

Vergaderjaar 2023–2024

36 440

Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 14 december 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding	1
1.3 Doel en noodzaak	2
7.2 Financiële gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden	2
7.3 Toets ATR	2
8.2 Resultaten internetconsultatie	3
Artikel 15 Niet functionerende kapitein	3
Artikel 18 Nationaliteit kapitein	3
Artikel 19 Vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein	4
Artikel 22 Monsterboekje	4

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Regels over het bemannen van zeeschepen (hierna: het wetsvoorstel) en hebben hierover geen verdere vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben nog een enkele vraag.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben nog enkele vragen omtrent Artikel 18 Nationaliteit kapitein.

De leden van de BBB-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

1.3 Doel en noodzaak

De leden van de BBB-fractie lezen dat de regering spreekt over de noodzaak om de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart te stimuleren. Deze leden steunen dit van harte. Kan de regering uitgebreid ingaan op de noodzaak van deze wet om de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart te stimuleren? Hoe draagt deze wet hier precies aan bij?

7.2 Financiële gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom er niet voor gekozen is om voor alle zeevarenden het monsterboekje niet langer verplicht te stellen, zodat iedereen zelf kan bepalen wat voor hen het beste werkt.

De leden van de NSC-fractie lezen dat er in het wetsvoorstel wordt ingezet op het mogelijk maken van digitale persoonsdocumenten, zoals vaarbevoegdheidsbewijzen. Een van de genoemde voordelen is op langere termijn een kostenbesparing. De toepasselijke internationale regelgeving vereist momenteel nog dat deze documenten fysiek aanwezig zijn. Deze leden vragen zich af of er zicht is op verandering van deze internationale regelgeving? Welke inspanningen worden daartoe gedaan? En in hoeverre is er sprake van lastenreductie als digitaal en fysiek voorlopig naast elkaar bestaan?

7.3 Toets ATR

De leden van de PVV-fractie constateren dat het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) adviseert om de regeldrukeffecten voorkomend uit het wetsvoorstel kwantitatief in kaart te brengen en in latere regelgeving de specifieke bepalingen uit te werken. Deze leden vragen aan de regering of zij dit advies overneemt.

De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen bij de voorgestelde eis dat op een Nederlands gevlagd zeeschip een kapitein wordt aangesteld met de Nederlandse of Europese nationaliteit. In het oorspronkelijke voorstel was een grondslag opgenomen om, bij algemene maatregel van bestuur (AMvB), derde landen aan te wijzen zodat de individuele schriftelijke toestemmingen voor buitenlandse kapiteins konden vervallen. In het voorliggende voorstel is deze grondslag vervallen. Het verbaast deze leden dat met een pennenstreek hiertoe is besloten. Het argument is dat de meeste reacties in de internetconsultatie negatief waren en dat dus de breed gedeelde mening zou zijn dat er geen ruimte moet worden gegeven aan verruiming van de nationaliteitseis van de kapitein. Is de veronderstelling juist dat de zogenaamde breed gedeelde mening geen

betrekking heeft op de maritieme sector zelf, aangezien de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) negatief heeft gereageerd? Wat was voor de regering de reden om de genoemde grondslag op te nemen in het oorspronkelijke voorstel? Acht de regering deze inhoudelijke aanleiding inhoudelijk gezien nog steeds relevant? Zo nee, waarom niet? Is de regering bereid de reacties op de internetconsultatie alsnog op hun merites te beoordelen?

8.2 Resultaten internetconsultatie

De leden van de SGP-fractie vinden dat het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker moet worden, omdat het een belangrijke stimulans is voor de Nederlandse scheepsbouw en maritieme sector en omdat we bij meer schepen onder de Nederlandse vlag een sterkere onderhandelingspositie hebben wat betreft internationale maritieme regelgeving. Deelt de regering deze visie? Deze leden hebben in dit verband een vraag. Deelt de regering de analyse dat het aanbod van Nederlandse kapiteins afneemt en dat met het handhaven van de voorgestelde nationaliteitseis voor kapiteins het voor reders minder aantrekkelijk zal zijn om onder de Nederlandse vlag te varen? Waarom heeft de regering er niet tenminste voor gekozen de mogelijkheid open te houden om via AMvB onder voorwaarden, zoals afstemming met de sociale partners, de nationaliteitseis van kapiteins mee te laten bewegen met de arbeidsmarkt?

Artikel 15 Niet functionerende kapitein

De leden van de BBB-fractie benadrukken het belang van het goed functioneren van een kapitein. Daaruit volgend zijn deze leden van mening dat in zeer uitzonderlijke omstandigheden en alleen indien er sprake is van klemmende redenen, er de mogelijkheid moet bestaan om te beslissen tot ontheffing van de kapitein van zijn functie terwijl het zeeschip zich op zee bevindt. Kan de regering nader ingaan over welke zeer uitzonderlijke omstandigheden zij spreekt, en wat zij bedoelt met klemmende redenen?

