

Vergaderjaar 2023–2024

**36 440**

## **Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen)**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 29 februari 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 14 december 2023 verslag uitgebracht van haar bevindingen ten aanzien van het wetsvoorstel Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen). De commissie heeft hierbij opgemerkt dat zij de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid acht, onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in het verslag afdoende beantwoordt.

De leden van de fracties van de PVV, VVD, NSC, D66, BBB, CDA en SGP hebben vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over dit wetsvoorstel. De regering heeft hiervan met interesse kennisgenomen. In deze nota wordt op deze vragen en opmerkingen ingaan. Daarbij wordt de volgorde van het verslag aangehouden.

#### **1.3 Doel en noodzaak**

*De leden van de BBB-fractie lezen dat de regering spreekt over de noodzaak om de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart te stimuleren. Deze leden steunen dit van harte. Kan de regering uitgebreid ingaan op de noodzaak van deze wet om de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart te stimuleren? Hoe draagt deze wet hier precies aan bij?*

Als onderdeel van een van de meest open economieën ter wereld investeert het Nederlandse maritieme cluster fors in zijn ontwikkeling. Het maritieme cluster waar de zeevaart onderdeel van uitmaakt is krachtig, innovatief en heeft een sterke internationale positie. Dit is echter geen garantie voor de toekomst. Wereldwijd zijn er meerdere trends en ontwikkelingen die het maritieme cluster beïnvloeden. Structurele economische, demografische, ecologische en ook geopolitieke veranderingen raken het maritieme cluster in meer of mindere mate. In de Nederlandse maritieme strategie 2015–2025 is daarom geconstateerd dat extra inspanningen noodzakelijk zijn om de bijdrage van het maritieme cluster aan onze nationale economie te behouden en te versterken.

Onderdeel daarvan is een grondige herziening en modernisering van de regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen). Bemanningswetgeving vormt een belangrijk onderdeel van de toegevoegde waarde van de Nederlandse vlag en daarmee de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepsregister. Goede, efficiënte en doelmatige wetgeving inzake de bemanning van zeeschepen met aandacht voor administratieve lasten en ruimte om te kunnen experimenteren en anticiperen op toekomstige ontwikkelingen is een belangrijke voorwaarde voor optimale bedrijfsvoering aan boord van zeeschepen. In het wetsvoorstel wordt hieraan tegemoetgekomen. Zo wordt de ruimte voor innovaties en het doen van experimenten verbeterd. Experimenteerruimte is ook bedoeld voor de Nederlandse scheepsbouwsector die nieuwe typen van zeeschepen of technieken voor zeeschepen ontwikkelt en deze in de praktijk moet kunnen beproeven om ze vervolgens op de markt te kunnen brengen. Tevens draagt het wetsvoorstel bij aan verbeterde opleiding en training van zeevarenden. De technologische ontwikkelingen in de zeevaart gaan snel en dat heeft ook zijn weerslag op het onderwijs. Het wetsvoorstel biedt meer ruimte voor bij- en nascholing van zeevarenden. Ook worden de mogelijkheden voor de instroom van herintreders en zij-intreders verbeterd. Dit is mede op uitdrukkelijk verzoek van de maritieme sector opgenomen in het wetsvoorstel.

## **7.2 Financiële gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden**

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom er niet voor gekozen is om voor alle zeevarenden het monsterboekje niet langer verplicht te stellen, zodat iedereen zelf kan bepalen wat voor hen het beste werkt.*

Met het wetsvoorstel wordt beoogd om waar mogelijk de administratieve lastendruk te reduceren. Het niet langer verplicht stellen van het monsterboekje voor elke zeevarende is een voorbeeld daarvan. Zeevarenden die op basis van het internationale STCW-verdrag<sup>1</sup> of het STCW F-verdrag<sup>2</sup> van de International Maritime Organization (IMO) inzake opleiding en diplomering van zeevarenden en vissers over een vaarbevoegdheidsbewijs moeten beschikken, dienen een monsterboekje te hebben omdat daarin hun diensttijd wordt geregistreerd. Het gaat dan om de kapitein, officieren en bepaalde gezellen. De registratie van diensttijd is nodig voor het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Bij de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen verifieert KIWA Register de diensttijd zoals vermeld in het monsterboekje. De grootste groep zeevarenden, die niet hoeft te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs, kan op grond van het wetsvoorstel desgewenst afzien van het bezit van een monsterboekje en opteren voor een alternatieve diensttijdverklaring die aan het eind van elke reis door de kapitein wordt afgegeven. Daarmee wordt het bezit van een monsterboekje een recht maar geen plicht voor deze groep.

*De leden van de NSC-fractie lezen dat er in het wetsvoorstel wordt ingezet op het mogelijk maken van digitale persoonsdocumenten, zoals vaarbevoegdheidsbewijzen. Een van de genoemde voordelen is op langere termijn een kostenbesparing. De toepasselijke internationale regelgeving vereist momenteel nog dat deze documenten fysiek aanwezig zijn. Deze*

<sup>1</sup> Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144) en de bij dat verdrag behorende bindende bijlagen.

<sup>2</sup> Het op 7 juli 1995 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen van de Internationale Maritieme Organisatie (Trb. 2013, 218).

*leden vragen zich af of er zicht is op verandering van deze internationale regelgeving? Welke inspanningen worden daartoe gedaan? En in hoeverre is er sprake van lastenreductie als digitaal en fysiek voorlopig naast elkaar bestaan?*

De digitalisering van gegevens en documenten voor zeevarenden is momenteel volop in ontwikkeling. Op Europees niveau en in IMO-verband wordt hieraan al langere tijd gewerkt. Nederland is daarbij actief betrokken. Dat heeft tot op heden geleid tot een richtlijn van de IMO van 23 juni 2023 inzake het gebruik van digitale certificaten voor zeevarenden.<sup>3</sup> Deze IMO-richtlijn heeft nog niet geleid tot aanpassing van de van toepassing zijnde internationale regelgeving, maar geeft wel richting en vormt een basis voor toekomstige aanpassingen. In overleg met de Nederlandse maritieme sector en met medewerking van KIWA Register zal in de eerste helft van dit jaar een pilot van start gaan om in lijn met de bovenvermelde richtlijn ervaring op te doen met het gebruik van digitale documenten voor zeevarenden. De overgang van fysieke naar digitale documenten heeft tijd nodig en voorsnog zal er sprake zijn van zowel fysieke als digitale documenten. Er is om die reden niet direct sprake van lastenreductie maar op de langere termijn wordt dit wel verwacht. Bovendien biedt de digitalisering van documenten betere en snellere handhavingsmogelijkheden en wordt de kans op vervalsingen kleiner waardoor de betrouwbaarheid verbetert. Zowel zeevarenden als rederijen krijgen de gelegenheid met digitale documenten te leren werken en worden actief betrokken bij de pilot en de verdere uitwerking.

### **7.3 Toets ATR**

*De leden van de PVV-fractie constateren dat het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) adviseert om de regeldrukeffecten voorkomend uit het wetsvoorstel kwantitatief in kaart te brengen en in latere regelgeving de specifieke bepalingen uit te werken. Deze leden vragen aan de regering of zij dit advies overneemt.*

Ja, dit advies wordt overgenomen. Het wetsvoorstel past immers bepaalde grondslagen aan. De uitwerking vindt plaats in lagere regelgeving. De uit deze regelgeving voortvloeiende regeldrukeffecten worden in de bijbehorende toelichtingen vermeld en gekwantificeerd. Op onderdelen zal dat echter nog niet mogelijk zijn. In het wetsvoorstel zijn ook wijzigingen opgenomen die pas op langere termijn tot besparingen kunnen leiden. Die regeldrukeffecten kunnen nu nog niet kwantitatief in kaart worden gebracht. In dit kader kan worden gewezen op de toekomstige digitalisering van (persoons)documenten. In de beantwoording van de voorgaande vraag is daarop ingegaan.

*De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen bij de voorgestelde eis dat op een Nederlands gevlagd zeeschip een kapitein wordt aangesteld met de Nederlandse of Europese nationaliteit. In het oorspronkelijke voorstel was een grondslag opgenomen om, bij algemene maatregel van bestuur (AMvB), derde landen aan te wijzen zodat de individuele schriftelijke toestemmingen voor buitenlandse kapiteins konden vervallen. In het voorliggende voorstel is deze grondslag vervallen. Het verbaast deze leden dat met een penne streek hiertoe is besloten. Het argument is dat de meeste reacties in de internetconsultatie negatief waren en dat dus de breed gedeelde mening zou zijn dat er geen ruimte moet worden gegeven aan verruiming van de nationaliteitseis van de kapitein. Is de veronderstelling juist dat de zogenaamde breed gedeelde mening geen betrekking heeft op de maritieme sector zelf, aangezien de Koninklijke*

<sup>3</sup> IMO guidelines for the use of electronic certificates, MSC.1/Circ.1665.

*Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) negatief heeft gereageerd? Wat was voor de regering de reden om de genoemde grondslag op te nemen in het oorspronkelijke voorstel? Acht de regering deze inhoudelijke aanleiding inhoudelijk gezien nog steeds relevant? Zo nee, waarom niet? Is de regering bereid de reacties op de internetconsultatie alsnog op hun merites te beoordelen?*

De huidige wet bepaalt dat op een Nederlands gevlagd zeeschip een kapitein wordt aangesteld met de Nederlandse of de EU/EER nationaliteit. Een kapitein met de nationaliteit van een derde land kan bij ministeriële regeling worden vrijgesteld, mits Nederland met dat land een overeenkomst (Memorandum of Understanding) heeft gesloten én voor elke individuele kapitein, via een privaatrechtelijke regeling, door een paritaire commissie van sociale partners toestemming is verleend. Onder voorwaarden is de aanstelling van een kapitein van buiten de EU dus al mogelijk. Deze regeling is ruim 20 jaar geleden in de Wet zeevarenden (voor 2012: Zeevaartbemanningwet) opgenomen.

In het oorspronkelijke wetsvoorstel was een grondslag opgenomen opdat bij algemene maatregel van bestuur, na consultatie van sociale partners in de maritieme sector, voor bepaalde aangewezen derde landen generiek vrijstelling kon worden verleend van de nationaliteitseis voor kapiteins zonder dat ook een individuele schriftelijke toestemming door de paritaire commissie nodig was. De reden om deze grondslag op te nemen was enerzijds een reductie van administratieve lasten vanwege het wegvallen van de benodigde individuele schriftelijke toestemming. Anderzijds zou de grondslag meer ruimte bieden om als overheid aanvullende maatregelen te nemen met betrekking tot de nationaliteit van kapiteins, als bijvoorbeeld dringende markt- of geopolitieke omstandigheden daarom vragen. De huidige bepalingen geven wel de mogelijkheid om per land generieke nadere voorschriften of beperkingen te stellen, maar niet op individuele basis.

De voorgestelde grondslag is mede naar aanleiding van de internetconsultatie geschrapt uit het oorspronkelijke wetsvoorstel. Het merendeel van de in totaal 456 inspraakreacties was negatief over de voorgestelde wijziging omdat deze gezien werd als eerste stap op weg naar daadwerkelijke verruiming van de nationaliteitseis. Een dergelijke wijziging zou volgens de insprekers ten nadele zijn van zeevarenden met de Nederlandse nationaliteit. Veel insprekers vroegen daarnaast ook om meer aandacht en maatregelen om de positie en toekomst van Nederlandse zeevarenden te verbeteren. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) was voorstander van de voorgestelde wijziging. Partijen als vakbond Nautilus International en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij waren tegenstanders. Daarop is besloten de voorgestelde grondslag te schrappen, en is afgesproken om de huidige privaatrechtelijke regeling formeel te evalueren. De laatste evaluatie dateert van 2006. De evaluatie zal worden uitgevoerd in nauwe afstemming met de sociale partners. Aan de hand van deze evaluatie zal worden gezien of een wijziging van de regeling al dan niet wenselijk is. Zo nodig wordt daartoe een separaat wetgevingstraject gestart. De sociale partners hebben aangegeven de voortgang van het voorliggende wetgevingstraject vanwege dit punt niet op te willen houden. In het overleg met de sociale partners is tevens afgesproken maatregelen te nemen die gericht zijn op het verbeteren van de positie en toekomst van Nederlandse zeevarenden. Gelet deze procesafspraken, die in samenwerking met de sociale partners in de maritieme sector tot stand zijn gekomen, is er geen aanleiding om de reacties op de internetconsultatie opnieuw op hun merites te beoordelen.

## 8.2 Resultaten internetconsultatie

*De leden van de SGP-fractie vinden dat het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker moet worden, omdat het een belangrijke stimulans is voor de Nederlandse scheepsbouw en maritieme sector en omdat we bij meer schepen onder de Nederlandse vlag een sterkere onderhandelingspositie hebben wat betreft internationale maritieme regelgeving. Deelt de regering deze visie? Deze leden hebben in dit verband een vraag. Deelt de regering de analyse dat het aanbod van Nederlandse kapiteins afneemt en dat met het handhaven van de voorgestelde nationaliteitseis voor kapiteins het voor reders minder aantrekkelijk zal zijn om onder de Nederlandse vlag te varen? Waarom heeft de regering er niet tenminste voor gekozen de mogelijkheid open te houden om via AMvB onder voorwaarden, zoals afstemming met de sociale partners, de nationaliteitseis van kapiteins mee te laten bewegen met de arbeidsmarkt?*

De regering deelt de visie dat het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker moet worden. Het aanbod van Nederlandse kapiteins<sup>4</sup> is momenteel vrij stabiel. In 2019 was er sprake van 1213 Nederlandse kapiteins, in 2020 was dat aantal 1256 en in 2021 1193. Evenwel zijn er wel zorgen omdat het aandeel Nederlandse officieren daalt en de instroom van studenten op de maritieme opleidingsinstituten onder druk staat. Daardoor komt ook de doorgroei van Nederlanders naar de functie van kapitein op termijn onder druk. Vooral de lage instroom van studenten vraagt om maatregelen. In dit kader kan verwezen worden naar de laatste alinea van de beantwoording van de voorgaande vraag.

De analyse dat met het handhaven van de voorgestelde nationaliteitseis voor kapiteins het voor reders minder aantrekkelijk zal zijn om onder de Nederlandse vlag te varen, wordt niet gedeeld. Op basis van de huidige wetgeving bestaat de mogelijkheid om naast kapiteins met de Nederlandse of EU/EER nationaliteit ook kapiteins toe te laten die afkomstig zijn uit derde landen. Deze mogelijkheid blijft ongewijzigd. In de beantwoording van voorgaande vraag is uiteengezet dat sociale partners middels een privaatrechtelijke regeling de mogelijkheid hebben om kapiteins uit derde landen toe te laten. In de praktijk gebeurt dit ook omdat er niet genoeg Nederlandse of EU/EER kapiteins voorhanden zijn. In die zin is er geen aanleiding om aan te nemen dat het met de huidige regeling voor reders minder aantrekkelijk zou zijn om onder Nederlandse vlag te varen. Voorts wordt verwezen naar de beantwoording van de voorgaande vraag waarbij is aangegeven dat een evaluatie wordt gedaan naar de huidige privaatrechtelijke regeling en vereisten. Die evaluatie wordt gedaan in nauwe afstemming met de sociale partners in de maritieme sector. Aan de hand van de evaluatie zal worden gezien of aanvullende maatregelen of regelgeving nodig zijn.

### Artikel 15 Niet functionerende kapitein

*De leden van de BBB-fractie benadrukken het belang van het goed functioneren van een kapitein. Daaruit volgend zijn deze leden van mening dat in zeer uitzonderlijke omstandigheden en alleen indien er sprake is van klemmende redenen, er de mogelijkheid moet bestaan om te beslissen tot ontheffing van de kapitein van zijn functie terwijl het zeeschip zich op zee bevindt. Kan de regering nader ingaan over welke zeer uitzonderlijke omstandigheden zij spreekt, en wat zij bedoelt met klemmende redenen?*

<sup>4</sup> Nederland Maritiem Land, Maritieme Arbeidsmarkt- en Havenmonitor 2022.

De beslissing tot ontheffing van de kapitein van zijn functie terwijl het zeeschip zich op zee bevindt, ligt bij de scheepsbeheerder (reder). Het spreekt voor zich dat hij van deze bevoegdheid slechts gebruik maakt in zeer uitzonderlijke omstandigheden en alleen indien er sprake is van klemmende redenen. Hierbij kan gedacht worden aan acute omstandigheden, zoals een noodsituatie, ernstige ziekte of overmatig drank- of drugsgebruik, waardoor de kapitein niet in staat is om te functioneren.

### **Artikel 18 Nationaliteit kapitein**

*De leden van de D66-fractie erkennen de complexiteit en onzekerheid die gepaard gaan met dit onderwerp. Zij hebben enkele vragen. Het doel van deze wet is om flexibiliteit aan te brengen zodat beter geanticipeerd kan worden op, met name, internationale ontwikkelingen. Kan de regering toelichten wat de risico's zijn omtrent het wegnemen van die flexibiliteit in dit artikel? Kan dit ertoe leiden dat er nu minder of slecht ingespeeld kan worden op internationale ontwikkelingen of ontwikkelingen op de arbeidsmarkt? Hoe verhoudt deze aanpassing zich tot de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag? Bestaat er een risico dat reders minder geneigd zullen zijn onder de Nederlandse vlag te varen? En zo ja, wat zouden in dat geval de gevolgen kunnen zijn voor Nederlandse bemanningslieden (en hun doorgroeimogelijkheden)? Zijn er momenteel zorgen over de (toekomstige) aanstroom van Nederlandse bemanningslieden en kapiteins? Zo ja, welke stappen neemt de regering om die aanstroom op een wenselijk niveau te houden?*

In het wetsvoorstel worden geen inhoudelijke wijzigingen voorgesteld ten opzichte van de huidige wetgeving. Op basis van de artikelen 18 en 19 van het wetsvoorstel is het 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 de mogelijkheid, op basis van een privaatrechtelijke regeling, kapiteins uit derde landen toe te laten. Dat is ook 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 die flexibiliteit leidt onherroepelijk tot het stilleggen van een deel van de Nederlandse vloot. Dat is het risico. Vervolgens betekent dat ook dat de Nederlandse vlag minder aantrekkelijk wordt voor reders, hetgeen onwenselijk is. Dit heeft vervolgens ook negatieve gevolgen voor Nederlandse zeevarenden en hun doorgroeimogelijkheden omdat er minder schepen onder Nederlandse vlag beschikbaar zijn. Het wegnemen van die flexibiliteit betekent ook dat er minder of slecht ingespeeld kan worden op internationale ontwikkelingen of ontwikkelingen op de arbeidsmarkt van zeevarenden. Gegeven is immers dat de zeevaart een bij uitstek internationale bedrijfstak is waarbij er sprake is van een internationale arbeidsmarkt. Het behoud van de flexibiliteit om te werken met buitenlandse kapiteins is daarom een vereiste. Een verdere verruiming van de nationaliteitseis is geen onderwerp van dit wetsvoorstel. In de beantwoording van voorgaande vragen is ingegaan op de evaluatie van de huidige privaatrechtelijke regeling en vereisten inzake de nationaliteitseis. Voor wat betreft het laatste onderdeel van de vraag kan bevestigd worden dat er zorgen zijn over de (toekomstige) aanwas van Nederlandse zeevarenden en kapiteins. In de beantwoording van eerdere vragen is hierop ingegaan.

*De leden van de D66-fractie lezen in de consultatie over de zorg die er heerst over doorgroeimogelijkheden voor Nederlandse bemanning wanneer het, na een ministeriële regeling, makkelijker zou kunnen zijn om buitenlandse kapiteins te werven. Kan de regering toelichten of zij zich kan vinden in deze zorgen en/of hier voorbeelden van zijn? Daarnaast zijn er*

*zorgen over het gemak waarmee een ministeriële regeling de deur kan openen voor kapiteins van buiten de Europese Unie (EU). Kan de regering toelichten onder welke omstandigheden en na welk proces de regering over had kunnen gaan op een ministeriële regeling die de nationaliteitseis aanpast?*

*Ten slotte, kan de regering ingaan op de zorgen in de consultatie over het risico dat werven van kapiteins van buiten de EU zorgt dat de Nederlandse vloot inlevert op kwaliteit, de geopolitieke gevoeligheid van niet EU-kapiteins en de veiligheid aan boord in relatie tot kapiteins van buiten de EU?*

In het oorspronkelijke wetsvoorstel, dat is ingebracht voor de internetconsultatie, was een grondslag opgenomen opdat bij algemene maatregel van bestuur voor aangewezen derde landen generiek vrijstelling zou kunnen worden verleend van de nationaliteitseis zonder dat daarbij zou moeten worden voldaan aan de huidige eis van individuele schriftelijke toestemming door de paritaire commissie. Er is geen sprake van geweest dat een dergelijke voorziening op het niveau van een ministeriële regeling zou worden bewerkstelligd. In de beantwoording van voorgaande vragen is hierop ingegaan.

In de internetconsultatie zijn inderdaad de nodige zorgen geuit over het risico dat het werven van kapiteins van buiten de EU betekent dat de Nederlandse vloot inlevert op kwaliteit, de geopolitieke gevoeligheid van niet EU-kapiteins en de veiligheid aan boord in relatie tot kapiteins van buiten de EU. Er is momenteel al sprake van kapiteins die afkomstig zijn uit derde landen. Het werven van kapiteins van buiten de EU betekent dat wordt ingeleverd op kwaliteit. Immers de kapiteins uit derde landen, die kunnen worden aangesteld op zeeschepen onder Nederlandse vlag kunnen alleen afkomstig zijn uit landen die verdragspartij zijn van het STCW-verdrag van de IMO. Op basis van Europese regelgeving (richtlijn (EU)2022/993) is de kennis en kunde van gekwalificeerde zeevarenden, waaronder buitenlandse kapiteins, geborgd door middel van Europese regelgeving.<sup>5</sup> Voor wat betreft de zorgen met betrekking tot de geopolitieke gevoeligheid van niet EU-kapiteins en de veiligheid aan boord schepen kan worden aangegeven dat er momenteel geen problemen of indicaties zijn dat de veiligheid aan boord van zeeschepen onder Nederlandse vlag in het geding zou zijn. In veel gevallen is er sprake van zeevarenden die al jarenlang varen voor een Nederlandse reder. Daarbij moet worden opgemerkt dat Nederland binnen de EU de enige lidstaat is die via een privaatrechtelijke regeling van sociale partners het werken met kapiteins uit derde landen toestaat. Er worden wel voorwaarden gesteld, zoals de eis dat deze kapiteins beschikken over voldoende kennis van de Nederlandse wetgeving. Deze kennis is benodigd voor het goed kunnen vervullen van de functie van kapitein van een zeeschip onder Nederlandse rechtsmacht. Andere lidstaten laten, naast de nationale en de EU/EER kapiteins, overigens ook kapiteins afkomstig uit derde landen toe, waarbij de algehele regie over het toelatingsbeleid door de overheid wordt gevoerd. Daarnaast zijn er binnen de EU ook lidstaten die geen enkele voorwaarde stellen en iedere gekwalificeerde kapitein toelaten.

*De leden van de CDA-fractie vragen of er met de nieuwe wet voldoende kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en veranderingen op de arbeidsmarkt voor zeevarenden. Er is een afname zichtbaar in het aantal Nederlanders op de vloot. Deze leden horen graag hoe het huidige wetsvoorstel bijdraagt aan de toekomstbestendigheid van de arbeidsmarkt voor zeevarenden onder de Nederlandse vlag.*

<sup>5</sup> Richtlijn (EU) 2022/993 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidings-niveau van zeevarenden (PbEU 2022, L 169).

*Deze leden zien dat met de beoogde wet zaken worden gedelegeerd naar onderliggende regelgeving zodat sneller kan worden meebewogen met nieuwe ontwikkelingen. Deze leden kijken er dan ook van op dat er met deze wetgeving voor is gekozen dit principe niet van toepassing te laten zijn ten aanzien van de nationaliteit kapitein. In de ogen van deze leden is de vloot onder Nederlandse vlag een belangrijke bouwsteen onder maritiem Nederland en fungeert het als aanjager van activiteiten in de gehele Nederlandse maritieme sector. Deze leden horen graag of de regering het genoemde principe van toekomstbestendigheid ook van toepassing wil laten zijn op de bepaling ten aanzien van de nationaliteit kapitein.*

Het wetsvoorstel draagt bij aan de toekomstbestendigheid van de arbeidsmarkt voor zeevarenden onder de Nederlandse vlag. Het gaat onder meer om wijzigingen binnen het zeevaartonderwijs die vragen om een aanpassing van de wetgeving. De technologische ontwikkelingen in de zeevaart gaan snel en dat leidt tot de noodzaak van aangepaste bij- en nascholing van zeevarenden. Gelet op de arbeidsmarktsituatie en de gewenste arbeidsmarktmobiliteit vraagt de maritieme sector ook extra aandacht voor herintreders die in het verleden in het bezit waren van een vaarbevoegdheidsbewijs. Het gaat bijvoorbeeld om een populatie oud-zeevarenden die na een carrière aan de wal graag weer een functie aan boord van een zeeschip wil vervullen. Voor zij-instromers, die vanuit een ander vakgebied willen instromen als zeevarende en daartoe een deel van de vereiste kennis vanuit dat andere vakgebied kunnen inbrengen, geldt momenteel eveneens een barrière. Het wetsvoorstel biedt uitdrukkelijk mogelijkheden voor verkorte opleidingstrajecten voor herintreders en zij-instromers. Het doorlopen van een volledig opleidingstraject is voor herintreders en zij-instromers op basis van de huidige wetgeving een te grote barrière en is bovendien onnodig gezien de kennis waar veel betrokkenen al over beschikken en die kan worden ingebracht. Met betrekking tot de bepalingen van de nationaliteit van de kapitein kan gewezen worden op de beantwoording van voorgaande vragen. Daarbij is aangegeven dat eerst een evaluatie wordt gedaan naar de huidige privaatrechtelijke regeling en vereisten. Eventuele wijzigingen die daaruit volgen of wenselijk worden geacht, zullen in een separaat wetgevings-traject worden opgenomen. Tevens is afgesproken dat in overleg met sociale partners in de maritieme sector maatregelen worden genomen die gericht zijn op het verbeteren van de positie en toekomst van Nederlandse zeevarenden. Dat staat los van dit wetsvoorstel.

