

Vergaderjaar 2018–2019

35 085 (R2113)

Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen, 1995; Londen, 7 juli 1995

A/ nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 21 november 2018.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van Aruba, Curaçao of Sint Maarten te kennen worden gegeven uiterlijk op 21 december 2018.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk wordt niet openbaar gemaakt, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State).

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2018

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en derde lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 7 juli 1995 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen, 1995 (Trb. 2013, nr. 218).

Een toelichtende nota bij dit Verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van Aruba, Curaçao en Sint Maarten is verzocht hogergenoemde stukken op 21 november 2018 over te leggen aan de Staten van Aruba, de Staten van Curaçao en de Staten van Sint Maarten.

De Gevolmachtigde Ministers van Aruba, Curaçao en Sint Maarten zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
S.A. Blok

Toelichtende nota

A. ALGEMEEN

1. Inleiding

Onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) is op 7 juli 1995 te Londen het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen (hierna: het verdrag) tot stand gekomen. Het verdrag staat internationaal bekend als het «STCW F», naar het acroniem van de Engelse titel: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel. Het verdrag beoogt de veiligheid van mensen, zaken en het mariene milieu te bevorderen, door een aantal minimeisen te stellen aan de opleiding, de ervaring en de lichamelijke conditie van de bemanning van vissersvaartuigen. Daarnaast stelt het verdrag enkele eisen aan de basisopleiding veiligheid en aan het wachtlopen. Tevens wordt voorzien in de mogelijkheid om vaarbevoegdheidsbewijzen te erkennen. Het STCW F uit 1995 is de tegenhanger van het STCW uit 1978 dat uitsluitend van toepassing is op de handelsvaart.¹ Omdat de bemanning van vissersvaartuigen buiten het toepassingsbereik van het STCW viel, bestond er behoefte aan een specifiek op de visserij gericht verdrag. Het STCW F is het eerste IMO-verdrag dat op internationaal niveau eisen stelt aan de opleiding, de certificering en de wachtdienst van kapiteins, officieren, werktuigkundigen en radio-operators op vissersschepen. Voordien werden deze standaarden nog vrijwel uitsluitend door de landen zelf bepaald, waardoor de opleiding en de ervaring van de vissers uit de verschillende landen sterk kon verschillen.

De Nederlandse regering onderschreef al geruime tijd de doelstellingen van het verdrag, maar zag tot voor kort geen meerwaarde in toetreding, omdat de Nederlandse opleidings- en certificeringseisen voor de visserij in het algemeen strikter waren dan de eisen die door het verdrag worden voorgeschreven. Na een lange aanlooperperiode is het verdrag echter op 29 september 2012 in werking getreden en het geldt thans voor ruim twintig staten. Onder deze staten bevinden zich ook steeds meer staten waar Nederlandse vissersvaartuigen hun werkgebied plegen te hebben, zoals bijvoorbeeld Spanje en Mauritanië. Net als vele andere verdragen kent het STCW F daarnaast ook een zogenaamde «no more favourable treatment»-clausule, die tot gevolg heeft dat Nederlandse vissersvaartuigen in de havens van de verdragspartijen geconfronteerd kunnen worden met de eis dat de bemanningsleden conform dit verdrag gecertificeerd moeten zijn. Hoewel de bemanningsleden van de onder de Nederlandse vlag varende vissersvaartuigen door de eisen van het Besluit zeevaartbemanning inhoudelijk voldoen aan de opleidings- en trainingseisen van het STCW F, kan Nederland op dit moment dergelijke certificaten niet afgeven, omdat het Koninkrijk nog geen partij is bij dit verdrag. Daardoor kan niet worden voldaan aan voorschrift 7, tweede lid, van het STCW F. Nu het voor de bemanning van Nederlandse vissersvaartuigen steeds belangrijker wordt om met STCW F-certificaten te worden uitgerust, acht de regering het thans wel wenselijk om tot het verdrag toe te treden. In mei 2015 is daartoe ook de vereiste machtiging van de Europese Unie verkregen. De toetreding geschiedt mede op uitdrukkelijk verzoek van de visserijsector.

¹ Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, nr. 144).

2. Hoofdpijnen van het verdrag

2.1. Aanleiding

Het onderkennen van het bestaan van grote verschillen in wet- en regelgeving met betrekking tot de opleiding, de diplomering en de wachtdienst aan boord van vissersvaartuigen, is de aanleiding geweest om in de jaren »90 binnen de context van de IMO te komen tot afspraken over de daaraan te stellen eisen en voorwaarden. Binnen de specifieke context van de Europese Unie stonden deze verschillen in wet- regelgeving bovendien haaks op het uitgangspunt van het vrije verkeer tussen de lidstaten.

2.2. Structuur en inhoud van het verdrag

Het verdrag bestaat uit een relatief korte hoofdtekst van 15 artikelen en een uitgebreide bijlage met drie korte aanhangsels. De artikelen van de hoofdtekst zijn vrij algemeen van aard en bevatten hoofdzakelijk bepalingen die betrekking hebben op het verdrag zelf, zoals bepalingen omtrent het toepassingsbereik, de inwerkingtreding en de wijziging van het verdrag. De inhoudelijke kern van deze artikelen wordt gevormd door de artikelen 6 t/m 9. Artikel 6 bepaalt dat de diplomering van het personeel van vissersschepen dient te geschieden in overeenstemming met de in de bijlage neergelegde voorschriften. Artikel 7 stelt eisen aan de nationale uitvoeringswetgeving die nodig is om de betrouwbaarheid van dit internationale systeem van diploma's te waarborgen. Artikel 8 normeert de havenstaatcontroles en artikel 9 ziet op de bevordering van de technische samenwerking tussen de verdragspartijen.

De omvangrijke bijlage vormt een integrerend onderdeel van het verdrag en bestaat uit vier hoofdstukken en drie aanhangsels. In aanvulling op de artikelen 6 t/m 9 uit de hoofdtekst, bevat hoofdstuk 1 van de bijlage nog een aantal algemene bepalingen die van belang zijn voor het door het STCW F gecreëerde systeem van bewijzen en officiële verklaringen. Het gaat daarbij onder meer om de afgifte van de relevante bewijzen, verklaringen en ontheffingen, de erkenning van de bewijzen van andere verdragspartijen, de controleprocedures en de overgangsregelingen. De hoofdstukken 2 t/m 4 bevatten vervolgens de inhoudelijke voorschriften die de materiële kern van het verdrag vormen. Het omvangrijke hoofdstuk 2 bevat de minimumeisen voor de diplomering van kapiteins, officieren, werktuigkundigen en radio-operators. De kenniseisen die voor deze diploma's gelden, zijn per functie opgesomd in zogenaamde «aanhangsels». Het gaat daarbij onder andere om kennis op het gebied van plaatsbepaling, navigatie en communicatie, meteorologie en oceanografie, de bouw en de stabiliteit van vissersschepen, de behandeling en de stuwage van de vangst, de wachtdienst, het opsporen en het redden van drenkelingen en het omgaan met gevaarlijke situaties, zoals brand of lekken. Het verdrag maakt een onderscheid tussen de volgende functies:

- kapiteins van vissersschepen met een lengte van 24 meter of meer die varen in onbegrensde wateren
- officieren die belast zijn met de brugwacht op vissersschepen met een lengte van 24 meter of meer die varen in onbegrensde wateren
- kapiteins van vissersschepen met een lengte van 24 meter of meer die varen in begrensde wateren
- officieren die belast zijn met de brugwacht op vissersschepen met een lengte van 24 meter of meer die varen in begrensde wateren
- hoofdwerktuigkundigen en tweede scheepswerktuigkundigen op vissersschepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een vermogen van 750 kW of meer

- personeel dat belast is met radiocommunicatietaken aan boord van vissersschepen
- GMDSS-radio-operators²

De hoofdstukken 3 en 4 zijn beperkt van omvang. Hoofdstuk 3 bestaat zelfs uit slechts één enkel voorschrift, waarin wordt vastgesteld welke onderwerpen dienen te worden behandeld bij de basisopleiding veiligheid, die in principe verplicht is voor al het personeel van alle vissersvaartuigen. Hoofdstuk 4 stelt tot slot nog een aantal eisen aan het wachtlopen.

Aan het einde van het verdrag treft men ten slotte nog drie aanhangsels aan, met daarin de modellen voor de officiële documenten die op basis van dit verdrag kunnen worden afgegeven. Aanhangsel 1 is het model voor het op basis van dit verdrag af te geven vaarbevoegdheidsbewijs. Aanhangsel 2 is het model voor het document waarmee de afgifte van zo'n vaarbevoegdheidsbewijs officieel wordt bevestigd. Aanhangsel 3 is het model voor het document waarmee een door een andere verdragsstaat afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs wordt erkend.

3. EU-dimensie

Er zijn geen voornemens bekend van de Europese Commissie om voor de zeevisserij een vergelijkbare richtlijn vast te stellen als richtlijn nr. 2008/106/EG³ voor de handelsvaart, die een uitzondering inhoudt op richtlijn nr. 2005/36/EG betreffende de erkenning van beroepskwalificaties.⁴ Voor de zeevisserij is thans in elk geval geen uitzondering op richtlijn nr. 2005/36/EG van kracht. In beginsel is deze richtlijn van belang voor de zeevisserij. Dit betekent dat erkenning van beroepskwalificaties een bevoegdheid van de Europese Unie is. In verband daarmee is door de Raad van de Europese Unie in het besluit (EU) 2015/799 vastgesteld dat lidstaten worden gemachtigd om het STCW F-verdrag te ondertekenen of te ratificeren.⁵ In overweging 9 van dat besluit is aangegeven dat lidstaten die onder hun vlag varende vissersschepen hebben of havens hebben die worden aangedaan door zeevissersschepen die onder het verdrag vallen of opleidingsinstellingen hebben voor het personeel van vissersschepen en die nog geen partij zijn bij het verdrag, worden verzocht partij te worden. Daardoor is de weg nu vrij voor de toetreding van Nederland. Aandachtspunt bij de voorbereiding van het machtigingsbesluit in Brussel was of de mogelijkheid bestaat dat niet alle EU-lidstaten met vissersvloten zullen toetreden. In overweging 10 van besluit (EU) 2015/799 is aangegeven dat elke lidstaat die partij is bij het STCW F-verdrag de in het verdrag vastgelegde flexibiliteit dient toe te passen om juridische verenigbaarheid met het recht van de Unie te waarborgen, met name het bepaalde in voorschrift 10 van hoofdstuk I van de bijlage bij het verdrag over gelijkwaardige voorzieningen, teneinde de toepassing van het verdrag in overeenstemming te brengen met Richtlijn 2005/36/EG. Hiervoor moest een passende werkwijze worden gevonden inzake de erkenning van beroepskwalificaties die gehanteerd worden in EU-lidstaten die niet toetreden tot het STCW F-verdrag door de bevoegde autoriteiten van EU-lidstaten die wel zijn toegetreden tot het STCW F-verdrag.

² «GMDSS» staat voor «Global Maritime Distress and Safety System»: het wereldomvattende maritieme systeem voor noodgevallen en veiligheid.

³ Richtlijn 2008/106/EG van het Europees parlement en de Raad van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (herschikking) (PbEU L 323/33).

⁴ Richtlijn 2005/36/EG van het Europees parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU L 255/22).

⁵ Besluit (EU) 2015/799 van de Raad van 18 mei 2015 waarbij de lidstaten worden gemachtigd om, in het belang van de Europese Unie, partij te worden bij het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen van de Internationale Maritieme Organisatie (PbEU L 127/20).

4. Uitvoeringswetgeving en handhaving

Het overgrote deel van de bepalingen uit het verdrag komt overeen met de voorschriften die in de Nederlandse wetgeving zijn neergelegd in de Wet zeevarenden of het op die wet berustende Besluit zeevisvaartbemanning. De algemene eisen worden gesteld door de wet, het besluit bevat meer gedetailleerde regelingen, met name ten aanzien van de vaarbevoegdheidsbewijzen, de kennisbewijzen en de vereiste diploma's en certificaten. In 2013 is de Wet zeevarenden aangepast in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code.⁶ De wijzigingen die toen zijn doorgevoerd met het oog op het voor de handelsvaart relevante STCW-verdrag zijn echter ook van belang voor het onderhavige STCW F-verdrag. Door deze wetswijzigingen is namelijk voorzien in de benodigde wettelijke grondslag voor uitvoering bij algemene maatregel van bestuur, onder andere door te voorzien in passende strafsancities op de overtreding van de uitvoeringsregels. De belangrijkste uitvoeringsmaatregel die verband houdt met de toetreding tot het STCW F bestaat uit een wijziging van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart. De opleidings- en kenniseisen voor het personeel van vissersschepen zijn thans namelijk nog opgenomen in het Besluit zeevisvaartbemanning. Met de overheveling van deze eisen naar het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart worden de eisen voor de visserij geharmoniseerd en geïntegreerd met de bemanningsvoorschriften voor de handelsvaart. Dit vergroot de uitwisselbaarheid van de bemanningsleden die werkzaam zijn op schepen die worden ingezet in de verschillende maritieme deelsectoren. Het doen van havenstaatcontrole vindt plaats op grond van de bestaande bevoegdheden van de Wet havenstaatcontrole. De inhoudelijke wijzigingen die verband houden met de toetreding tot het verdrag zijn echter relatief beperkt ten opzichte van de huidige eisen in het Besluit zeevisvaartbemanning.

5. Economische en administratieve gevolgen

De toetreding tot het STCW F heeft naast juridische gevolgen ook enkele economische en administratieve gevolgen, niet alleen voor de visserijsector zelf, maar ook voor de opleidingsinstituten op het gebied van het nautisch onderwijs, de certificeringsorganisatie KIWA en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

5.1 Gevolgen voor de visserijsector

Zoals hierboven in paragraaf 4 reeds werd aangegeven, zullen de inhoudelijke veranderingen voor de visserijsector gering zijn. Administratief verandert er wel het een en ander, waardoor er uiteindelijk een zeer beperkte toename van de administratieve lasten kan worden verwacht. Daar staat echter tegenover dat de Nederlandse bedrijven door de toetreding tot het verdrag gemakkelijker over de grens kunnen gaan opereren. De Nederlandse bedrijven zullen immers gemakkelijker kunnen aantonen dat zij voldoen aan de lokale regelgeving die gebaseerd is op dit verdrag. Daarmee wordt ook het risico weggenomen dat Nederlandse vissersvaartuigen in de verdragsstaten boetes krijgen of worden aangehouden. Ten slotte kunnen Nederlandse bedrijven ook gemakkelijker (internationaal) personeel werven dat aan de door het STCW F gestelde diplomeringseisen voldoet.

⁶ Wet van 25 september 2013 tot 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 (Stb. 2013, nr. 381).

5.2 Gevolgen voor de overige actoren

Voor de opleidingen op het gebied van de visserij is het van belang dat er tijdig wordt ingespeeld op de inwerkingtreding van het verdrag voor Nederland. In overleg met de onderwijsinstellingen en de sociale partners wordt er daarom gewerkt aan het «STCW F-proof» maken van alle kwalificatiedossiers nautisch onderwijs zeevisvaart. In samenspraak met de ILT en KIWA N.V. wordt ook het ICT-systeem van KIWA hierop aangepast. Verder zijn er in het kader van de verificatie besprekingen gaande met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) om te bewerkstelligen dat KIWA N.V. toegang krijgt tot de portal van de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO), voor de uitwisseling van informatie met betrekking tot de diploma's die zijn behaald op grond van Wet educatie en beroepsonderwijs (WEB) en de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW). Na de toetreding tot het verdrag zullen zowel de Nederlandse als de buitenlandse vissersvaartuigen in de Nederlandse havens moeten voldoen aan de eisen van het STCW F. Dit betekent dat het voor de ILT eenvoudiger zal worden om de relevante controles uit te voeren. Ook voor KIWA N.V. zal het afgeven van de relevante documenten eenvoudiger worden, vanwege de internationale uniformering van de verschillende soorten eisen en de toegang tot het DUO-portal. De bestuurslasten voor de ILT en KIWA N.V. zullen daarom naar verwachting afnemen.

6. Eenieder verbindende bepalingen

Het verdrag heeft hoofdzakelijk betrekking op de rechten, de plichten en de bevoegdheden van de verdragspartijen. Naar het oordeel van de regering kan artikel 8, lid 3, sub 1, echter worden aangemerkt als een ieder verbindende bepaling in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet. Volgens deze bepaling ontstaat er een recht op schadevergoeding, wanneer een schip tijdens het uitoefenen van de havenstaatcontroles onnodig wordt opgehouden of vertraagd.

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1 Algemene verplichtingen

Voor aangesloten landen is het verdrag met de bijlagen bindend en de landen doen alles om uitvoering te geven aan het gehele verdrag. In deze bepaling ligt een beschrijving van het doel van het verdrag besloten: het bevorderen van de veiligheid van mensen en hun eigendommen op zee en de bescherming van het zeemilieu door het vaststellen van internationale normen voor opleiding, diplomering en wachtdiensten voor personeel aan boord van vissersvaartuigen. Enkele bepalingen worden hierna nader belicht.

Artikel 2 Begripsomschrijvingen

In artikel 2 worden de begrippen uit het verdrag omschreven. Van belang is dat het onder het achtste lid gedefinieerde begrip «zeevissersschip» vissersvaartuigen uitsluit die alleen varen in de binnenwateren of in wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften van toepassing zijn.

Artikel 3 Toepassing

In artikel 3 wordt het toepassingsbereik van het verdrag beperkt tot het personeel dat werkt op zeevissersschepen die gerechtigd zijn de vlag van een partij te voeren. Het toepassingsbereik van hoofdstuk 2 van de bijlage,

dat als de materiële kern van het verdrag kan worden gezien, is echter aanzienlijk beperkter. De minimumeisen die in dat hoofdstuk worden gesteld aan de diplomering van kapiteins en officieren gelden namelijk uitsluitend voor kapiteins en officieren die werken op vissersvaartuigen van 24 meter of meer, terwijl de minimumeisen die worden gesteld aan de diplomering van werktuigkundigen uitsluitend gelden voor werktuigkundigen die werken met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een vermogen van 750 kW of meer. De Internationale Maritieme Organisatie moedigt de lidstaten echter aan om ook vergelijkbare nationale regelgeving op te stellen voor vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter. In de uitvoeringsregelgeving wordt de toepassing verbreed tot vissersvaartuigen met een lengte (L) van 12 meter of meer. Daardoor is een belangrijke eis uit het STCW F-verdrag van kracht voor alle vissersvaartuigen met deze lengte. Het betreft het vereiste voor alle vissers aan boord om te beschikken over het certificaat basisveiligheid voor vissers. Daarnaast gelden er aanvullende veiligheidseisen en moeten de vissers medisch zijn gekeurd.

Artikel 4 Toezending van informatie

Dit artikel betreft de toezending van informatie over de uitvoering aan de IMO en behoeft geen implementatie.

Artikel 5 Andere verdragen en interpretatie

Dit artikel betreft de afstemming met andere relevante verdragen en behoeft geen implementatie.

Artikel 6 Diplomering

Dit artikel vormt de basis voor diplomering en de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen. De uitvoering van dit artikel zal op basis van de Wet zeevarenden geschieden in het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en de Regeling zeevarenden.

Artikel 7 Nationale bepalingen

Dit artikel regelt dat elke vlaggenstaat en havenstaat werkwijzen, procedures voor onderzoek en maatregelen vaststelt voor het geval van vermoeden en constateren van overtreding van het verdrag. De relevante bevoegdheden zijn neergelegd in de Wet havenstaatcontrole.

Artikel 8 Controle

Dit artikel bevat de voorwaarden voor het uitvoeren van havenstaatcontrole. Havenstaatcontrole bestaat uit controle van diploma's en bewijzen van de aan boord dienstdoende personen op alle schepen die varen onder de vlag van andere verdragsstaten. Personeel op schepen die varen onder de vlag van een land dat het verdrag niet heeft ondertekend mogen echter niet gunstiger worden behandeld en moeten dus in feite ook voldoen aan de in het verdrag gestelde eisen, wanneer ze een haven aandoen van een land dat wel partij is bij het verdrag.

Artikel 9 Bevorderen van technische samenwerking

Dit artikel bepaalt dat de bij het verdrag aangesloten landen zich zullen inspannen om elkaar desgevraagd bij te staan bij het opleiden van zeevarenden en het ontwikkelen van opleidingen en een opleidingsstelsel. Ook de IMO heeft hier, in samenwerking met de Internationale

Arbeidsorganisatie (ILO) en Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties (FAO), een rol in.