Artikel 18 Nationaliteit kapitein

De leden van de D66-fractie erkennen de complexiteit en onzekerheid die gepaard gaan met dit onderwerp. Zij hebben enkele vragen. Het doel van deze wet is om flexibiliteit aan te brengen zodat beter geanticipeerd kan worden op, met name, internationale ontwikkelingen. Kan de regering toelichten wat de risico's zijn omtrent het wegnemen van die flexibiliteit in dit artikel? Kan dit ertoe leiden dat er nu minder of slecht ingespeeld kan worden op internationale ontwikkelingen of ontwikkelingen op de arbeidsmarkt? Hoe verhoudt deze aanpassing zich tot de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag? Bestaat er een risico dat reders minder geneigd zullen zijn onder de Nederlandse vlag te varen? En zo ja, wat zouden in dat geval de gevolgen kunnen zijn voor Nederlandse bemanningslieden (en hun doorgroeimogelijkheden)? Zijn er momenteel zorgen over de (toekomstige) aanstroom van Nederlandse bemanningslieden en kapiteins? Zo ja, welke stappen neemt de regering om die aanstroom op een wenselijk niveau te houden?

De leden van de D66-fractie lezen in de consultatie over de zorg die er heerst over doorgroeimogelijkheden voor Nederlandse bemanning wanneer het, na een ministeriële regeling, makkelijker zou kunnen zijn om buitenlandse kapiteins te werven. Kan de regering toelichten of zij zich kan vinden in deze zorgen en/of hier voorbeelden van zijn? Daarnaast zijn er zorgen over het gemak waarmee een ministeriële regeling de deur kan openen voor kapiteins van buiten de Europese Unie (EU). Kan de regering

toelichten onder welke omstandigheden en na welk proces de regering over had kunnen gaan op een ministeriële regeling die de nationaliteitseis aanpast?

Ten slotte, kan de regering ingaan op de zorgen in de consultatie over het risico dat werven van kapiteins van buiten de EU zorgt dat de Nederlandse vloot inlevert op kwaliteit, de geopolitieke gevoeligheid van niet EU-kapiteins en de veiligheid aan boord in relatie tot kapiteins van buiten de EU?

De leden van de CDA-fractie vragen of er met de nieuwe wet voldoende kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en veranderingen op de arbeidsmarkt voor zeevarenden. Er is een afname zichtbaar in het aantal Nederlanders op de vloot. Deze leden horen graag hoe het huidige wetsvoorstel bijdraagt aan de toekomstbestendigheid van de arbeidsmarkt voor zeevarenden onder de Nederlandse vlag.

Deze leden zien dat met de beoogde wet zaken worden gedelegeerd naar onderliggende regelgeving zodat sneller kan worden meebewogen met nieuwe ontwikkelingen. Deze leden kijken er dan ook van op dat er met deze wetgeving voor is gekozen dit principe niet van toepassing te laten zijn ten aanzien van de nationaliteit kapitein. In de ogen van deze leden is de vloot onder Nederlandse vlag een belangrijke bouwsteen onder maritiem Nederland en fungeert het als aanjager van activiteiten in de gehele Nederlandse maritieme sector. Deze leden horen graag of de regering het genoemde principe van toekomstbestendigheid ook van toepassing wil laten zijn op de bepaling ten aanzien van de nationaliteit kapitein.

De leden van de CDA-fractie zijn gespitst op het vergroten van de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepvaartregister. Deze leden horen dan ook graag welke uitwerking dit wetsvoorstel, en in het bijzonder het onderdeel over de nationaliteit kapitein, heeft op de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepvaartregister.

Artikel 19 Vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein

De leden van de NSC-fractie lezen dat naar aanleiding van de consultatie-reacties, die bezwaar maakten tegen het opnemen van een wettelijke grondslag om in de toekomst bij AMvB tot een wijziging van de nationaliteitseis van de kapitein te komen, deze voorgestelde wijziging is geschrapt. Vanuit de reders is benadrukt dat dit juist wel van belang is voor de toekomstvastheid van het voorstel, gelet op de krapte op de arbeidsmarkt voor gekwalificeerd personeel. Deze leden vragen om een nadere toelichting op de afweging die hier is gemaakt.

Artikel 22 Monsterboekje

De leden van de BBB-fractie vragen of de regering kan toelichten waarom de verplichting dat iedere zeevarende die op de bemanningslijst wordt vermeld in het bezit van een geldig monsterboekje moet zijn, wordt losgelaten? Waarom geldt deze verplichting dadelijk uitsluitend nog voor de groep zeevarenden die een functie vervult op basis van de hoofdstukken II, III, IV en VII en van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes of hoofdstuk II van de bijlage bij het STWC F-verdrag? Waarom geldt deze verplichting niet voor de andere groep zeevarenden die hierbuiten valt?

De leden van de BBB-fractie hebben met nieuwsgierigheid gelezen dat er zich omstandigheden kunnen voordoen waarbij het beschikken over een monsterboekje wel de voorkeur geniet. De regering noemt hierbij zelf een voorbeeld. Kan de regering nog meer voorbeelden bedenken onder welke omstandigheden zij van mening is dat het beschikken over een monster-

boekje de voorkeur geniet? En als ervan tevoren al omstandigheden zijn te bedenken waaronder het beschikken over een monsterboekje de voorkeur geniet, waarom is dit dan ter overweging voor de scheepsbeheerder dan wel de zeevarende zelf?

De fungerend voorzitter van de vaste commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp