

Vergaderjaar 1994–1995

23 900 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995

Nr. 33

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 juni 1995

Tijdens de behandeling van **het Bemanningseisenbesluit (BEB)** door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat in januari 1992 heeft mijn voorganger **een evaluatie** toegezegd van de werking van dit besluit, waaronder het varen met een scheepstechnicus.

De evaluatie is nu gereed. Ik heb hierbij het genoegen u een exemplaar aan te bieden.¹

Het rapport van de evaluatie van het Bemanningseisenbesluit is voorgelegd aan de sociale partners in de zeescheepvaart, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVRN) en de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ). De KVRN heeft haar mening hierover als volgt verwoord: «De evaluatie die mede op uitdrukkelijke wens van met name de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat werd uitgevoerd, geeft in de optiek van de KVRN een getrouw overzicht van de huidige situatie.

De evaluatie past uitstekend tegen de achtergrond van de nieuw ontwikkelde scheepvaartpolitiek ten aanzien van het bemannen van schepen, de «deregulering», waarbij de bemanningswetgeving meer mogelijkheden biedt tot flexibiliteit en de verantwoordelijkheid primair wordt gelegd waar die hoort: bij de reder. Het BEB biedt voor die benadering onvoldoende mogelijkheden, doch heeft een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van het nieuwe beleid.»

De reactie van de FWZ op de evaluatie is als volgt: «De FWZ acht het principieel onjuist dat als uitgangspunt van het BEB slechts de veilige vaart gedurende het zeetraject geldt. De overheid dient regels te stellen die de veiligheid onder alle omstandigheden waarborgen.

De FWZ is van mening dat geen experimenten mogen worden toegestaan die in strijd zijn met de internationale afspraken betreffende «Principles of safe manning».

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

De bemanningsvermindering leidt tot toename van de werkdruk. Dit kan niet alleen aan de hand van arbeids- en rusttijden worden beoordeeld aangezien psychische belasting hierbij een belangrijke rol speelt.

De diensttijdeisen voor maritieme officieren zijn te krap om in die tijd voldoende kennis en ervaring op te doen.

De BEB-modellen zijn te scherp opgesteld. Enkele rederijen zien zich genoodzaakt met meer mensen te varen, maar ondertussen bieden de modellen wel de mogelijkheid om met de te krappe bemannings-samenstelling volgens het model te varen.

De reders geven onvoldoende invulling aan de functie van scheeps-technicus. Dit is schadelijk voor de werkgelegenheid van de gekwalificeerde Nederlandse scheepsgezellen en het brengt de opleiding in gevaar. De overheid dient het varen met scheepstechnici actief te stimuleren.

Te overwegen is naast grootte en voortstuwingsvermogen van het schip ook andere criteria in ogenschouw te nemen bij het bepalen van de bemanningssamenstellingen. Deze criteria en de daarvan afgeleide bemanningssterkte dienen in tripartiet overleg te worden bepaald.»

De reacties van KVNR en FWZ maken duidelijk dat het noodzakelijk is dat we op een andere manier invulling moeten geven aan de betrokkenheid van de overheid bij het bemannen van schepen.

De conclusie van de evaluatie is, dat de doelstellingen, zoals geformuleerd in de Nota van Toelichting bij het BEB, slechts ten dele zijn gerealiseerd. Veel reders hebben nauwelijks gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de BEB-modellen bieden tot verregaande functie-integratie. Veelal wordt de voorkeur gegeven aan een kleinere conventionele bemanningssamenstelling, zonder scheepstechnicus. Hieruit blijkt, dat het BEB onvoldoende in staat is om in te spelen op de wensen vanuit de bedrijfsvoering.

Het huidige Bemanningseisenbesluit heeft daarbij ook onvoldoende bijgedragen aan de verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse reder. In de nota Zeescheepvaartbeleid (mei 1995) zijn dan ook voorstellen opgenomen die moeten leiden tot het verruimen van de mogelijkheden tot tewerkstelling van houders van buitenlandse diploma's en flexibilisering van de bedrijfsvoering aan boord. De nieuwe bemanningswetgeving moet derhalve meer flexibiliteit bieden en tegemoet komen aan de wensen van de reder bij zijn bedrijfsvoering. De resultaten van de evaluatie zullen bij deze ontwikkeling hiervan worden meegenomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink