Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Zitting 1981–1982

16818 Regelen inzake de zeevervoermarkt (Wet vervoer over zee)

Nr. 7

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 17 februari 1982

Ondergetekenden hebben kennis genomen van het voorlopig verslag van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat over het wetsontwerp Vervoer over zee. Zij hebben met genoegen geconstateerd dat de leden van de commissie zich in grote lijnen kunnen vinden in de overweging en de strekking van het ontwerp.

Leden van de C.D.A.-fractie en van de P.v.d.A.-fractie vragen zich af waarom het defensieve karakter van het ontwerp zo wordt benadrukt. De leden van de C.D.A.-fractie vragen of er geen tegenstelling ontstaat doordat de Regering tevens aangeeft dat het wetsontwerp een actief overheidsbeleid mogelijk moet maken. Leden van de P.v.d.A.-fractie wijzen erop dat het benadrukken van het defensieve karakter van het wetsontwerp wijst op een huns inziens niet gerechtvaardigde angst voor overheidsingrijpen. Zoals in de memorie van toelichting op verschillende plaatsen is aangegeven vormt het sterk toegenomen overheidsingrijpen in de zeevervoermarkt elders de belangrijkste overweging voor het onderhavige wetsontwerp. Niettemin is de Regering, in principe, geen voorstander van een dergelijke overheidsinterventie in een, grotendeels, internationale zeevervoermarkt. Dit is dan ook de reden dat de Regering er zeer aan hecht het defensieve karakter van het wetsontwerp te benadrukken.

Vooral ten overstaan van buitenlandse regeringen is het ons inziens noodzakelijk onze principiële voorkeur voor non-interventie tot uitdrukking te brengen. Reacties van een aantal OESO-landen hebben de Regering van deze noodzaak overtuigd.

Daarentegen is het evenwel een feit dat het overheidsingrijpen elders nog steeds toeneemt en in sommige landen zelfs aanzienlijk uitgaat boven het in het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferences (Code) voorziene niveau van overheidsregulering. Vooral om die redenen kan de Regering niet instemmen met de door de leden van de P.v.d.A.-fractie voorgestelde weglating van de zinsnede «waaronder de toename van de overheidsbemoeienis elders» in de considerans van het ontwerp.

Mede tegen deze achtergrond dient het wetsontwerp naar het oordeel van de Regering een basis te bieden voor actief overheidsbeleid. Hierin schuilt inderdaad een zekere tegenstrijdigheid. Deze tegenstrijdigheid wordt veroorzaakt doordat elders in de wereld een scheepvaartbeleid wordt gevoerd dat niet strookt met het fundamentele uitgangspunt van het

Nederlandse beleid. Deze situatie mag er evenwel niet toe leiden dat de Nederlandse zeevervoermarkt en de koopvaardij het slachtoffer kunnen worden van het in het buitenland gevoerde scheepvaartbeleid. Vandaar dat de Regering streeft naar een zo effectief mogelijk instrumentarium voor de nationale zeevervoermarkt.

Leden van de C.D.A.-fractie vragen zich af of het onderhavige ontwerp, dat het karakter heeft van een kaderwet, een voldoende slagvaardigheid mogelijk maakt. De ondergetekenden menen dat gelet op de aard van de zeevervoermarkt het ontwerp de mogelijkheden voor een slagvaardig beleid biedt. Hierbij dient vooral bedacht te worden dat effectiviteit en slagvaardigheid naar buiten toe in belangrijke mate worden bepaald doordat de mogelijkheid bestaat bepaalde instrumenten toe te passen. Met andere woorden, internationale onderhandelingen worden veelal gevoerd voordat en zonder dat bepaalde maatregelen ook werkelijk ten uitvoer worden gebracht. Voorts kan worden opgemerkt dat de toepassing van de belangrijkste in het ontwerp voorziene instrumenten relatief snel kan geschieden. Juist met het oog hierop is de periode waarbinnen de Commissie Vervoer over zee advies over voorgestelde maatregelen uitbrengt, kort gehouden, namelijk dertig dagen. Op grond van dezelfde overweging wordt een aanpassing van de samenstelling en werkwijze van de Commissie Economische mededinging voor het uitbrengen van adviezen over de toepassing van de Wet Economische Mededinging op de zeevervoermarkt, overwogen. Ten slotte kan worden opgemerkt dat juist de gekozen vorm van dit wetsontwerp het mogelijk maakt het ingrijpen op de zeevervoermarkt te beperken tot die gevallen waarin dat werkelijk nodig is.

De leden van de C.D.A.-fractie wijzen, na het uitspreken van de noodzaak tot een terughoudend beleid en het benadrukken van overleg met de ons omringende landen, op de negatieve kanten van de procedure waarbij de in de wet vastgestelde bevoegdheden eerst na overleg met de ons omringende landen worden uitgeoefend. Zij maken in dat verband gewag van de in de memorie van toelichting aangegeven verschillen die er bestaan tussen enerzijds het scheepvaartpolitieke beleid van een aantal Westeuropese landen en OESO-lid-staten en anderzijds het beleid zoals dat de Regering op dit gebied voor ogen staat. Hierbij kan worden aangetekend dat de Regering ernaar streeft deze verschillen in OESO-verband te bespreken en zoveel mogelijk te overbruggen.

Ondergetekenden zijn zich evenwel bewust van het feit dat er bepaalde situaties denkbaar zijn waarin de beleidsvisies in de genoemde landen als gevolg van tegenstrijdige belangen zodanig uiteenlopen, dat pogingen om een onderling afgestemd beleid tot stand te brengen uiteindelijk niet slagen. Verwacht mag echter worden dat in dergelijke situaties de Regering zich slechts bij hoge uitzondering genoodzaakt zal zien om, in antwoord hierop, over te gaan tot een zelfstandig toepassen van de wet.

Leden van de C.D.A.-fractie vragen zich af of in het kader van de advisering door de Commissie Vervoer over zee, reders- en verladersbelangen wel op elkaar af te stemmen zullen zijn. Ze vragen zich in dit verband voorts af of enigermate objectief kan worden vastgesteld wanneer er sprake is van een ernstige verstoring van de zeevervoermarkt.

Ondergetekenden merken hierover op dat er tussen deze twee vragen een nauw verband bestaat. Een zeer duidelijke verstoring van de markt aan de aanbodkant zal de bereidheid aan de vraagkant om maatregelen te treffen vergroten. Hierbij valt bij voorbeeld te denken aan een situatie waarbij de Nederlandse lijn op de betreffende markt volledig wordt uitgeschakeld. Een maatregel waarbij deze situatie wordt geredresseerd zal op de wat langere termijn eveneens een verladersbelang opleveren. Omgekeerd zullen in een situatie van grote krapte aan de aanbodkant maatregelen ter opheffing en verzachting ervan ook door reders kunnen worden gebillijkt. Ondergetekenden vertrouwen erop dat het reeds lang

bestaande overlegmechanisme tussen reders en verladers ook in deze situaties zijn diensten zal bewijzen en dat dit ook tot uitdrukking zal komen in de adviezen van de Commissie Vervoer over zee.

Voorts kan er op worden gewezen dat de kring van betrokkenen niet alleen bestaat uit reders en verladers. De Commissie Vervoer over zee bevat daarnaast vertegenwoordigers uit kringen van werknemers terwijl bovendien onafhankelijke deskundigen als buitengewoon lid kunnen worden benoemd. Ten slotte leidt de eigen verantwoordelijkheid van de Regering ertoe dat zij uiteraard zal trachten met de voorgestelde maatregelen de vraag- en aanbodkant zo goed mogelijk recht te doen.

