen.

Daarnaast stelden de leden van de PvdA-fractie een aantal vragen over de handhaving en rechtsmacht. Zo vroegen ze of de overige EU-lidstaten op problemen stuiten in de praktijk op het gebied van de handhaving en de rechtsmacht. Verder informeerden ze welke problemen er spelen en op welke manier die worden opgelost. Tot slot vroegen deze leden of, en zo ja op welke wijze geanticipeerd wordt op mogelijke problemen in de handhaving, en zo nee, waarom daarop niet geanticipeerd wordt. Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is nagegaan welke (minimum) voorwaarden voor registratie van een zeeschip en vlagverlening aan zo'n zeeschip in België, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland worden gehanteerd. Sommige van die voorwaarden lijken strenger te zijn dan de in het arrest van het Europese Hof geformuleerde voorwaarden. Zo onderzoekt momenteel Duitsland of en op welke wijze de wetgeving aangepast moet worden. Er zijn ons noch ten aanzien van deze landen, noch ten aanzien van andere EU-lidstaten problemen bekend op het gebied van handhaving en rechtsmacht. Het wetsvoorstel regelt binnen de grenzen van het arrest van het Europese Hof de vereisten die nodig zijn voor het uitoefenen van doeltreffend toezicht en effectieve rechtsmacht. Er worden dan ook geen problemen verwacht met betrekking tot toezicht en handhaving.

2. Nota van wijziging

Voorgesteld wordt om het wetsvoorstel bij nota van wijziging aan te passen. Voor de aard en de redenen voor de nota van wijziging zij verwezen naar het antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie over de betrokkenheid van de diverse belanghebbenden in de sector.

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner