

Vergaderjaar 2012–2013

29 675

Zee- en kustvisserij

Nr. 160

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2013

Hierbij stuur ik u de door mij toegezegde antwoorden op de openstaande technische vragen gesteld door het lid Dijkers (PvdA) tijdens het Algemeen Overleg Visserij d.d. 20 juni jl. Tevens geef ik uitleg over het hoe en waarom van het «puntensysteem» zoals ter sprake kwam in het VAO Visserij op 3 juli jl.

Het lid Dijkers vroeg of vissers op zee inspectieschepen op de radar zien aankomen.

De handhaving inclusief de visserijcontrole op het Nederlandse deel van de Noordzee door alle handhavende diensten integraal in kustwachtverband met varende en vliegende eenheden uitgevoerd. Met oog op de veiligheid van de scheepvaart op zee zijn alle vaartuigen met een automatisch identificatie systeem (AIS) uitgerust. Daarnaast dient een inspectievaartuig met oog op de veiligheid van de scheepvaart op zee voorafgaand aan inspectie aan de kapitein van een zeevissersvaartuig aan te kondigen dat een inspectieteam aan boord wil komen.

Daarnaast vroeg het lid Dijkers hoe het bij omvlaggen met het personeel en de te betaling belasting gaat.

Nederlandse vissers kunnen bij hun Nederlandse werkgever in dienst blijven of bij een buitenlandse werkgever in dienst treden. Volgens internationaal recht heeft de vlagstaat de rechtsmacht over zeevissersvaartuigen die zijn vlag voeren. Daardoor hangt veel af van het zeearbeidsrecht, de bemanningsvoorschriften en de scheepsregistratievoorschriften van de nieuwe vlagstaat. Doorgaans moet een visser een arbeidsovereenkomst met de reder van het zeevissersvaartuig hebben. De voorschriften van de nieuwe vlagstaat kunnen dan met zich meebrengen dat de Nederlandse vissers bij een reder in de nieuwe vlagstaat in dienst moeten treden.

De bemanningsvoorschriften kunnen ook tot gevolg hebben dat Nederlandse vissers niet aan boord van het vaartuig kunnen blijven werken,

omdat zij niet over de trainingen en certificaten beschikken die de nieuwe vlagstaat voorschrijft en hun Nederlandse trainingen en certificaten door de nieuwe vlagstaat niet worden erkend.

Daarnaast kunnen in de voorschriften van de nieuwe vlagstaat nationaliteitseisen worden gesteld, bijvoorbeeld dat de schipper de nationaliteit van de vlagstaat moet hebben.

Wat betreft de te betalen inkomstenbelasting is een visser in beginsel onderworpen aan het belastingregime van het land waar deze woonachtig is.

Als zowel de visser als de werkgever in Nederland domicilie hebben, is de visser in beginsel loonbelasting verschuldigd als voorheffing op de Nederlandse inkomstenbelasting, ook als hij op een zeevissersvaartuig werkt dat onder buitenlandse vlag vaart. De werkgever dient deze loonheffing op het loon in te houden en periodiek aan de Belastingdienst af te dragen. De buitenlandse vlagstaat mag in beginsel ook belasting heffen. Nederland heeft met een aantal landen binnen en buiten de Europese Unie belastingverdragen gesloten ter voorkoming van dubbele belasting.

Voorts vroeg het lid Dijkers of schepen van de Nederlandse pelagische vloot naar landen buiten de EU zijn omgevlagd en wat de afspraken met betrekking tot het nieuwe GVB ten aanzien van omvlaggen zijn.

In mijn antwoorden d.d. 17 juni jl. op de vragen van het lid Dijkers (PvdA) over de uitzending Wild West op Zee van Zembla, ingezonden d.d. 22 mei jl. (Aanhangsel Handelingen II 2012/13, nr. 2585) heb ik aangegeven dat volgens het Nederlands Register van Vissersvaartuigen (NRV) sinds 1999 vier pelagische schepen in totaal negen maal ofwel vanuit Nederland naar de vlag van een land buiten de EU dan wel (terug) naar Nederland omgevlagd.

De Margiris betrof een niet-Nederlands gevlagd vaartuig alvorens het naar Australië werd omgevlagd.

Zoals ik u in mijn brief van 31 mei jl. (Kamerstuk 32 201, nr. 63) heb gemeld, is binnen het akkoord over de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) overeengekomen het omvlaggen vanuit het EU-vlootregister naar de vlag van een derde land te ontmoedigen. Afsproken is dat geen visvergunning zal worden verleend aan een vaartuig dat is uitgeschreven uit het EU-vlootregister en binnen 24 maanden weer terugkeert, tenzij wordt aangetoond dat het vaartuig gedurende de periode buiten de EU volledig in overeenstemming heeft gehandeld met de voorwaarden die voor EU-gevlagde schepen gelden. Graag maak ik u erop attent dat het een politiek akkoord betreft en het nieuwe GVB nog niet van toepassing is.

Ook vroeg het lid Dijkers naar verordening (EG) Nr. 1005/2008 van de Raad van 29 september 2008 houdende de totstandbrenging van een communautair systeem om illegale, ongemelde en ongereguleerde visserij te voorkomen, tegen te gaan en te beëindigen.

De zogenoemde IOO-verordening 1005/2008 maakt met Verordening (EG) Nr. 1224/2008 (Controleverordening) en Verordening (EG) Nr. 1006/2008 (Machtiging van EU-vaartuigen voor visserijactiviteiten buiten EU) onderdeel uit van het zogenaamde controle drieluik van de EU. Verordening nr. 1006/2008 richt zich op de machtiging van EU-vaartuigen om visserijactiviteiten buiten EU-wateren te verrichten en – andersom – de machtiging van vaartuigen van derde landen om visserijactiviteiten binnen EU-wateren te verrichten. Verordening 1224/2008 bevat de controlevoorschriften voor de visserijactiviteiten die door

EU-vissersvaartuigen of door onderdanen van lidstaten worden uitgevoerd en die door vaartuigen van derde landen in EU-wateren worden uitgevoerd. De IOO-verordening ziet vooral op de invoer van vis die door vaartuigen van derde landen buiten de EU-wateren zijn gevangen. Daarnaast kent deze verordening de mogelijkheid voor de EU-Commissie om een lijst van IOO-vaartuigen vast te stellen. Op dit onderdeel kent de verordening een bredere toepassing dan alleen vaartuigen van derde landen. Op deze lijst kunnen namelijk zowel vaartuigen worden geplaatst afkomstig uit derde landen indien conform de voorschriften van de verordening is gebleken dat deze vaartuigen IOO-visserij hebben bedreven als EU-vaartuigen indien conform de voorschriften van de verordening is gebleken dat IOO-visserij is bedreven.

Artikel 39 van de IOO-verordening bevat regels over de betrokkenheid van onderdanen. Ingevolge deze bepaling is het onderdanen van EU-lidstaten verboden om IOO-visserij te ondersteunen of te bedrijven. Lidstaten zijn verplicht onderling en met derde landen samen te werken en alle passende maatregelen te nemen om de onderdanen te identificeren die IOO-visserij ondersteunen of bedrijven. Blijkens overweging 33 bij de IOO-verordening wordt met deze bepaling beoogd onderdanen van de lidstaten effectief te weerhouden van medewerking aan of ondersteuning van IOO-visserij door vissersvaartuigen die de vlag van een derde land voeren en vissen buiten de Gemeenschap. Op basis van door controle en inspectie verkregen informatie dienen er voldoende gronden te zijn om te oordelen dat IOO-visserij is bedreven en de vlagstaat niet doeltreffend tegen die visserij is opgetreden.

Puntensysteem

Vanaf 1 januari 2012 geldt het zogenoemde puntensysteem voor houders van een visvergunning en kapiteins. Dit systeem is dwingend voorgeschreven in de Europese Controleverordening. Kern van het puntensysteem is dat bij bepaalde overtredingen punten worden toegekend aan de houder van de visvergunning én aan de kapitein. Bij een bepaald aantal punten wordt de visvergunning voor een bepaalde periode geschorst. De kapitein mag in die periode op geen enkel vissersvaartuig als kapitein varen. Als nog meer punten worden gehaald, volgen langere schorsingen en uiteindelijk kan de visvergunning worden ingetrokken.

De overtredingen en het aantal punten dat daarvoor moet worden toegekend, staan in bijlage XXX bij de verordening, waarin de uitvoeringsbepalingen van de Controleverordening zijn opgenomen (Verordening nr. 404/2011).

Kort gezegd zijn het:

overtreding	punten
Niet-naleving logboekplicht/rapportage vangstgegevens, waaronder VMS-gegevens:	3 punten
Gebruik van verboden of niet-conform vistuig:	4 punten
Vervalsen of verborgen houden van kentekens, identiteit of registratie:	5 punten
Knoeien met of laten verdwijnen van bewijsmateriaal:	5 punten
Aan boord nemen, overladen of aanlanden van ondermaatse vis:	5 punten
Vissen in strijd met instandhoudings- of beheersmaatregelen van een RFO:	5 punten
Vissen zonder geldige visvergunning of vismachtiging:	7 punten
Vissen in gesloten gebied, tijdens gesloten seizoenen, zonder of na uitputting quotum:	6 punten
Gericht vissen op bestand waarvoor moratorium of visverbod geldt:	7 punten
Bemoeilijken werkzaamheden van controleurs en waarnemers:	7 punten
Overladen vangsten op of ondersteuning van IOO-vissersvaartuigen:	7 punten
Gebruik van vissersvaartuig dat geen nationaliteit heeft:	7 punten

De punten worden door de vlagstaat toegekend als door een (binnenlandse of buitenlandse) toezichthouder een overtreding van de hiervoor genoemde voorschriften is geconstateerd. Als tijdens één visreis verschillende ernstige inbreuken worden geconstateerd, kunnen in totaal maximaal 12 punten worden toegekend.

De punten worden op naam van de vergunninghouder en van de kapitein geregistreerd. Bij het overschrijden van de volgende totalen wordt de daarachter vermelde schorsing opgelegd:

Totaal 18 punten: 2 maanden schorsing;

Totaal 36 punten: 4 maanden schorsing;

Totaal 54 punten: 8 maanden schorsing;

Totaal 72 punten: 12 maanden schorsing;

Totaal 90 punten: intrekking.

Als binnen 3 jaar na het begaan van de laatste overtreding waarvoor punten zijn toegekend geen nieuwe overtreding wordt geconstateerd, vervallen alle punten.

Als een vergunninghouder waaraan punten zijn toegekend een vissersvaartuig verkoopt, gaan op grond van de Europese Controleverordening alle punten over op de nieuwe vergunninghouder van dat vaartuig. Achtergrond van deze bepaling is dat de Europese Commissie wil voorkomen dat het puntenstelsel relatief eenvoudig kan worden omzeild door het vaartuig waarmee de punten zijn behaald te verkopen en eventueel later weer terug te kopen.

Op verzoek kan de vlagstaat een officiële verklaring afgeven waarop het aantal punten staat. Bij inwerkingtreding van het systeem is de sector erover geïnformeerd dat het bij overname van een vaartuig van belang is om bij de verkoper naar deze verklaring te vragen.

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
S.A.M. Dijkema