

Aan:  
De heer Norbert van Rijn  
Ministerie I&W

Datum: 06-01-2025

Betreft: voorstel herziening bemanningseisen commerciële zeiljachten

Geachte heer van Rijn,

Naar aanleiding van de internetconsultatie Regeling bemanning zeeschepen, wil ik graag een aanvullend voorstel voorleggen waar de conceptregeling nog niet in voorziet. Namens een aantal collega's van de zeilende charterschepen onder de 24 meter met maximaal 12 passagiers, pleit ik graag voor een aanpassing in de bemanningswetgeving voor bovengenoemde kleine commerciële zeilschepen/zeiljachten. Dit voorstel is ook besproken met de Hiswa-Recron en de 'Zeezeilers van Marken' en we zouden hier graag gezamenlijk verder over in overleg willen.

Het voorstel:

Een aanpassing in het vaarbevoegdheidsbewijs voor bemanning op zeilschepen onder de 24 meter met maximaal 12 passagiers. Internationaal varen deze zeiljachten meestal onder de Britse Maritime Coastguard Agency (MCA), die hiervoor het Royal Yachting Association (RYA) opleidingsstelsel gebruikt, deze worden vooral in het buitenland gegeven, maar ook in Nederland:

<https://www.zeezeilers.nl/rya-qualification-offshore>

Bovengenoemde is voor de pleziervaart, maar kan aangevuld worden met een endorsement om ook commercieel te mogen varen, de endorsement is volgens STCW eisen:

<https://www.rya.org.uk/training/professional-qualifications/stcw-endorsements>

Waarom?

Al jaren is er een tekort aan (goed) personeel op de zeilvloot, mensen hebben de juiste papieren (Enkhuizer Zeevaartschool (EZS)), maar zijn vaak niet bekwaam. Of mensen zijn wel bekwaam, maar hebben niet de EZS papieren. Veel zeilers, zowel internationaal als nationaal hebben deze RYA kwalificaties, dit zou het bemanningspotentieel daarom enorm kunnen helpen.

De EZS is gericht op grote oude schepen van de bruinevloot, waarbij het 2<sup>e</sup> jaar (om wereldwijd te kunnen varen) nog eens extra op dwarsgetuigde schepen. Dat is voor bemanning van zeiljachten dus niet van toegevoegde waarde, terwijl de RYA zich uitsluitend richt op zeiljachten en ook internationaal erkend wordt.

Deze nieuwe bemannings-lichting zou de basis goed kunnen leren op de kleine schepen en als zij willen, alsnog kunnen doorstromen naar de EZS en grotere zeilschepen. Het voordeel voor de bemanning is dat zij op een laagdrempeligere manier kennis kunnen maken met het vak.

Daarbij gaat de vaargebied indeling veranderen volgens het MCA systeem, dit als gevolg van de 'herziening regelgeving zeilvaart', de overleggen hierover vinden momenteel plaats onder leiding van Dr. ir. R.G. Hekkenberg (I&W).

Het MCA systeem is gebaseerd op mijlen vanaf een haven. Daarom is het naar mijn idee niet onlogisch om ook de MCA bemanningseisen over te nemen. De RYA geldt tot schepen van 200 GT, maar praktischer is wellicht de nieuwe 24 meter grens zoals ook gebruikt door de IMO. Dit om een overlap te voorkomen, maar ook om ons voorstel niet als een verlichting van de veiligheids-eisen te zien.

Als laatste komen nu de nieuwe ontwikkelingen van een hele reeks extra STCW cursussen aan het vaarbevoegdheidsbewijs, die van geen enkele toegevoegde waarde zijn voor zeiljachten, omdat deze gericht zijn op enorme passagiersschepen, zoals bijvoorbeeld Proficiency in Survivalcraft en advanced firefighting. Zeiljachten/zeilschepen onder de 24meter, hebben geen rescue boot, waardoor een training in het gebruik hiervan (en elke 5 jaar de herhaling) pure geld en tijdsverspilling is. Bij deze sluit ik me dus ook aan bij de reactie van de heer Fokko Snoek van Quality Sailing op deze internet consultatie ronde.

Met vriendelijke groet,

Jouke Lemmers