*De leden van de CDA-fractie zijn gespitst op het vergroten van de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepvaartregister. Deze leden horen dan ook graag welke uitwerking dit wetsvoorstel, en in het bijzonder het onderdeel over de nationaliteit kapitein, heeft op de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepvaartregister.*

Verwezen wordt naar de beantwoording van de eerdere vragen hierover. Voor wat betreft het onderdeel van de vraag inzake de aantrekkelijkheid van het Nederlands scheepsregister in relatie tot de bepalingen over de nationaliteit van de kapitein kan worden aangegeven dat in dit wetsvoorstel geen inhoudelijke wijzigingen worden gedaan. Er is daarom geen wijziging op de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepsregister inzake dit specifieke onderdeel. Gegeven is dat op basis van de artikelen 18 en 19 van het wetsvoorstel het mogelijk is om naast kapiteins met de Nederlandse of EU/EER nationaliteit ook kapiteins toe te laten die afkomstig zijn uit derde landen. De huidige wetgeving voorziet ook al in die ruimte. Sociale partners hebben de mogelijkheid op basis van een privaatrechtelijke regeling om kapiteins uit derde landen toe te laten.



## **Artikel 19 Vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein**

*De leden van de NSC-fractie lezen dat naar aanleiding van de consultatie-reacties, die bezwaar maakten tegen het opnemen van een wettelijke grondslag om in de toekomst bij AMvB tot een wijziging van de nationaliteitseis van de kapitein te komen, deze voorgestelde wijziging is geschrapt. Vanuit de reders is benadrukt dat dit juist wel van belang is voor de toekomstvastheid van het voorstel, gelet op de krapte op de arbeidsmarkt voor gekwalificeerd personeel. Deze leden vragen om een nadere toelichting op de afweging die hier is gemaakt.*

Verwezen wordt naar de beantwoording van de eerdere vragen hierover bij 7.3 en 8.2.

## **Artikel 22 Monsterboekje**

*De leden van de BBB-fractie vragen of de regering kan toelichten waarom de verplichting dat iedere zeevarende die op de bemanningslijst wordt vermeld in het bezit van een geldig monsterboekje moet zijn, wordt losgelaten? Waarom geldt deze verplichting dadelijk uitsluitend nog voor de groep zeevarenden die een functie vervult op basis van de hoofdstukken II, III, IV en VII en van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes of hoofdstuk II van de bijlage bij het STWC F-verdrag? Waarom geldt deze verplichting niet voor de andere groep zeevarenden die hierbuiten valt?*

De verplichting te beschikken over een monsterboekje geldt uitsluitend nog voor de groep zeevarenden die een functie vervult op basis van het internationale STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Deze zeevarenden dienen te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs en moeten voor het vernieuwen van dit bewijs voldoende relevante diensttijd aantonen. De registratie van diensttijd gebeurt in het monsterboekje. Voor de overige en grootste groep van zeevarenden, die niet hoeven te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs, geldt het diensttijdvereiste niet. Deze zeevarenden kunnen desgewenst afzien van het bezit van een monsterboekje en opteren voor een alternatieve diensttijdverklaring die aan het eind van elke reis door de kapitein wordt afgegeven.

*De leden van de BBB-fractie hebben met nieuwsgierigheid gelezen dat er zich omstandigheden kunnen voordoen waarbij het beschikken over een monsterboekje wel de voorkeur geniet. De regering noemt hierbij zelf een voorbeeld. Kan de regering nog meer voorbeelden bedenken onder welke omstandigheden zij van mening is dat het beschikken over een monsterboekje de voorkeur geniet? En als ervan tevoren al omstandigheden zijn te bedenken waaronder het beschikken over een monsterboekje de voorkeur geniet, waarom is dit dan ter overweging voor de scheepsbeheerder dan wel de zeevarende zelf?*

Zoals bij de beantwoording van de voorgaande vraag als onder 7.2 is aangegeven, is het monsterboekje noodzakelijk om relevante diensttijd te registreren. In bepaalde omstandigheden kan het bezit van een monsterboekje, naast het registreren van diensttijd, meerwaarde hebben omdat daarmee kan worden aangetoond dat de houder een functie vervult aan boord van een zeeschip. Zo werd tijdens de Covid-19 pandemie het monsterboekje gebruikt om aan te tonen dat de persoon in kwestie de status van zeevarende heeft. In dat geval werden geen of minder

reisrestricties opgelegd. Dat was van belang omdat in het kader van bemanningswisselingen en de continuïteit van de scheepvaart gereisd kon worden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers