

NOTITIE

Datum : 9 januari 2025

Contactpersoon : Erwin Holterhues

Betreft : Commentaar Vereniging van Waterbouwers bij artikel 3.1.2 van het voorstel voor de Regeling bemanning zeeschepen

Aantal pagina's : 3

Met dit document geeft de Vereniging van Waterbouwers commentaar op artikel 3.1.2 van het ter consultatie voorliggende voorstel voor de Regeling bemanning zeeschepen.

De Vereniging van Waterbouwers (VvW) vertegenwoordigt in Nederland gevestigde waterbouwbedrijven.

Commentaar bij artikel 3.1.2 - Relevante diensttijd

De VvW spreekt haar grote bezorgdheid uit over het besluit om diensttijd opgedaan op schepen onder de 500 GT en 750 kW niet langer te laten meetellen voor het ophogen van bevoegdheden voor het dienstdoen op schepen ongeacht het tonnage en/of voortstuwingsvermogen (de bevoegdheden alle schepen). Hetzelfde geldt voor het besluit om voor het behoud van deze bevoegdheden (zonder ophoging) een diensttijd van twee jaar te vereisen in plaats van een jaar als deze is opgedaan op schepen onder de 500 GT en 750 kW. De KVNR verzoekt het ministerie deze beleidswijziging te heroverwegen, met medeneming van de hieronder genoemde argumenten.

1. Aantal schepen onder Nederlandse vlag kleiner dan 500 GT

Het totaal aantal Nederlands gevlagde zeeschepen bedraagt 1.106, waarvan 43 schepen het loodswezen en de Rijksrederij Rijkswaterstaat (RWS) betreffen. Als deze niet worden meegerekend gaat het om 1.063 schepen. Hiervan hebben 249 schepen een bruto tonnage kleiner dan 500 GT, wat neerkomt op 23% van het totaal. Een niet onbelangrijk deel hiervan betreft werkschepen en sleepboten. De maatregel heeft daarmee een negatieve impact op een niet onaanzienlijk deel van de vloot onder Nederlandse vlag.

2. Impact op de positie op de arbeidsmarkt voor rederijen en zeevarenden.

Gebaseerd op de in de afgelopen vijftien jaar afgegeven schooldiploma's is naar schatting ruim 75% van de Nederlandse zeevarenden in het bezit van een Hbo- of Mbo4-diploma, en daarmee van vaarbevoegdheden voor alle schepen. Van de overige Nederlandse zeevarenden is naar schatting ca. 12% in het bezit van een Mbo3 diploma, en daarmee van bevoegdheden voor schepen tot 3000 GT en/of kW, en ca. 12% in het bezit van een Mbo2 diploma en daarmee van vaarbevoegdheden beperkt tot reizen nabij de kust.

Indien voor ruim 75% van de Nederlandse zeevarenden gaat gelden dat zij met de behaalde diensttijd hun bevoegdheden niet meer kunnen ophogen en slechts moeizaam kunnen behouden - twee jaar diensttijd vereist in plaats van een - zal het voor rederijen met schepen onder de 500 GT en 750 kW zeer moeilijk zo niet bijna onmogelijk worden om uit dit overgrote deel van het arbeidspotentieel Nederlandse zeevarenden te werven en te behouden. Als buiten de 'reizen nabij de kust'-gebieden wordt gewerkt, blijft slechts ca. 12% van het potentieel van Nederlandse zeevarenden over waaruit geworven kan worden. Dit terwijl rederijen met schepen onder de 500 GT en/of 750 kW de afgelopen jaren juist veel hebben geïnvesteerd om ook Nederlandse Mbo4- en Hbo-geschoolde zeevarenden aan te trekken. Gezien het beperkte potentieel aan Mbo-3 afgestudeerden zal dit de betreffende rederijen dwingen de buitenlandse arbeidsmarkt op te gaan.

Voor veel Nederlandse zeevarenden geldt dat de eerste jaren van hun loopbaan op zee bepalend zijn voor de duur van de loopbaan op zee. Indien het voor Nederlandse zeevarenden met een Hbo- of Mbo4-diploma niet aantrekkelijk wordt gemaakt om in die fase van hun loopbaan ook emplooi te zoeken op werkschepen onder de 500 GT en/of 750kW, zal dit het tegengaan van een vroege uitstroom van Nederlandse zeevarenden van de vloot naar de wal niet ten goede komen. Dit zal weer een negatieve impact hebben op de gehele Nederlandse vloot en ook het Nederlandse maritieme cluster (opbouw en behoud van maritieme praktijkkennis).

3. Impact op de kennis en kunde en veiligheid aan boord.

Indien het voor rederijen met werkschepen onder de 500 GT en/of 750 kW zeer lastig gaat worden om ook hoger geschoolde zeevarenden aan te trekken, zal dit een negatieve invloed hebben op de diversiteit van de kennis en kunde van de bemanning en mogelijk negatief door kunnen werken op het niveau van veiligheid aan boord en de bescherming van het milieu.

Daarnaast worden juist op deze categorie schepen ook specifieke ervaringen opgedaan, zoals bijvoorbeeld het slepen of het op volle zee overzetten van objecten. Ervaringen die ook een meerwaarde kunnen zijn als een zeevarende zou overstappen naar grotere en andere typen schepen. De met artikel 3.1.2 voorgestelde beleidswijziging zal daarmee een negatieve impact hebben op de uitwisseling van kennis en kunde tussen de verschillende segmenten van de Nederlandse vloot en daarmee de gehele zeevaartsector raken.

4. Vaardigheden aan boord

Bij het dienstdoen op werkschepen onder de 500 GT en/of 750kW wordt gewerkt op schepen uitgerust met moderne en veelzijdige apparatuur en werktuigen, waarbij wordt genavigeerd in drukke vaarwateren en veelvuldig wordt gemanoeuvreed. Ook kan het zo zijn dat met hijsgerij objecten worden overgezet, lading en personen worden vervoerd, etc. Kwaliteit- en veiligheidsmanagement en administratieve taken verschillen niet wezenlijk van die op grotere schepen. Dit alles maakt dat diensttijd op deze schepen zeker als relevant zou moeten worden aangemerkt voor ook het behoud en ophogen van vaarbevoegdheden voor alle schepen.

5. Internationale kaders.

In het STCW-verdrag is diensttijd (*seagoing service*) ruim geformuleerd en de partijen bij dit verdrag geven er een uiteenlopende en vaak ruime invulling aan. Pogingen in de IMO om hier meer eenduidigheid in aan te brengen zijn op niets uitgelopen, aangezien de verdragspartijen hechten aan de ruimte voor nationale invulling. EU-richtlijn 2022/993 heeft hier voor de lidstaten van de Europese Unie geen beperkingen aan toegevoegd, waarmee ook binnen de EU deze ruimte is behouden en ook wordt benut. Het bepalen wanneer diensttijd relevant is, is daarmee een puur nationale aangelegenheid. De VvW pleit er dan ook voor om gebaseerd op deze nationale ruimte serieus te heroverwegen of er gegronde redenen zijn om diensttijd opgedaan op schepen onder de 500 GT en 750 kW uit te sluiten voor het ophogen van vaarbevoegdheden voor alle schepen.

Ook moet worden opgemerkt dat de internationale regelgeving, en daarmee de Nederlandse wetgeving, voor schepen onder de 500 GT die niet varen in een gebied "reizen nabij de kust" vaarbevoegdheden voorschrijft voor schepen van boven de 500 GT. Ook dit is een reden om serieus te heroverwegen of er gegronde redenen zijn om diensttijd opgedaan op schepen onder de 500 GT en 750 kW uit te sluiten voor het ophogen van vaarbevoegdheden voor alle schepen.