In het licht van het bovenstaande merken ondergetekenden naar aanleiding van een vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie omtrent de bedoeling van de term «in overleg met» op dat het gestelde op blz. 8 van de memorie van toelichting in algemene zin bedoelde aan te geven dat het belanghebbend bedrijfsleven en de werknemers steeds zullen worden betrokken in de besluitvorming. De manier waarop dat gebeurt is vastgelegd op diverse plaatsen in het ontwerp, bij voorbeeld in artikel 11.

Rest in dit verband nog een nadere beantwoording van de vraag van de leden van de C.D.A.-fractie wanneer de situatie voor Nederland werkelijk dermate ernstig en desastreus is dat overheidsingrijpen nodig is. Terecht wijzen deze leden erop dat de vraag al eerder aanleiding tot discussie gaf. In een wat andere vorm is deze vraag veelvuldig gesteld in verband met criteria voor toepassing van overheidsmaatregelen. Te denken valt hier bij voorbeeld aan het criterium «algemeen belang» in de Wet Economisch mededinging (Stb. 1958, 413) en het criterium «algemeen sociaal-economisch belang» in de Prijzenwet (Stb. 1961, 135). Deze vraag valt uiteraard niet in zijn algemeenheid te beantwoorden. Dit neemt niet weg dat in een concrete situatie wel degelijk is vast te stellen dat een ernstige verstoring van de markt aanwezig is. Zo'n situatie doet zich bij voorbeeld voor wanneer de Nederlandse lijn in een bepaalde vervoerroute volledig wordt uitgesloten van deelname aan het vervoer. Voorts valt te denken aan een situatie waarbij de zogenaamde «outsiders» (niet-conferencelijnen) volledig van deelname aan het betreffende vervoer worden uitgesloten. Het criterium «verstoring van de zeevervoermarkt» maakt het mogelijk om in aansluiting op de praktijk een bepaald scheepvaartbeleid te ontwikkelen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie wijzen op de noodzaak van een gericht maritiem plan ter ondersteuning van de Nederlandse zeescheepvaart.

Het beleid van de Regering is erop gericht een verdere teruggang van de Nederlandse zeescheepvaart te voorkomen en waar mogelijk een positieversterking te bevorderen. De Wet vervoer over zee vormt een onderdeel van dit beleid. Uit de memorie van toelichting bij dit ontwerp van wet mag niet de conclusie worden getrokken, dat via deze wet alle problemen van de koopvaardij kunnen worden opgelost.

Voor het aanbod van de Nederlandse zeescheepvaart op de wereldmarkt zijn maatregelen ter versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot onontbeerlijk. Het Maritiem Plan maakt deel uit van deze maatregelen, evenals bij voorbeeld het rationaliseringsoverleg en het werk van de stuurgroep, die zich bezighoudt met de indeling van de Nederlandse vloot in categorieën. Medio december jl. is met betrekking tot het Maritiem Plan de Kamer geïnformeerd over de continuering van de investerings-stimuleringsfaciliteiten voor de zeescheepvaart in 1982 (Verlaging WIR-basisbijdrage van 15% naar 12% en verhoging van de investeringspremie zeescheepvaart (IPZ) van 5 x 1,1% naar 5 x 2,3%). Hieruit blijkt, dat ook de Regering van mening is dat het Maritiem Plan een belangrijk onderdeel vormt van de maatregelen ter versterking van de positie van de Nederlandse zeescheepvaart. Dit voorjaar zal de werking van het Eerste en Tweede Maritiem Plan sinds 1976 nader worden geëvalueerd. Op basis hiervan zal de Regering medio dit jaar haar beleid in dezen voor de komende jaren vaststellen.

Leden van de P.v.d.A.-fractie vragen tijdig ingelicht te worden over eventuele stappen of maatregelen.

De Regering wijst erop dat voor belangrijke maatregelen op grond van de artikelen 11 en 13 van het ontwerp de adviesaanvraag aan de Commissie Vervoer over zee in de Staatscourant wordt gepubliceerd. Zij meent daarmee voldoende bekendheid te geven aan te nemen maatregelen. Zij is uiteraard bereid, indien daartoe aanleiding bestaat, het parlement te allen tijde nadere inlichtingen te verstrekken.

