

Vergaderjaar 2024-2025

36 440 Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen)

G **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET DERDE VERSLAG**

Ontvangen 29 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft op 12 november 2024 het derde verslag uitgebracht van haar bevindingen ten aanzien van het wetsvoorstel Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen).

De leden van de fractie van de BBB heeft een aantal vervolgvragen gesteld over dit wetsvoorstel. Dit naar aanleiding van de nota naar aanleiding van het tweede verslag zoals ontvangen op 30 september 2024 door de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Ik heb hiervan met interesse kennisgenomen. In deze nota worden deze vervolgvragen beantwoord. Daarbij wordt de volgorde van het verslag aangehouden.

1. Is de regering, zo vragen de leden van de BBB-fractie, bekend met de inhoud van de brief van de Vereniging Nautilus International van 2 november 2022? Daarin wordt onder andere gesteld dat niet met alle belanghebbenden is gesproken voor de totstandkoming van het wetsvoorstel. Is dat inmiddels wel gebeurd? Kan de regering aangeven met wie inhoudelijk is afgestemd? Mocht nog niet met alle belanghebbenden, zoals genoemd in bovengenoemde brief, door de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn afgestemd, dan verzoeken deze leden toe te zeggen dit alsnog te doen.

De brief van Nautilus International is bekend. Deze brief heeft betrekking op één specifiek onderdeel in het wetsvoorstel, de nationaliteit van de kapitein. Het wetsvoorstel is tot stand gekomen in goed overleg met de meest representatieve organisaties van werknemers en werkgevers in de maritieme sector, te weten Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, CNV Vakmensen, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tevens zijn opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen betrokken. Op relevante onderdelen is voorts overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, het Korps landelijke politiediensten (KLPD) en de Koninklijke Marine (KM). Ook de onderdelen met betrekking tot de nationaliteit van de kapitein zijn met de belanghebbenden afgestemd. Aanvullende afstemming is daarom niet nodig.

2. Kapiteins die onder de Nederlandse vlag varen hebben een belangrijke taak in de handhaving van de openbare orde aan boord. Dit wordt bevestigd in de beantwoording van de eerder door deze leden gestelde vragen. Kan de regering toelichten of deze taak net zo goed door niet-Nederlandse kapiteins kan worden uitgevoerd? Is het in dit kader niet wenselijk dat alleen personen met de Nederlandse nationaliteit kapitein op een onder Nederlandse vlag varend schip zijn?

Het is mogelijk om naast kapiteins met de Nederlandse of EU/EER nationaliteit ook kapiteins toe te laten die afkomstig zijn uit derde landen. Sociale partners hebben deze mogelijkheid op basis van een privaatrechtelijke regeling. Dat is noodzakelijk omdat er niet genoeg Nederlandse of EU/EER

kapiteins voorhanden zijn om de volledige Nederlandse vloot te kunnen bemannen. In die zin bestaat een zekere afhankelijkheid van buitenlandse kapiteins. Het wegnemen van deze flexibiliteit leidt onherroepelijk tot het stilleggen van een deel van de Nederlandse vloot. Niet-Nederlandse kapiteins kunnen de taak aan boord van zeeschepen onder Nederlandse vlag op dit moment goed uitvoeren omdat er aan een set van voorwaarden dient te worden voldaan voordat tot hun aanstelling kan worden overgegaan. Zo geldt de eis dat deze kapiteins moeten beschikken over voldoende kennis van de Nederlandse wetgeving. Deze kennis is benodigd voor het goed kunnen vervullen van de functie van kapitein op een zeeschip onder Nederlandse rechtsmacht. Kapiteins en officieren kunnen alleen afkomstig zijn uit landen die verdragspartij zijn bij het STCW-verdrag van de IMO. Ook op basis van Europese regelgeving¹ is de kennis en kunde van gekwalificeerde zeevarenden, waaronder buitenlandse kapiteins, geborgd. De praktijk laat overigens zien dat in veel gevallen sprake is van zeevarenden die al jarenlang varen voor een Nederlandse reder.

3. De Nederlandse koopvaardijvloot kan een belangrijke rol spelen in crisis- en oorlogsomstandigheden, aldus deze leden. Is het om die reden niet wenselijk dat kapiteins en officieren de Nederlandse nationaliteit hebben? Is het daarnaast gewenst dat zij ook reservist zijn bij de Koninklijke Marine? In hoeverre wijkt het huidige wetsvoorstel op dit punt af van wetgeving in dezen ten tijde van de Tweede Wereldoorlog? Heeft de regering voor het opstellen van deze wetswijziging het ministerie van Defensie betrokken? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een samenvatting van deze afstemming. Indien er geen afstemming heeft plaatsgevonden, vragen zij de regering dit alsnog te doen en de Kamer daarover te informeren.

Gelet op de omvang van de Nederlandse koopvaardijvloot is het niet wenselijk om te eisen dat Nederlandse kapiteins en officieren altijd dienen te beschikken over de Nederlandse nationaliteit. Het stellen van een dergelijke eis heeft grote negatieve consequenties voor de Nederlandse vloot omdat er niet voldoende Nederlandse zeevarenden beschikbaar zijn. Het is een gegeven dat de zeevaart een bij uitstek internationale bedrijfstak is, waarbij sprake is van een internationale arbeidsmarkt. Het behoud van de flexibiliteit om te werken met buitenlandse kapiteins en officieren is daarom een vereiste. Het kan wenselijk zijn dat Nederlandse kapiteins en officieren ook reservist zijn bij de Koninklijke Marine. Dat is echter een persoonlijke keuze.

Ten tijde van de Tweede Wereldoorlog was er sprake van een nationaliteitseis voor de kapitein, ingevoerd in 1937.² Die eis was destijds met name ingegeven door de internationale geopolitieke spanningen. Vanwege de toenmalige grote werkloosheid werd het noodzakelijk geacht om de arbeidsmarkt voor Nederlandse kapiteins te beschermen. Sinds 1997 is er vanwege het tekort aan Nederlandse kapiteins sprake van de wettelijke mogelijkheid om te kunnen werken met buitenlandse kapiteins. In 2003 werden aanvullende wettelijke maatregelen ingevoerd om de kapiteinstekorten op te heffen. Daarbij werden EU/EER-kapiteins van rechtswege vrijgesteld van de nationaliteitseis en niet EU/EER kapiteins konden onder voorwaarden worden vrijgesteld van de nationaliteitseis. Dit wetsvoorstel bevat geen wijzigingen op dit vlak.

Er heeft afstemming plaatsgehad met de Koninklijke Marine (KM) inzake dit wetsvoorstel en onderliggende regelgeving. Deze afstemming had met name betrekking op een betere uitwisseling van zeevarenden tussen de sector handelsvaart en de KM. De ervaring (vaartijd) opgedaan aan boord van zeeschepen van de KM en zeeschepen in de handelsvaart wordt in hoge mate gelijkgesteld. De mogelijkheid tot uitwisseling van vaartijd en behoud van de vaarbevoegdheid maakt het tijdelijk werken bij de KM aantrekkelijker en zorgt ervoor dat zeevarenden behouden blijven voor de sector handelsvaart.

4. Is de regering bekend met de inhoud van het krantenartikel van 20 oktober 2024 in De Telegraaf 'Dikkerd tussen wal en schip'? In dit artikel wordt gesteld dat zwaarlijvige kapiteins en matrozen vanwege Europese Obesitasregels aan de kant komen te staan. Hun overgewicht brengt volgens de overheid onverantwoorde veiligheidsrisico's met zich mee. Volgens het krantenartikel is overgewicht sinds vijf jaar een afkeuringsgrond. Graag vernemen deze leden van de regering hoeveel personen de afgelopen vijf jaar zijn afgekeurd op basis van hun gewicht. Deelt de regering de opvatting van deze leden dat deze maatregel discriminerend kan werken voor de bemanningsleden en dat het voorts strijdig kan zijn met het traject waarin sociale partners in de

¹ Richtlijn (EU) 2022/993 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2022, L 169).

