

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Regeling bemanning zeeschepen

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

- Reders van Nederlandse zeeschepen;
- Zeevarenden werkzaam aan boord van deze zeeschepen;
- Handhavende instanties;
- Opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Representatieve organisaties van werknemers en werkgevers in de maritieme sector, te weten Nautilus International, CNV Vakmensen, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, de Redersvereniging voor de Zeevisserij, de Nederlandse Vissersbond en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tevens maritieme opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (hierna: OCenW). Ook is op relevante onderdelen overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), de Enkhuizer Zeevaartschool, het Tuchtcollege voor de scheepvaart, het Korps landelijke politiediensten, Zeehavenpolitie Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam N.V. Divisie Havenmeester en de Koninklijke Marine.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

- Het voorstel is tot stand gekomen in goed overleg met de meest representatieve organisaties van werknemers en werkgevers in de maritieme sector en andere direct belanghebbenden. Tevens zijn maritieme opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen betrokken.
- Daarnaast is het voorstel 'Regeling bemanning zeeschepen' onderdeel van de modernisering van de bemanningswetgeving en volgt het voorstel voor de Wet bemanning zeeschepen die eerder is voorgelegd voor consultatie (van 27-09-2022 tot 09-11-2022) en het concept Besluit bemanning zeeschepen zoals voorgelegd van 15-01 tot 12-02-2024.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Het voorstel Regeling bemanning zeeschepen volgt de herziening van de bovenliggende wet en besluit en vindt zijn oorsprong in de Maritieme Strategie 2015-2025 en het feit dat de Europese Commissie Nederland in gebreke heeft gesteld vanwege de op onderdelen onjuiste omzetting en/of toepassing door Nederland van Richtlijn 2008/106/EG inzake de bemanning van zeeschepen. Naast het adresseren van de ingebrekestelling is de aanleiding voor de wijziging een gewenste verduidelijking en modernisering van deze wetgeving. Verder is er vanuit de maritieme sectoren en opleidings- en trainingsinstituten behoefte aan specifieke verbeteringen en meer ruimte voor innovatie, experimenten en digitalisering.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Op 9 juni 2021 heeft de Europese Commissie Nederland in gebreke heeft gesteld vanwege de op onderdelen onjuiste omzetting en/of toepassing door Nederland inzake Richtlijn 2008/106/EG. Dit vereist aanpassing van de bemanningsregelgeving voor zeeschepen. Daarnaast kent de regelgeving een bovenmatige detaillering waardoor slecht kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Ook is het voorstel onderdeel van Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025 gericht op de stimulering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart.

c) Wat is de omvang van het probleem?

De ingebrekestelling dient oplost te worden. Dit vereist een grondige herziening en modernisering van de bepalingen ten aanzien van de bemanning werkzaam aan boord van Nederlandse zeeschepen. Dat geldt voor het gehele wetgevingscomplex, waaronder ook dit voorstel regeling bemanning zeeschepen.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het voorstel is onderdeel van Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025 gericht op de stimulering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart. De regeling is onderdeel van de modernisering van de bemanningswetgeving en volgt de herziening van de bovenliggende wet (Wet zeevarenden die wordt vervangen door de Wet bemanning zeeschepen en het besluit (Besluit zeevarenden die wordt vervangen door het Besluit bemanning zeeschepen).

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De bovenvermelde ingebrekestelling vereist aanpassing van de bemanningswetgeving waaronder ook dit voorstel regeling bemanning zeeschepen. Met de aanpassing wordt de ingebrekestelling geadresseerd.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het doel van de voorgestelde wijziging is de samenhang van de wetgeving te verbeteren en te verduidelijken en de geconstateerde knelpunten en tekortkomingen te verhelpen. De concept-regeling bewerkstelligt in navolging van het bovenliggende wetsvoorstel en besluit een grondige herziening van het wetgevingscomplex dat betrekking heeft op de eisen voor de bemanning aan boord van zeeschepen. Het doel daarbij is toekomstbestendige regelgeving waarbij ruimte wordt geboden aan innovatie en het doen van experimenten. Met de wijziging wordt beoogd de concurrentiepositie van Nederlandse zeevaartondernemingen en de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag te verbeteren en wordt de lopende ingebrekestelling door de Europese Commissie, vanwege de op onderdelen onjuiste omzetting en/of toepassing door Nederland inzake Richtlijn 2008/106/EG, opgelost.

Met de conceptregeling wordt primair uitvoering gegeven aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit verdragen van de International Maritime Organization (IMO), de International Labour Organization (ILO) en verplichtingen voortvloeiend uit EU-richtlijnen op het gebied van de bemanning van zeeschepen.

De regeling bevat bepalingen over:

- de verantwoordelijkheden, verplichtingen en bevoegdheden van de scheepsbeheerder en de kapitein;
- het veilig bemannen van zeeschepen en vaarbevoegdheden;
- kennis- en ervaringseisen van de bemanning;
- de monstering en de medische keuring van de bemanning;
- de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen.

b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Er is geen bijdrage in relatie tot duurzame ontwikkelingsdoelen.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Het voorstel tot wijziging van de regeling is tot stand gekomen in goed overleg met de meest representatieve organisaties van werknemers en werkgevers in de maritieme sector. Tevens is het voorstel onderdeel van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025. Deze strategie biedt een integraal kader voor het rijksbrede beleid voor de maritieme cluster

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Het meest kansrijk is een grondige herziening van het wetgevingscomplex dat betrekking heeft op bepalingen over de bemanning werkzaam aan boord van zeeschepen. De regeling is onderdeel van die grondige herziening en volgt de herziening van de bovenliggende wet en het besluit.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Naast de al in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel en in de nota van toelichting van het besluit aangegeven reductie van administratieve lasten voor het bedrijfsleven wordt met deze regeling een beperkte reductie van de administratieve lasten gerealiseerd. De wijzigingen in de conceptregeling komen met name de uitwisselbaarheid van zeevarenden tussen de maritieme deelsectoren en de arbeidsmobiliteit van zeevarenden ten goede. Zo wordt er meer ruimte geboden voor bij- en nascholing van zeevarenden en zijn er nieuwe maritieme opleidingen opgenomen die zowel voor de handelsvaart als de zeevisserij opleiden. Tevens wordt de diensttijd tussen de bedrijfstacken handelsvaart, zeevisserij en onder voorwaarden ook de diensttijd bij de Koninklijke Marine in hoge mate uitwisselbaar. Daarmee wordt bereikt dat zeevarenden beter hun vaarbevoegdheidsbewijs kunnen onderhouden en dat zij breed inzetbaar zijn in het maritieme cluster. De technologische ontwikkelingen in de zeevaart gaan snel, hetgeen ook meer nadruk legt op (bij)scholing). Een andere wijziging is de introductie van een training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT als alternatief voor de reguliere training reddingmiddelen en de training crisisbeheersing en menselijk gedrag. Het betreft een op maat gesneden training die beter is toegesneden op de situatie en reddingmiddelen die aanwezig zijn aan boord van zeilschepen van minder dan 500 GT met meer dan 12 passagiers. De training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT is van kortere duur dan de reguliere training reddingmiddelen omdat bepaalde onderdelen niet of in mindere mate van toepassing zijn op zeilschepen. In plaats van 4 dagen zal deze training maximaal 3 dagen in beslag nemen. Een belangrijk doel is eerder dat een dergelijke op maat gesneden training de algehele veiligheidssituatie van de zeilvaart ten goede komt. In de conceptregeling zijn ook wijzigingen opgenomen die gevolgen hebben voor de erkenning van trainingen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Veelal betreft het hier verplichte (veiligheids)trainingen voor zeevarenden die voortkomen uit o.a. het STCW-verdrag. Met een systeem van erkenning ziet de ILT toe op de kwaliteit en uitvoering van deze trainingen. Met deze conceptregeling wordt bereikt dat eerst een trainingsinstituut als geheel wordt erkend en daarna de afzonderlijke trainingen. In het huidige systeem wordt elke training erkend waarbij ook steeds het trainingsinstituut als geheel moet worden beoordeeld. In het geval een trainingsinstituut meerdere trainingen geeft is dat onnodig en geeft dat onnodige administratieve lasten. Daarnaast wordt er ook de mogelijkheid geboden voor het doen van trainingen op afstand (Computer Based Training) , en wordt er ook ruimte gegeven om ook andere trainingen dan de verplichte STCW- trainingen te laten erkennen.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

De ILT voert een toets uit op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid (HUF-toets). Het resultaat van de HUF-toets is nog niet bekend
Het voorstel wordt ter advisering voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Tevens wordt de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) om advies gevraagd.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

De conceptregeling bemanning zeeschepen strekt in navolging van het voorstel Wet bemanning zeeschepen en Besluit bemanning zeeschepen tot een grondige herziening en modernisering van de bepalingen ten aanzien van de bemanning van zeeschepen en vervangt de Regeling zeevarenden. De problemen en doelstellingen zoals toegelicht onder 1 en 2 kunnen alleen geadresseerd worden door aanpassing van de Regeling zeevarenden. Met de wijziging wordt ook een tiental op zichzelf staande regelingen, die regels stellen aan de bemanning van zeeschepen, samengevoegd tot één ministeriele regeling. Het betreft een grondige herziening van het wetgevingscomplex dat betrekking heeft op bemanningseisen in de meest ruime zin. Dit wordt mede tot uitdrukking gebracht in de voorgestelde citeertitel Regeling bemanning zeeschepen. Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht dat het regelgeving betreft inzake de bemanning van alle typen van zeegaande vaartuigen: zeeschepen voor de handelsvaart, vissersvaartuigen, vaartuigen voor de waterbouw, vaartuigen ingezet voor offshore-industrie of windparken en zeilschepen.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Het voorstel is onderdeel van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025. Deze strategie biedt een integraal kader voor het rijksbrede beleid voor de maritieme cluster. Voorts wordt door de ILT een HUF-toets uitgevoerd en wordt het voorstel ter advisering voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) en aan de Autoriteit Persoonsgegevens (AP).

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

De grootste onzekerheid is de planning en het vervolg van de vereiste procedures met betrekking het bovenliggende voorstel Wet bemanning zeeschepen en Besluit bemanning zeeschepen. De inwerkingtreding van dit voorstel is afhankelijk van de voortgang van de wet en het besluit. Voorzien is dat het gehele wetgevingscomplex (Wet bemanning zeeschepen, besluit bemanning zeeschepen en regeling bemanning zeeschepen) per 1 januari 2025 in werking treedt.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De belanghebbenden worden ook na de inwerkingtreding van het voorstel betrokken en verzocht om een bijdrage te leveren inzake de monitoring. Daarbij worden ook de belangrijkste ervaringen en gevolgen in kaart gebracht. Zo nodig kunnen dan nog nadere aanpassingen in de regelgeving gemaakt worden.