

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

Wijziging Regeling zeevarenden voor Caribisch-Nederlandse schepen

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

1. Wat is de aanleiding?

Op verzoek van de bestuurscolleges van de openbare lichamen van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba worden beroepsvereisten vastgelegd voor bemanningsleden van Caribisch-Nederlandse (CN) schepen. Dat betreft schepen die bedrijfsmatig worden ingezet en die lokaal varen nabij de eilanden en schepen die internationaal varen doch binnen de Caribische handelszone.

2. Wie zijn betrokken?

De bestuurscolleges van de openbare lichamen van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Het voorstel heeft betrekking op schepen die tussen en rond de eilanden in het Caribisch gebied varen. Het betreft doorgaans schepen die bedrijfsmatig worden ingezet in de kleine handels- en passagiersvaart. Tevens heeft het voorstel betrekking op de uitvoering en handhaving.

3. Wat is het probleem?

Omdat er momenteel geen objectieve beroepsvereisten, voor bemanningsleden van CN-schepen die lokaal toeristen vervoeren, van toepassing zijn is er geen duidelijke waarborg voor de veilige vaart. Dit wordt wel vereist door o.a. lokale touroperators van cruiseschepen die hun toeristen lokaal (laten) vervoeren. Tevens is het probleem bij het ontbreken van objectieve beroepsvereisten, dat de internationale vaart, waarbij buitenlandse havens worden aangedaan in de Caribische handelszone, veelal wordt verzorgd door buitenlandse reders die schepen exploiteren met een buitenlandse bemanning.

4. Wat is het doel?

Met het stellen van beroepsvereisten voor bemanningsleden van CN-schepen die bedrijfsmatig worden ingezet, wordt een betere borg geboden voor de veilige vaart van toeristen. Tevens is er een economische invalshoek: met het stellen van beroepsvereisten voor bemanningsleden van internationaal varende CN-schepen waarbij buitenlandse havens worden aangedaan binnen de Caribische handelszone, wordt bereikt dat ook lokale reders de kans krijgen hun diensten aan te bieden. Nu is dat eerder voorbehouden aan buitenlandse reders.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het stellen van beroepsvereisten voor bemanningsleden van CN-schepen vereist aanpassing van wetgeving, in dit geval op het niveau van een ministeriele regeling. Dit op basis van een grondslag in de Wet zeevarenden (artikel 21a) dat op verzoek van de bestuurscolleges van de openbare lichamen van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba is opgenomen om afwijkende eisen te kunnen stellen voor CN-schepen. Hiervoor is overheidshandelen noodzakelijk.

6. Wat is het beste instrument?

De grondslag om specifieke beroepsvereisten te kunnen stellen voor bemanningsleden van CN-schepen is opgenomen in artikel 21a Wet zeevarenden. De inhoudelijke beroepsvereisten worden

op het niveau van een ministeriele regeling geregeld. Bij het stellen van deze vereisten wordt gebruik gemaakt van een Code die in het Caribisch gebied wordt gehanteerd. Het betreft de zogenaamde SCV-Code die onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand is gekomen. Deze code wordt binnen de Caribische handelszone breed toegepast. Uit oogpunt van uniformiteit is aansluiting bij deze code wenselijk.

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

De wijzigingsregeling heeft gevolgen voor de maritieme sector op de BES-eilanden. Het betreft de bedrijfsmatige vaart, zijnde vrachtschepen en passagiersschepen die worden ingezet voor commerciële (watersport)activiteiten, die lokaal varen, rondom de eilanden. Het gaat om ongeveer 90 CN-schepen.

De beroepsvereisten inzake de lokale vaart gelden alleen voor de schipper aan boord. Het betreft daarom een groep van ongeveer 100 tot 150 schippers die lokaal varen. Zij dienen, na een overgangperiode van 3 jaar na inwerking van de regeling, te beschikken over een 'certificaat Boatmaster grade 3' die iedere 3 jaar vernieuwd dient te worden en zij dienen medisch geschikt te zijn. De vernieuwing van een certificaat kan plaatsvinden op basis van opgedane vaartijd.

Het betreft daarom een eenmalige training om in aanmerking te komen voor het certificaat. De kosten van het behalen van het initiële certificaat bedragen naar schatting ongeveer USD 650 tot USD 900 per persoon, prijspeil 2018. De exacte kosten van de training zijn onder meer afhankelijk van het aantal deelnemers, de praktijkervaring en de mate van zelfstudie.

Dit certificaat biedt enerzijds voldoende bescherming voor de opvarenden en anderzijds wordt rekening gehouden met de bedrijfseconomische gevolgen voor lokale scheepsbeheerders. Gelet de omstandigheden kan volstaan worden met een beperkt pakket aan eisen voor deze schepen en gelet de beperkte grootte van de schepen is het niet nodig om naast de eisen die gesteld worden aan de schipper ook eisen op te leggen aan andere bemanningsleden. Uitgaande van bovenstaande aantallen is er sprake van een eenmalige toename van de inhoudelijke nalevingslasten van totaal van in totaal USD 65.000 tot USD 135.000. De kosten met betrekking tot de verklaring medische geschiktheid lokaal varende Caribisch-Nederlandse schepen zijn zeer gering omdat gekozen is voor een lichtere variant waarbij een arts een aantal vragen beantwoordt met de betrokkene. De betrokkene kan zijn huisarts daarvoor benaderen. Deze werkwijze borgt dat er voldoende aandacht is voor de medische vereisten en brengt zeer beperkte administratieve lasten met zich mee.

Met het stellen van beroepsvereisten voor bemanningsleden van internationaal varende CN-schepen waarbij buitenlandse havens worden aangedaan binnen de Caribische handelszone, wordt bereikt dat ook lokale reders de kans krijgen hun diensten aan te bieden. Nu is dat eerder voorbehouden aan buitenlandse reders. In die zin mag verwacht worden dat de regeling een impuls kan geven voor de lokale maritieme sector.

In die zin mag verwacht worden dat de regeling een impuls kan geven voor de lokale maritieme sector. Naar inschatting gaat het om enkele schepen die de komende jaren in de vaart worden genomen. Het betreft ongeveer 10 bemanningsleden. Gelet het vaargebied en de specifieke omstandigheden zal veelal een certificaat Boatmaster Grade 1 of 2 vereist zijn en een certificaat basisveiligheid. De kosten voor het behalen van deze certificaten bedragen ongeveer USD 1500 per persoon. Het vernieuwen van het certificaat Boatmaster Grade 1 of 2 kan op basis van opgedane ervaring. De kosten inzake het vernieuwen van een certificaat zijn zeer gering.

Aangezien het om een eenmalige trainingsverplichting gaat, betreft het een eenmalige toename van de inhoudelijke nalevingslasten van totaal USD 15.000.

De kosten voor een medische keuring bedragen USD 158 (€ 145) per persoon, iedere 2 jaar.

Uitgaande van 10 bemanningsleden gaat het om een totaal van USD 1580 (€ 1450) aan inhoudelijke nalevingslasten, iedere 2 jaar.

Omdat er geen separaat bemanningscertificaat wordt afgegeven voor CN-schepen, zijn daar geen kosten mee gemoeid. Het bemanningscertificaat wordt immers opgenomen in het gangbare SCV-veiligheidscertificaat.