² Stb. 1930, 240 en Kamerstukken II, 1928/29, 190, nr. 3 en 4.

maritieme sector en de maritieme onderwijsinstellingen samenwerken om het aandeel bemanningsleden met de Nederlandse nationaliteit te verhogen? Is de regering bereid om met andere lidstaten het gesprek aan te gaan over nut en noodzaak van deze afkeuringsgrond?

De inhoud van het krantenartikel is bekend. Dit artikel heeft betrekking op kapiteins en matrozen werkzaam in de binnenvaart en de toepasselijke EU-regels voor de binnenvaart. Zowel in de binnenvaart als in de zeevaart is er sprake van medische keuringseisen. Die zijn noodzakelijk in verband met de veiligheid van de bemanning, het schip en het scheepvaartverkeer. Alhoewel de toepasselijke kaders en regelgeving verschillen, kan het volgende worden aangegeven over het onderwerp overgewicht en afkeuringsgrond.

Zowel voor de binnenvaart als voor zeevaart geldt, dat keuringsartsen medische keuringen verrichten. Deze artsen worden aangewezen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en staan daar onder toezicht. De artsen verrichten keuringen op basis van medische keuringseisen vastgelegd in wetgeving. Deze keuringseisen zijn de leidraad tijdens een keuring. Een keuringsarts kan een keuring altijd mede baseren op zijn/haar deskundige medische kennis en ervaring. In het specifieke geval van een hoog BMI (Body Mass Index) is er een indicator voor obesitas. Wanneer er bij een hoog BMI ook sprake is van een slechte conditie, onvoldoende fysiek vermogen of bijkomende aandoeningen, dan kan dat een reden zijn voor ongeschiktheid. Dat is ter beoordeling door de keuringsarts. Bij medische keuringseisen in het algemeen is er altijd ruimte voor interpretatie. De regels waaraan gerefereerd wordt in het artikel laten ruimte voor die interpretatie en beoordeling van de keuringsarts. Er is daarom geen reden om met andere lidstaten het gesprek aan te gaan over deze afkeuringsgrond. Wel geeft de media-aandacht aanleiding om keuringsartsen nader te instrueren en specifiek te wijzen op de interpretatieruimte. De ILT heeft de aangewezen keuringsartsen inmiddels hierover geïnstrueerd. De vraag over het aantal personen dat de afgelopen vijf jaar is afgekeurd op basis van gewicht kan niet beantwoord worden omdat die informatie niet beschikbaar is bij de ILT. De ILT krijgt van de keuringsartsen alleen door dat een persoon is afgekeurd. De ILT registreert niet de reden van afkeuring. Die medische informatie is alleen bij de betreffende keuringsarts beschikbaar. Mocht obesitas uiteindelijk leiden tot afkeuring, dan moet er altijd sprake zijn van een nauwgezet traject met diverse waarborgen. Een werknemer moet tijdig een signaal van de keuringsarts krijgen dat obesitas een reden voor afkeuring dreigt te worden. Meestal volgt eerst een goedkeuring voor een beperkte periode waarbij de werknemer wordt gestimuleerd gewicht te verliezen. Lukt dit niet, dan volgt een tijdelijke afkeuring. De werknemer heeft dan opnieuw de gelegenheid om te voldoen aan de keuringseisen. Is dat ook niet succesvol, dan volgt afkeuring. Na afkeuring kan desgewenst nog gebruik worden gemaakt van het recht op een scheidsrechterlijke herkeuring. Gelet op deze waarborgen is er geen sprake van discriminatie van bemanningsleden en is dit niet strijdig met het traject waarin sociale partners in de maritieme sector en de maritieme onderwijsinstellingen samenwerken om het aandeel bemanningsleden met de Nederlandse nationaliteit te verhogen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Barry Madlener