

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wet bemanning zeeschepen

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Voortschrijdende (technologische) ontwikkelingen in de zeescheepvaart vragen om een herijking van de bemanningswetgeving en wijzigingen in het zeevaartonderwijs vereisen aanpassing van de wetgeving. Van de gelegenheid is gebruikgemaakt om de wet te verbeteren en te verduidelijken, knelpunten op te lossen en tekortkomingen te adresseren, dit naar aanleiding van een inspectie van de European Maritime Safety Agency (EMSA) uit 2016. Tevens is er aandacht voor de reductie van administratieve lasten en de stimulering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart. Dit is onderdeel van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025¹. Deze strategie biedt een integraal kader voor het rijksbrede beleid voor de maritieme cluster.

2. Wie zijn betrokken?

Reders van Nederlandse zeeschepen en zeevarenden werkzaam aan boord van deze schepen worden geraakt door het voorstel. Tevens heeft het voorstel gevolgen voor opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector. Bemanningswetgeving vormt een belangrijk onderdeel van de toegevoegde waarde van de Nederlandse vlag en daarmee de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepsregister. Een belangrijke drijfveer om te komen tot aanpassing van de wetgeving is de wens om, met inachtneming van technologische ontwikkelingen, de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart zeker te stellen. Het wetsvoorstel is daarom tot stand gekomen in goed overleg met de meest representatieve organisaties van werknemers en werkgevers in de maritieme sector, te weten Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, het Productschap Vis, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tevens zijn maritieme opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (hierna: OCenW) betrokken. Hierdoor is geborgd dat de maritieme opleidings- en trainingsinstituten in staat zijn (toekomstige) zeevarenden overeenkomstig de eisen van het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag op te leiden en te trainen voor hun functie. OCenW is betrokken vanuit haar verantwoordelijkheid voor de WHW en de WEB. Het regime van deze wetten is van toepassing op de opleidingen van de maritieme opleidingsinstituten. Op relevante onderdelen is voorts overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het tuchtcollege voor de scheepvaart en het Korps landelijke politiediensten (KLPD).

3. Wat is het probleem?

De wet en de onderliggende regelgeving is in de huidige vorm al sinds 1997 in werking, maar is sinds die tijd vele malen gewijzigd. Tussentijds hebben de nodige kleinere wijzigingen plaatsgehad, meestal gericht op de uitvoering van gewijzigde internationale regelgeving. Door het grote aantal kleinere wijzigingen in de afgelopen jaren is de regelgeving gaandeweg weinig overzichtelijk geworden. Daarbij kent de huidige wet een bovenmatige detaillering waardoor slecht kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en innovaties.

¹ De Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025, januari 2015, overheid.nl.

De detaillering maakt dat de wet vaak op relatief kleine aspecten moet worden aangepast. Uit oogpunt van wetgevingskwaliteit en efficiency is dit onwenselijk. Het kost veel (procedure) tijd en geeft een onnodige belasting voor betrokken partijen omdat de aanpassingen veelal direct voortvloeien uit verdragsverplichtingen.

De maritieme sector heeft daarbij ook knelpunten in de bemanningswetgeving geconstateerd. Deze betreffen deels de wet zelf, op onderdelen betreft het de uitvoeringsregelgeving. Daarbij is aangegeven dat de voortschrijdende ontwikkelingen op het gebied van de technologie en wijze van het (digitaal) beheer van zeeschepen en bemanning vragen om een herijking van de bemanningswetgeving met meer ruimte voor innovatie en experimenten.

In 2016 is naar aanleiding van een inspectie van de European Maritime Safety Agency (EMSA) een rapport van bevindingen opgesteld dat aanleiding geeft tot enkele wijzigingen op wetsniveau en lagere regelgeving. Voorts biedt de huidige wet te weinig ruimte voor de bij- en nascholing van zeevarenden. Technologische ontwikkelingen gaan snel en daarom is het van belang dat de wetgeving afdoende ruimte biedt om te komen tot specifieke bij- en nascholingsprojecten.