Deze leden vinden het in het algemeen ongewenst dat definities worden gewijzigd of verruimd bij algemene maatregel van bestuur. Hoewel ondergetekenden in het algemeen de stelling van genoemde leden onderschrijven wijzen zij erop dat de voorgestelde algemene maatregel van bestuur een beperkte strekking heeft, namelijk om krachtens het bepaalde in artikel 1, derde lid, van de Wet Economische Mededinging behalve mededingingsregelingen ook overeenkomsten of burgerrechtelijke besluiten die op de mededinging op de zeevervoermarkt van invloed zijn onder de werkingssfeer van de wet te brengen. Het verheugt hen dat de inhoud van deze maatregel de leden aanspreekt.

Deze leden vragen voorts of de omvangrijke en tijdrovende procedures voor de toepassing van de Shipping Act in de VS zijn bestudeerd met het oog op een verbetering. In de VS is de Shipping Act en de toepassing ervan onderwerp geweest van veel studies.

In het Congres en het Huis van Afgevaardigden zijn voorstellen aanhangig. Hoewel deze voorstellen de nadelige gevolgen van de Shipping Act aanzienlijk verzachten bieden zij naar het oordeel van de eerste ondergetekende onvoldoende aanknopingspunten voor een Nederlandse wetgeving over dit onderwerp. Het internationale karakter van de zeescheepvaart brengt nu eenmaal met zich mee dat verbodswetgeving uiterst moeilijk is toe te passen zonder dat wordt overgegaan tot diep in de dagelijkse gang van zaken ingrijpende procedures.

In antwoord op vragen van de leden van de S.G.P.-fractie kan worden vermeld dat de Wedervergeldingswet zeescheepvaart (Stb. 1977, 313) laatstelijk gewijzigd (Stb. 1980, 364) een tweetal malen is toegepast. Het betreft hier het uitvaardigen van administratiebesluiten van 28 januari 1981 (Stcrt. 1981, 25) en 17 juni 1981 (Stcrt. 1981, 117) op grond waarvan ondernemingen in bepaalde aangewezen vervoerroutes verplicht zijn een administratie bij te houden. Deze besluiten maken het mogelijk gegevens op te vragen die nodig zijn om te voldoen aan beschikkingen van de Raad van de EG van 19 december 1978 nr. 79/4 (Pb. 9 januari 1979, nr. L 5, 31), van 4 december 1980 nr. 80/1181 (Pb. 23 december 1980, nr. L 350) en van 26 maart 1981 nr. 81/189 Pb. 2 april 1981, nr. L 88/32.).

Deze EG beschikkingen behelzen een zogenaamd monitorsysteem waarmee wordt geprobeerd een inzicht te krijgen in de mate van vrachtonderbieding door niet commerciële lijndiensten (uit Comecon-landen).

Deze leden betreurden het dat het onderhavige wetsontwerp niet geïntegreerd is met de Wedervergeldingswet zeescheepvaart. In aanvulling op wat hierover in de memorie van toelichting is geschreven kan het volgende worden opgemerkt. Bij de Regering bestond de vrees dat opneming van de Wedervergeldingswet in het onderhavige ontwerp naar buiten toe zou worden opgevat als een signaal dat de overwegingen en omstandigheden die tot de invoering van de Wedervergeldingswet aanleiding gaven thans niet meer of althans in mindere mate zouden bestaan. Het is weliswaar zo dat voorliggende ontwerp de Regering ruime mogelijkheden tot ingrijpen biedt maar de als ultimatum remedium voorziene bevoegdheden van de Wedervergeldingswet maken een duidelijke gerichte politiek mogelijk waaraan de regering zeer hecht.

De verwijzing, door de leden van de S.G.P.-fractie, naar de situatie in de luchtvaart op blz. 3 in de memorie van toelichting kan inderdaad worden

opgevat als een zekere toekomstverwachting. Daar moet onmiddellijk aan worden toegevoegd dat ondergetekenden allerminst gelukkig zijn met deze zich aftekenende tendens tot toenemend protectionisme via de weg van de bilateralisering, aangezien dit in de eerste plaats strijdig is met het belang dat de Nederlandse scheepvaart heeft bij een vrije markt en bovendien ongetwijfeld zal leiden tot kostenverhoging en inefficiency.

Het regeringsbeleid zal er derhalve op gericht blijven om deze ontwikkeling waar mogelijk tegen te gaan en er zal indien de keuzemogelijkheid zich voordoet, steeds de voorkeur worden gegeven aan een zo groot mogelijke handhaving van de vrije marktprincipes. Dit mede met inachtneming van de Nederlandse opvatting omtrent de belangen van ontwikkelingslanden bij de Code. Niettemin zal in sommige gevallen ook voor Nederland het sluiten van bilaterale overeenkomsten onontkoombaar zijn. Dit zal zich met name voordoen als blijkt dat de belangen van de Nederlandse zeescheepvaart niet anders op adequate wijze behartigd kunnen worden dan door het aangaan van bilaterale betrekkingen. Het uitvoeren van dergelijke overeenkomsten zal op grond van het onderhavige wetsontwerp mogelijk zijn.

Ook in het kader van de bilaterale betrekkingen zal, met inachtneming van de bepalingen van multilaterale overeenkomsten waarbij Nederland partij is of zal worden, uiteraard krachtig gestreefd worden naar handhaving van een zo groot mogelijke vrijheid voor het bedrijfsleven.

Van een op voorhand zelf de eigen havens in protectionistische zin beschermen via een vorm van «landingsrechten» zal geen sprake kunnen zijn, zolang via de weg van het internationale overleg andere redelijke oplossingen bereikbaar lijken. Pas indien zou blijken dat een dergelijk beleid in bepaalde gevallen geen vruchten afwerpt en het Nederlandse bedrijfsleven schade ondervindt van protectionistische maatregelen elders in de wereld, zal het moment gekomen zijn om te overwegen het thans voorliggende wettelijke instrumentarium te gaan toepassen.

De leden van de S.G.P.-fractie hebben voorts gevraagd om een uitsplitsing van de categorie «derde vlaggen» in de tabel op blz. 4 van de memorie van toelichting.

Deze splitsing levert de volgende resultaten op.

Vervoer Nederland–Polen 1977

	Lijn-vaart	Tramp-vaart	Tank-vaart
Polen	94%	40%	51%
Nederland	0%	4%	1%
Derde vlaggen			
– Zweden	4%		
– West-Duitsland	2%	12%	9%
– Bulgarije		10%	
– Noorwegen		8%	3%
– Griekenland		8%	1%
– Ver. Koninkrijk		7%	3%
– USSR		4%	30%
– Denemarken		3%	1%
– Singapore		3%	
– Panama		1%	
– Cyprus			1%

Vervoer Nederland–USSR 1977

	Lijn-vaart	Tramp-vaart	Tank-vaart
USSR	89%	98%	17%
Nederland	10%	0%	2%
Derde vlaggen			
– IJsland	1%		
– Ver. Koninkrijk		2%	25%
– West-Duitsland			36%
– Zweden			11%
– Denemarken			4%
– Liberia			4%
– Cyprus			1%

Vervoer Polen–Nederland 1977

	Lijn-vaart	Tramp-vaart	Tank-vaart
Polen	100%	60%	38%
Nederland	0%	0%	0%
Derde vlaggen			
– Frankrijk		28%	
– USSR		6%	2%
– West-Duitsland		2%	28%
– Griekenland		1%	
– Noorwegen		1%	1%
– Ned. Antillen		1%	
– Liberia		1%	
– Zweden			15%
– Japan			7%
– Ver. Koninkrijk			5%
– Finland			3%
– Cyprus			1%

Vervoer USSR–Nederland 1977

	Lijn-vaart	Tramp-vaart	Tank-vaart
USSR	88%	44%	92%
Nederland	12%	3%	0%
Derde vlaggen			
– West-Duitsland		23%	1%
– Griekenland		12%	1%
– Polen		4%	1%
– België		3%	
– Singapore		3%	1%
– Bulgarije		2%	
– Ver. Koninkrijk		2%	2%
– Joegoslavië		2%	
– Cyprus		1%	
– Panama		1%	
– Italië			2%

Totaal Nederland–Polen/Polen–Nederland

	Lijn-vaart	Tramp-vaart	Tank-vaart
Polen	96,7%	57,6%	44,8%
Nederland	0 %	0,9%	0,7%
Derde vlaggen			
– Zweden	2,4%		7,3%
– West-Duitsland	0,9%	3,2%	18,3%
– Frankrijk		24,8%	
– USSR		5,4%	16,6%
– Griekenland		1,6%	
– Noorwegen		1,5%	1,9%
– Bulgarije		1,3%	
– Ver. Koninkrijk		1.3%	3,8%
– Japan			3,2%
– Finland			1,4%
– Overige		2,4%	2,0%

Totaal Nederland–USSR/USSR–Nederland

	Lijn-vaart	Tramp-vaart	Tank-vaart
USSR	89,1%	59,4%	90,2%
Nederland	10,4%	2,3%	0 %
Derde vlaggen			
– West-Duitsland		16,2%	1,5%
– Griekenland		8,6%	0,8%
– Polen		2,5%	0,5%
– België		2,4%	
– Singapore		1,9%	0,7%
– Joegoslavië		1,7%	
– Ver. Koninkrijk		1,3%	1,9%
– Italië			2,4%
– Finland			0,8%
– Overige	0,5%	3,7%	1,2%

Er moet met betrekking tot bovenstaande op gewezen worden dat recentere gegevens zijn gebruikt dan die welke ten tijde van de samenstelling van de tabellen beschikbaar waren en dat uit deze recentere gegevens een ander beeld te voorschijn komt. Zoals uit deze nieuwe tabellen blijkt is het aandeel van zowel de Nederlandse vlag als van derde vlaggen op beide vaarroutes in 1977 zeer gering geweest en is het leeuwedeel van het vervoer op beide relaties in handen geweest van respectievelijk Poolse en Russische rederijen. De reden van deze onevenwichtigheid is reeds in de memorie van toelichting uiteengezet. De Regering zal zich blijven inzetten voor een verbetering in deze ook nu nog voortbestaande ongewenste situatie. De nu voorliggende nieuwe wetgeving leent zich er uiteraard voor om, in geval van onbevredigende uitkomsten van verdere pogingen een verbetering te realiseren, te worden toegepast.

Op de vraag van de leden van de S.G.P.-fractie of met de termen «ernstige aantasting van de gevestigde spelregels» uitsluitend wordt gedoeld op scheepvaartpolitieke spelregels of dat daarbij ook bij voorbeeld handelspolitieke of buitenlandspolitieke spelregels in het oog worden gehouden, kan worden geantwoord dat in de context waarin deze termen zijn gebruikt voornamelijk aan scheepvaartpolitieke spelregels is gedacht. Dit sluit niet uit dat er zich bij het nemen van de beslissing over het al dan niet hanteren van de bevoegdheden uit de wet wellicht nog andere dan louter scheepvaartpolitieke overwegingen kunnen aandienen.

Leden van de P.P.R.-fractie vragen of overeenkomsten voor zeevervoer van en naar Nederland, op grond van het feit dat altijd wel een Nederlandse haven wordt aangedaan, onder de werking van de Wet Economische Mededinging vallen.

Allereerst dient te worden opgemerkt dat zulks alleen het geval kan zijn voor zover zulke overeenkomsten mededingingsregelingen zijn in de zin van artikel 1, van de Wet of in de zin van de nog te treffen algemene maatregelen van bestuur op grond van artikel 1, derde lid, waarvan in de memorie van toelichting bij het ontwerp ter goedkeuring van de Code gewag is gemaakt. Voorts kan worden gesteld dat de Nederlandse jurisdictie zich weliswaar in die zin uitstrekt dat alle gedragingen die de Nederlandse mededinging beïnvloeden in principe onderwerp kunnen vormen van hier te lande uitgevaardigde rechtsregels maar daar staat tegenover dat praktisch gesproken alleen concrete gedragingen die zich op Nederlands grondgebied afspelen effectief onder het bereik van de Wet vallen. Dit is in overeenstemming met de tot dusver gevolgde interpretaties van de Wet Economische Mededinging. Het aandoen van een Nederlandse haven zal in de praktijk veelal een concrete gedraging op Nederlands grondgebied opleveren en daarmee toepassing van de Wet Economische Mededinging mogelijk maken. Maar er laten zich ook situaties denken, met name in geval van doorvoer, dat toepassing van de Wet Economische Mededinging niet voor de hand ligt.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich naar aanleiding van een commentaar van de KNRV af in hoeverre de artikelen 9, 10 en 12 van de wet eventueel voor toepassing in aanmerking komen, indien andere landen die tot de conventie zijn toegetreden zich niet houden aan de bepalingen ervan. In antwoord hierop kan worden gezegd dat de Regering ervan uitgaat dat partijen bij een verdrag zich houden aan de verplichtingen die zij op grond van het verdrag op zich hebben genomen. Indien naar het oordeel van de Regering zich situaties voordoen waar objectief van kan worden vastgesteld dat er sprake is van een schending van het verdrag dan zal dezerzijds niet worden geaarzeld daarop met passende middelen te reageren. Tot deze passende middelen kunnen inderdaad behoren de toepassing van de artikelen 9, 10 en 12 van de wet. Voorafgaande consultatie van de EG-partners is in een dergelijk geval een door de hand liggende actie. Indien dan over mogelijke gecoördineerde tegenmaatregelen geen overeenstemming met de ons omringende EG-landen valt te bereiken zal de Regering, afhankelijk van de aangerichte of nog te verwachten schade voor de Nederlandse zeescheepvaart tot een zelfstandige beslissing moeten komen over de vraag of de Wet al dan niet zal worden toegepast.

De Regering wordt gevraagd naar de omvang en de samenstelling van de in artikel 27 voorziene Commissie Vervoer over zee.

De eerste ondergetekende denkt voorshands aan een maximum aantal leden van twaalf, drie leden als vertegenwoordigers van de reders, drie namens de verladers, drie namens de werknemers en ten hoogste drie onafhankelijke deskundigen. Vastlegging van de omvang en de samenstelling van de commissie in de wet lijkt de eerste ondergetekende niet wenselijk omdat zulks verstarrend kan werken en niet adequaat gereageerd kan worden op veranderingen in de bij het zeevervoer betrokken belangengroeperingen. Het lijkt hem juist gewenst om op grond van de ervaringen opgedaan in toekomstige adviesprocedures wijzigingen te kunnen aanbrengen zonder dat daartoe een wetswijziging nodig is.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich af of het tweede lid van artikel 37, gezien het bepaalde in de Wet openbaarheid van bestuur, niet overbodig is. Vermoedelijk wordt hier met name gedoeld op het gestelde c van artikel 4 van de Wet openbaarheid van bestuur: het verstrekken van informatie blijft achterwege indien het betreft bedrijfs- en fabricagegegevens voor zover deze door natuurlijke of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn medegedeeld. Waar de Wet openbaarheid van bestuur zich echter primair richt op openheid en openbaarheid naar de burgers, richt artikel 37 van de Wet vervoer over zee zich op het uitbrengen van een verslag aan het parlement. In dit licht wordt de waarborg tegen het nodeloos openbaar maken van vertrouwelijke bedrijfsgegevens dezerzijds niet overbodig geacht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. J. Zeevalking

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. van den Broek

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
W. Dik