

Vergaderjaar 1996–1997

**25 233**

## **Regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet)**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 23 april 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer van haar bevindingen als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende heeft beantwoord, acht de commissie de openbare beraadslagingen over dit wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

### **I ALGEMEEN**

#### **1. Inleiding**

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Zij kunnen zich goed voorstellen dat een wijziging van wet- en regelgeving inzake de bemanning van zeeschepen wenselijk is gelet op de ontwikkelingen op technisch gebied en de internationale concurrentieverhoudingen. Mogelijkheden tot flexibilisering kunnen bijdragen aan een sterke positie van de Nederlandse zeescheepvaart. Deze leden hebben nog een aantal enkele vragen. De beantwoording daarvan zal bij hun eindoordeel worden betrokken.

De leden van de PvdA-fractie vragen in de eerste plaats met welke zeescheepvaart- en zeevisserij-organisaties over de voorstellen overleg is gevoerd en tot welke resultaten dat overleg heeft geleid?

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. In dit wetsvoorstel wordt uitvoering gegeven aan de benadering aangegeven in de Nota Zeescheepvaartbeleid, namelijk om de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij op de internationale vervoersmarkt zeker te stellen. Stimulerend beleid en vereenvoudiging van de regelgeving, in combinatie met reeds besloten fiscale maatregelen, moeten leiden tot flexibeler bedrijfsvoering. De reder krijgt nu de verantwoordelijkheid voor de samenstelling van de bemanning. Deze leden vinden dat een goede ontwikkeling.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel dat beoogt het huidige stelsel

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).  
Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), vacature CD, Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

aanzienlijk eenvoudiger en flexibeler te maken zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de veilige vaart ter zee en het mariene milieu.

In de memorie van toelichting wordt twee keer de zinsnede «in beginsel» gebruikt. Het gaat hierbij om: «De bemanningssamenstelling die in het bemanningscertificaat is opgenomen, is in beginsel voldoende om het schip veilig en milieuverantwoord te laten varen» en «Indien de scheepsbeheerder wisselt (..) is de nieuwe beheerder in beginsel gebonden aan alle afspraken (..)». Kan de bedoelde zinsnede hier niet worden gemist?

De leden van de RPF-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Ze hebben begrepen dat dit voorstel een belangrijke flexibilisering van de bedrijfsvoering tot gevolg heeft. Dit levert naar verwachting een kostenreductie voor de reder op, hetgeen kan bijdragen aan een krachtige zeescheepvaartsector gevestigd in Nederland. Deze leden juichen het toe als dit het gevolg is van het voorliggende wetsvoorstel. Zij vragen evenwel of het voorgestelde beleid inderdaad een positieve uitstraling zal hebben naar andere maritieme sectoren, en in hoeverre dit beleid behoud van gekwalificeerde werkgelegenheid garandeert. Kan de regering haar optimisme terzake nader onderbouwen? In het verlengde hiervan vragen deze leden wat een relatief gunstig fiscaal klimaat betekent voor de Nederlandse werkgelegenheid.

De leden van de RPF-fractie vragen voorts op welke wijze andere verdragspartners, en in het bijzonder andere EU-lidstaten, invulling hebben gegeven aan de verdragsverplichtingen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel tot vaststelling van een Zeevaart-bemanningswet. Zij zien dit wetsvoorstel als een van de afgesproken maatregelen tot vernieuwing van het zeescheepvaartbeleid, in het bijzonder het bevorderen van het terugbrengen van schepen onder Nederlandse vlag. In dat opzicht steunen deze leden ook dit wetsvoorstel en plaatsen dit graag in het kader van de noodzakelijke versterking van de Nederlandse zeescheepvaart.

## **2. Opleiding**

Wordt met het kunnen volstaan met een MBO-opleiding die vaarbevoegdheid geeft op alle schepen niet een potentiële verlaging van het kwaliteitsniveau van de Nederlandse koopvaardij gerealiseerd, zo vragen de leden van de PvdA-fractie? Acht de regering dit een gewenste ontwikkeling? Is in dit verband het verwijzen naar het STCW-verdrag wel adequaat omdat dit verdrag immers de doelstelling had wereldwijd de kwaliteit van de zeescheepvaart te verbeteren – en daarmee de veiligheid op zee – terwijl dit wetsvoorstel beoogt de normen te verlagen?

Bij het nota-overleg Zeescheepvaart is reeds gesproken over de nautische opleidingen en het opleidingsniveau. Toen hebben de leden van de CDA-fractie hun zorgen geuit over de verlaging van het opleidingsniveau voor leidinggevenden. Deze leden kunnen ermee instemmen dat een MBO-niveau voldoende is voor operationele werkzaamheden. Of dat voor leidinggevende functies ook steeds het geval is, betwijfelen deze leden. Zeker ook gezien de hogere eisen die gesteld worden aan veiligheid en milieu en de geavanceerdere technieken. En ook wanneer er (bijna-) calamiteiten zijn op zee en directe deskundigheid vereist is.

Is het gevolg van de eisen in dit wetsvoorstel, dat er in het geheel geen HBO-ers meer nodig zijn? Kunnen leidinggevenden volstaan met ervaring en een aanvullende (management-)cursus? Welke gevolgen heeft dit voor de nautische opleidingen op HBO-niveau?

Het wetsvoorstel maakt gestelde eisen inzake de opleiding van zeevarenden niet langer afhankelijk van tonnenmaat of voortstuwingsvermogen. De leden van de D66-fractie vragen de regering of dit niet een verlaging van het kwaliteitsniveau van de koopvaardij betekent aangezien MBO-opgeleiden nu taken kunnen vervullen waarvoor tot nu toe de eis van een HBO-opleiding gold? Kan de regering een grondige onderbouwing geven van de stelling dat een MBO-opgeleide maritieme officier voldoende kennis heeft om de algemeen operationele werkzaamheden uit te voeren? Licht het naar de mening van de regering niet in de rede te veronderstellen dat het vervallen van bovenbedoeld onderscheid zal resulteren in een toename van het aantal MBO-opgeleiden ten koste van het aantal HBO-opgeleiden? Wordt het voor jongeren niet aantrekkelijk gemaakt te kiezen voor een MBO-opleiding in plaats van een HBO-opleiding als daaruit dezelfde vaarbevoegdheid voortvloeit?

Kan de regering voorts toelichten waarom de voorgeschreven vaartijd voor het bereiken van een hogere rang is verminderd?

De leden van de RPF-fractie verzoeken de regering te reageren op de stelling van de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ) dat het volstaan met een MBO-opleiding een verlaging van het kwaliteitsniveau van de Nederlandse scheepvaart met zich meebrengt (brief FWZ d.d. 8 april 1997).

Kan de regering uiteenzetten in hoeverre zeevaartopleidingen op HBO-niveau hierdoor onder druk komen staan?

De leden van de SGP-fractie concluderen uit de toelichting dat voor alle vaarbevoegdheden kan worden volstaan met een MBO-opleiding. Zij stellen de vraag of hierbij de kwaliteit en de daarmee samenhangende naam van de Nederlandse koopvaardij wel voldoende is gewaarborgd. Deze leden vragen ook welke consequenties dit op termijn zal hebben voor de belangstelling voor de HBO-opleidingen zeescheepvaart. Hoe oordeelt de regering hierover?

### **3. Verdragrechtelijke verplichtingen ten aanzien van het maritiem onderwijs**

De herziene versie van het Internationaal Verdrag (STCW-verdrag) in 1995 is op 1 februari jl. stilzwijgend in werking getreden, aldus de leden van de CDA-fractie. Welke gevolgen heeft dat gehad voor de opleidingen? Waren de opleidingen op dat moment voldoende voorbereid om aan de nieuwe opleidingseisen te voldoen? Welke problemen zijn daarbij te verwachten?

Het STCW-verdrag vereist terecht een systeem van kwaliteitswaarborging door scholen. Afstemming met de WEB en de WHW is noodzakelijk. Hoe zal die afstemming gerealiseerd worden? Wie stelt dat systeem van kwaliteitswaarborging op? Hoe wordt dat gecontroleerd? Wanneer kan een en ander gerealiseerd zijn?

De leden van de D66-fractie vragen de regering of er, naast het voldoen aan de eisen die het STCW verdrag stelt aan de opleiding van bemanningen van zeeschepen, nog andere criteria worden gehanteerd bij de beoordeling of een zeevarende van buiten de EU aan de eisen voldoet.

### **4. Juridisch kader en koninkrijksaspecten**

De derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht zal per 1 juli 1997 in werking treden. Is dit wetsvoorstel daar volledig op aangepast of moeten er alsnog nadere aanpassingen plaatsvinden?

De leden van de D66-fractie constateren dat dit wetsvoorstel nauw verweven is met het STCW-verdrag. In hoeverre is het juist te veronder-

stellen dat het ontbreken van sancties in dat verdrag de mogelijkheden tot naleving van de bepalingen van het wetsvoorstel bemoeilijkt? In hoeverre is op dit moment, naar de mening van de regering, sprake van een gelijke mate van naleving van de regels van het STCW-verdrag door de diverse verdragspartijen?

Verder merkt de memorie van toelichting op dat de opleiding van zeevarenden ten minste moet voldoen aan internationale eisen. Deze leden vragen hoe die eisen zich verhouden tot de nu geldende (nationale) eisen?

De regering wil de problematiek van een Rijkswet zeescheepvaart «binnen afzienbare termijn» aankaarten in koninkrijksverband. Kan de regering inmiddels preciezer zijn als het gaat om de datum van die besprekingen? Is het overigens, zo vragen de leden van de D66-fractie, juist om uit de in de memorie van toelichting gebezigde term «Rijks-(kader)wet» op te maken dat de regering de mogelijkheid van een rijkskaderwet openlaat, ook nu de Raad van State van mening is dat deze problematiek moet worden geregeld in een Rijkswet en niet in een rijkskaderwet?

De memorie van toelichting (MvT) vermeldt dat voor bewijzen van beroepsbekwaamheid, afgegeven door de bevoegde autoriteit van de Nederlandse Antillen en Aruba, een bijzondere procedure zal gaan gelden. Er zal een lijst worden opgesteld van binnen het Koninkrijk afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid die de betrokken houder het recht geven een vaarbevoegdheidsbewijs te krijgen waarmee dienst kan worden gedaan aan boord van zeeschepen onder de koninkrijksvlag. Aan welke bewijzen van beroepsbekwaamheid wordt gedacht bij het samenstellen van die lijst? De leden van de D66-fractie vragen de regering of bij het opstellen van die lijst het beginsel dat materieel in het gehele koninkrijk dezelfde eisen zullen worden gesteld voorop staat.

## **5. Aspecten van marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit**

Hoe verhoudt het voorliggende wetsvoorstel zich tot de wet- en regelgeving van andere landen binnen en buiten de EU? Is er sprake van gelijkwaardige ontwikkelingen of is er sprake van oneerlijke concurrentieverhoudingen door de sociale voorwaarden die worden gesteld aan de bemanning, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

Onderschrijft de regering met betrekking tot de zeevaartbemanning-regels, dat een goede sociale basis voor kwaliteit van de bemanning de concurrentiekracht eerder versterkt dan verzwakt?

De regering schrijft in de MvT dat experimenten die in 1996 en 1997 zijn gehouden met het systeem van een goedgekeurd bemanningsplan hebben aangetoond dat het nieuwe systeem voldoende flexibel is, aldus de leden van de CDA-fractie. Om hoeveel experimenten gaat het in totaal? Op bladzijde 8 spreekt de regering over «veelvuldig gebruik maken van». Om hoeveel gevallen gaat het? Zijn de experimenten geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van die evaluatie?

Wat zijn precies de voor- en nadelen van het nieuwe systeem? Blijkbaar zijn het er veel, aldus deze leden want reders zijn momenteel bereid vrij grote bedragen te betalen om aan een experiment mee te mogen doen. Zitten de voordelen alleen in verminderde bemanning en dus geringere bemanningskosten? Welke effecten heeft dat dan voor de werkgelegenheid onder zeevarenden?

In de memorie van toelichting wordt verwezen naar experimenten die met het systeem van goedgekeurde bemanningsplannen hebben plaatsgevonden. De leden van de D66-fractie zouden graag een uitvoe-

riger uiteenzetting van opzet en resultaten van die experimenten vernemen.

Bij de behandeling van de Nota Zeescheepvaartbeleid heeft de D66-fractie aangedrongen op behoud en uitbreiding van werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden en een overzicht gevraagd van de uitvoering van de inspanningsverplichting van de reders in deze. Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat 1997 heeft de regering geantwoord dat op 1 maart 1996 een zogenaamde «nul-meting» is verricht onder in Nederland gevestigde rederijen, en dat eind december 1997 een meting werd uitgevoerd met als peildatum 1 november 1996. Deze leden zouden van de regering gaarne vernemen wat thans de stand van zaken is. Kan de regering een eerste overzicht geven van de werkgelegenheidsontwikkeling voor Nederlandse zeevarenden? Deze leden zouden zich kunnen voorstellen dat wanneer de inspanningsverplichting in de nabije toekomst onvoldoende resultaten oplevert, de regering zou overwegen ertoe over te gaan reders te verplichten een voorgeschreven aantal Nederlandse officieren, te relateren aan het aantal schepen onder Nederlandse vlag, in dienst te nemen. Als er immers niet voldoende Nederlandse officieren worden aangenomen zou op termijn ook een tekort aan Nederlandse kapiteins ontstaan. Men moet immers gemiddeld twee of drie officieren aan boord opleiden om na enige jaren één kapitein over te houden. Ook hogere walfuncties in de maritieme infrastructuur, die nu nog wordt gerecruteerd uit het HBO-opgeleide officierenkorps, zouden dan moeilijk kunnen worden vervuld. Deze leden zien gaarne een reactie van de regering tegemoet op dit punt.

## **6. Hoofdstuk 1 (definities en reikwijdte)**

De leden van de SGP-fractie vragen of de introductie van het begrip scheepsbeheerder als drager van rechten en plichten niet leidt tot begripsverwarring ten opzichte van andere regelgeving, waar sprake is van het begrip zeewerkgever. Zo bepaalt het Wetboek van Koophandel bijvoorbeeld dat iedere schepeling een schriftelijke arbeidsovereenkomst met de zeewerkgever dient te hebben.

## **7. Hoofdstuk 2 (de bemanning van zeeschepen)**

Uit het voorstel blijkt niet of de werknemers die werkzaam zijn bij een scheepsbeheerder medezeggenschap hebben bij het opstellen van bemanningsplannen. Op welke wijze wordt deze medezeggenschap gewaarborgd, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

Kunnen als gevolg van de voorstellen in de toekomst zeevarenden aan boord geplaatst worden door uitzendbureaus en buitenlandse bemanningsagentschappen? Acht de regering dit een wenselijke ontwikkeling? Zo ja, waarom?

De scheepsbeheerder dient het bemanningsplan in, dat door het hoofd van de Scheepvaartinspectie beoordeeld wordt op voorwaarden als: voldaan aan voorwaarden van arbeids- en rusttijden; waarborgen voor veilig en milieuverantwoord varen. Welke reële keuzen heeft de reder nog, nu het nieuwe systeem van functie-integratie plaats vindt? Zijn hiermede specialisten overbodig geworden? Zijn alleen algemeen opgeleiden gewenst? Het scheepsbemanningsplan heeft een beperkte geldigheidsduur. Wanneer is de scheepsbeheerder verplicht een nieuw bemanningsplan te maken? Wanneer kan hij vrijwillig een nieuw bemanningsplan indienen?

In de MvT wordt gesproken over een dialoog over de bemanningsopzet, naast de bemanningsopzet en de toetsing. De leden van de CDA-fractie vragen wat precies de bedoeling is van zo'n dialoog? Hoe stelt de regering zich dit voor in de praktijk? Waarom beperkt de dialoog zich tot de

scheepsbeheerder, de inspectie en de kapitein? Waarom worden de bemanningsleden niet gehoord? Deze leden vinden, dat in overleg zeker ook een rol is weggelegd voor de sociale partners.

In de MvT wordt veel aandacht besteed aan de arbeids- en rusttijden. De leden van de D66-fractie vragen de regering in hoeverre de Arbo-wetgeving van toepassing is, en zo ja, waarom aparte regelingen voor de zeescheepvaart nodig zijn.

Het was deze leden opgevallen dat de MvT spreekt van een «dialoog» als het gaat om het proces dat moet leiden tot het afgeven van het bemanningscertificaat. Wordt met deze term bedoeld af te wijken van de normale gang van zaken rond bijvoorbeeld een vergunningverlening? Wordt hiermee bijvoorbeeld een onderhandelingsproces bedoeld? Is het in alle gevallen reëel om te veronderstellen dat alle betrokkenen bij de dialoog (scheepsbeheerder, scheepvaartinspectie, kapitein) belang hebben bij bijvoorbeeld een milieuverantwoorde vaart?.

Het is de leden van de D66-fractie opgevallen, dat het wetsvoorstel geen regeling bevat die de werknemers betreft bij de totstandkoming van het bemanningsplan. Kan de regering aangeven waarom zo'n regeling ontbreekt? Acht de regering het niet wenselijk om vast te leggen dat de Scheepvaartinspectie de kapitein raadpleegt alvorens over te gaan tot het afgeven van een bemanningscertificaat?

Deze leden vragen de regering verder of de afgifte van een bemanningscertificaat met verschillende bemanningssamenstellingen niet grote handhavingsproblemen met zich mee brengt. Hoe kunnen controlerende ambtenaren vaststellen of voldaan wordt aan de voorwaarden waaronder het certificaat is afgegeven en aan welke bemannings-samenstelling uit het certificaat voldaan moet zijn?

De leden van de RPF-fractie vragen of, en zo ja, op welke wijze de bemanningsleden worden betrokken bij de totstandkoming van het bemanningsplan. Indien dit niet het geval is, waarom niet? Zal de Scheepvaartinspectie wel in staat zijn om adequaat toezicht uit te oefenen? Op grond van welke informatie moet het hoofd beoordelen of het schip wel overeenkomstig het bemanningscertificaat is bemand?

Volgens de toelichting kan zich ook het geval voordoen dat het hoofd van de Scheepvaartinspectie na beoordeling van het bemanningsplan accoord is gegaan met een bepaalde samenstelling van de bemanning, terwijl naderhand blijkt dat met de bewuste bemannings-samenstelling toch niet voldoende veilig kan worden gevaren. De leden van de SGP-fractie vragen een toelichting op de vraag hoe dit «naderhand» kan blijken aan het hoofd Scheepvaartinspectie.

## **II ARTIKELN**

### *Artikel 18*

Kan het niet benoemen van een aantal functies tot gevolg hebben op korte termijn dat zowel functie als opleiding verdwijnt terwijl de onderliggende werkzaamheden wel blijven, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

Een beperking van het aantal vaarbevoegdheden vinden de leden van de CDA-fractie een goede ontwikkeling. Welke gevolgen heeft dat voor de huidige, bestaande vaarbevoegdheden? Worden deze «omgezet» in nieuwe bevoegdheden? Zijn er in de toekomst slechts twee vaarbevoegdheden: operationele en leidinggevende?

In artikel 18, tweede lid, worden de vaarbevoegdheden opgesomd. De leden van de D66-fractie constateren dat die lijst niet de functies van scheepstechnicus, schippermachinist beperkt werkgebied en scheepskok bevat. Kan de regering aangeven waarom die beroepen daarin niet zijn opgenomen? Hoe verhoudt zich dit tot de verplichtingen die voortvloeien uit de ILO-verdragen 69 en 74? Is de vrees gerechtvaardigd dat daardoor deze functies (en de opleidingen daarvoor) zullen verdwijnen en met name jongeren met beperkte vooropleiding daardoor hun kans op werk in de scheepvaart zullen zien verminderen?

De leden van de RPF-fractie vragen om een toelichting op het ontbreken in artikel 18, tweede lid, van enkele nu nog wel erkende functies in de opsomming van vaarbevoegdheden, zoals scheepstechnicus en schipper machinist beperkt werkgebied.

Deze leden vragen ook een toelichting op het niet meer voorkomen bij de vaarbevoegdheden van de functies scheepstechnicus, schipper machinist beperkt werkgebied en scheepskok. Welke gevolgen kan dit hebben voor het bestaan van deze functies en de opleidingen ervoor?

Deze leden vragen voorts waarom bij de zeevisvaart nog wel onderscheid wordt gemaakt naar scheepslengte en voortstuwingsvermogen en bij de overige zeevaart niet meer.

#### *Artikel 22*

Op grond van welke overweging worden houders van niet-EU-diploma's toegelaten in officiersfuncties? Zijn bedoelde diploma's wel geheel gelijkwaardig, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

Wordt met het erkennen van niet-EU-diploma's de toelating van goedkope buitenlandse arbeidskrachten bevorderd? Welke andere wegen staan er open om de arbeidsmarkt voor de zeevaart afdoende te beschermen tegen oneerlijke concurrentie met goedkope arbeidskrachten? Is een en ander in overeenstemming met Europese Richtlijn 94/58/EG?

Erkenning van diploma's behaald in het buitenland past in het beleid van onderlinge erkenning van diploma's. Voorwaarde is wel dat de opleiding voldoet aan de eisen van het STCW-verdrag, aldus de leden van de CDA-fractie. Dit geldt zowel voor EU-diploma's als diploma's die buiten de EU zijn behaald. Hoe zit het met de erkenning van Nederlandse diploma's door het buitenland, zo vragen zij? Is er verschil in wederzijdse erkenning tussen landen van de EU en de overige landen? Worden daaraan dezelfde eisen gesteld? Zijn er verschillen binnen de EU?

Verwacht de regering dat de toelating van bezitters van diploma's van niet-EU-lidstaten een bedreiging is voor de werkgelegenheidssituatie van Nederlandse officieren, zo vragen de leden van de D66-fractie? Acht de regering het niet gewenst controle op de kwaliteit van de buiten de EU gevestigde opleidingsinstituten in de wet vast te leggen? Hoe verhoudt zich de in artikel 22 opgenomen mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur criteria vast te stellen en bij ministeriële regeling regels te stellen voor de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen aan niet-EU-gediplomeerden tot Europese Richtlijn 94/58/EG?

De leden van de RPF-fractie vragen om een nadere onderbouwing van het toelaten van bezitters van diploma's van niet EU-Lidstaten. Is niet te voorzien dat veel Nederlandse schepen in de toekomst met relatief goedkope buitenlandse officieren gaan varen? Zo ja, in hoeverre is dat in lijn met het maritieme beleid?

De leden van de SGP-fractie vragen naar de gevolgen van het toelaten van niet-EU-gediplomeerden?

#### *Artikel 29*

De leden van de CDA-fractie zijn het met de regering eens dat de eis gesteld kan worden van Nederlanderschap aan de kapitein van een schip dat vaart onder Nederlandse vlag. Niettemin vragen deze leden of dit niet in strijd is met internationale afspraken? Wat is het oordeel van het Hof van Justitie hierover? Verplichten ook andere landen dat de kapitein de nationaliteit heeft van de vlaggestaat?

Naar aanleiding van de bepaling in artikel 29 dat de kapitein van een Nederlands schip de Nederlandse nationaliteit dient te hebben en de toelichting daarop, vragen de leden van de SGP-fractie of dit ook niet dient te gelden voor zijn plaatsvervanger(s).

#### *Artikel 32*

Welke gevolgen zijn verbonden aan het feit dat niet alle aanwezige zeevarenden op (het afschrift van) de monsterrol zijn vermeld? Hoe kunnen bij eventuele scheepsongelukken en vermissingen de nagelaten betrekkingen hun rechten doen gelden indien zij niet op de monsterrol vermeld stonden? Is zulks niet in strijd met ook door Nederland geratificeerde I.L.O.-verdragen, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

Het wetsvoorstel bevat de verplichting voor alle bemanningsleden die functies vervullen, welke voorkomen in het bemanningscertificaat, alsmede aan de bemanningsleden die door de scheepsbeheerder of door de kapitein aan de bemanning worden toegevoegd, aan te monsteren. Is het juist, zo vragen de leden van de D66-fractie, te veronderstellen dat dus niet alle schepelingen onder de verplichting om aan te monsteren vallen? Maakt dit het aan boord plaatsen van zeevarenden door uitzendbureaus en buitenlandse bemanningsagentschappen eenvoudiger en zo ja, vindt de regering dat een gewenste ontwikkeling? Verder vragen de leden van de D66-fractie de regering kort aan te geven in welke bijzondere gevallen vrijstelling kan worden gegeven van de monsterplicht.

In het wetsvoorstel is gekozen voor een sterke vereenvoudiging van de monsterring van bemanningsleden. Is deze keuze alleen ingegeven door het streven naar flexibiliteit, of spelen hierbij ook andere factoren een rol? De leden van de RPF-fractie vragen naar de gevolgen van het voornemen om de monsterrol niet tevens de functie te geven van een overzicht van alle opvarenden aan boord van een schip zodra het is uitgevaren. Is het denkbaar dat dit zal leiden tot een vergroting van het aantal uitzendkrachten en (goedkope) buitenlandse arbeidskrachten, gelet op het feit dat de hoge bemanningskosten in vergelijking met andere registers de competitieve positie van Nederlandse reders verzwakken (zie Prof. C. Peeters, c.s.: De toekomst van de Nederlandse zeevaartsector; Delft 1994)? Is overigens bekend hoe actief buitenlandse bemanningsagentschappen zijn op de Nederlandse markt?

De leden van de SGP-fractie vragen in hoeverre dit middel nodig is om te controleren dat sprake is van een schriftelijke arbeidsovereenkomst tussen de zeevarende en de werkgever en in hoeverre blijft dit middel gehandhaafd? Deze leden begrijpen uit de toelichting bij artikel 32 dat niet meer elke zeevarende verplicht is tot aanmonsteren. Zij vragen waarom niet. Hiermee verdwijnt toch ook de mogelijkheid tot verificatie van de aan boord aanwezige zeevarenden middels het afschrift van de monsterrol dat bij het hoofd van de Scheepvaartinspectie is gedeponeerd? Dit is toch van



groot belang bij ongelukken en vermissingen, ook met het oog op de rechten van de nagelaten betrekkingen? Is dit ook niet in strijd met de ILO-verdragen?

In de toelichting staat nog wel vermeld dat ingeval van vrijstelling op andere wijze duidelijk zal moeten zijn wie er aan boord zijn, bijvoorbeeld door overlegging van werkroosters. Deze leden vinden deze verplichting echter niet in de wet. Is dit geen lacune?

*Artikel 50*

Wat betreft het houden van toezicht wordt de toezichthouder bevoegd om zo nodig aan boord van een schip hutten en andere bemanningsverblijven binnen te treden. De argumenten van de regering zijn duidelijk. Niettemin vragen de leden van de CDA-fractie, of in voldoende mate aan het recht op privacy (eerbiediging van de woning) wordt tegemoet gekomen.

*Artikel 68*

Kan de regering, zo vragen deze leden, uiteenzetten waarom de bepalingen in het STCW-Verdrag met betrekking tot het wachtlopen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden geïmplementeerd, zo vragen de leden van de D66-fractie?

De voorzitter van de commissie,  
Biesheuvel

De griffier voor dit verslag,  
Van Luyk