

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Regeling bemanning zeeschepen

Het hoofdlijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reageert in dit verslag inhoudelijk. In sommige gevallen wordt er zowel een kort als lang inhoudelijk antwoord gegeven, om de leesbaarheid te verhogen.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bereidt een herziening voor van de Regeling zeevarenden over de opleidingseisen en het welzijn van de bemanning (zeevarenden) werkzaam aan boord van Nederlandse zeeschepen. IenW voegt een tiental op zichzelf staande regelingen, die gaan over de bemanning van zeeschepen, samen in één nieuwe 'Regeling bemanning zeeschepen'. Deze nieuwe regeling speelt in op vernieuwingen in het zeevaartonderwijs. Daarnaast is er aandacht voor de verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart.

Voor wie is deze regeling belangrijk?

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

Wat is het doel van regeling?

- Bevorderen van de veiligheid van Nederlandse zeeschepen en daarmee de veilige scheepvaart in het algemeen;
- Waarborgen van het kennis- en ervaringsniveau van zeevarenden;
- Waarborgen van het welzijn van zeevarenden werkzaam aan boord;
- Inhoudelijke uitwerking van bepalingen van het wetsvoorstel en het conceptbesluit.

De regeling heeft betrekking op Nederlandse zeeschepen in de verschillende maritieme deelsectoren: handelsvaart, passagiersvaart, waterbouw, zeevisvaart, zeezeilvaart en op overheidsschepen (met uitzondering van marineschepen).

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 29-11-2024 tot en met 10-01-2025 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 60 reacties ingediend, hiervan zijn er 44 openbaar.

Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche: 53 indieners (ca 88% van de reacties);
- Particulieren: 6 indieners (ca 10% van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties: 1 indiener (ca 2% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie geven aan dat er veel zorgen zijn binnen de sector en dat deze wijzigingsregeling negatieve gevolgen heeft voor het bedrijfsleven. Het sentiment van de reacties is overwegend kritisch.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Diensttijd bij vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs;
- Gevolgen en aandachtspunten voor de visserijsector;
- Gevolgen en trainingsverplichtingen voor de traditionele zeezeilvaart;
- Gevolgen en aandachtspunten voor kleine commerciële vaartuigen.

Reacties per thema

Hieronder volgt de toelichting waarom iets is aangemerkt als hoofdthema. Vervolgens worden specifieke opmerkingen uitgelicht in subthema's, die voortkomen uit dit hoofdthema. Het Ministerie heeft bij sommige onderwerpen zowel een kort als lang antwoord voor u geformuleerd. Wij hopen hiermee begrijpelijk te schrijven zonder afbreuk te doen aan de details.

1. Diensttijd bij vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs

Relevante diensttijd bij vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs (artikel 3.1.2)

34 reacties gingen over artikel 3.1.2, met als onderwerp relevante diensttijd. Dat artikel gaat over de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs (inclusief het verhogen van de vaarbevoegdheid) voor alle zeeschepen voor een functie in de dekdienst. Daarin was opgenomen dat de diensttijd in aanmerking komt indien deze diensttijd is opgedaan in een relevante functie aan boord van een zeeschip van 500 GT (gross tonnage) of meer. Indieners geven aan dat de grenswaarde van 500 GT het in dienst nemen en houden van jonge goed opgeleide zeevarenden moeilijk maakt. Deze grenswaarde wordt om deze reden als schadelijk gezien voor de Nederlandse vlag. Het gaat in dit geval veelal om reacties van rederijen die internationaal varen met relatief kleine (kleiner dan 500 GT) zeeschepen. Dit zijn voor een belangrijk deel moderne en met veelzijdige apparatuur uitgeruste zeeschepen, die worden gebruikt voor specialistische taken en werkzaamheden. Deze schepen navigeren vaak in drukke vaarwateren en voeren complexe manoeuvres uit. De administratieve taken en het kwaliteits- en veiligheidsmanagement op deze zeeschepen verschilt bovendien niet veel van die op grotere zeeschepen. Gezien de complexiteit van de werkzaamheden varen deze rederijen bij voorkeur met hoger gekwalificeerd personeel (MBO-4 en HBO opgeleid). Volgens de reacties is er in deze gevallen, vanwege het type werkzaamheden, wel degelijk sprake van relevante diensttijd. In de reacties wordt daarom gepleit voor een aanpassing van de grenswaarde van 500 GT.

Reactie van het Ministerie:

Kort:

Na overleg met de brancheorganisaties wordt de grens van 500 GT aangepast naar 100 GT. Dit komt tegemoet aan de reacties.

Lang:

In artikel 3.1.2 is bepaald welke diensttijd relevant is en in aanmerking komt bij het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Daarmee is invulling gegeven aan verplichtingen van sectie A-I/2.5 van de STCW-code. Deze code vereist dat de opgedane diensttijd relevant moet zijn voor de functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. Op basis van de gegeven reacties en argumenten is er aanleiding om de opgenomen grenswaarde van 500 GT te heroverwegen.. Na overleg met de betreffende brancheorganisaties (die de indieners van de reacties vertegenwoordigen), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de Vereniging van Waterbouwers wordt een wijziging in artikel 3.1.2 doorgevoerd. Deze wijziging doet recht aan de reacties en geeft ook invulling aan de betreffende internationale regelgeving. Hierbij is ook gekeken naar de invulling van andere lidstaten, met een vergelijkbare vloot, van het begrip relevante diensttijd. De belangrijkste wijziging is een aanpassing van de grenswaarde van 500 GT naar 100 GT. Met deze wijziging komt het ministerie tegemoet aan de consultatiereacties.

Diensttijd van maritiem officieren (artikel 3.1.3)

Een deel van bovenvermelde reacties had ook betrekking op artikel 3.1.3. Dit artikel gaat over de diensttijd van maritiem officieren. En met name over de zogenoemde monodisciplinaire diensttijd (in de dekdienst of in de machinekamerdienst) voor het behoud of ophogen van duale bevoegdheden (maritiem officier) en het tellen van duale diensttijd voor het behoud of ophogen van monodisciplinaire bevoegdheden. In dit artikel wordt voor het tellen van monodisciplinaire diensttijd voor het behoud of ophogen van duale bevoegdheden en het tellen van duale diensttijd voor het behoud of ophogen van monodisciplinaire bevoegdheden, respectievelijk de verhouding 1:1 en 50/50 gehanteerd. In de reacties wordt gepleit voor een andere en gunstiger verhouding. Daarbij moet er meer ruimte komen om monodisciplinaire en duale bevoegdheden samen te behouden. Daarom wordt gepleit voor een verhouding met een bandbreedte van maximaal 3:2 respectievelijk 60/60. Dit houdt in dat monodisciplinaire diensttijd (nautisch en technisch) binnen een bandbreedte van 3:2 kan worden opgeteld tot duale diensttijd. En dat duale diensttijd voor 60% kan tellen als diensttijd voor elk van beide monodisciplinaire disciplines.

Reactie van het Ministerie:

Na afstemming met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN) en de Vereniging van Waterbouwers is afgesproken om op dit onderdeel vooralsnog geen aanpassing in de regeling door te voeren. Dit onderwerp vraagt om meer verdieping en verdere discussie. Na de inwerkingtreding van de regeling wordt dit onderwerp in overleg met betreffende brancheorganisaties verder besproken en uitgewerkt.

2. Gevolgen en aandachtspunten voor de visserijsector

In een aantal van de reacties wordt aandacht gevraagd voor de specifieke omstandigheden op vissersvaartuigen. Het gaat daarbij ook om het tellen van duale diensttijd (zie ook het voorgaande onderdeel). Daarnaast is aandacht gevraagd voor de diverse trainingsverplichtingen. Er is volgens de reacties sprake van een verzwaring van diverse trainingsverplichtingen. Deze hebben gevolgen voor de visserijsector. Het gaat dan met name om de trainingen brandbestrijding voor gevorderden en reddingmiddelen.

Ook wordt in één reactie bezwaar gemaakt tegen de herhalingsverplichting van de training basisveiligheid voor vissers. De nieuwe regelgeving bepaalt dat het certificaat "Basisveiligheid voor vissers" voortaan nog maar vijf jaar geldig is, terwijl dat certificaat onbeperkt geldig is volgens de vigerende regelgeving. Twee reacties verzochten om een uitbreiding van de 48-uurs vrijstellingsregeling garnalenkotters, zoals opgenomen in artikel 1.6, naar andere kotters.

Reactie van het Ministerie:

Kort:

Er komen nu op dit punt geen aanpassingen in de regeling. De trainingsverplichtingen worden niet zwaarder, behalve de herhaalplicht voor de training basisveiligheid voor vissers. Deze nieuwe regel komt uit een ander besluit. Er is overleg geweest met de sector en er is een overgangstermijn tot 31 december 2029. Met de indieners wordt contact opgezocht over hun inspraakreacties. Over nieuwe verzoeken zal nog nader overleg worden gevoerd.

Lang:

Het betreft hier deels nieuwe verzoeken van de sector. Bovendien worden op deze terreinen geen essentiële wijzigingen voorzien. Om deze redenen worden geen aanpassingen in de regeling gedaan. Van verzwaring van trainingsverplichtingen is geen sprake. De huidige regeling wordt op dat terrein niet aangepast. Een uitzondering is de herhalingsverplichting voor de training basisveiligheid voor vissers. Deze training moet iedere 5 jaar herhaald worden. Deze verplichting volgt uit het Besluit bemanning zeeschepen, die eerder via internetconsultatie is voorgelegd (15 januari tot en met 12 februari 2024). De verplichting is in nauw overleg met de belangrijkste branchevertegenwoordigers tot stand gekomen. Er is een overgangstermijn opgenomen in het besluit. De onbeperkte geldigheidsduur van het betreffende certificaat is na 31 december 2029 niet meer van toepassing. Na die datum is bezit van een geldig certificaat/bekwaamheidsbewijs verplicht. In de toelichting bij het besluit is het volgende over deze training opgenomen:

"Op een onderdeel is er sprake van een toename van de administratieve lasten. Het betreft de verplichting tot het volgen van een herhalingstraining voor vissers als bedoeld in artikel 3.5.2, derde en vierde lid van het besluit bemanning zeeschepen. Dit artikel heeft betrekking op het bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers. Met deze herhalingsverplichting wordt bewerkstelligd dat er iedere vijf jaar een training dient te worden gevolgd. Dit is al een bekende veiligheidstraining voor de sector, maar tot op heden betrof het een eenmalige trainingsverplichting. Een dergelijke herhalingsverplichting voor veiligheidstrainingen is al gebruikelijk in de handelsvaart op basis van de verplichtingen die volgen uit bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Naar verwachting zal in de komende herziening van het STCW F-verdrag voor de visserij ook een dergelijke herhalingsverplichting worden opgenomen. Vanwege dit gegeven en met name gelet het belang van het bevorderen van de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen is in nauw overleg en op specifiek verzoek van de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de bedrijfstak zeevisserij deze herhalingsverplichting in dit besluit opgenomen. Dit past tevens in het streven van de sector om een veiligheidscultuur te bevorderen en het bewustzijn omtrent veiligheid te vergroten. De herhalingstraining is bedoeld om de kennis en vaardigheden van vissers op te frissen en is over het algemeen minder uitgebreid dan de initiële training die moet worden gevolgd. Wel kan op onderdelen een verdieping van de lesstof plaatsvinden. De geldigheidsduur, als bedoeld in het derde lid, is niet van toepassing tot en met 31 december 2029."

Met de indieners wordt nader overleg gevoerd over hun reacties. Daarbij wordt met name contact gezocht met de brancheorganisaties. Over nieuwe verzoeken wordt nog afgestemd, zoals het verzoek om te komen tot een uitbreiding van de 48-uurs vrijstellingsregeling. Dat onderwerp vereist nog meer verdieping en discussie. Tevens gaat in het kader van voorlichting over de nieuwe regelgeving ook specifiek aandacht uit naar de visserijsector.

3. Gevolgen en trainingsverplichtingen voor de traditionele zeezeilvaart

Uitwisseling dienstdtijd tussen handelsvaart en zeezeilvaart

15 inspraakreacties hebben betrekking op de traditionele zeezeilvaart. Het betreft onder andere de uitwisseling van dienstdtijd tussen de deelsectoren handelsvaart en zeezeilvaart, zoals geregeld in artikel 3.1.4. De indieners maken bezwaar tegen het tweede lid van dat artikel. Uit dit lid volgt dat opgedane dienstdtijd in de zeezeilvaart niet kan worden benut voor het ophogen van de vaarbevoegdheid in de handelsvaart. De indieners geven aan en lichten later toe dat wederzijdse uitwisseling van dienstdtijd voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs van belang is voor beide deelsectoren.

Gegeven is dat de deelsector zeezeilvaart een belangrijke bron van aanwas is voor officieren in de koopvaardij. Daarbij is er vaak sprake van seizoenswerk in de zeezeilvaart, waarbij zeevarenden deels in de zeezeilvaart en deels in de handelsvaart werken. De flexibiliteit, oftewel de mogelijkheid van het overstappen van de ene naar de andere deelsector, houdt mensen aan het werk. Het biedt hiermee continuïteit in periodes van economische schommelingen en tijdens de verminderde activiteit van de zeezeilvaart in de winterperiode. Daarom vragen de indieners om aanpassing van artikel 3.1.4, tweede lid.

Reactie van het Ministerie:

Over het onderwerp uitwisseling van dienstdtijd tussen de deelsectoren handelsvaart en zeezeilvaart bij de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs heeft afstemming plaatsgehad met de brancheorganisatie, de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ). De BBZ heeft een nadere toelichting gegeven met bijpassende argumenten om het belang van een aanpassing duidelijk te maken. Als gevolg van deze afstemming wordt artikel 3.1.4, tweede lid, aangepast. De dienstdtijd opgedaan in de handelsvaart en zeezeilvaart wordt door de aanpassing in hoge mate uitwisselbaar. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan het bezwaar.

Trainingsvereisten en training reddingmiddelen

Een belangrijk deel van de reacties over de zeezeilvaart had betrekking op de vereisten voor het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen en voor andere trainingen, zoals brandbestrijding voor gevorderden. De indieners geven in hun reacties aan dat de vereisten die volgen uit de regeling bemanning zeeschepen leiden tot een verzwaring van de lasten en eisen voor trainingen. Het commentaar betrof met name de nieuwe training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT. De indieners vragen aandacht voor de specifieke omstandigheden in de zeezeilvaart en de gevolgen die leiden tot lastenverzwaring.

Reactie van het Ministerie:

Kort:

Er komen op dit punt geen aanpassingen in de regeling. De trainingsverplichtingen worden niet zwaarder. Er komt wel een nieuwe training reddingmiddelen voor zeilschepen kleiner dan 500 GT. Dit is een kortere training die gevolgd mag worden in plaats van de reguliere training reddingmiddelen. De verplichting voor deze nieuwe training gaat pas in op 1 juli 2026.

Lang:

Er worden geen aanpassingen in de regeling gedaan, omdat er op deze terreinen geen essentiële wijzigingen worden doorgevoerd. Wel wordt voor de nieuwe training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT een overgangstermijn opgenomen. Er is geen sprake van verzwaring van trainingsverplichtingen, omdat er op dat terrein geen wijzigingen zijn gedaan ten opzichte van de nu geldende regelgeving. Zo is er geen sprake van een trainingsverplichting brandbestrijding voor gevorderden voor bemanning van zeilschepen van minder dan 500 GT. De training reddingmiddelen is geen verzwaring, omdat de huidige regelgeving al tot een dergelijke training verplicht.

Het ministerie wijst op artikel 3.5.3, eerste lid, van het besluit dat overeenkomt met artikel 40, tweede lid, van het vigerende besluit zeevarenden. Er is wel sprake van een nieuwe training reddingmiddelen voor zeilschepen van minder dan 500 GT. Deze training is in overleg met de BBZ en de Enkhuizer Zeevaartschool (EZS) tot stand gekomen. Het betreft een op maat gesneden training. Deze is beter toegesneden op de grootte en inzet van deze kleinere zeilschepen, en de reddingmiddelen die aanwezig zijn aan boord van deze schepen. Deze op maat toegesneden training biedt een beter alternatief voor de reguliere training reddingmiddelen.

De nieuwe training is afgeleid van de reguliere training en aangevuld met elementen van de training crisisbeheersing en menselijk gedrag. Dit is nodig omdat aan boord van deze zeilschepen veelal passagiers worden vervoerd. Uitgangspunt is dat een dergelijke op maat gesneden training de algehele veiligheidssituatie van de zeilvaart ten goede komt. De training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT is een dag korter dan de reguliere training reddingmiddelen. Dit is zo omdat bepaalde onderdelen van de reguliere training niet of in mindere mate van toepassing zijn op zeilschepen van minder dan 500 GT. Deze training duurt hierdoor maximaal drie in plaats van vier dagen. Het Ministerie wil betrokkenen de ruimte geven om deel te kunnen nemen aan deze nieuwe training. Daarom is in de regeling opgenomen dat deze verplichting pas op 1 juli 2026 in werking treedt. Dit betekent niet dat men niet hoeft te voldoen aan de huidige en bestaande verplichtingen op dit vlak, die voortkomen uit het bemanningscertificaat (minimum safe manning document) of eisen gerelateerd aan het vaarbevoegdheidsbewijs (indien men bijvoorbeeld seizoenswerk verricht in de deelsector handelsvaart). In dergelijke gevallen dient de reguliere training reddingmiddelen gevolgd te zijn.

4. Gevolgen en aandachtspunten voor kleine commerciële vaartuigen

Kleine werkboten die door kennisinstellingen worden ingezet

In een aantal reacties wordt nader overleg gevraagd om beter inzicht te krijgen in de gevolgen voor kleine commerciële vaartuigen. Een reactie vraagt specifiek aandacht voor de bemanningseisen die worden gesteld voor kleine werkboten die kennisinstellingen voor onderzoek gebruiken (werkboten met een lengte van minder dan 12 meter met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van minder dan 300 kW). De relatief hoge eisen die voortkomen uit de bemanningsregelgeving leiden tot problemen in de praktijk. Onderzoek op zee en daarmee innovatie wordt zo lastig gemaakt, dat het in de praktijk moeilijk voort te zetten is. De indieners zien het belang van veiligheid, dat onder meer is gelegen in bemanningseisen, zeker in. Maar zij pleiten wel voor een uitzondering.

Reactie van het Ministerie:

Het Ministerie gaat met deze indiener in overleg. Gekeken wordt of het knelpunt opgelost kan worden. Dat vindt wel op een later moment plaats, dus na de voorziene inwerkingtreding. De nieuwe regeling bevat geen wijzigingen die afwijken van de nu geldende regelgeving. Het knelpunt met deze relatief kleine schepen, die voor onderzoeksactiviteiten worden ingezet, doet zich ook al voor op basis van de huidige regelgeving.

Bemanningsseisen voor (zeil)schepen onder 24 meter

Twee reacties vragen aandacht voor meer specifieke bemanningseisen voor (zeil)schepen onder de 24 meter met maximaal 12 passagiers. Zij stellen voor om aan te sluiten bij het systeem van de Britse Maritime Coastguard Agency (MCA).

Reactie van het Ministerie:

Met deze indieners wordt nader overleg gevoerd. Dat overleg vindt na de voorziene inwerkingtreding van de regeling plaats. Dit is een nieuw verzoek om af te kunnen wijken van de kaders en normering, zoals nu opgenomen in de regelgeving.

Vervolgproces

Alle binnengekomen reacties zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is momenteel de uitkomsten van de consultatie aan het verwerken in de wetgeving. Het Ministerie vult dit verslag nog aan in het geval er nog andere wijzigingen worden gedaan. De regeling bemanning zeeschepen treedt naar verwachting per 1 juli 2025 in werking. Dat is tegelijkertijd met de bovenliggende Wet bemanning zeeschepen en het Besluit bemanning zeeschepen.