Artikelen 10 tot en met 15 Slotbepalingen

Artikel 10 van het STCW F voorziet in een wijzigingsprocedure die vergelijkbaar is met de wijzigingsprocedure van artikel 16 van het STCW. Net als in het STCW, wordt er ook in dit verdrag een onderscheid gemaakt tussen de wijziging van een artikel van het verdrag en de wijziging van een bijlage of van een aanhangsel bij de bijlage. De wijziging van een artikel van het verdrag vereist de uitdrukkelijke aanvaarding door twee derde van de partijen. Deze wijziging treedt zes maanden na die aanvaarding in werking, doch uitsluitend voor de partijen die de wijziging hebben aanvaard. Ten aanzien van elke partij die de wijziging na die datum aanvaardt, treedt de wijziging zes maanden na de aanvaarding door die partij in werking. Voor de wijziging van de bijlage, waarin de materiële normen met betrekking tot de diplomering en het wachtlopen zijn neergelegd, geldt een laagdrempeliger procedure. Een wijziging van de bijlage wordt namelijk geacht te zijn aanvaard na het verstrijken van een termijn van minimaal één jaar, tenzij binnen die termijn meer dan een derde van de partijen bezwaar tegen de wijziging heeft gemaakt. Een wijziging van de bijlage of van een aanhangsel bij een bijlage treedt zes maanden na het verstrijken van de bovengenoemde termijn in werking ten aanzien van alle partijen, met uitzondering van de partijen die tegen de wijziging bezwaar hebben gemaakt. Vóór de inwerkingtredingsdatum van een wijziging van de bijlage kan elke partij de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij zich zal onthouden van het geven van uitvoering aan deze wijziging voor een termijn van ten hoogste een jaar, te rekenen vanaf de datum van de inwerkingtreding ervan, of voor een langere termijn, indien dat conform de in het artikel beschreven procedure is vastgesteld. Net als de wijzigingen van de bijlagen bij het STCW, behoeven de wijzigingen van de bijlagen bij het STCW F, ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring ter zake voorbehouden.

De overige slotbepalingen behoeven geen nadere toelichting.

Bijlage

Zoals hierboven aangegeven, bestaat de bijlage uit vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de algemene bepalingen, hoofdstuk 2 ziet op de diplomering van kapiteins, officieren, scheepswerktuigkundigen en radio-operators, hoofdstuk 3 bevat één enkel voorschrift over de basisopleiding veiligheid en hoofdstuk 4 stelt eisen aan de wachtdienst.

De bijlage voorziet in een overgangsregeling (bijlage hoofdstuk 1, voorschrift 8), waarin is opgenomen dat een bewijs dat is afgegeven vóór toetreding tot het verdrag ook daarna geldig blijft. Na inwerkingtreding van het verdrag kunnen vissers op de wijze zoals dat voor de inwerkingtreding van het verdrag ging nog vijf jaar een vaarbevoegdheidsbewijs krijgen of nog twee jaar een bewijs van diensttijd. Nieuwe vissers moeten echter vanaf inwerkingtreding van het verdrag worden geëxamineerd en gediplomeerd zoals beschreven in het verdrag. De bepalingen van de bijlage komen overeen met de bepalingen van het Besluit zeevisvaartbemanning. Met de uitvoering van dit verdrag worden de betreffende bepalingen overgeheveld naar het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

Koninkrijkspositie

Teneinde het mogelijk te maken dat het Verdrag te zijner tijd voor elk der landen van het Koninkrijk der Nederlanden zal kunnen worden aanvaard, wordt thans de goedkeuring voor het gehele Koninkrijk gevraagd. Vooral nog zal het Verdrag echter alleen voor het Europese deel van Nederland worden aanvaard. Voor het Caribische deel van Nederland zal het verdrag voorlopig nog niet worden aanvaard, in verband met de aard en omvang van de aldaar werkzame vissersvaartuigen. De regeringen van Aruba, Curaçao en Sint-Maarten hebben aangegeven dat zij de wenselijkheid van de medegelding van het Verdrag nog in beraad hebben. Door het verdrag nu reeds voor het gehele Koninkrijk goed te keuren, wordt het voor deze landen echter mogelijk om in de toekomst de medegelding direct tot stand te brengen, wanneer hun regeringen aangeven dat zij dit wenselijk achten en de daartoe vereiste uitvoeringswetgeving gereed is.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Minister van Buitenlandse Zaken,
S.A. Blok