

Nota naar aanleiding van het verslag

De vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving heeft op 17 juni jl. verslag uitgebracht ten aanzien van het wetsvoorstel Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen).

De leden van de fractie van de BBB hebben vragen gesteld over dit wetsvoorstel. Ik heb hiervan met interesse kennisgenomen. In deze nota zal ik op deze vragen ingaan. Daarbij wordt de volgorde van het verslag aangehouden.

1. Kan de regering aangeven op welke wijze het met dit wetsvoorstel eenvoudiger wordt gemaakt om niet-Nederlandse kapiteins aan te nemen op zeeschepen onder Nederlandse vlag? Dit is nu namelijk toch ook al mogelijk?

Op basis van de huidige wetgeving bestaat al de mogelijkheid om naast kapiteins met de Nederlandse of EU/EER nationaliteit ook kapiteins toe te laten die afkomstig zijn uit derde landen. Dit wetsvoorstel laat dit ongewijzigd. 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. In de praktijk gebeurt dit ook omdat er niet genoeg Nederlandse of EU/EER kapiteins voorhanden zijn om de gehele Nederlandse vloot te kunnen bemannen.

2. Kunnen de geopolitieke spanningen nog gevolgen hebben voor de veiligheid op de schepen als het eenvoudiger wordt om niet-Nederlandse kapiteins aan te nemen?

Een verdere verruiming van de hierboven beschreven mogelijkheid om naast kapiteins met de Nederlandse of EU/EER nationaliteit ook kapiteins toe te laten die afkomstig zijn uit derde landen is geen onderwerp van dit wetsvoorstel. Voor wat betreft eventuele zorgen met betrekking tot de geopolitieke gevoeligheid van niet EU-kapiteins en de veiligheid aan boord schepen wordt opgemerkt 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 inclusief kapiteins die al jarenlang varen voor een Nederlandse reder.

De kapiteins uit derde landen, die kunnen worden aangesteld op zeeschepen onder Nederlandse vlag kunnen alleen afkomstig zijn uit landen die verdragspartij zijn bij het STCW-verdrag van de International Maritime Organization (IMO).¹ Ook op basis van Europese regelgeving (richtlijn (EU)2022/993)² is de kennis en kunde van gekwalificeerde zeevarenden (waaronder buitenlandse kapiteins) en daarmee ook de veiligheid aan boord, geborgd.

3. De leden van de fractie van de BBB constateren dat indien het wetsvoorstel wordt aangenomen, het eenvoudiger moet worden om onder Nederlandse vlag te varen. In hoeverre gaat de regering evalueren of dit wetsvoorstel invloed heeft op het aantal schepen dat onder Nederlandse vlag vaart?

De wijziging van de bemanningswetgeving is in nauwe samenwerking met de sociale partners uit de maritieme sector tot stand gekomen. Aangezien er meer variabelen zijn die invloed hebben op het aantal schepen onder Nederlandse vlag is er geen voornemen om een formele evaluatie uit te voeren naar de specifieke invloed van dit wetsvoorstel daarop. Wel wordt periodiek een algehele beleidsdoorlichting uitgevoerd op grond van artikel 18 'Scheepvaart en Havens' van Hoofdstuk XII van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en zal tijdens regulier overleg met de maritieme sector regelmatig worden getoetst of de wijzigingen het gewenste effect sorteren. Mocht dat niet het geval zijn, dan kunnen zo nodig op een later moment wijzigingen worden aangebracht.

4. In hoeverre hebben andere Europese landen te maken met de aan de orde zijnde problemen?

De zeescheepvaart is een bij uitstek internationaal georiënteerde bedrijfstak die gebruikmaakt van een internationale arbeidsmarkt. Wereldwijd zijn er meerdere trends en ontwikkelingen die de zeescheepvaart beïnvloeden. Dat geldt ook voor andere lidstaten. Structurele economische, demografische, ecologische en ook geopolitieke veranderingen raken de zeescheepvaart in meer of mindere mate. Ook andere lidstaten hebben hiermee te maken en laten bijvoorbeeld kapiteins afkomstig uit derde landen toe vanwege een tekort aan kapiteins met de nationale of Europese identiteit.

5. In de reacties op de internetconsultatie wordt vaak aangegeven dat het eenvoudiger maken van het aannemen van niet-Nederlandse kapiteins op schepen die onder Nederlandse vlag varen, de opleiding tot zeevarende alsmede het beroep van zeevarende nog minder aantrekkelijk zal maken vanwege het ontbreken van carrièreperspectief. Gaat de regering dit monitoren? Zo ja, op welke wijze?

¹ 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.

² Richtlijn (EU)2022/993 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2022, L 169).

Dit wetsvoorstel bevat geen wijzigingen gericht op het eenvoudiger maken om niet-Nederlandse kapiteins te kunnen aannemen. Verwezen wordt naar de beantwoording van de eerste vraag.

In het wetsvoorstel, dat is voorgelegd ter internetconsultatie, 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 een individuele schriftelijke toestemming door de paritaire commissie nodig was. De voorgestelde grondslag is echter mede naar aanleiding van de vele reacties daarover geschrapt. Uiteraard is de aantrekkelijkheid van het beroep en carrièreperspectief van Nederlandse zeevarenden een belangrijk onderwerp. Daarom wordt in de lagere regelgeving bij dit wetsvoorstel (Regeling bemanning zeeschepen) opgenomen dat de Minister van IenW jaarlijks voor 1 oktober informatie krijgt aangeleverd inzake de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden. Deze jaarlijkse rapportage opgesteld door sociale partners in de maritieme sector is van belang om inzicht te krijgen in de arbeidsmarkt en kan zo nodig aanleiding geven om te komen tot beleidsaanpassing.

6. Wat wordt er op dit moment gedaan om het Nederlandse zeevaartonderwijs aantrekkelijker te maken?

Los van dit wetsvoorstel loopt een traject waarin sociale partners in de maritieme sector en de maritieme onderwijsinstellingen samenwerken om het aandeel van Nederlandse kapiteins en officieren aan boord van Nederlands gevlagde schepen te verhogen. Daarnaast heeft de regering in de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie expliciet als doelstelling opgenomen om nieuwe doelgroepen aan te spreken om het arbeidspotentieel te verhogen in de maritieme sector. Dit geschiedt onder meer in de vorm van activiteiten zoals publiekscampagnes om de bekendheid van de maritieme sector te vergroten. In dit kader wordt ook gekeken naar maatregelen om de instroom in maritieme beroepsopleidingen te verhogen. Zo wordt in het kader van het Breed overleg Maritiem onderwijs (BoMo) een nieuwe campagne "Maritieme studies NL" gestart.

7. De leden van de fractie van de BBB wijzen met betrekking tot de internetconsultatie op de reactie van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), waarin wordt gewezen op de handhavende rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bij de uitvoering van onaangekondigde vlaginspecties en de afnemende meerwaarde van de overige toezichthouders in relatie tot de extra administratieve lasten. Door de KVNR wordt voorgesteld om de rol van de overige toezichthouders te beperken. Wat is hiervoor nodig? Voorziet het voorliggende wetsvoorstel daar voldoende in? Wat gaat de regering doen met deze suggestie?

In het voorliggende wetsvoorstel is, evenals in de huidige wet, bepaald dat de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zijn belast met het toezicht op de naleving. Daarnaast kan de Minister zo nodig ook andere ambtenaren aanwijzen voor het toezicht op de naleving, al dan niet beperkt tot specifieke onderdelen. Ook op dit vlak zijn in het wetsvoorstel geen wijzigingen

aangebracht. De daadwerkelijke aanwijzing van deze ambtenaren geschiedt bij lagere regelgeving en is momenteel nog in voorbereiding, daarbij wordt ook afgestemd met belanghebbenden. Of en in welke mate de rol van overige toezichthouders wordt beperkt kan op dit moment nog niet worden aangegeven.

8. De leden van de fractie van de BBB wijzen tot slot op artikel 4, lid 4, van het wetsvoorstel, waarin staat dat de scheepsbeheerder zorg draagt voor een schriftelijk beleid ten aanzien van voorkoming van alcohol- en drugsmisbruik door zeevarenden die veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het maritieme milieu uitvoeren. Hierbij wordt aandacht geschonken aan voorlichting over de gevolgen van het gebruik van alcohol en drugs en aan het gebruik van alcohol en drugs door zeevarenden tijdens het werk. Deze leden vragen de regering waarom er wordt gekozen voor voorlichting en preventie in plaats van een verbod op het gebruik van alcohol en drugs tijdens het werk. Hoe wordt dit artikel gehandhaafd? Is dat bij een verbod van gebruik tijdens het werk niet veel eenvoudiger? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.

In artikel 74 van het wetsvoorstel is een algemeen verbod opgenomen inzake het gebruik van alcohol en drugs bij het uitvoeren van taken aan boord van een zeeschip. De verplichting tot het vastleggen van beleid ten aanzien van alcohol- en drugsmisbruik aan boord staat hiernaast en is gericht op preventie. Het STCW-verdrag vereist dat scheepsbeheerders hier schriftelijk beleid over vastleggen (sectie B-VIII/1, onderdelen 6 tot en met 9 van de STCW-code).

De verbodsbepalingen worden gehandhaafd door middel van het strafrecht. Omdat de schepen op volle zee varen, hebben de kapitein en de officieren ook een belangrijke rol. Zij zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip en dienen als goed zeeman zorg te dragen voor de veiligheid van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. Het ervoor zorgdragen dat niet wordt gevaren onder invloed van alcohol of drugs is hiervan onderdeel. De kapitein is eindverantwoordelijk en oefent op grond van artikel 10 van het wetsvoorstel het disciplinair gezag uit over de opvarenden. Als extra waarborg zijn de kapitein en de officieren op grond van het voorgestelde artikel 41 onderworpen aan tuchtrechtspraak.