

Vergaderjaar 2015–2016

34 425

Wet houdende regels met betrekking tot de productie, de conformiteitsbeoordeling en het plaatsen aan boord van scheepsuitrusting (Wet scheepsuitrusting 2016)

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 28 juni 2016

Inleiding

De regering heeft met belangstelling kennisgenomen van de bevindingen van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening, belast met het voorbereidende onderzoek van het voorstel van wet houdende regels met betrekking tot de productie, de conformiteitsbeoordeling en het plaatsen aan boord van scheepsuitrusting (Wet scheepsuitrusting 2016) en dankt de commissie voor haar spoedige reactie.

Naar aanleiding van de vragen in het voorlopig verslag kan vooraf het volgende worden opgemerkt. Het wetsvoorstel dient ter implementatie van de Europese richtlijn 2014/90/EU en bevat regels die betrekking hebben op de conformiteitsbeoordeling van scheepsuitrusting die bestemd is voor plaatsing aan boord van een EU-schip, dan wel in de Europese Unie op de markt wordt gebracht. Deze richtlijn is een productrichtlijn die hoofdzakelijk regels bevat om te waarborgen dat de producten volgens de juiste normen worden geproduceerd en goedgekeurd. Dit betekent dat dergelijke scheepsuitrusting ingevolge het wetsvoorstel moet zijn beoordeeld door een aangemelde instantie en is voorzien van een stuurwielmarkering voordat het op de markt mag worden geplaatst. De meerderheid van de verplichtingen in het wetsvoorstel liggen bij de betrokken marktdeelnemer die verantwoordelijk is voor het product. Dit betreft de fabrikant, importeur, distributeur of vertegenwoordiger. Daarnaast bevat het wetsvoorstel twee bepalingen omtrent het plaatsen van deze goedgekeurde scheepsuitrusting aan boord van Nederlandse schepen.

In reactie op de vraag van de PVV-fractie betreffende het aantal schepen in beheer van Nederlandse reders dat buiten de werkingssfeer van het voorstel valt, merkt de regering op dat dit 944 schepen betreft (peildatum 31 december 2015). Hiervan waren 280 schepen onder de vlag van een ander EU/EER land, waardoor deze schepen via de regelgeving van die landen alsnog aan de verplichtingen van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 moeten voldoen.

In reactie op de vragen van de PVV-fractie in hoeverre uitvlaggen gevolgen heeft voor de effectiviteit van het voorstel en in hoeverre het risico bestaat dat Nederlandse schepen zullen uitvlaggen, kan worden aangegeven dat de gevolgen voor de effectiviteit van het voorstel gering zullen zijn en dat het wetsvoorstel naar verwachting niet tot gevolg zal hebben dat schepen uitvlaggen om deze wetgeving te omzeilen. Hiervoor zijn verschillende redenen te geven. Allereerst geldt, zoals hierboven aangegeven, de meerderheid van de verplichtingen in het wetsvoorstel niet voor de eigenaren van de schepen, maar voor de betrokken markt-deelnemer alsmede voor aangemelde instanties. Ten tweede zijn de normen waaraan de uitrusting moet voldoen vastgesteld door de International Maritime Organization (IMO). Dit houdt in dat de normen internationaal gelden, zodat ook een schip dat onder de vlag van een land buiten de EU vaart, dient te voldoen aan de vastgestelde IMO-normen. De Europese richtlijn waaruit het wetsvoorstel voortvloeit, ziet met name op het borgen van de kwaliteit van de productie en harmonisatie van de wijze waarop wordt toegezien dat de producten volgens de normen worden geproduceerd en gekeurd. De stuurwielmarkering wordt wereldwijd dan ook beschouwd als uiting van betrouwbaarheid, met als gevolg dat ook schepen die niet varen onder de vlag van een EU-lidstaat er soms voor kiezen om stuurwielgemarkeerde uitrusting aan boord te plaatsen. Ten derde is reeds vergelijkbare regelgeving in Nederland van toepassing, te weten de Wet scheepsuitrusting en de Regeling keuringsinstanties Wet scheepsuitrusting. De Wet scheepsuitrusting 2016 zal voor de Nederlandse reders voornamelijk een verbetering betekenen ten opzichte van de bestaande regelgeving omdat hiermee fraude met scheepsuitrusting beter kan worden tegengegaan en de werking van de interne markt zal verbeteren. De Nederlandse reders (vertegenwoordigd door de branchevereniging KNVR) en de maritieme maakindustrie (vertegenwoordigd door de branchevereniging Netherlands Maritime Technology) hebben dan ook aangegeven dat zij voorstander zijn van de nieuwe regelgeving. Het risico dat schepen ten gevolge van het wetsvoorstel zullen uitvlaggen wordt, gelet op bovenstaande, gering geacht.

In reactie op de vraag van de PVV-fractie aangaande het opleggen van sancties kan worden opgemerkt dat het inderdaad zo is dat een schip in eigendom van een Nederlandse reder en varend onder een niet-Europese vlag, geen sanctie opgelegd kan krijgen op basis van dit wetsvoorstel, terwijl dat in een gelijke situatie wel mogelijk zou zijn bij een schip onder Nederlandse vlag. Dit is echter inherent aan de bevoegdheid van de regering, die uitsluitend rechtsmacht kan uitoefenen op schepen onder de Nederlandse vlag. Overigens zal het schip wanneer het vaart onder de vlag van een andere EU-lidstaat, eveneens aan de vereisten van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 moeten voldoen en kan het schip door de betreffende EU-lidstaat een overeenkomstige sanctie opgelegd krijgen.

Naar aanleiding van de vraag van de fractie van de PVV met betrekking tot uitzonderingsmogelijkheden merkt de regering op dat het wetsvoorstel niet van toepassing is op varend erfgoed of historische schepen, aangezien deze schepen vallen onder nationale regelgeving opgenomen onder de Schepenwet. Het wetsvoorstel beperkt zich tot scheepsuitrusting die bestemd is voor plaatsing aan boord van schepen die onder de internationale verdragen SOLAS, MARPOL en COLREG vallen.

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