4. Wat is het doel?

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. Het wetsvoorstel bewerkstelligt een grondige herziening van het wetgevingscomplex dat betrekking heeft op de eisen voor de bemanning aan boord van zeeschepen. Het doel daarbij is een toekomstbestendige wet 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.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De eisen die worden gesteld aan bemanning, werkzaam aan boord van zeeschepen die bedrijfsmatig worden gebruikt, vloeien voort uit verdragen van de International Maritime Organization (IMO), de International Labour Organization (ILO) en verplichtingen voortvloeiend uit EU-richtlijnen. In Nederland zijn die vereisten opgenomen in de Wet zeevarenden en onderliggende regelgeving. Een herijking en flexibilisering van de bedrijfsvoering en wijze waarop zeeschepen bemand dienen te worden, vereist aanpassing van wetgeving, in dit geval de Wet zeevarenden.

De bemanningswetgeving voor zeeschepen vormt immers een belangrijk onderdeel van de toegevoegde waarde van de Nederlandse vlag en daarmee de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepsregister. Goede, efficiënte en doelmatige wetgeving inzake de bemanning van zeeschepen, met aandacht voor administratieve lasten en ruimte om te kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen zijn een belangrijke voorwaarde voor een optimale bedrijfsvoering aan boord van zeeschepen.

6. Wat is het beste instrument?

Het wetsvoorstel strekt tot een herziening en modernisering van de bepalingen ten aanzien van de bemanning van zeeschepen en vervangt de Wet zeevarenden. De problemen en knelpunten zoals toegelicht onder 3. kunnen alleen geadresseerd worden door aanpassing van de Wet zeevarenden. Deze bevindingen zijn aanleiding geweest om met de maritieme sector een project te starten met als doel de modernisering van de bemanningsregelgeving. Dit wetsvoorstel is het resultaat van dat project. Het wetsvoorstel bewerkstelligt 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 Wet bemanning zeeschepen. Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht dat het wetsvoorstel de bemanning betreft van alle typen

van zeegaande vaartuigen: zeeschepen voor de handelsvaart, vissersvaartuigen, vaartuigen voor de waterbouw, vaartuigen ingezet voor offshore-industrie of windparken en zeilschepen.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De wijziging van de wet heeft overwegend positieve effecten voor de reders van Nederlandse zeeschepen en de zeevarenden werkzaam aan boord van deze zeeschepen.

Met het wetsvoorstel wordt tevens aandacht gegeven aan de doelstelling om de administratieve lastendruk te reduceren. Er worden verschillende verbeteringen voorgesteld. De verplichting dat iedere zeevarende die op de bemanningslijst wordt vermeld in het bezit is van een geldig monsterboekje wordt losgelaten. In het monsterboekje wordt de diensttijd geregistreerd. De verplichting te beschikken over een dergelijk boekje geldt alleen nog voor de groep zeevarenden die dat nodig hebben voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs.

De overige en grootste groep zeevarenden kan desgewenst afzien van het bezit van een monsterboekje en opteren voor een alternatief document dat aan het eind van elke reis door de kapitein wordt afgegeven. Daarmee wordt het monsterboekje een recht en geen plicht. Het gaat dan om een groep van grofweg 9000 zeevarenden aan boord van Nederlandse gevlagde zeeschepen. De kosten van een monsterboekje bedragen € 95,59 (prijspeil 2022). Dit levert een potentiële totaalbesparing op van € 860.000.

Daarnaast zijn in het wetsvoorstel wijzigingen opgenomen die op langere termijn tot besparing kunnen leiden. Gewezen wordt op de wijzigingen die betrekking hebben op de digitalisering van (persoons)documenten, zoals vereist wordt in de zeevaartsector. Het gaat dan bijvoorbeeld om vaarbevoegdheidsbewijzen van zeevarenden. De toepasselijke internationale regelgeving vereist momenteel nog dat deze documenten fysiek aanwezig zijn bij de zeevarende dan wel aan boord van het zeeschip. Zodra de internationale regelgeving het toelaat kan worden overgegaan tot digitale afgifte, hetgeen de efficiency en betrouwbaarheid ten goede komt. Naar verwachting leidt dit tot kostenvoordelen, omdat de betreffende documenten regelmatig vernieuwd en afgegeven moeten worden.