



De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 1 A  
2513 AA S GRAVENHAGE



Postbus 90801  
2509 LV Den Haag  
Anna van Hannoverstraat 4  
Telefoon (070) 333 44 44  
Fax (070) 333 40 33  
www.szw.nl

Onderwerp	Kamervragen van de fracties van CDA, PvdA en SP naar aanleiding van de brief van 19 april 2007 (29 427, nr. 38) inzake de niet-bekrachtiging van IAO-Verdrag nr. 185	Uw brief	N.a.v. schriftelijk overleg over de brief van 19 april 2007 inzake de niet-bekrachtiging IAO-Verdrag nr. 185 ( 29 427, nr. 38)
		Ons kenmerk	IZ/IA/07/191199
		Datum	13 juli 2007

Hierbij zend ik u de antwoorden op de Kamervragen gesteld door de fracties van het CDA, de PvdA en de SP tijdens een schriftelijk overleg over de brief van 19 april 2007 inzake het standpunt van de regering ten aanzien van het niet-bekrachten van IAO-Verdrag nr. 185 (29 427, nr. 38).

De Minister van Sociale Zaken  
en Werkgelegenheid,

(J.P.H. Donner)

Bijlage(n):  
Antwoorden op de Kamervragen

Vragen van de CDA fractie

1.

*Waarom wil de Nederlandse regering niet tot ratificatie van dit verdrag overgaan nu een belangrijk bezwaar bij het ILO-verdrag nr. 108 uit 1958, te weten, dat dit document ook zou mogen worden gezien als een reisdocument, niet meer van*



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

*toepassing is op dit document? De regering licht tevens in haar brief toe dat zij geen principiële bezwaren heeft tegen dit verdrag. Zijn het dan alleen kostenoverwegingen die er toe hebben bijgedragen dat ze niet wil overgaan tot de ratificatie van dit verdrag?*

Antwoord

Het is een feit dat het identiteitsdocument voor zeevarenden volgens de bepalingen van ILO Verdrag 185 géén reisdocument meer is. Er kan en mag te allen tijde bij grensoverschrijding om een nationaal paspoort worden gevraagd. Met deze wijziging van de status van het document zijn inderdaad de meer principiële bezwaren die de Nederlandse regering tegen het oude ILO Verdrag 108 had, komen te vervallen.

De belangrijkste bepalingen van Verdrag 185 zijn:

- het identiteitsdocument is géén reisdocument: door lidstaten kan en mag te allen tijde additioneel om een nationaal paspoort worden gevraagd;
- voor walverlof van zeevarenden wordt in principe géén visum meer gevraagd;
- de identiteitsdocumenten kunnen worden verstrekt aan eigen onderdanen en aan permanent ingezetenen met een andere nationaliteit van lidstaten alsmede aan erkende statenlozen en vluchtelingen,
- de vorm van het identiteitsdocument betreft een boekje analoog aan de vormgeving van een nationaal paspoort:
- de identiteitsdocumenten worden voorzien van zgn. biometrische kenmerken in de vorm van vingerafdrukken op te nemen in een barcode;
- er zullen nationale databestanden worden ingericht die internationaal toegankelijk zijn via zgn. focal points;
- voor de verstrekking van de identiteitsdocumenten kan een (zo laag mogelijke) prijs in rekening worden gebracht.

De belangrijkste overweging van de regering om *niet* over te gaan tot bekrachtiging en ratificatie van ILO verdrag 185 is gelegen in het feit dat het identiteitsdocument voor Nederlandse zeevarenden in de praktijk weinig tot geen toegevoegde waarde heeft. Naast het Nederlandse identiteitsdocument dienen alle zeevarenden hun nationale paspoort bij zich te dragen en blijven zij, indien van toepassing, visumplichtig in het geval van grensoverschrijding. Het Nederlandse identiteitsdocument voor zeevarenden vervangt met andere woorden geen bestaande identiteitsbewijzen en of reisdocumenten en versoepelt ook geen bestaande, vigerende toelatingsprocedures, tot derde landen. In de praktijk betekent één en ander dat het identiteitsdocument zou worden toegevoegd aan een set van reeds bestaande documenten benodigd voor grensoverschrijding en identificatie mits daarom zal worden gevraagd.

Er zijn bovendien géén voorbeelden van landen bekend waarbij expliciet naar het identiteitsdocument wordt gevraagd ten behoeve van identificatie, grensoverschrijdingen/of ter versnelling of versoepeling van toelatingsprocedures. Het is bovenal de inschatting van de



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

regering dat een eventuele Nederlandse identiteitsdocument voor zeevarenden daar niets aan zal veranderen.

Voor de toelatingsprocedures van Nederland zelf ten behoeve van buitenlandse zeevarenden zou met de ratificatie van verdrag 185 door Nederland ook weinig veranderen, Immers, Nederland vraagt thans ook al geen visum van buitenlandse zeevarenden voor walverlof. Voor het inreizen, doorreizen en vertrekken vanaf Nederlands grondgebied worden wel individuele visa van buitenlandse zeevarenden verlangd indien van toepassing.

Of het identiteitsdocument een toegevoegde waarde zal hebben in de toekomst en op welke wijze, indien Verdrag 185 op grote(re) schaal geratificeerd wordt, is een kwestie van speculatie. Gelet op het feit dat Nederland een relatief bescheiden potentieel aan zeevarenden heeft, op wereldschaal bezien, zal het effect van nationale ratificatie en implementatie op reeds bestaande praktijken nagenoeg nihil zijn.

2.

*Welke houding heeft de Nederlandse regering aangenomen tijdens de zitting in 2003, toen het verdrag tot stand is gekomen?*

Antwoord

De Nederlandse delegatie heeft ingestemd met de tekst van het verdrag in 2003.

3.

*Nu dit verdrag vooral tot stand is gekomen onder druk van de Amerikaanse regering is het van belang om te weten of de Amerikaanse regering ook van plan is om dit verdrag te ratificeren. Zij staan nog niet bij de landen die het verdrag geratificeerd hebben. Kan de regering toelichten of de Amerikaanse regering voornemens is om dit verdrag op korte termijn te ratificeren?*

Antwoord

De Amerikaanse regering is hoogstwaarschijnlijk niet voornemens ILO verdrag 185 te ratificeren. Formeel is de eventuele ratificatie nog in onderzoek. De Maritime Authorities en de Coast Guard kunnen zich in principe vinden in ratificatie maar de Immigration Authorities en de Inland Security Authorities staan hier vooralsnog afwijzend tegenover.

De bezwaren hebben alles te maken met het feit dat volgens ILO Verdrag 185 het zeevarenden identiteitsdocument in principe een visum voor walverlof vervangt. Dit lijkt voor de Amerikaanse regering niet acceptabel omdat bij het aandoen van Amerikaanse havens alle individuele zeevarenden aan boord over een visum moeten beschikken alvorens zij toestemming krijgen voor walverlof.



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

In plaats van het zeevarenden identiteitsdocument op basis van ILO verdrag 185 wordt momenteel een “Transport Workers Identification Credential (TWIC)” ontwikkeld door de regering van de V.S.. Dit houdt een identiteitsbewijs voor alle Amerikaanse transportmedewerkers in (inclusief zeevarenden), met opname van biometrische kenmerken.

4.

*Zoals in de brief van 19 april 2007 is uiteengezet, behoort de materie van dit verdrag tot de exclusieve bevoegdheden van de Europese Unie, waar Europese afstemming op zijn minst op zijn plaats is. In EU-kader heeft overleg over plaats gevonden, waarbij iedere lidstaat de mogelijkheid is gegeven om het verdrag te bekrachtigen. Deze houding bevreemdt de leden van de CDA-fractie. Ware het niet logisch geweest dat er een gemeenschappelijke lijn was afgesproken op dit terrein nu de EU een exclusieve bevoegdheid heeft op dit terrein?*

Antwoord

De Europese Gemeenschap heeft slechts competentie op een deelonderwerp van het verdrag te weten het visumbeleid binnen de (Schengen)gemeenschap. Op 14 april 2005 is een machtiging afgegeven door de Raad voor Juridische en Binnenlandse Zaken (JBZ raad) aan lidstaten om het verdrag te kunnen bekrachtigen. ILO verdragen kunnen tot op heden namelijk uitsluitend en alleen door nationale lidstaten worden bekrachtigd en geratificeerd nadat nationale parlementen daarmee hebben ingestemd. De Europese Gemeenschap is daartoe niet bevoegd.

5.

*Heeft er bij de voorbereiding van de zitting in 2003 geen coördinatie plaats gevonden tussen de EU-lidstaten over het in te nemen standpunt?*

Antwoord

Er heeft op verschillende momenten Europese coördinatie plaats gevonden tussen EU lidstaten voorafgaande aan en tijdens de ILO algemene arbeidsconferentie van 2003. Tot een gemeenschappelijk Europees standpunt is het daarbij niet gekomen. Zie verder het antwoord op vraag 4.

6. en 7.

*Waarom hebben Frankrijk, Litouwen en Hongarije het verdrag wel geratificeerd en is Nederland voornemens om het niet te doen?*

*Zijn er nog andere EU-lidstaten van plan om het verdrag wel te ratificeren?*

Antwoord

*Overzicht ratificaties andere Europese lidstaten. Onderstaand overzicht is gebaseerd op een recente ambtelijke navraag bij een aantal Europese lidstaten.*



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

*Litouwen*

Voor wat betreft Litouwen is de ratificatie van het Verdrag nog geen feit; er is slechts een intentie tot toepassing bij de ILO ingediend.

*Frankrijk*

Frankrijk heeft als eerste land het verdrag geratificeerd. Frankrijk heeft het verdrag echter nog steeds niet geïmplementeerd zodat de Franse zeevarenden geen zeevarenden identiteitsdocument hebben. Er is niet bekend wanneer de implementatie wel zal gaan plaatsvinden, mede vanwege het intrekken door het parlement van het budget daarvoor.

*Hongarije*

Hongarije heeft Verdrag 185 op 30 maart 2005 geratificeerd.

*Denemarken*

Zal niet ratificeren om dezelfde redenen als Nederland.

*Duitsland*

Zal niet ratificeren om dezelfde redenen als Nederland.

*Finland*

Zal niet ratificeren om dezelfde redenen als Nederland.

*Griekenland*

Zal niet ratificeren om dezelfde redenen als Nederland.

*Ierland*

Zal niet ratificeren om dezelfde redenen als Nederland. Ook vanwege het kostenaspect dat gemoeid is bij de ontwikkeling, productie en beheer van zeevarenden identiteitsdocument.

*Italië*

Ratificatie besluit is nog in onderzoek. Ambtelijk wordt geen toegevoegde waarde gezien.

*Luxemburg*

Zal waarschijnlijk ratificeren. Het land heeft immers geen Luxemburgse zeevarenden en implementatie kan dan achterwege blijven.

*Portugal*

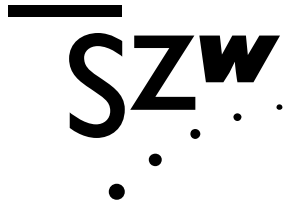
Zal niet ratificeren om dezelfde redenen als Nederland.

*Spanje*

Standpunt is nog in onderzoek. Ambtelijk wordt geen toegevoegde waarde gezien.

*Verenigd Koninkrijk*

Standpunt is nog in onderzoek. Ambtelijk wordt geen toegevoegde waarde gezien.



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

*Zweden*

Zal niet ratificeren om dezelfde redenen als Nederland.

*België*

Standpunt is nog in onderzoek.

De positie van andere, niet hierboven genoemde, lidstaten is op dit moment niet bekend.

8.

*Nu de geraadpleegde sociale partners te kennen hebben gegeven om wel voorstander te zijn van ratificatie kan de regering dan toelichten waarom ze het alsnog afwijst?*

Verwezen wordt naar het antwoord onder 1.

9.

*De sociale partners zien een duidelijke meerwaarde ook voor de zeevarenden en voor de Rotterdamse haven. Ook leggen ze uit waarom deze biometrische kenmerken zijn gekozen, namelijk dat minder ontwikkelde landen ook zouden kunnen overgaan tot ratificatie. Hebben deze argumenten nog een rol gespeeld bij de overwegingen van de Nederlandse regering om dit verdrag niet te gaan ratificeren?*

*Antwoord*

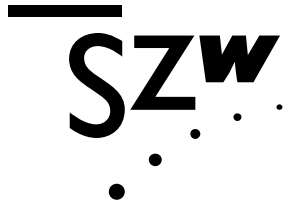
Voor wat betreft de meerwaarde voor zeevarenden en de meerwaarde voor de Rotterdamse haven stelt de regering dat deze meerwaarde, op voorhand, onvoldoende aangetoond kan worden (zie ook het antwoord op vraag 1). Voor wat betreft de toepasbaarheid van biometrische kenmerken door ontwikkelingslanden, stelt de regering dat de gekozen biometrische kenmerken en de wijze van opslag via een barcode, een kostenopdrijvend effect hebben voor landen die reeds een nationaal paspoort uitgeven volgens (andere) ICAO standaards. De reden is dat er voor het zeevarenden identiteitsdocument andere productie- en (uit)leesapparatuur aangeschaft dient te worden dan voor de nationale paspoorten. Bovendien is de betrouwbaarheid van de gekozen biometrische kenmerken van een mindere signatuur dan de gekozen biometrie en de opslagwijze in het nationale paspoort.

Met andere woorden; genoemde overwegingen zijn uiteraard in de beschouwingen betrokken maar hebben niet de doorslag gegeven bij het besluit tot het wel of niet ratificeren.

**Vragen PvdA**

10.

*Nederland heeft indertijd Verdrag nr. 108 niet bekrachtigd. Door welke landen is Verdrag nr. 108 toentertijd wel bekrachtigd?*



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

Antwoord

Verdrag 108 is door 64 landen geratificeerd.

Het gaat daarbij om: Algerije, Angola, Antigua en Barbuda, Azerbeidjan, Barbados, Belarus, Belize, Brazilië, Bulgarije, Kameroen, Canada, Cuba, Tjechië, Denemarken, Djibouti, Dominica, Estland, Fiji eilanden, Finland, Frankrijk, Ghana, Griekenland, Grenada, Guatamala, Guinee-Buissau, Guyana, Honduras, IJsland, India, Iran, Irak, Ierland, Italië, Kyrgizistan, Litouwen, Letland, Liberia, Luxemburg, Malta, Mauritius, Mexico, Moldavië, Marokko, Noorwegen, Panama, Polen, Portugal, Roemenië, Russische Federatie, Sint Lucia, Sint Vincent en de Grenadines, Seychellen, Slovenië, Solomon Eilanden, Spanje, Zweden, Sri Lanka, Tajikistan, Tanzania, Tunesië, Turkije, Oekraïne, Verenigd Koninkrijk, Uruguay.

Een belangrijke reden voor de totstandkoming van Verdrag 108 destijds was, om zeevarenden die niet of zeer moeilijk over een nationaal paspoort konden beschikken, toch van een reisdocument te voorzien. Op deze manier konden zij hun beroepmatige grensoverschrijdende activiteiten zonder al te veel problemen blijven uitoefenen. Deze problematiek speelde met name in de voormalige communistische landen in Oost-Europa. Heden ten dage beschikken vrijwel alle zeevarenden over een nationaal paspoort en daarmee over een reisdocument.

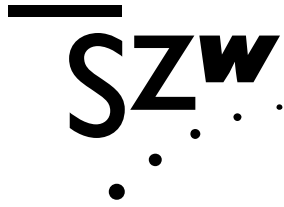
11.

*Het nieuwe maritieme arbeidsverdrag heeft vrijwel alle bestaande maritieme IAO-verdragen en aanbevelingen vervangen, alleen geldt dit niet voor Verdrag nr. 185. Welke elementen in Verdrag nr. 185 wijken teveel af van de overige maritieme IAO verdragen?*

Antwoord

In het tripartite vooroverleg ten behoeve van de totstandkoming van de Maritime Labour Convention 2006 is besloten het nieuwe Verdrag 185 buiten de context van het maritieme arbeidsverdrag te houden om de volgende redenen:

- a) Betreft in wezen géén puur maritiem Verdrag maar de inhoud en materie ligt meer op het terrein van Justitie en Binnenlandse Zaken en vraagstukken op het terrein van identiteitsbewijzen en grensoverschrijding;
- b) Voor identiteitsdocumenten geldt een ander handhavings- en toezichtsregime (namelijk niet via port state control maar zaak voor immigratie-autoriteiten);
- c) De inwerkingtreding voor ILO Verdrag 185 is anders geregeld (twee ratificaties zijn voldoende conform gebruikelijke ILO systematiek);
- d) Daarnaast bestond ten tijde van de onderhandelingen over het maritieme arbeidsverdrag 2006 de vrees dat indien ILO verdrag 185 geïncorporeerd zou worden dit partijen in de gelegenheid zou stellen de discussie met betrekking tot de inhoud van het in 2003 vastgestelde en aangenomen verdrag opnieuw te openen.



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

12.

*Verdrag nr. 185 is begin 2005 bekrachtigd. Is bekend of nog andere (Europese) landen op het punt staan het Verdrag nr. 185 te bekrachtigen, dan wel hebben besloten om het niet te doen?*

Antwoord

Voor wat betreft de ratificatie(plannen) van Europese Unie landen wordt verwezen naar het antwoord bij vraag 6 en 7. Voor wat betreft de positie van niet-EU landen kan het volgende worden vermeld (gebaseerd op recente ambtelijke navraag bij deze landen):

Filippijnen

Is voornemens te gaan ratificeren. Filippijnse zeevarenden hebben allemaal al een identiteitsdocument. Aanpassing van het bestaande model brengt weinig extra kosten met zich mee. De Filippijnen willen ieder risico uitsluiten dat de Filippijnse economie schade ondervindt als gevolg van problemen met Filippijnse zeevarenden in het buitenland.

Indonesië

In principe wel bereid om te gaan ratificeren omdat de VS (reis/identiteits)documenten met biometrische kenmerken vereist bij grensoverschrijding.

Japan

Zal niet ratificeren.

Zuid Korea

Heeft geratificeerd.

Voor het standpunt van de V.S. wordt verwezen naar het antwoord op vraag 3.

13.

*Door wie en op welke wijze zouden de kosten die uit Verdrag nr. 185 voortvloeien, moeten worden gedekt?*

Antwoord

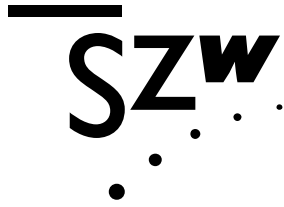
In 2003 –2004 is er bij de afwegingen tot ratificatie en bekrachtiging van het verdrag een extern onderzoek uitgevoerd naar:

1. de globale administratieve organisatie voor het beheren van het zeevarenden identiteitsdocument;
2. een globaal implementatieplan en;
3. een programma van eisen.

Parallel aan dit implementatie- en haalbaarheidsonderzoek is op basis van het programma van eisen in overleg met een drukker bepaald wat de kosten voor de ontwikkeling en de productie van het identiteitsdocument voor Nederlandse zeevarenden zouden zijn.

Uitgaande van :





Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

- ca. 6000 Nederlandse zeevarenden (als bemanningslid) op Nederlandse zeeschepen,
  - ca. 1500 Nederlandse zeevarenden op buitenlandse zeeschepen,
  - ca. 500 Nederlandse zeevarenden aan boord met een andere functie dan bemanningslid, en
  - ca. 100 Nederlanders die uit hoofde van een controlefunctie aan boord van een schip komen (bijv. inspecteurs e.d.) ,
- komt het totaal aan benodigde identiteitsdocumenten op ruim 8000.

Uitgaande van een gemiddeld bedrag van ca. 50 euro per document voor ontwerp en productie, betekent een ontwikkelings- en productie opdracht aan een drukker een bedrag van om en nabij de 405.000 euro. (N.B. hier zijn de kosten van afgifte nog niet bij inbegrepen). Bij de afgifte bestaat de mogelijkheid om (een deel van) de kosten besteed aan ontwikkeling en productie, terug te krijgen. De initiële kosten van de ontwikkeling, drukken en afgifte van de documenten, komen geheel ten laste van de Rijksbegroting.

14.

*Zijn er al gevallen bekend dat zeevarenden op basis van de ICAO-standaard een visum hebben ontvangen voor de VS?*

Antwoord

De International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft de specificaties verzorgd die erin voorzien dat landen zich aan een aantal standaarden ten behoeve van productie en afgifte van reisdocumenten houden. De EU heeft binnen deze specificaties een aantal keuzes gemaakt (waaraan alle EU-paspoorten aan moeten voldoen).

In het Nederlandse nationale paspoort worden per 28 augustus 2006 de ICAO standaards toegepast voor wat betreft de opgeslagen biometrische kenmerken. Op basis van dit paspoort, dat ook nog een machinaal leesbare zone dient te bevatten ('machine readable zone'), worden momenteel individuele visa aan zeevarenden afgegeven door verschillende landen waaronder de V.S.

15.

*De vakcentrale voor Middengroepen en hoger personeel (MHP) spreekt over potentieel positieve effecten van het verdrag. Wat zijn concreet de potentieel positieve effecten van dit verdrag?*

Antwoord

Het is voorstelbaar dat bij een wijdverbreide ratificatie van het verdrag het vertrouwen in de uitgegeven zeevarenden identiteitsdocumenten zal toenemen. Het document zou dan zijn meerwaarde in de praktijk kunnen gaan bewijzen, bijvoorbeeld omdat individuele landen afzien van een visumplicht voor zeevarenden die in het bezit zijn van een geldig zeevarenden identiteitsbewijs, of omdat individuele landen hun toelatingsprocedures vereenvoudigen. Dit blijft evenwel speculeren.



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

Vooralsnog is de ratificatiegraad van Verdrag 185 beperkt. Het gaat om 11 landen per 1 juni 2007 die bovendien niet allen als maritieme naties zijn te kwalificeren. Verder is niet duidelijk in hoeverre deze landen tot daadwerkelijke implementatie (dus uitgifte van identiteitsdocumenten aan zeevarenden) zijn overgegaan of zullen overgaan.

**16.**

*Op welke termijn wordt het standpunt van de regering van Aruba bekend?*

Op dit moment is niet duidelijk wanneer het standpunt ten aanzien van de ratificatie van Verdrag 185 van de regering van Aruba bekend zal zijn.

#### **Vragen SP fractie**

**17.**

*De leden van de SP-fractie stellen vast dat de regering de bekrachtiging strikt beoordeeld vanuit de positie van Nederlandse zeevarenden en niet van de zeevarenden met een andere nationaliteit die Nederlandse en andere havens aandoen. Kan de regering een overzicht geven van de belemmeringen die zeevarenden ondervinden bij het aan wal gaan in verschillende landen?*

Antwoord

Er wordt geen systematisch onderzoek gedaan naar de problemen die Nederlandse en buitenlandse zeevarenden met walverlof ondervinden wereldwijd. Wel is er in september 2005 een rapport verschenen van de *International Transport Federation (ITF)* met daarin de verslaglegging van de gevolgen van de implementatie van de ISPS Code voor bemanningsleden. In dit rapport wordt (ook) aandacht besteed aan problemen met betrekking tot walverlof wereldwijd.

Het rapport houdt de verslaglegging in van antwoorden op een ITF vragenlijst. Deze vragenlijst is aan 127 ITF inspecteurs en aan 230 vertegenwoordigers van zeevarenden-bonden voorgelegd. Ongeveer 58 ingevulde vragenlijsten zijn aan de ITF geretourneerd waarmee ca. 165.000 zeevarenden werden vertegenwoordigd (van de in totaal 1.200 000).

Een aanzienlijk deel van de achterban van de ITF geeft aan één of meermalen problemen te hebben ondervonden met walverlof in het bijzonder om aan van boord te mogen gaan in Amerikaanse havens, maar ook in andere havens worden problemen gemeld. Of daarbij een relatie bestaat met de reis en/of identiteitsdocumenten van de betrokken zeevarenden vermeld het ITF onderzoek niet.



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

18.

*Hanteert ieder land eigen toelatingsregelingen en verschillende administratieve eisen?*

Antwoord

Ja, In principe hanteren alle landen verschillende toelatingsvereisten. In Schengen verband zijn lidstaten gehouden aan de daartoe geijkte bepalingen in het Schengen acquis. In Nederland geldt dat buitenlandse zeevarenden ten behoeve van in- uit- en doorreizen over een geldig paspoort en (indien noodzakelijk) over een visum beschikken. Voor walverlof vraagt Nederland géén visum aan buitenlandse zeevarenden.

19.

*Komt het voor dat zeevarenden gevangen blijven op het schip omdat ze niet, of niet tijdig, over de vereiste documenten beschikken om aan land te gaan?*

Antwoord

Ja er zijn gevallen bekend waarbij zeevarenden walverlof is onthouden omdat de vereiste papieren niet in orde waren of om andere redenen. In dit verband wordt ook verwezen naar het antwoord op vraag 17.

20.

*Is ILO-verdrag nr. 185 op de Internationale Arbeidsconferentie van 19 juni 2003 met algemene stemmen aanvaard?*

Antwoord

Het verdrag is met 392 stemmen voor, géén tegenstemmen en 20 onthoudingen aangenomen.

21.

*Wat was de positie van werkgevers-, werknemers- en overheidsvertegenwoordigers in de Nederlandse delegatie?*

Antwoord

Uit het verslag van de stemming over het verdrag van de Conferentie in 2003 blijkt dat de overheidsgedelegeerden en de werkgeversgedelegeerde voor aanvaarding van het Verdrag hebben gestemd. Uit het verslag blijkt niet dat de werknemersgedelegeerde heeft gestemd. De werknemers stonden echter wel positief tegenover aanvaarding van het Verdrag

22.

*Wat is het inhoudelijke oordeel van de Europese Commissie en het Europese Parlement over Verdrag nr. 185?*



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

Antwoord

Aangezien vanwege de relatie tussen artikel 6 inzake walverlof in het ILO Verdrag 185 en het Verdrag van Schengen, competentie voor de Europese Gemeenschap bestaat, was expliciete machtiging van de Raad noodzakelijk om ILO Verdrag 185 te mogen ratificeren als lidstaat. De beschikking daartoe is op 14 april 2005 door de JBZ raad afgegeven. Daarbij werden de Europese lidstaten eveneens aangemoedigd om het verdrag te ratificeren. Door de Europese Commissie en het Europees Parlement werd voornoemde opstelling gesteund.

*23 en 24.*

*Om welke redenen heeft Frankrijk Verdrag nr. 185 vrijwel onmiddellijk bekrachtigd?*

*Kan de regering een overzicht geven van de EU-lidstaten en grote zeevarende naties zoals bijvoorbeeld Japan, India, Indonesië en de Filippijnen die besloten hebben om niet tot bekrachtiging over te gaan? En welke van deze landen zijn de procedures voor bekrachtiging gestart? Wat is de positie van de Verenigde Staten?*

Antwoord

Voor het antwoord wordt verwezen naar het antwoord op de vragen 3, 6, 7 en 12.

Voor wat betreft de snelle ratificatie door Frankrijk: Frankrijk heeft deze reden niet kenbaar gemaakt in het ratificatiebesluit.

*25.*

*Levert bekrachtiging van het verdrag door een groot aantal zeevarende landen, onder het tegelijkertijd opheffen van de nationale reis- en visa-documenten voor de zeevarenden en de reders, een duidelijk toegevoegde waarde op aangezien volstaan kan worden met 1 document dat in havens eensluidende rechten en plichten oplevert?*

Antwoord

Voor het antwoord wordt verwezen naar vraag 1

*26.*

*Wat zijn de kosten van respectievelijk de productie van de zeevarenden-identiteitsdocument, het gegevensbeheer en de internationale gegevensuitwisseling voor Nederlandse zeevarenden.*

Antwoord

Voor het antwoord wordt verwezen naar vraag 13

*27.*



Ons kenmerk IZ/IA/07/1911

*Hoe verhouden deze kosten zich tot de kosten die reders en zeevarenden nu moeten maken voor de reisdocumenten om in de bezochte havens aan wal te kunnen?*

Antwoord

De kosten die in rekening worden gebracht voor het zeevarenden identiteitsdocument zullen bovenop de reeds gemaakte kosten komen voor het nationale paspoort en eventueel benodigde visa. De reden is dat geen enkel land tot op heden een zeevarenden identiteitsdocument als substituut accepteert voor reeds vereiste reis- of identiteitsdocumenten.

28.

*Wat is nu de positie van zeevarenden met een niet Nederlandse nationaliteit werkzaam op een schip onder de Nederlandse vlag als dat schip een haven in de VS aandoet? Zal die positie veranderen als Nederlandse zeevarenden wel over een paspoort met een contactloze chip beschikken en buitenlandse zeevarenden op hetzelfde schip niet?*

Antwoord

Het zal geen verschil uitmaken aangezien Nederlandse zeevarenden in principe al sinds 28 augustus 2006 over nationaal paspoort (kunnen) beschikken met een contactloze chip met opgeslagen biometrische kenmerken. Buitenlandse zeevarenden worden in de havens van de V.S. naar gelang hun nationaliteit en bestaande afspraken over toelatingsprocedures behandeld. Het werkzaam zijn aan boord van een schip varend onder Nederlandse vlag is in dit verband niet relevant.

29.

*Waarom pleiten sociale partners unaniem voor bekrachtiging van het verdrag terwijl het volgens de regering geen toegevoegde waarde heeft voor een verlicht reisregime? Is het zo dat het perspectief op een verlicht reisregime groter wordt naarmate meer landen het verdrag bekrachtigen?*

Antwoord

Voor het antwoord wordt verwezen naar vraag 15.