

Vergaderjaar 2006–2007

30 684

Wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2005/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG (PbEU L 255)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 6 december 2006

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

1. Algemeen

De leden van de CDA-fractie verzochten nader geïnformeerd te worden omtrent de passende maatregelen die ingevolge richtlijn nr. 2005/45/EG¹ genomen moeten worden om fraude met bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden tegen te gaan. Noch binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), noch binnen de Europese Unie zijn concrete maatregelen voorgesteld om fraude met bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden te voorkomen of te bestrijden. Wel komt in IMO-verband meer aandacht voor informatie-uitwisseling over geconstateerde fraude. Het is feitelijk aan de vlaggenstaten zelf de benodigde maatregelen uit te werken. In Nederland zal als volgt worden gehandeld. Bij de afgifte van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs ingevolge het voorgestelde artikel 22a van de Zeevaartbemanningwet op grond van een of meer erkende bewijzen van beroepsbekwaamheid, zal, in geval van gerede twijfel omtrent de authenticiteit van de overgelegde bescheiden, door de Inspectie Verkeer en Waterstaat bij de desbetreffende buitenlandse bevoegde autoriteiten daarover navraag worden gedaan. Indien blijkt dat bij de aanvraag van het Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs onjuiste gegevens zijn opgegeven dan wel dat valse of vervalste documenten zijn overgelegd, zal op grond van artikel 24, tweede lid, van de Zeevaartbemanningwet, tot intrekking van het vaarbevoegdheidsbewijs worden overgegaan. De desbetreffende buitenlandse bevoegde autoriteiten zullen daarvan in kennis worden gesteld.

De leden van de CDA-fractie vroegen voorts hoe de uitwerking in de praktijk zal zijn van de bepaling dat een gastland beperkingen mag stellen aan de functies, taken en verantwoordelijkheidsniveaus met betrekking tot

¹ Richtlijn nr. 2005/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 betreffende de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG (PbEU L 255).

reizen nabij de kust en wie bepaalt of en wanneer deze beperkingen van toepassing worden verklaard.

Richtlijn nr. 2001/25/EG¹ geeft aan de lidstaten, in navolging van het STCW-Verdrag, min of meer de vrije hand bij het bepalen wat zij verstaan onder «reizen nabij de kust». Het begrip kan worden toegepast op schepen van beperkt tonnage en voortstuwingsvermogen, waarbij het gebied dat onder het begrip valt nader dient te worden vastgelegd. Dit heeft geresulteerd in een verscheidenheid tussen de lidstaten bij de toepassing van het begrip. In Nederland wordt ingevolge het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart onder «reizen nabij de kust» verstaan: het gebruik van een schip met een bruto-tonnage van minder dan 500 GT en een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW, in een vaargebied dat zich uitstrekt tot dertig zeemijlen uit de kust, met dien verstande dat het schip ten hoogste twaalf uren varen verwijderd is van een op het certificaat van deugdelijkheid met name genoemde werkhaven en nooit verder verwijderd is dan zes uren varen vanaf een beschutte haven of rede. In genoemd besluit is voorts aangegeven aan welke eisen moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs als eerste stuurman, kapitein of wachtwerktuigkundige op reizen nabij de kust. Dit betekent dat de op een door een andere lidstaat afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs aangegeven beperking ten aanzien van vaargebied niet zonder meer wordt overgenomen op het op basis van dat bewijs af te geven Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs, maar dat op grond van de criteria van genoemd besluit wordt bezien of een vaarbevoegdheidsbewijs voor «reizen nabij de kust» kan worden afgegeven.

De leden van de CDA-fractie vroegen zich ten slotte af wat wordt beschouwd als passende talenkennis van zeevarenden, wie dat bepaalt en op welke wijze wordt bepaald of er een passende talenkennis aanwezig is. In de STCW-Code, behorende bij het hiervoor reeds genoemde STCW-Verdrag waarnaar in bijlage I van richtlijn nr. 2001/25/EG wordt verwezen, zijn de eisen opgenomen ten aanzien van de beheersing van de Engelse taal waaraan officieren in de dek- en de machinekamerdiscipline alsmede gezellen ten minste moeten voldoen om in het bezit te kunnen komen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Deze eisen zijn toegespitst op de te verrichten functie. In hoofdstuk 4 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart wordt voor de verkrijging van een kennisbewijs voor de verschillende functies eveneens verwezen naar de specifieke onderdelen van de STCW-Code. De opleidingen die strekken tot het kunnen voldoen aan de gestelde eisen maken onderdeel uit van het reguliere onderwijs waarvoor de eindtermen worden vastgesteld door de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, de Adviescommissie onderwijs-arbeidsmarkt gehoord hebbende. Ik wijs hiervoor op de artikelen 7.2.4. en 7.2.6. van de Wet educatie en beroepsonderwijs. Eenzelfde systematiek geldt in meer of mindere mate in de andere EU-lidstaten en in vrijwel alle andere STCW-verdragsstaten.

Ten aanzien van de vraag van de VVD-fractie met betrekking tot de erkenning van geneeskundige verklaringen voor de zeevaart kan ik het volgende meedelen.

De erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden, zoals vaarbevoegdheidsbewijzen en geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart, afgegeven door andere EU-lidstaten, andere partijen bij de EER en Zwitserland, bevordert het vrije verkeer van zeevarenden binnen het desbetreffende gebied en komt tegemoet aan het internationale karakter van de zeescheepvaart. Bij de opstelling van het wetsvoorstel is echter onvoldoende rekening gehouden met het feit dat ook zeevarenden met de Nederlandse nationaliteit over een geneeskun-

¹ Richtlijn nr. 2001/25/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 136).

dige verklaring voor de zeevaart zouden kunnen beschikken die is afgegeven in een andere lidstaat. Met de tekst van het voorgestelde artikel 40a Zeevaartbemanningswet wordt Nederlandse zeevarenden de mogelijkheid onthouden om met een geneeskundige verklaring uit een ander land op Nederlandse schepen te varen. Zoals door de leden van de VVD-fractie terecht wordt opgemerkt vormt de vakbekwaamheid van de aanvrager de basis voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs en niet zijn of haar nationaliteit. Ditzelfde geldt in feite ook voor het «fit for duty» criterium waarbij de al dan niet fitheid gebaseerd moet zijn op geneeskundige criteria en de nationaliteit daarbij geen rol speelt. Zoals de leden van de VVD-fractie verzoeken, zal ik bij nota van wijziging de uitsluiting van bemanningsleden met de Nederlandse nationaliteit schrappen uit het voorgestelde artikel 40a.

2. Nota van wijziging

Voorgesteld wordt om artikel I, onderdeel D, (wijziging artikel 40a Zeevaartbemanningswet) van het wetsvoorstel bij nota van wijziging aan te passen. Voor de aard en de reden voor de nota van wijziging wordt verwezen naar het antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs