

# **Besluit bemanning zeeschepen**

## **Nota van Toelichting**

### **I Algemeen**

#### **§ 1. Inleiding**

Dit besluit is onderdeel van de modernisering van de bemanningsregelgeving. De Wet zeevarenden wordt vervangen door een nieuwe wet, de Wet bemanning zeeschepen<sup>1</sup> (hierna: wet). In lijn hiermee wordt het Besluit zeevarenden vervangen door dit besluit en wordt de Regeling zeevarenden vervangen door de Regeling bemanning zeeschepen (hierna: regeling).

Met de gewijzigde bemanningsregelgeving wordt een grondige herziening bewerkstelligd van het wetgevingscomplex dat betrekking heeft op bemanningseisen aan boord van zeeschepen in de meest ruime zin. Dit is mede tot uitdrukking gebracht in de citeertitel van de Wet bemanning zeeschepen en in lijn daarmee in de citeertitel van dit besluit.

De regelgeving heeft betrekking op bepalingen over de bemanning aan boord van zeeschepen, met het oogmerk de veiligheid van het zeeschip en de scheepvaart te bevorderen en het welzijn van de zeevarenden aan boord te waarborgen. Het betreft regelgeving die betrekking heeft op zeeschepen in de verschillende maritieme deelsectoren: handelsvaart, passagiersvaart, waterbouw, offshore, zeevisvaart en zeilvaart. De regelgeving bevat onder meer bepalingen met betrekking tot het veilig bemannen van zeeschepen, het bemanningsplan en het bemanningscertificaat, de vaarbevoegdheden, kennis- en ervaringseisen en de monsterring en de medische keuring van zeevarenden. Daarnaast bevat de regelgeving bepalingen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Voor een nadere toelichting over de achtergronden en inhoud van de wijzigingen wordt verwezen naar het algemeen deel van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.<sup>2</sup>

Met dit bestaande regelgevingscomplex wordt uitvoering gegeven aan verplichtingen voortvloeiend uit verdragen van de International Maritime Organization (IMO), de International Labour Organization (ILO) en de verplichtingen voortvloeiend uit EU-richtlijnen op het gebied van de bemanning van zeeschepen. Het betreft de volgende IMO-verdragen ten aanzien van de bemanningseisen:

- het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (hierna: STCW-verdrag) voor de handelsvaart;<sup>3</sup>
- het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen (hierna: STCW F-verdrag);<sup>4</sup>
- Hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (hierna: SOLAS-verdrag)<sup>5</sup> met de bepalingen inzake minimale bemanningssterkte op zeeschepen (minimum safe manning).

Het betreft de volgende ILO- verdragen ten aanzien van arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden van respectievelijk zeevarenden en zeevissers:

- het Maritiem Arbeidsverdrag inzake maritieme arbeidsnormen (hierna: MLC-verdrag);<sup>6</sup>
- het Verdrag betreffende werk in de visserijsector (hierna: C188-verdrag).<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> Het voorstel voor de Wet bemanning zeeschepen ligt thans ter behandeling in de Tweede Kamer (zie Kamerstukken II 2022/23, 36440).

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2022/23, 36440, nr. 3.

<sup>3</sup> Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144).

<sup>4</sup> Het op 7 juli 1995 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen van de Internationale Maritieme Organisatie (Trb. 2013, 218).

<sup>5</sup> Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

<sup>6</sup> Het op 23 februari 2006 in Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen en aanhangsels.

<sup>7</sup> Het door de Internationale Arbeidsconferentie te Genève op 14 juni 2007 tijdens haar zesennegentigste zitting aangenomen Verdrag betreffende werk in de visserijsector (IAO-Verdrag nr. 188) (Trb. 2011, 152).

Het betreft de volgende EU-richtlijnen:

- richtlijn (EU) 2022/993<sup>8</sup> die handelt over bemanningseisen met betrekking tot de handelsvaart (hierna: richtlijn (EU) 2022/993);
- richtlijn 2009/13/EG<sup>9</sup> die betrekking heeft op de verplichte bepalingen die voortkomen uit het MLC-verdrag (hierna: richtlijn (EU) 2009/13);
- richtlijn (EU) 2017/159<sup>10</sup> die betrekking heeft op de verplichte bepalingen die voortkomen uit het C188-verdrag voor vissers in loondienst (hierna: richtlijn (EU) 2017/159);
- richtlijn 92/29/EEG<sup>11</sup> die betrekking heeft op verplichte bepalingen inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van zeeschepen (hierna: richtlijn 92/29/EEG).

De hoofdstukindeling in dit besluit is gelijk aan de hoofdstukindeling in de wet. Hiermee wordt het eenvoudiger om de uitvoering van de verdragen en de uitwerking van de betreffende bepalingen ook in lagere regelgeving te herkennen. Zo zijn de eisen met betrekking tot het veilig bemannen van een zeeschip geclusterd in hoofdstuk 2. In dit hoofdstuk is met name invulling gegeven aan het SOLAS-verdrag. Het gaat dan om bepalingen over een veilige bemanningsaanstelling van zeeschepen, het bemanningsplan en bemanningscertificaat en de bemanningslijst. Hoofdstuk 3 heeft betrekking op de eisen over vaarbevoegdheden en beroepseisen. Met dit hoofdstuk zijn met name de bepalingen uit het STCW-verdrag en het STCW F-verdrag uitgevoerd.

In de nieuwe opzet van de bemanningsregelgeving zijn de normen (minimumeisen voor de verschillende functies vanuit beide verdragen en richtlijn (EU) 2022/993) vastgelegd in dit besluit. De specifieke beroepseisen worden aan de hand van deze normen per functie ingevuld in de regeling. Dit gebeurt in tabelvorm die beter ingericht is om een overzicht te geven van de eisen per afzonderlijke functie. Het betreft dan niet alleen de vereiste kennisbewijzen maar ook de aanvullende verplichte bekwaamheidsbewijzen en eventueel vereiste diensttijd (vaartijd).

Hoofdstuk 4 omvat de eisen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Dit hoofdstuk omvat de uitvoering van het MLC-verdrag en het C188-verdrag. De uitvoeringsbepalingen, met name over de inhoud van de certificaten, zijn grotendeels vanuit de Wet zeevarenden overgeheveld naar dit besluit. Het gaat bijvoorbeeld om de inhoudelijke eisen waaraan een certificaat maritieme arbeid en de verklaringen naleving maritieme arbeid (deel I en II) moeten voldoen.

## **§ 2. Gevolgen**

### *Financiële gevolgen voor de rijksoverheid*

Dit besluit heeft geen financiële gevolgen voor de Rijksbegroting.

### *Gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden*

Evenals bij de wet is bij de totstandkoming van dit besluit aandacht geschonken aan de uitvoering van de doelstelling van het kabinet om de administratieve lastendruk te reduceren. Naast de al in onderdeel 7 van het algemeen deel van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel

---

<sup>8</sup> Richtlijn (EU) 2022/993 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2022, L 169).

<sup>9</sup> Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (PbEU 2009, L 124).

<sup>10</sup> Richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (EFT) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 (PbEU 2016, L 25).

<sup>11</sup> Richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG 1992, L 113).

aangegeven reductie van administratieve lasten voor het bedrijfsleven wordt met dit besluit een beperkte reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven gerealiseerd en zijn enkele bepalingen opgenomen die op termijn tot besparingen en efficiencyvoordelen kunnen leiden. Zo biedt het besluit meer flexibiliteit voor scheepsbeheerders in de visserijsector bij het samenstellen van hun bemanningen in verschillende situaties. De Nederlandse zeevisvloot omvat circa 600 vissersvaartuigen waaronder 7 (grotere) trawlers die groter dan 45 meter zijn en circa 250 kotters. De overige vissersvaartuigen zijn kleiner dan 24 meter. Het totaal aantal bemanningsleden wordt geschat op 1.500. Voor scheepsbeheerders van vissersvaartuigen groter of gelijk aan 45 meter is de mogelijkheid geïntroduceerd om een bemanningsplan in te dienen waarbij kan worden afgeweken van de standaard bemanningstabellen die voor vissersvaartuigen van toepassing zijn. Een bemanningsplan is een voorstel van de scheepsbeheerder voor een minimum bemanningssamenstelling waarmee hij een schip wenst te bemannen. Daarmee kan worden bewerkstelligd dat met andersoortige functies aan boord kan worden gewerkt of een afwijkende bemanningssamenstelling in bepaalde situaties toegestaan is. Een dergelijk bemanningsplan is al gebruikelijk voor zeeschepen in de handelsvaart. In het plan staat onder meer het aantal bemanningsleden met hun functies gebaseerd op de bedrijfsvoering van het betrokken schip. De scheepsbeheerder kan met het bemanningsplan aantonen dat met de voorgestelde bemanningssamenstelling op een veilige en (milieu)verantwoorde manier kan worden gevaren. Na beoordeling door de ILT wordt een bemanningscertificaat afgegeven.

Een andere wijziging die herintreders en zij-instromers die een functie ambiëren in de zeevaartsector ten goede komt, is de introductie van een test conform de bepalingen die volgen uit sectie A-1/11, onder 3, van de STCW-code. In de Wet zeevarenden is vastgelegd dat een vaarbevoegdheidsbewijs dat langer dan 5 jaar was verlopen in lijn met de STCW-code niet meer vernieuwd kon worden door het aantonen van vakbekwaamheid in de vorm van diensttijd. Hierdoor moet worden teruggevallen op het opnieuw behalen van een kennisbewijs. Het doorlopen van een dergelijk volledig opleidingstraject is voor herintreders en zij-instromers een te grote barrière en is vaak onnodig gezien de kennis en kunde waar betrokkenen al over beschikken. Op verzoek van de sector is daarom de mogelijkheid opgenomen om een verlopen vaarbevoegdheidsbewijs te kunnen vernieuwen na het met goed gevolg afronden van een test. De praktische uitwerking van de test geschiedt, in nauw overleg met de maritieme opleidingsinstituten, in de regeling.

Op een onderdeel is er sprake van een toename van de administratieve lasten. Het betreft de verplichting tot het volgen van een herhalingstraining voor vissers als bedoeld in artikel 3.5.2, derde en vierde lid. Dit artikel heeft betrekking op het bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers. Met deze herhalingsverplichting wordt bewerkstelligd dat er iedere vijf jaar een training dient te worden gevolgd. Dit is al een bekende veiligheidstraining voor de sector, maar tot op heden betrof het een eenmalige trainingsverplichting. Een dergelijke herhalingsverplichting voor veiligheidstrainingen is al gebruikelijk in de handelsvaart op basis van de verplichtingen die volgen uit bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Naar verwachting zal in de komende herziening van het STCW F-verdrag voor de visserij ook een dergelijke herhalingsverplichting worden opgenomen. Vanwege dit gegeven en met name gelet het belang van het bevorderen van de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen is in nauw overleg en op specifiek verzoek van de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de bedrijfstak zeevisserij deze herhalingsverplichting in dit besluit opgenomen. Dit past tevens in het streven van de sector om een veiligheidscultuur te bevorderen en het bewustzijn omtrent veiligheid te vergroten. De herhalingstraining is bedoeld om de kennis en vaardigheden van vissers op te frissen en is over het algemeen minder uitgebreid dan de initiële training die moet worden gevolgd. Wel kan op onderdelen een verdieping van de lesstof plaatsvinden. De verplichting gaat in met ingang van de inwerkingtreding van dit besluit. De kosten worden gedragen door de scheepsbeheerder. Uitgangspunt bij de berekening van de toename van de administratieve lasten was dat de herhalingstrainingen ongeveer dezelfde kostprijs hebben als de initiële cursus. In de praktijk zullen deze kosten waarschijnlijk lager uitvallen. Dat betekent dat voor de training basisveiligheid voor vissers wordt uitgegaan van een bedrag van circa € 1.100. Uitgangspunt was een groep van ongeveer 1.500 vissers waarvoor deze verplichting zal gaan gelden. Het gaat dan jaarlijks om een bedrag van circa € 330.000 aan administratieve lasten. Zodra de verwachte wijziging van het STCW F-verdrag op dit onderdeel een feit is, zullen deze lasten onder de noemer inhoudelijke nalevingslasten vallen. Naast de kosten van de herhalingstrainingen zelf nemen deze trainingen

ook arbeidstijd in beslag. Uitgaande van de aantallen vissers zoals hierboven vermeld en een gemiddelde duur van de herhalingstraining van 4 dagen per 5 jaar en een gemiddeld uurloon van € 28 bedragen zullen deze administratieve lasten circa € 268.800 op jaarbasis bedragen.

#### *Toets ATR*

Dit besluit is ter advisering voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van een toetsingskader. <<PM>>

#### *Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid*

De ILT heeft dit besluit getoetst op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid (HUF-toets) en geconcludeerd dat deze <<PM>>

### **§ 3. Advies en consultatie**

Dit besluit is tot stand gekomen in nauw 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, CNV Vakmensen, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tevens zijn opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (hierna: OCenW) betrokken. Op relevante onderdelen is overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ) en de Enkhuizer Zeevaartschool.

In het algemeen deel van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wordt ingegaan op de wijzigingen en verbeteringen die worden doorgevoerd in de bemanningswetgeving<sup>12</sup>.

#### *Resultaten internetconsultatie*

**PM**

### **§ 4. Overgangsrecht en inwerkingtreding**

Ten aanzien van de overgangsbepalingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting in hoofdstuk 6.

Dit besluit treedt gelijktijdig in werking met de Wet bemanning zeeschepen.

## **II Artikelsgewijs**

### **Hoofdstuk 1 Definities en reikwijdte**

#### **Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen**

Enkele bestaande begripsbepalingen, vastgelegd in artikel 1, eerste lid, van het Besluit zeevarenden, vervallen. Het betreft de begrippen 'aannemersmaterieel' en 'reizen nabij de internationale kust'. Op basis van het Besluit zeevarenden werden vaarbevoegdheidsbewijzen 'alle schepen met een beperking tot aannemersmaterieel' afgegeven. Dat onderscheid wordt niet meer gemaakt. Aannemersmaterieel valt immers ook onder het begrip zeeschip. De beroepseisen die worden gesteld aan de bemanning werkzaam aan boord van dit soort zeeschepen vanuit het STCW-verdrag wijken niet af van de eisen die worden gesteld aan andere zeeschepen. Het begrip 'reizen nabij de internationale kust' is vervangen door het begrip 'reizen nabij de kust' en daarmee in lijn gebracht met voorschrift I/3 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Volgens het STCW-verdrag kan in het geval van reizen nabij de nationale kust vrijstelling worden verleend van enkele beroepseisen voor zeevarenden werkzaam aan boord van zeeschepen binnen een dergelijk vaargebied. De zinsnede 'internationaal' is vervallen omdat daaruit zou kunnen worden opgemaakt dat met schepen in een dergelijk vaargebied een internationale reis kan worden gemaakt. Het STCW-verdrag staat dat echter niet toe, volgens sectie A-I/3, onderdeel 2, van de STCW-code. Het vaargebied beperkt zich tot reizen nabij de kust van de desbetreffende

---

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2022/23, 36440, nr. 3, par. 2.

verdragsstaat. Het STCW-verdrag staat niet toe dat met een vrijstelling 'reizen nabij de kust' ook internationale reizen worden gemaakt door het passeren van (meerdere) aansluitende kustgebieden. Uit het genoemde voorschrift volgt wel dat de voordelen die aan het reizen nabij de kust van een verdragsstaat kunnen worden toegekend, eveneens van toepassing kunnen zijn op het reizen nabij de kust van een andere verdragsstaat. Voorwaarde daarvoor is dat de desbetreffende verdragsstaten hiertoe een overeenkomst afsluiten waarin de vaargebieden en andere relevante voorwaarden worden vastgelegd. De gebieden waarin reizen nabij de kust van andere staten die partij zijn bij het STCW-verdrag kan plaatsvinden, zijn afhankelijk van de omschrijving van het reizen nabij de kust van die andere staat. Binnen het begrip 'reizen nabij de kust' wordt een onderscheid gemaakt naar de grenzen van de Nederlandse territoriale zee, de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone (hierna: EEZ). Het vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee heeft betrekking op een zone tot maximaal 24 zeemijlen uit de kust. Het vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ heeft betrekking op een gebied waarvan de grenzen zijn vastgelegd in het Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone. De maximale afstand van 200 zeemijl uit de kust, berekend vanaf de basislijnen, die een exclusieve economische zone kan bedragen, kan in de Noordzee voor de Nederlandse kust nergens worden bereikt, gelet op de breedte van de zee en de rechten van buurstaten. Daarom is er voor dit besluit voor gekozen de grenzen van de Nederlandse EEZ te laten samenvallen met de buitengrens van het aan Nederland toekomende deel van het continentaal plat.

Voorts wordt een aantal begripsbepalingen toegevoegd. Het gaat hier om de verschillende functies aan boord van een zeeschip waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist. In artikel 23 van de wet is bepaald dat voor de uitoefening van een functie aan boord van een zeeschip een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is, indien voor die functie bij of krachtens de wet voorschriften zijn gesteld. Het gaat hierbij om functies genoemd in bijlage I van richtlijn (EU) 2022/993 corresponderend met de hoofdstukken II, III en IV van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes of hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Een aantal begripsomschrijvingen is al in artikel 1 van de wet vastgelegd, zoals de kapitein en de schipper. Die begripsomschrijvingen gelden voor dit besluit. Andere functies zoals de maritiem officier, eerste stuurman, de hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige, wachtwerktuigkundige, officier elektrotechniek, gezelschap elektrotechniek, wachtlopend gezelschap dek en machinekamer, gekwalificeerd gezelschap dek en machinekamer en gezelschap zeevisvaart zijn opgenomen in artikel 1 van dit besluit. In hoofdstuk 3, Vaarbevoegdheden en beroepseisen, zijn minimumeisen gesteld voor de vaarbevoegdheidsverlening van deze functies. Bij de functie maritiem officier is nog een verder onderscheid gemaakt. Deze duale functie geeft bevoegdheden op zowel een functie in de dekdienst als een functie in de machinekamerdienst. Afhankelijk van de specifieke kenmerken van een zeeschip zoals het brutotonnage (GT) en het voortstuwingsvermogen (kW) gaat het om diverse bevoegdheden. Zo zal een eerste maritiem officier op schepen tot 3.000 GT en 3000 kW de taken vervullen van de eerste stuurman en de hoofdwerktuigkundige. Op schepen vanaf 3000 GT en 3000 kW zal de maritiem officier de taken van de eerste stuurman en de tweede werktuigkundige vervullen.

### **Artikel 1.2 Reikwijdtebepaling**

In dit artikel is bepaald dat het besluit niet van toepassing is op zeilschepen en vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter. De regels in dit besluit zijn niet nodig voor dergelijk kleine vaartuigen. Daarbij is, evenals in het Besluit zeevarenden, een uitzondering gemaakt voor de vissers werkzaam op vissersvaartuigen van minder dan 12 meter. Deze vissers dienen te beschikken over het bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers en zij moeten medisch geschikt zijn. Uit het oogpunt van een veilige en milieuverantwoorde vaart op zee met Nederlandse schepen zijn de eisen wat betreft basisveiligheid ook voor de kleine vissersvaartuigen vastgelegd. De grens van 12 meter sluit aan bij de internationaal gangbare maat. Schepen kleiner dan 12 meter komen ook niet in aanmerking voor een registratie met een IMO-nummer. Het derde lid biedt een grondslag om zo nodig aanvullende minimumeisen te stellen aan zeevarenden die een taak of functie uitvoeren aan boord van vissersvaartuigen van minder dan 12 meter. Deze bepaling vloeit voort uit artikel 31 van het C188-verdrag voor vissers in loondienst dat handelt over arbeidsomstandigheden en ongevalpreventie, waar ook de training van vissers onderdeel van uitmaakt.

### **Artikel 1.3 Ontheffing ten behoeve van experimenten**

Artikel 3 van de wet biedt ruimte voor het doen van experimenten gekoppeld aan een specifiek zeeschip in het geval er sprake is van aantoonbare technologische innovatie. In artikel 1.3 zijn de voorwaarden opgenomen waaraan aan dergelijk experiment moet voldoen. Aan deze voorwaarden wordt invulling gegeven na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden en andere bij het experiment betrokken belangenorganisaties. Het gaat hierbij onder meer om het specifieke doel en nut en noodzaak van het experiment waarbij een beoordeling wordt gemaakt of er sprake is van technologische innovatie. De maximale duur van het experiment is vastgesteld op een termijn van drie jaar hetgeen voldoende wordt geacht om een experiment uit te voeren. Omdat het opstellen van regelgeving tijd kost, is in artikel 3 van de wet de mogelijkheid opgenomen om deze termijn eenmalig met drie jaar te verlengen. Dit is alleen mogelijk in het geval de evaluatie van het experiment zoals bedoeld in onderdeel f van dit artikel, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Minister) aanleiding geeft om regelgeving aan te passen. Met deze bepaling is mede invulling gegeven aan voorschrift I/13 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 inzake de uitvoering van experimenten.

## **Hoofdstuk 2 Het bemannen van zeeschepen**

### **Paragraaf 2.1 Bemanningssamenstelling handelsvaart en zeilvaart**

#### **Artikel 2.1.1 Reikwijdte**

Deze paragraaf is niet van toepassing op vissersvaartuigen. De bepalingen over bemanningssamenstellingen van vissersvaartuigen zijn vastgelegd in paragraaf 2.2 en hebben tabellen met vaste bemanningssamenstellingen per type vissersvaartuig en vaargebied als uitgangspunt. Nieuw is echter de mogelijkheid om ook voor vissersvaartuigen groter of gelijk aan 45 meter, een bemanningsplan in te dienen. De ingetrokken wet kende deze mogelijkheid niet. In artikel 2.2.5 is bepaald dat de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig met een lengte van 45 meter of meer desgewenst kan afwijken van de bemanningstabellen door een aanvraag te doen voor een bemanningscertificaat waarbij een bemanningsplan wordt gevoegd. Hiermee wordt de flexibiliteit geboden om te kunnen anticiperen op innovatieve en technologische ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de bemanningssamenstelling.

#### **Artikel 2.1.2 Aanvraag voor een bemanningscertificaat**

In artikel 20 van de wet is bepaald dat een zeeschip dient te zijn voorzien van een geldig bemanningscertificaat. Op het bemanningscertificaat wordt het minimumaantal zeevarenden en de functie waarin zij dienstdoen dat aan boord vastgesteld. De scheepsbeheerder dient bij de aanvraag voor een bemanningscertificaat een door hem voorgesteld bemanningsplan in. Het bemanningsplan is het uitgangspunt voor de beoordeling van de veilige bemanningsomvang- en samenstelling op het betreffende zeeschip (safe-manning) door de ILT. Voor deze beoordeling is van belang dat de ILT beschikt over zo recent mogelijke gegevens van het zeeschip. Deze dienen te worden verstrekt bij de aanvraag voor een bemanningscertificaat. Zo nodig vindt daarover overleg en nadere afstemming plaats tussen de ILT en de scheepsbeheerder. Voorts wordt gewezen op de zorgplicht van de scheepsbeheerder zoals vastgelegd in artikel 4, eerste lid, van de wet, om zijn schepen zodanig te bemannen zodat deze veilig en milieuverantwoord kunnen varen. In het tweede lid is bepaald dat de scheepsbeheerder bij het door hem voorgestelde bemanningsplan ook een voorstel kan doen voor meer dan één bemanningssamenstelling. Dat kan bijvoorbeeld wenselijk zijn wanneer een zeeschip afwisselend wordt ingezet volgens een conventionele (mono-disciplinaire) bedrijfsvoering of juist volgens een geïntegreerde bedrijfsvoering (op basis van duale functies ingevuld door maritiem officieren).

#### **Artikel 2.1.3 Besluit bemanningssamenstellingen**

De ILT besluit namens de Minister over de aanvraag van een bemanningscertificaat. De ILT beoordeelt daartoe of met de voorgestelde (minimale) bemanningssamenstelling of bemanningssamenstellingen veilig en milieuverantwoord kan worden gevaren. Het eerste lid geeft de concrete eisen waaraan moet zijn voldaan voor de afgifte van een bemanningscertificaat. Op grond van het tweede lid verstrekt de scheepsbeheerder desgevraagd nadere inlichtingen over het bemanningsplan. Nieuw ten opzichte van het huidige besluit is dat de kapitein geraadpleegd kan worden door de ILT over de bemanningssamenstelling en het ingediende bemanningsplan

voordat wordt overgegaan tot de afgifte van een bemanningscertificaat. Dit is in het derde lid opgenomen naar aanleiding van een aanbeveling voortkomend uit een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV).<sup>13</sup>

In het vierde lid is bepaald dat de ILT ambtshalve de bemanningssamenstelling van een zeeschip kan vaststellen en een bemanningscertificaat kan afgeven. Dit is mogelijk wanneer de ILT van oordeel is dat de door de scheepsbeheerder in het bemanningsplan voorgestelde bemanningssamenstelling niet voldoet aan de eisen zoals bepaald in het eerste lid. Met het zesde lid wordt de digitalisering van het bemanningscertificaat mogelijk gemaakt. Vooralsnog is vereist dat het bemanningscertificaat fysiek aan boord is. Dat komt voort uit de toepasselijke internationale regelgeving zoals het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Binnen IMO wordt al enige tijd gewerkt aan de digitalisering van documenten, zie bijvoorbeeld de binnen het IMO/Facilitation Committee ontwikkelde Guidelines for the use of electronic certificates en de in het sub-Committee on Human element, Training en Watchkeeping (HTW) ontwikkelde MSC-circulaire over digitale bemanningsdocumenten.<sup>14</sup> Zodra de mogelijkheid zich voordoet om gebruik te maken van een digitale variant, kunnen daarover regels worden gesteld in de regeling.

#### **Artikel 2.1.4 Bemanningscertificaat**

Op het bemanningscertificaat worden de kenmerken van het zeeschip vastgelegd en zo nodig de bijzonderheden ten aanzien van het gebruik van het zeeschip in relatie tot de bemanningssamenstelling. Een bemanningscertificaat wordt voor een periode van ten hoogste vijf jaren afgegeven. In het derde lid, waarin is bepaald dat een kopie van het bemanningscertificaat op een voor iedereen zichtbare plaats aan boord beschikbaar moet zijn zodat iedere zeevarende kennis kan nemen van de inhoud ervan.

#### **Artikel 2.1.5 Meerdere bemanningssamenstellingen**

In het geval van meerdere bemanningssamenstellingen worden deze duidelijk onderscheiden op het bemanningscertificaat aangegeven.

#### **Artikel 2.1.6 Aantekening scheepsdagboek bemanningssamenstelling of bemanningsplan**

Als op een bemanningscertificaat meerdere bemanningssamenstellingen zijn aangegeven mag tijdens de reis slechts één van deze bemanningssamenstellingen worden toegepast. De kapitein is verplicht zijn keuze of wisseling voorafgaand aan de reis in het scheepsdagboek te vermelden. Op grond van onderdeel b is de kapitein verplicht om eventuele feiten of omstandigheden die niet in overeenstemming zijn met het bemanningsplan aan te tekenen in het scheepsdagboek.

#### **Artikel 2.1.7 Wijzigingen gegevens bemanningsplan**

De scheepsbeheerder kan binnen grenzen van de op het bemanningscertificaat vastgelegde minimale bemanningssamenstelling wijzigingen aanbrengen in de feitelijke bemanning. Het gaat hier bijvoorbeeld om het vervangen van een officier in een monodisciplinaire functie door een maritiem officier. Door de jaren heen kan de situatie van een zeeschip echter veranderen. Een andere inzet, veranderende omstandigheden of regelgeving kunnen gevolgen hebben voor de bemanningsomvang of de samenstelling hiervan. De scheepsbeheerder moet daarom relevante veranderingen aan de ILT melden. De ILT bepaalt vervolgens of het bestaande bemanningscertificaat nog volstaat of dat een nieuwe aanvraag voor een bemanningscertificaat nodig is.

#### **Artikel 2.1.8 Intrekken bemanningscertificaat**

Als blijkt dat een zeeschip niet ten minste overeenkomstig het bemanningscertificaat is bemand, is de ILT bevoegd namens de Minister het bemanningscertificaat in te trekken. Dat kan ook in het geval gebleken is dat het zeeschip in afwijking van de gegevens op het bemanningscertificaat wordt geëxploiteerd. De scheepsbeheerder heeft, na het intrekken van een bemanningscertificaat, de mogelijkheid opnieuw een aanvraag in te dienen voor een bemanningscertificaat.

#### **Artikel 2.1.9 Bestaande bemanningscertificaat niet meer adequaat**

---

<sup>13</sup> OvV-rapport: Dodelijk ongeval door breuk achtertrors. Lessen te leren over veilig werken en toezicht, 2 oktober 2019.

<sup>14</sup> Zie FAL.5/Circ.39/Rev.2) van 20 April 2016 Guidelines for the use of electronic certificates.

Dit artikel biedt een grondslag om een bestaand bemanningscertificaat ambtshalve aan te passen, indien gebleken is dat de daarop vermelde bemanningssamenstelling de veiligheid van het zeeschip niet of niet voldoende waarborgt.

#### **Artikel 2.1.10 Tijdelijke ontheffing bemanningssterkte**

Op grond van dit artikel kan een scheepsbeheerder verzoeken om een ontheffing om wat betreft de bemanningssamenstelling tijdelijk af te wijken van het bemanningscertificaat. In het eerste lid zijn de gronden opgesomd voor een dergelijke ontheffing. De beoordeling van een aanvraag voor ontheffing en de afgifte geschiedt door de ILT namens de Minister. De voorwaarden zijn in het tweede tot en met vierde lid vastgelegd.

#### **Artikel 2.1.11 Vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein**

Voor een algemene toelichting over de nationaliteit van de kapitein wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 18 en 19 van de wet. In artikel 19, zesde lid, van de wet is bepaald dat regels worden gesteld met betrekking tot de inhoud van de privaatrechtelijke regelingen waarmee vrijstelling kan worden verleend van de nationaliteitseis. Met dit artikel is hieraan invulling gegeven.

In het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is bepaald dat een privaatrechtelijke regeling ten minste een klachtenprocedure ten behoeve van eerste stuurlieden en eerste maritieme officieren bevat. Het betreft hier met name een klachtenregeling voor de sectoren zelf ten behoeve van zeevarenden die in principe voldoen aan de beroepsmatige eisen om als kapitein aangesteld te kunnen worden. Gedacht wordt hier bijvoorbeeld aan kapiteins die in een lagere functie varen, aan eerste stuurlieden of maritieme officieren die in het bezit zijn van de vaarbevoegdheid als kapitein, maar nog niet in deze functie werkzaam zijn, dan wel voldoende dienstdienst hebben om direct in het bezit te komen van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein. Als deze personen van oordeel zijn dat zij door de scheepsbeheerder, waarbij zij in dienst zijn, ten onrechte niet zijn of worden aangesteld in de functie van kapitein, kunnen zij een klacht indienen. Ook kunnen personen die bij een bepaalde scheepsbeheerder naar een vacante functie als kapitein hebben gesolliciteerd en naar hun mening ten onrechte zijn afgewezen, een klacht indienen. Als gevolg van het eerste lid, onderdeel b, moeten een privaatrechtelijke regeling tevens regels omvatten over de werkzaamheden van de commissie, bedoeld in artikel 19, vijfde lid, van de wet bevatten en als gevolg onderdeel c van dat lid bepaalt dat de paritaire commissies als bedoeld in artikel 19, vijfde lid, van de wet jaarlijks voor 1 oktober aan de Minister informatie verstrekken over de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden die nodig is voor het kunnen volgen en analyseren van de ontwikkelingen in de zeevaartsector. Deze informatie is voor de Minister een belangrijke informatiebron en vormt bovendien een belangrijke leidraad voor de eventuele noodzaak van vorming en ontwikkeling van nieuw bemanningsbeleid, voor het bepalen van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het vigerende vrijstellingenbeleid, alsmede voor het bepalen of er op kortere of langere termijn behoefte bestaat aan aanpassing van de bestaande vrijstellingsregeling, respectievelijk opschorting van de mogelijkheid van het toelaten van buitenlandse kapiteins. Het betreft gegevens die een duidelijk beeld geven van de werkgelegenheid op de Nederlandse vloot in zijn algemeenheid, alsmede van de herkomst en functies van de zeevarenden. Over meerdere jaren bekeken zal dat een duidelijke indicatie geven over de eventuele verschuiving van arbeidsplaatsen voor Nederlanders naar arbeidsplaatsen voor buitenlanders en de onderlinge verschuiving bij buitenlanders. Op grond van het tweede lid worden in de regeling regels gesteld over de concreet te verstrekken informatie. Met het tweede lid is geborgd dat overleg met de sector plaatsvindt als de regels in de regeling als het gaat om de vrijstelling van de nationaliteitseis, bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de wet, worden gewijzigd of herzien.

### **Paragraaf 2.2 Bemanningssamenstelling vissersvaartuigen**

#### **Artikel 2.2.1 Bemanningssamenstelling**

Dit artikel regelt de minimale bemanningssamenstelling voor vissersvaartuigen. Hiermee is uitwerking gegeven aan artikel 20 van de wet over de verplichting om zeeschepen te voorzien van een geldig bemanningscertificaat en invulling gegeven aan hoofdstuk V, voorschrift 14, van de bijlage bij het SOLAS-verdrag. Het SOLAS-verdrag is niet van toepassing op vissersvaartuigen, maar de toepassing ervan geeft een goede borging van de veilige bemanningssamenstelling van vissersvaartuigen. Daarom is met artikel 20 bepaald dat ook vissersvaartuigen dienen te



beschikken over een bemanningscertificaat. De bemanningssamenstelling die in het bemanningscertificaat is opgenomen, is in beginsel voldoende om het vissersvaartuig veilig en milieuverantwoord te laten varen. De scheepsbeheerder en de schipper kunnen zich hierop onder normale omstandigheden beroepen. In artikel 4 van de wet is bepaald dat de scheepsbeheerder primair verantwoordelijk is voor het bemannen van zijn schepen, zodanig dat deze veilig en milieuverantwoord kunnen varen. De Minister is verantwoordelijk voor het waarborgen van een veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee voor wat zeeschepen onder Nederlandse vlag betreft. Wat het bemannen betreft wordt onderscheid gemaakt tussen de 'safe manning' en de 'minimum safe manning'. De 'minimum safe manning', die door de Minister wordt vastgelegd is gebaseerd op een afgewogen beoordeling wat minimaal vereist is om het zeeschip veilig te doen varen. Dit betreft de minimaal voorgeschreven bemanningssamenstelling die op het bemanningscertificaat van het schip wordt vermeld. De 'safe manning' vloeit voort uit het inspelen door de scheepsbeheerder op de variabele operationele factoren van een zeeschip gedurende de exploitatie zoals een bijzondere lading of bijzondere omstandigheden. Deze omvat ook de bemanning die de scheepsbeheerder, dan wel de schipper, bovenop de 'minimum safe manning' aan boord moet plaatsen om op die variabele factoren in te kunnen spelen. Met dit artikel wordt de 'minimum safe manning' geregeld. Elk vissersvaartuig moet bemand zijn met vissers die gekwalificeerd zijn voor de functies die zijn vastgelegd in de bij dit artikel behorende tabellen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de scheepsbeheerder in alle omstandigheden moet zorgdragen voor een toereikende en gekwalificeerde bemanning. Dat geldt ook bij eventuele werkzaamheden in een haven. Het kan dan nodig zijn dat de scheepsbeheerder aanvullende of andere voorzieningen treft om de veiligheid te waarborgen.

Op grond van het derde lid is het toegestaan om een stuurman-werktuigkundige zeevisvaart overeenkomstig de toepasselijke tabel te vervangen door een stuurman zeevisvaart en een werktuigkundige zeevisvaart. Een wijziging ten opzichte van het Besluit zeevarenden is dat een tabel is toegevoegd waarbij een vissersvaartuig geheel bemand is op basis van mono-functies in plaats van gecombineerde functies (tabel vissersvaartuigen met een scheepslengte van 45 meter of meer zonder gecombineerde functies). De overige tabellen komen overeen met het Besluit zeevarenden.

In artikel 2.2.5 is bepaald dat de mogelijkheid bestaat om, in het geval van vissersvaartuigen met een scheepslengte van 45 meter of meer, een bemanningsplan in te dienen.

#### **Artikel 2.2.2 Aanvulling van het aantal bemanningsleden**

Dit artikel biedt een grondslag om in de regeling het minimumaantal bemanningsleden uit te breiden dat is voorgeschreven op grond van de tabellen zoals vastgelegd in artikel 2.2.1 in het geval daartoe aanleiding is vanwege de eigenschappen of het vaargebied van het vissersvaartuig.

#### **Artikel 2.2.3 Vrijstelling**

Dit artikel biedt een grondslag om in de regeling vrijstelling te kunnen verlenen van het bepaalde in dit hoofdstuk. Het betreft een vrijstelling gekoppeld aan bepaalde categorieën vissersvaartuigen met een scheepslengte van minder dan 45 meter.

#### **Artikel 2.2.4 Bemanningscertificaat**

Als gevolg van dit artikel moet de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig een aanvraag doen voor een bemanningscertificaat. De bemanningssamenstelling wordt daarbij vastgelegd op basis van de bemanningstabellen in artikel 2.2.1. Als gevolg van het derde lid wordt in de regeling aangegeven welke gegevens ten minste bij de aanvraag moeten worden ingediend.

#### **Artikel 2.2.5 Bemanningsplan**

Dit nieuwe artikel biedt de mogelijkheid voor scheepsbeheerders van vissersvaartuigen met een scheepslengte van 45 meter of meer, om een bemanningsplan in te dienen waarbij afgeweken kan worden van de bemanningstabellen zoals bepaald in de artikelen 2.2.1 en 2.2.4. In de praktijk gaat het hierbij met name om grote kotters en trawlers. Wat de wijze van aanvraag van een bemanningscertificaat betreft, wordt aangesloten bij de werkwijze voor de handelsvaart zoals bepaald in artikel 2.1.2. Deze mogelijkheid is op verzoek van de sectorpartijen opgenomen om meer flexibiliteit in de bemanningssamenstelling te bewerkstelligen ten aanzien van grotere vissersvaartuigen.

## **Paragraaf 2.3 Bemanningslijst**

### **Artikel 2.3.1 Opmaken bemanningslijst**

Dit artikel komt overeen met artikel 94 van het Besluit zeevarenden. Vanwege artikel 21 van de wet dat uitgaat van een bemanningslijst is de monsterrol vervangen door de bemanningslijst. In het eerste lid is bepaald dat alvorens een zeeschip naar zee vertrekt een bemanningslijst moet zijn opgemaakt. Daarna gebeurt dit ten minste eenmaal in de twaalf maanden. Uiteraard dient iedere mutatie op de bemanningslijst aangetekend te worden, met vermelding van de desbetreffende mutatiedatum. De bemanningslijst biedt samen met de eventuele passagierslijst het overzicht van alle opvarenden aan boord. In het derde lid is bepaald dat de scheepsbeheerder op zijn kantoor steeds dient te beschikken over een bijgewerkte bemanningslijst. Deze lijst is van essentieel belang ingeval van maritieme ongevallen en incidenten aan boord. In het vierde lid is bepaald dat in het geval van een vissersvaartuig de schipper een exemplaar van de bemanningslijst vóór het vertrek of onmiddellijk na het vertrek van het vaartuig aan de scheepsbeheerder verstrekt. Deze verplichting komt voort uit artikel 12 van het C188-verdrag.

### **Artikel 2.3.2 Gegevens bemanningslijst**

De gegevens die worden vermeld op de bemanningslijst zoals naam, nationaliteit, functie en datum monsterring en afmonsterring vloeien voort uit de standaardverklaring behorende bij de bijlage bij het FAL-verdrag. Alle zeevarenden werkzaam aan boord van een zeeschip moeten zijn geregistreerd op de bemanningslijst. In de regeling wordt bepaald welke andere gegevens op de bemanningslijst dienen te worden vermeld. Voor het toezicht op de kwaliteit en de kwantiteit van de bemanning is het van belang dat duidelijk is gedurende welke periode een bepaald bemanningslid zijn werkzaamheden aan boord heeft verricht. Daarom moeten de data van aan- en van afmonsterring op de bemanningslijst worden aangetekend. Omdat de bemanningslijst de functie en de tijd aangeeft waarin de zeevarende zijn werkzaamheden heeft vervuld, dient zij tevens als basis voor de gegevens die in het monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring moeten worden aangetekend.

### **Artikel 2.3.4 Bewaren bemanningslijst**

De scheepsbeheerder bewaart een bemanningslijst nadat deze is vervangen of nadat de geldigheidsduur is verstreken gedurende drie jaar. Dit ten behoeve van het uitoefenen van het toezicht door de ILT. Voor de volledigheid wordt vermeld dat ingevolge richtlijnen van de Belastingdienst op de scheepsbeheerder als inhoudingsplichtige in de zin van de Algemene wet inkomstenbelasting de plicht rust om de bemanningslijst, als fiscaal bewijsstuk, gedurende tien jaar te bewaren.

## **Paragraaf 2.4 Aanvullende bepalingen bemanning**

### **Artikel 2.4.1 Zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen**

Ingevolge hoofdstuk III/10 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag dient de kapitein van een zeeschip er zorg voor te dragen dat een voldoende aantal zeevarenden aan boord in het bezit is van het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen. Om bepaalde functies en taken aan boord van een zeeschip te mogen uitoefenen, dient te worden voldaan aan aanvullende beroepseisen. Op basis van artikel 25 van de wet is dat verder uitgewerkt in paragraaf 3.5 van dit besluit. Het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen is onderdeel van die aanvullende beroepseisen. In het tweede lid is bepaald dat ingeval het zeeschip is uitgerust met snelle hulpverleningsboten, zoals RHIB's (rigid hull inflatable boats), de kapitein ervoor zorg dient te dragen dat er ten minste twee zeevarenden per snelle hulpverleningsboot beschikbaar zijn die in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs snelle hulpverleningsboten.

### **Artikel 2.4.2 Vissersvaartuigen**

Het SOLAS-verdrag heeft geen betrekking op vissersvaartuigen. Daarom is in dit artikel een met artikel 2.5.1 vergelijkbare verplichting vastgelegd voor vissersvaartuigen voor wat het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen betreft. Met de verplichting voor het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen is vooruitlopend op de ratificatie invulling gegeven aan voorschrift 4 van hoofdstuk VIII van de bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (Trb. 1980, 139) en het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen (Trb. 2002, 168).

### **Artikel 2.4.3 Arts**

Ingevolge richtlijn 92/29/EEG<sup>15</sup> moet bij een bemanning die bestaat uit honderd personen of meer en een reis van 3 dagen of meer een arts aan boord zijn. In dat geval zal niet de kapitein of een door hem aangewezen persoon zijn belast met het beheer van de medische uitrusting maar de voorgeschreven arts. Wel dient de kapitein te beschikken over een bekwaamheidsbewijs medische zorg. Verder vereist voorschrift A.4.1, vierde lid, onderdeel b, van de bijlage bij het MLC-verdrag de aanwezigheid van een arts op een zeeschip, niet zijnde een vissersvaartuig, die internationale reizen maken van meer dan 3 dagen met meer dan 100 opvarenden aan boord. De aanvullende eisen met betrekking tot medische eerste hulp en medische verzorging zijn vastgelegd in artikel 3.5.5.

### **Artikel 2.4.4 Scheepskok**

Dit artikel betreft de verplichting tot het beschikken over het bekwaamheidsbewijs scheepskok voor scheepskoks aan boord van zeeschepen waarvan de voorgeschreven bemanning uit meer dan 9 personen bestaat. Zoals dat in Nederland voor 2002 ook plaatsvond, worden door andere verdragspartijen vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven voor scheepskoks. Op grond van het derde lid kan de Minister deze buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen als gelijkwaardig aan Nederlandse bekwaamheidsbewijzen erkennen. Zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen moeten voor hun functie aan boord over de nodige opleiding en kennisbewijzen beschikken. Norm A3.2 van de bijlage bij het MLC-verdrag geeft aan deze bepalingen een nadere invulling. De scheepskok moet een erkende opleiding hebben voltooid die betrekking heeft op praktische kookvaardigheden, voeding en persoonlijke hygiëne, opslag van levensmiddelen, voorraadcontrole, milieubescherming, gezondheid en veiligheid met betrekking tot maaltijdverstrekking. Scheepskoks moeten ten minste achttien jaar zijn. Op schepen waarvan de bemanning uit minder dan tien personen bestaat, hoeft geen gediplomeerde scheepskok aanwezig te zijn. Op dergelijke schepen moet iedereen die in de kombuis levensmiddelen verwerkt, een opleiding hebben genoten of instructies hebben gekregen op het gebied van voeding, persoonlijke hygiëne en behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

### **Artikel 2.4.5 Maritieme radiocommunicatie**

Zeeschepen moeten aan een aantal eisen voldoen op het gebied van radiocommunicatie. Dit artikel heeft betrekking op de eisen die gesteld worden voor de afhandeling van radioberichtgeving aan boord. Die eisen komen voort uit hoofdstuk IV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag, sectie A-VIII/2 deel 4-1 van de STCW-code en in het geval van vissersvaartuigen hoofdstuk II, onderdeel 4, van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Hoofdstuk IV van de bijlage bij het STCW-verdrag vereist kennis en ervaring met betrekking tot de maritieme radiocommunicatie zoals vastgelegd in de Radio Regulations van de Internationale Unie voor Telecommunicatie. De eisen die gesteld worden zijn afhankelijk van het vaargebied. Het vaargebied tot 30 zeemijl uit de kust is het zogenoemde Zeegebied A1. In dit gebied kan een VHF-marifoon altijd contact maken met een kuststation. Hiermee kan bijvoorbeeld het kustwachtcentrum worden bereikt, kunnen weerberichten worden ontvangen en kan contact met andere schepen worden onderhouden. Om deze apparatuur te mogen bedienen, volstaat het beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie. Dat is geregeld in het vierde lid. Zodra reizen worden ondernomen buiten het zeegebied A1 gelden zwaardere eisen voor de verantwoordelijke van de wacht aan boord of verantwoordelijke voor de afhandeling van radioberichtgeving tijdens noodgevallen. In het eerste lid is bepaald dat ten minste één zeevarende die als verantwoordelijke van de wacht kan optreden, in het bezit dient te zijn van een algemeen certificaat radiocommunicatie. In Nederland zijn de beroepseisen voor deze certificaten op grond van artikel 4 van het Frequentiebesluit 2013 vastgelegd in artikel 13 en de bijlagen 4 en 5 van de Examenregeling frequentiegebruik 2008. Omdat in het Frequentiebesluit 2013 wordt gesproken over certificaten radiocommunicatie, is in dit artikel hetzelfde begrip gehanteerd. Daarmee is tot uitdrukking gebracht dat deze certificaten worden afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Frequentiebesluit 2013.

---

<sup>15</sup> Richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEU 1992, L 113).

#### **Artikel 2.4.6 Communicatievaardigheid zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen**

Met dit artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 19 van richtlijn (EU) 2022/993 inzake de communicatie aan boord. Niet alleen is van belang dat adequaat gecommuniceerd kan worden tussen het zeeschip en de autoriteiten aan land maar ook tussen het desbetreffende zeeschip en andere schepen. De communicatie tussen het zeeschip en de autoriteiten aan land kan plaatsvinden in het Engels of in de taal die beide gemeenschappelijk kunnen hebben. Op grond van Hoofdstuk V, voorschrift 14, derde lid, van de bijlage bij het SOLAS-verdrag moet op alle schepen een werktal worden vastgelegd. De in het derde lid genoemde voorschriften zijn van toepassing op zowel passagiersschepen als op ro-ro passagiersschepen.

#### **Artikel 2.4.7 Verklaring communicatievaardigheid zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen**

De scheepsbeheerder is verplicht een verklaring aan de Minister over te leggen waarin vermeld staat hoe hij uitvoering heeft gegeven aan de in artikel 2.4.6 vastgelegde verplichtingen. De scheepsbeheerder stelt een dergelijke verklaring op en geeft de kapitein daar een kopie van. Zo kan het nakomen van de verplichtingen gecontroleerd worden. De verklaring heeft een geldigheidsduur van vijf jaar. In het geval van passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen is een geldigheidsduur van één jaar van toepassing.

#### **Artikel 2.4.8 Communicatievaardigheid op vissersvaartuigen**

Dit artikel komt overeen met de bepalingen over communicatie vastgelegd in de voorschriften 1 en 2 van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Deze bepalingen over toereikende kennis van de Engelse taal hebben betrekking op de schipper en de officieren die belast zijn met de brugwachter op vissersvaartuigen met een scheepslengte van 24 meter of meer die in onbegrensde wateren varen.

### **Hoofdstuk 3. Vaarbevoegdheden en beroepseisen**

Hoofdstuk 3 omvat de eisen met betrekking tot vaarbevoegdheden en beroepseisen. Met dit hoofdstuk worden de bepalingen van richtlijn (EU) 2022/993, het STCW-verdrag en het STCW F-verdrag uitgevoerd. Deze uitvoeringsbepalingen zijn ondergebracht in dit besluit en worden deels ondergebracht in de regeling. In artikel 23 van de wet is bepaald, dat voor de uitoefening van een functie aan boord van een zeeschip een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is, indien voor die functie bij of krachtens de wet voorschriften zijn gesteld. Op grond van artikel 23 van de wet zijn vaarbevoegdheidsbewijzen vereist voor de functies genoemd in de hoofdstukken II, III en IV van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes of hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Het gaat hierbij om functies zoals kapitein of schipper, eerste stuurman, eerste maritiem officier, maritiem officier, (hoofd)werktuigkundige, officier elektrotechniek, radio-operator en gezelschap. In dit besluit zijn de eisen voor de afgifte van en de bijzondere bepalingen met betrekking tot de vaarbevoegdheden en de afgifte en vernieuwing van vaarbevoegdheidsbewijzen uitgewerkt. De aanvrager van een vaarbevoegdheidsbewijs moet voldoen aan alle beroepseisen voor de betreffende functie. Daarnaast moet hij de voorgeschreven relevante dienstduur hebben opgedaan.

In paragraaf 3.1 zijn de algemene bepalingen vastgelegd over de aanvraag en afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen. In beginsel ligt aan elk afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs een specifiek kennisbewijs, bepaalde bekwaamheidsbewijzen en ervaring in de vorm van dienstduur ten grondslag. In de nieuwe opzet worden in dit besluit de minimumeisen voor de verschillende functies op basis van richtlijn (EU) 2022/993, de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijlage bij het STCW F-verdrag vastgelegd. De daaruit voortvloeiende concrete eisen per afzonderlijke functie worden in de regeling uitgewerkt. Dit gebeurt in een tabelvorm die beter ingericht is om een overzicht te geven van de eisen per afzonderlijke functie. Daarnaast zal een aanvrager ook over de vereiste geneeskundige verklaring zeevaart moeten beschikken. Paragraaf 3.2 heeft betrekking op de minimumeisen die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor een functie als vastgelegd in de hoofdstukken II tot en met IV of VII van bijlage I van richtlijn (EU) 2022/993 en de bijbehorende codes. Het gaat dan om functies aan boord van zeeschepen niet zijnde vissersvaartuigen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening met betrekking tot functies die onder de noemer 'kapitein en dekdiens' vallen, minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening voor functies in het kader van de 'machiniekamerdiens' en bijzondere beroepseisen voor bepaalde scheepstypen.

Paragraaf 3.3 heeft betrekking op de bijzondere beroepseisen voor bepaalde scheepstypen. Paragraaf 3.4 heeft betrekking op de minimumeisen inzake de vaarbevoegdheidsverlening voor vissersvaartuigen. In deze paragraaf zijn de minimumeisen vastgelegd die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor een functie aan boord van een vissersvaartuig als bedoeld in hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Ook hier is een onderscheid gemaakt inzake de minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening met betrekking tot functies die onder de noemer 'kapitein en dekdiens' vallen en minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening voor functies in het kader van de 'machiniekamerdiens'. Paragraaf 3.5 heeft betrekking op de aanvullende beroepseisen die voor zeeschepen inclusief vissersvaartuigen van toepassing zijn.

#### **Artikel 3.1.1 Afgifte vaarbevoegdheidsbewijs**

Als gevolg van dit artikel wordt een vaarbevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 23, eerste lid, van de wet slechts afgegeven, indien ten minste wordt voldaan aan minimumeisen voor een betreffende functie. In het eerste lid, onderdeel a, is, voor zover het functies betreft aan boord van een zeeschip, niet zijnde een zeilschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT of een vissersvaartuig, verwezen naar de eisen in paragraaf 3.2. In het eerste lid, onderdeel b, is, voor zover het functies betreft van een vissersvaartuig, verwezen naar de eisen in paragraaf 3.4. Op grond van het tweede lid leidt een kennisbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de zeilvaart dat langer dan 4 jaar voorafgaand aan de eerste aanvraag voor een vaarbevoegdheidsbewijs is afgegeven niet zonder meer tot de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs. Voorschrift I/2, achtste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 bepaalt namelijk dat een vaarbevoegdheidsbewijs zijn geldigheid na vijf jaar verliest als niet aan de voorwaarden voor vernieuwing is voldaan. De belangrijkste voorwaarde voor vernieuwing is het behalen van twaalf maanden diensttijd. Met een kennisbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de zeevaart dat meer dan vier jaar voor de eerste aanvraag van een vaarbevoegdheidsbewijs is afgegeven kan deze verplichte diensttijd niet meer worden behaald. Het derde lid biedt voor deze gevallen de mogelijkheid om alsnog in aanmerking te komen voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs. Dit wordt mogelijk door het met succes afronden van een in de regeling vast te stellen test als bedoeld als bedoeld in sectie A-1/11, onderdeel 3, van de STCW-code, waarmee wordt aangetoond dat de persoon in kwestie nog voldoet aan de bekwaamheids- en kennisvereisten. De vaststelling van een test in de regeling geschiedt in nauw overleg met de maritieme opleidingsinstituten.

#### **Artikel 3.1.2 Geldigheid vaarbevoegdheidsbewijs**

De geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs is ten hoogste vijf jaar, hetgeen in overeenstemming is met sectie A-1/11 van de STCW-code. In het tweede lid is bepaald dat een vaarbevoegdheidsbewijs voor een gezelschap een onbeperkte geldigheidsduur heeft. Dit volgt uit de voorschriften I/2, achtste lid, en I/11, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Op grond van het derde lid wordt een vaarbevoegdheidsbewijs waarvoor de aanvraag tot vernieuwing uiterlijk 6 maanden voor de vervaldatum van het betreffende vaarbevoegdheidsbewijs wordt ingediend, afgegeven met een geldigheid van ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum. Deze nieuwe bepaling is opgenomen op verzoek van de sector. Daarmee wordt bereikt dat de geldigheidsduur van het nieuw aangevraagde vaarbevoegdheidsbewijs start vanaf het moment dat de geldigheid van het vaarbevoegdheidsbewijs verloopt in plaats van het moment van aanvraag van het nieuwe vaarbevoegdheidsbewijs. Hiermee wordt bereikt dat de geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs volledig kan worden benut.

#### **Artikel 3.1.3 Vernieuwen vaarbevoegdheidsbewijs**

De scheepsbeheerder, de kapitein en de zeevarende zelf zullen zich steeds ervan moeten vergewissen, of de geldigheidsduur van de vaarbevoegdheidsbewijzen van de bemanningsleden voldoende is om een bepaalde reis te maken. Een vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs moet tijdig aangevraagd worden. Om een vaarbevoegdheidsbewijs binnen de geldigheidstermijn van vijf jaar te kunnen vernieuwen, moet gedurende ten minste 12 maanden diensttijd zijn behaald zoals bepaald in sectie A-I/11, onderdeel 1.1, van de STCW-code. Deze diensttijd moet zijn behaald in een relevante functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist of in een naar het oordeel van de Minister vergelijkbare functie. Dit vloeit voort uit sectie A-I/2.5 van de

STCW-code. Op grond van het tweede lid worden in de regeling de daarvoor in aanmerking komende functies en vergelijkbare functies vastgelegd.

Sectie A-I/11, onderdeel 1.1.1.2, van de STCW-code bepaalt dat het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs ook mogelijk is als voorafgaand aan de datum tot aanvraag van vernieuwing van een dergelijk bewijs drie maanden diensttijd in de periode van zes maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing is opgedaan. Dit is geregeld in het eerste lid, onderdeel b.

#### **Artikel 3.1.4 Vernieuwen vaarbevoegdheidsbewijs bij verstreken geldigheid of onvoldoende diensttijd**

Een vaarbevoegdheidsbewijs dat door verloop van de geldigheidsduur ongeldig is geworden, kan slechts worden vernieuwd onder bepaalde voorwaarden. Ook kan het zo zijn dat binnen de reguliere geldigheidstermijn van vijf jaar onvoldoende diensttijd kan worden aangetoond waardoor het vaarbevoegdheidsbewijs niet meer op de reguliere wijze zoals bedoeld in artikel 3.1.3 kan worden vernieuwd.

Onderdeel b biedt de mogelijkheid om voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing gedurende ten minste 3 maanden aaneengesloten diensttijd op te doen in een naar het oordeel van de Minister relevante maar lagere functie dan waarvoor zijn ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs gold. Voorwaarde is dat de geldigheid van het te vernieuwen vaarbewijs niet langer dan 5 jaar is verstreken en in de 30 maanden direct voor het verstrijken van het vaarbevoegdheidsbewijs ten minste 6 maanden diensttijd is opgedaan. Deze mogelijkheid is in lijn met sectie A-1/11, onder 5, tweede zinsnede, van de STCW-code. Deze mogelijkheid bestond al in het Besluit zeevarenden maar is aangescherpt in de zin dat het te vernieuwen vaarbewijs niet langer dan 5 jaar is verstreken en in de 30 maanden direct voor het verstrijken van het vaarbevoegdheidsbewijs ten minste 6 maanden diensttijd is opgedaan. Deze voorwaarde is opgenomen vanwege de inspectie van de European Maritime Safety Agency (EMSA) uit 2016 over de implementatie van richtlijn (EU) 2022/993 en de daaruit voortgevloeide ingebrekestelling. Onderdeel b betekent in de praktijk dat een zeevarende met een verlopen vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein gedurende 3 maanden vaart in een functie als wachtstuurman op basis van een ambtshalve afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs. Na die tijd komt de zeevarende weer in aanmerking voor de vaarbevoegdheid als kapitein. De mogelijkheid om de periode van 3 maanden te vervullen in de functie van eerste stuurman staat voor de zeevarende niet open omdat een eerste stuurman als plaatsvervanger van de kapitein optreedt. Dezelfde redenering geldt voor de zeevarende met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als hoofdwerktuigkundige. De zeevarende kan gedurende 3 maanden in een functie als wachtwerktuigkundige varen, waarna deze na afloop van die periode weer in aanmerking komt voor de vaarbevoegdheid als hoofdwerktuigkundige. De mogelijkheid om de periode van 3 maanden te vervullen in de functie van tweede werktuigkundige staat voor de zeevarende niet open omdat een tweede werktuigkundige optreedt als plaatsvervanger van de hoofdwerktuigkundige. Deze voorziening is niet van toepassing op zeevarenden met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman of als wachtwerktuigkundige omdat voor die functies geen relevante lagere vaarbevoegdheid bestaat.

Ten aanzien van vaarbevoegdheidsbewijzen die niet op grond van de onderdelen a en b kunnen worden vernieuwd moet worden teruggevallen op het opnieuw behalen van een kennisbewijs (onderdeel d). Omdat dit in de praktijk een kostbare route is, is op verzoek van de sector met onderdeel c de mogelijkheid opgenomen om een verlopen vaarbevoegdheidsbewijs te vernieuwen na het met goed gevolg afronden van een test, zoals toegelicht bij artikel 3.1.1.

#### **Artikel 3.1.5 Verloren gegaan vaarbevoegdheidsbewijs**

Als een vaarbevoegdheidsbewijs verloren of gestolen is kan tegen betaling een duplicaat worden aangevraagd bij Kiwa Register BV. Naast een kopie van een geldig nationaliteitsbewijs en een recente pasfoto in kleur wordt daarbij ook gevraagd om een verklaring van vermissing.

#### **Artikel 3.1.6 Vaarbevoegdheidsbewijs als geautomatiseerd bestand**

Met dit artikel wordt de digitalisering van het vaarbevoegdheidsbewijs mogelijk gemaakt. Vooralsnog is vereist dat het vaarbevoegdheidsbewijs fysiek op de persoon aanwezig is. Dat komt voort uit de toepasselijke internationale regelgeving zoals het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Zodra de mogelijkheid zich voordoet om gebruik te maken van een digitaal vaarbevoegdheidsbewijs kunnen regels worden gesteld in de regeling.

#### **Artikel 3.1.7 Beperkingen of aanvullingen vaarbevoegdheidsbewijs**

Op grond van dit artikel wordt in de regeling wordt bepaald welke beperkingen of aanvullingen mogen worden aangebracht op een vaarbevoegdheidsbewijs in verband met de aard van de lading, het soort zeeschip, de GT, het voortstuwingsvermogen, het type voortstuwing, de scheepslengte of het vaargebied. Hiervoor is gekozen vanwege het detailniveau en de technische aard van de regels.

#### **Artikel 3.1.8 Inhoudelijke beroepseisen**

In de regeling worden beroepseisen vastgelegd voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs. Het betreft vaarbevoegdheidsbewijzen voor de functies van kapitein, hoofdwerktuigkundige, officier of gezelschap als bedoeld in artikel 23, eerste en tweede lid, van de wet. Voor zeevarenden die werkzaamheden verrichten op bepaalde scheepstypen gelden bijzondere beroepseisen zoals bepaald in artikel 24, eerste lid, van de wet. Om bepaalde functies of taken te mogen uitoefenen aan boord van een zeeschip, dient een zeevarende te voldoen aan aanvullende beroepseisen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet.

#### **Artikel 3.1.9 Erkenning vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs**

Dit artikel geeft uitwerking aan artikel 27 van de wet. Dat artikel biedt de grondslag om buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen van zeevarenden te kunnen erkennen. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan voorschrift I/10 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 en voorschrift 7 van bijlage I bij het STCW F-verdrag. In dit besluit worden hierover nadere regels gesteld. Op grond van voorschrift I/10 is het erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen alleen toegestaan, indien de betreffende staat eveneens verdragspartij is bij het STCW-verdrag en beide verdragspartijen daarover overeenstemming hebben bereikt. Voorschrift 7 van de bijlage bij het STCW F-verdrag kent een vergelijkbaar voorschrift. Verdragspartijen moeten zich ervan verzekeren dat de regelgeving van en uitvoering door een verdragspartij waarvan erkenning wordt overwogen, toereikend zijn. Dit laatste betekent in de praktijk dat de erkennende verdragspartij een bilaterale overeenkomst of 'memorandum of understanding' met die andere verdragspartij over deze materie moet hebben gesloten. Het eerste lid heeft betrekking op vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen die zijn afgegeven door een andere lidstaat van de Europese Unie. Het tweede lid wordt van toepassing als het gaat om verdragspartijen die niet behoren tot of geassocieerd zijn met de Europese Unie (derde verdragspartijen). Voor erkenning van bewijzen die zijn afgegeven door verdragspartijen die lid zijn van of geassocieerd zijn aan de Europese Unie is een specifieke bilaterale overeenkomst niet nodig en vormt Richtlijn 2005/36/EG over wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties het kader waarbinnen de toets van het te erkennen document kan plaatsvinden. Die richtlijn is omgezet in de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties. Het aangaan van een memorandum of understanding' met een derde verdragspartij als bedoeld in voorschrift I/10 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 is alleen toegestaan voor zover deze verdragspartij door de Europese Commissie is erkend op grond van artikel 20 van richtlijn (EU) 2022/993. Het derde lid heeft betrekking op de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op vissersvaartuigen. Dit laatste betekent in de praktijk dat de erkennende staat een bilaterale overeenkomst met die andere staat over deze materie moet hebben gesloten. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat artikel 20 van richtlijn (EU) 2022/993 niet van toepassing op vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op vissersvaartuigen

#### **Artikel 3.1.10 Vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein of schipper**

In dit artikel is de voorheen in artikel 10 van het Besluit zeevarenden vastgelegde verplichting voor een buitenlandse kapitein om in het bezit te zijn van het bekwaamheidsbewijs wetgeving en openbaar gezag opgenomen. De kapitein heeft een specifieke en bijzondere rol aan boord, hij verenigt meerdere hoedanigheden in zich. Hij is belast met de algehele leiding over het zeeschip

en de bemanning maar ook met de handhaving van de openbare orde en veiligheid aan boord als vertegenwoordiger van het Nederlandse openbaar gezag op het zeeschip. Ook heeft hij een aantal taken in het kader van de opsporing van strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen ingevolge Titel VIa, boek 4, van het Wetboek van Strafvordering. Tenslotte is de kapitein de vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder. Met het oog hierop dient een buitenlandse kapitein te beschikken over voldoende kennis om de hierboven genoemde extra taken naar behoren te kunnen uitvoeren. Voor de officieren is schriftelijk bewijs dat zij kennis hebben genomen van de relevante maritieme regelgeving voldoende. In Nederland opgeleide officieren hebben deze kennis opgedaan gedurende hun reguliere opleiding.

### **Artikel 3.1.11 Aanvaarding buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs**

Dit artikel betreft de aanvaarding van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen. Met aanvaarding wordt bedoeld dat het buitenlandse bewijs zelf voldoet en niet hoeft te worden erkend door Nederland. Het STCW-verdrag biedt deze mogelijkheid in enkele gevallen. Onderdeel a heeft betrekking op het vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie van gezel. Vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins, officieren en radio-operators mogen worden erkend op basis van artikel 20 van richtlijn (EU) 2022/993. De desbetreffende bepalingen zijn vastgelegd in artikel 27 van de wet. Ten aanzien van het vaarbevoegdheidsbewijs van een gezel ligt dit anders. Vaarbevoegdheidsbewijzen van gezellen hoeven ingevolge voorschrift I/2, zevende lid, onder 2, van de bijlage bij het STCW-verdrag en tabel B-I/2 van de STCW-code niet te worden erkend. Daarom wordt gesproken over het aanvaarden van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie van gezel. Zeevarenden in de functie 'wachtlopend gezel' kunnen volstaan hun buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs, mits de verdragspartij van uitgifte van dit bewijs aantoonbaar voldoet aan de eisen voortkomend uit het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Het gaat in dit kader met name om de verdragspartijen die op de zogenoemde 'White List' van de IMO staan. Deze lijst omvat verdragspartijen die aan de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de IMO hebben bevestigd de relevante bepalingen van het STCW-verdrag na te leven. Een positie op deze 'White List' betekent dat vaarbevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven door of namens de verdragspartijen op de lijst in overeenstemming zijn met het verdrag en dat de verdragspartijen op de lijst voldoen aan de gedefinieerde minimale competentie-eisen voor alle zeevarenden. Onderdeel b van dit artikel heeft betrekking op de onderlinge aanvaarding van een bekwaamheidsbewijs dat is afgegeven door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat. Een van de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid in de zeevervoersector is het vrij verkeer van zeevarenden binnen de Unie te vergemakkelijken. Dat vrije verkeer draagt er onder meer toe bij de zeevervoersector in de Europese Unie aantrekkelijk te maken voor toekomstige generaties, waarbij de situatie wordt vermeden dat het Europese maritieme cluster wordt geconfronteerd met een tekort aan geschoold personeel met de juiste mix van vaardigheden en competenties. Onderdeel daarvan is dat de lidstaten onderling door de hen afgegeven bekwaamheidsbewijzen aanvaarden. Dit is in overeenstemming met artikel 6, eerste lid, van richtlijn (EU) 2022/993. Onderdeel c betreft de aanvaarding van bekwaamheidsbewijzen niet zijnde bekwaamheidsbewijzen als bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de wet. Het gaat dan bijvoorbeeld om bekwaamheidsbewijzen die vereist zijn voor de gezelschap met een vaarbevoegdheid als bedoeld in onderdeel a van dit artikel. Naast een vaarbevoegdheidsbewijs is een bekwaamheidsbewijs basisveiligheid vereist. Evenals vaarbevoegdheidsbewijzen van gezellen hoeven bekwaamheidsbewijzen van gezellen ingevolge voorschrift I/2, zevende lid, onder 2, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 en tabel B-I/2 van de STCW-code niet te worden erkend. Daarom wordt gesproken over het aanvaarden van een bekwaamheidsbewijs. Ook hier geldt dat de verdragspartij van uitgifte van dit bewijs aantoonbaar moet voldoen aan de eisen voortkomend uit het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag.

## **Paragraaf 3.2 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening zeeschepen**

### **Artikel 3.2.1 Reikwijdte**

In deze paragraaf zijn de minimumeisen vastgelegd die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor een functie aan boord van een zeeschip, niet zijnde een vissersvaartuig en niet zijnde een zeilschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT. Wat zeegaande zeilschepen betreft, is even als in het Besluit zeevarenden onderscheid



gemaakt tussen de grote zeilvaart en de kleine zeilvaart. In de regeling worden de specifieke bemanningseisen vastgelegd voor zeeгаande zeilschepen van minder dan 500 GT.

### **Artikelen 3.2.2 tot en met 3.2.10 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening dekdiens**

Ingevolge artikel 23 van de wet dient een zeevarende aan boord van een zeeschip die een functie vervult als kapitein of officier als bedoeld in de hoofdstukken II tot en met IV of VII van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 of hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag te beschikken over een door de Minister afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs of een erkend vaarbevoegdheidsbewijs. Deze documenten moeten op grond van de verdragen door de administratie van de verdragspartij (de bevoegde autoriteit) worden afgegeven. Naast een vaarbevoegdheidsbewijs worden nog andere beroepseisen gesteld aan zeevarenden. De paragrafen 3.3 (bijzondere beroepseisen bepaalde scheepstypen) en 3.5 (aanvullende beroepseisen) omvatten de bepalingen omtrent deze andere beroepseisen, hetgeen tot uiting komt in het bezit van een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. In de artikelen 3.2.2 tot en met 3.2.10 is uitvoering gegeven aan de bepalingen in hoofdstuk II van richtlijn (EU) 2022/993 betreffende de kapitein en dekdiens. In deze artikelen zijn de minimumeisen voor de verschillende functies vanuit richtlijn (EU) 2022/993 en het STCW-verdrag vastgelegd. De specifieke beroepseisen worden aan de hand van deze normen per functie ingevuld in de regeling. Dit gebeurt in tabelvorm ingericht om een overzicht te geven van de eisen per afzonderlijke functie. Het betreft dan niet alleen de vereiste kennisbewijzen maar ook de aanvullende verplichte bekwaamheidsbewijzen en eventueel vereiste diensttijd. In hoofdstuk II van richtlijn (EU) 2022/993 is uitgegaan van een indeling naar scheepsgrootte in brutotonnage/Gross Tonnage (GT) en voortstuwingsvermogen in KiloWatt (kW), naar het type of doel waarvoor het zeeschip gebruikt wordt en naar vaargebied.

In de artikelen 3.2.7 en 3.2.8 zijn de minimumeisen vastgelegd voor reizen nabij de kust. Voor beide artikelen geldt dat bij regeling kan worden afgeweken van de minimumeisen. Voorschrift II/3, zevende lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 biedt de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van enkele van de eisen, indien deze onredelijk of onmogelijk zijn.

### **Artikelen 3.2.11 tot en met 3.2.19 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening machinekamerdiens**

In de artikelen 3.2.11 tot en met 3.2.19 is uitvoering gegeven aan de bepalingen in hoofdstuk III van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 betreffende de eisen voor vaarbevoegdheidsbewijzen die betrekking hebben op de machinekamerdiens. In de artikelen 3.2.14 en 3.2.15 zijn de beroepseisen vastgelegd, indien er sprake is van een door een stoomturbine (3.2.14) of een gasturbine (3.2.15) aangedreven zeeschip. Op deze schepen werkzame hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen en eerste maritiem officieren moeten een op de voortstuwings toegespitste training gevolgd hebben, waarvoor een desbetreffend bekwaamheidsbewijs is afgegeven. De training heeft alleen betrekking op de voortstuwingsinstallaties. Andere installaties die bijvoorbeeld zorgen voor voorzieningen zoals elektriciteit, drinkwater en luchtbehandeling vallen hier niet onder. Dergelijke schepen komen momenteel (nog) niet voor in het vlootbestand onder Nederlandse vlag. Ook de trainingen worden (nog) niet verzorgd in Nederland. Omdat deze bepalingen wel in sectie A-III/3, onderdelen 7 en 8, van de STCW-code zijn vastgelegd en om de opname van dit soort schepen in het Nederlandse vlootbestand in de toekomst te kunnen faciliteren, zijn deze artikelen wel opgenomen maar wordt daar vooralsnog geen verdere uitvoering aan gegeven.

### **Artikelen 3.2.20 tot en met 3.2.22 Alternatieve certificering**

Artikel 3.2.20 heeft betrekking op de minimumeisen inzake het alternatief vaarbevoegdheidsbewijs van een maritiem officier of eerste maritiem officier. Een dergelijk vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven op grond van voorschrift VII/1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Dit vaarbevoegdheidsbewijs is gelijkwaardig met een vaarbevoegdheidsbewijs voor een functie als wachtstuurman, eerste stuurman of kapitein en een functie als wachtwerktuigkundige, tweede werktuigkundige of hoofdwerktuigkundige voor zover de eisen van afgifte van dat alternatief vaarbevoegdheidsbewijs voldoen aan de eisen van de desbetreffende afzonderlijke (mono) functies als bedoeld in bijlage I van richtlijn (EU) 2022/993. De maritiem officier verenigt immers de bevoegdheid om als stuurman en als scheepswerktuigkundige dienst te doen. In combinatie met geavanceerde technische voorzieningen aan boord leidt deze functie-integratie binnen zekere grenzen tot een volledig geïntegreerde – zowel aan dek als in de machinekamer inzetbare –

bemanning. Dit kan, binnen zekere grenzen, leiden tot minder officieren aan boord. Artikel 3.2.21 heeft betrekking op de minimumeisen inzake een alternatief vaarbevoegdheidsbewijs voor een wachtlopend gezelschap dek en wachtlopend gezelschap machinekamer. Een dergelijk vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven op grond van voorschrift VII/1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Deze combineert de functie van gezelschap die deel uitmaakt van de brugwacht en de functie als gezelschap die deel uitmaakt van de machinekamerwacht of is aangewezen om dienst te doen in een tijdelijk onbemande machinekamer van een zeeschip. Artikel 3.2.22 heeft betrekking op de minimumeisen voor een alternatief vaarbevoegdheidsbewijs gekwalificeerd gezelschap dek en gekwalificeerd gezelschap machinekamer van een zeeschip.

### **Artikel 3.2.23 Uitwerking eisen per vaarbevoegdheidsbewijs**

In de regeling wordt voor elk vaarbevoegdheidsbewijs, genoemd in paragraaf 3.2, vastgelegd welke kennisbewijzen, bekwaamheidsbewijzen, diensttijdvereisten en bijzondere of aanvullende beroepseisen vereist zijn om te voldoen aan de voor die functie gestelde minimumeisen en die vervolgens recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende functie.

### **Paragraaf 3.3 Bijzondere beroepseisen bepaalde scheepstypen**

Artikel 24 van de wet heeft betrekking op bijzondere beroepseisen op bepaalde scheepstypen, zoals tankers en passagiersschepen voor een zeevarende als bedoeld in hoofdstuk V van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Om bepaalde functies of taken te mogen uitoefenen aan boord van een bepaald zeeschip, dient een zeevarende specifiek te zijn getraind. Dit dient te worden aangetoond met een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. Hoofdstuk V bevat de eisen voor de trainingen hiervoor. In deze paragraaf zijn deze bijzondere beroepseisen, die voortkomen uit hoofdstuk V, vastgelegd.

#### **Artikel 3.3.1 Bijzondere beroepseisen olie- of chemicaliëntankschip**

Dit artikel behelst de implementatie van voorschrift V/1-1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Gezien de bijzondere aard van olie, chemicaliën en de gevaren en risico's bij het vervoer ervan is het wenselijk de zeevarenden die bij dit vervoer betrokken zijn aanvullend te trainen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen zeevarenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben bij de ladingbehandeling en de daarbij behorende uitrusting en zeevarenden die hiervoor rechtstreeks verantwoordelijk zijn. Voor de eerste groep is een training en een bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling olie- en chemicaliëntankschepen vereist en voor de tweede groep een training en een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een training ladingbehandeling voor gevorderden gericht op olietankschepen of chemicaliëntankschepen. In het tweede en derde lid is opgenomen waaraan de afzonderlijke bekwaamheidsbewijzen moeten voldoen. Zeevarenden in het bezit van het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden hoeven daarnaast niet in het bezit te zijn van een afzonderlijk bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling. Zowel het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling als het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden kent voor kapiteins en officieren een geldigheidsduur van vijf jaar. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs van een kapitein of een officier kan worden vernieuwd, indien ten minste drie maanden diensttijd op een in de regeling voorgeschreven type tankschip, in de afgelopen vijf jaar, kan worden aangetoond, of door het volgen van een herhalings training die ten minste voldoet aan voorschrift V/1-1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

Ingevolge voorschrift I/2, tweede lid, van de van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 mogen dergelijke bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren alleen worden afgegeven door de maritieme administratie van een verdragspartij. In Nederland verzorgt KIWA Register BV namens de Minister, de afgifte van deze bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren op grond van het door het trainingsinstituut afgegeven bewijs van deelname. Voor de andere zeevarenden is het door het trainingsinstituut afgegeven bewijs van deelname voldoende.

#### **Artikel 3.3.2 Bijzondere beroepseisen vloeibaargastankschip**

Dit artikel behelst de implementatie van voorschrift V/1-2 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Gezien de bijzondere aard van gas en de gevaren en risico's bij het vervoer ervan is het wenselijk

de zeevarenden die bij dit vervoer betrokken zijn, aanvullend te trainen. Evenals bij olie- of chemicaliëntankschepen is een onderscheid gemaakt tussen zeevarenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben bij de ladingbehandeling en de daarbij behorende uitrusting en zeevarenden die hiervoor rechtstreeks verantwoordelijk zijn. Voor de eerste groep is een training en een bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen vereist en voor de tweede groep een training en een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden. Zowel het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling als het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden kent voor kapiteins en officieren een geldigheidsduur van vijf jaar. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs van een kapitein of een officier kan worden vernieuwd, indien ten minste drie maanden diensttijd op een in de regeling voorgeschreven type tankschip, in de afgelopen vijf jaar, kan worden aangetoond, of door het volgen van een herhalingstraining die ten minste voldoet aan voorschrift V/1-1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

### **Artikel 3.3.3 Bijzondere beroepseisen passagiersschip**

Dit artikel omvat eisen met betrekking tot de training van zeevarenden werkzaam aan boord van een passagiersschip. Deze eisen zijn vastgelegd in voorschrift V/2 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 en sectie A-V/2 van de STCW-code. Het eerste tot en met het vijfde lid corresponderen met voorschrift V/2, onderdelen 5 tot en met 9 van die bijlage. Het eerste lid betreft het onderdeel familiarisatietraining voor noodsituaties aan boord van passagiersschepen, zoals bepaald in voorschrift V/2, vijfde lid, van bijlage 1 bij richtlijn (EU) 2022/993, dat specifiek is gericht op zeevarenden werkzaam aan boord van passagiersschepen die internationale reizen maken. Iedere zeevarende aan boord van een passagiersschip moet deze training volgen. Voor de trainingen zoals bepaald in het eerste tot en met het derde lid geldt dat deze niet bestaan uit afzonderlijke trainingen die door een erkend trainingsinstituut worden verzorgd. Deze trainingen vinden over het algemeen aan boord van het zeeschip plaats. Hiervan wordt geen bekwaamheidsbewijs uitgereikt maar moet aan boord wel schriftelijk bewijs worden afgegeven als bewijs dat de training is gevolgd. Dit bewijs kan bijvoorbeeld bestaan uit een aantekening van de scheepsbeheerder in het op grond van artikel 5, eerste lid, van de wet per zeeschip bij te houden overzicht van de door een zeevarende gevolgde opleiding, opgedane ervaring, vakbekwaamheid en medische geschiktheid. Ook een monsterboekje kan als schriftelijk bewijs dienen om aan te tonen dat de training is gevolgd. In respectievelijk het vierde en vijfde lid is bepaald dat het met succes afronden van de training crisisbeheersing en menselijk gedrag en de training passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp dient te worden aangetoond met een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. Het zesde lid betreft de eisen voor het aantonen dat een passende training is gevolgd en de wijze waarop de opgedane kennis blijvend geborgd moet worden door het volgen herhalingstrainingen of het opdoen van praktijkervaring. In het zevende lid is bepaald dat in plaats van de aanwezigheid van de desbetreffende bekwaamheidsbewijzen aan boord van een zeeschip kan worden volstaan met de aantekening van het gevolgd hebben van de training in het hiervoor genoemde verplichte overzicht. Gezien de grote aantallen zeevarenden die op passagiersschepen dienstdoen zou het bijhouden van individuele bekwaamheidsbewijzen voor iedere in dienst zijnde zeevarende voor de scheepsbeheerder een onevenredig grote administratieve last met zich meebrengen. Het overzicht dient in dat geval wel aan boord van het betreffende zeeschip beschikbaar te zijn.

### **Artikel 3.3.4 Bijzondere beroepseisen IGF-schip**

In dit artikel zijn trainingseisen gesteld ten aanzien van bemanning aan boord van schepen waarop de IGF-code voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken van toepassing is. Dit artikel behelst de implementatie van het voorschrift V/3 van bijlage 1 bij richtlijn (EU) 2022/993. Gezien de bijzondere aard van schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt gebruiken is het wenselijk zeevarenden die aan boord van deze schepen werken aanvullend te trainen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen zeevarenden die verantwoordelijk zijn voor aangewezen veiligheidstaken in verband met de zorg voor, het gebruik van of noodgevallen met de brandstof aan boord van deze schepen of kapiteins, officieren en alle andere zeevarenden die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor de zorg voor en het gebruik van brandstoffen en brandstofsysteem op deze schepen. Op grond van het eerste lid dienen alle

zeevarenden aan boord van een zeeschip dat onder de IGF-code valt alvorens hun taken aan te vangen, voldoende instructie en informatie te ontvangen om deze taken veilig te kunnen uitvoeren. Deze verplichting vloeit voort uit voorschrift V/3, derde lid, van de bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Het tweede lid geeft aan welke zeevarenden aan boord van een zeeschip dat onder de IGF-code valt, in het bezit moeten zijn van een bekwaamheidsbewijs basistraining IGF-code. In het derde lid is bepaald wie in het bezit moet zijn van een bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining IGF-code. In het vierde lid is bepaald dat een bekwaamheidsbewijs een geldigheid heeft van 5 jaar na datum van afgifte. De wijze van vernieuwing van bekwaamheidsbewijzen is ook geregeld in het vierde lid. Hieronder valt ook de optie van een herhalingstraining, indien de initiële training al eerder is gevolgd. De vernieuwing en omzetting van bekwaamheidsbewijzen wordt verzorgd door Kiwa Register BV. De IGF-code staat verdragspartijen toe om af te zien van het stellen van de minimumeisen, of om beperktere eisen te stellen inzake de opleiding en kwalificaties van zeevarenden voor schepen kleiner dan 500 GT, niet zijnde passagiersschepen. Daarom is in het vijfde lid een grondslag opgenomen om in de regeling zo nodig nadere regels te kunnen stellen.

Op basis van artikel 3.3.10 wordt in de regeling vastgelegd dat zeevarenden die gekwalificeerd en gecertificeerd zijn volgens voorschrift V/1-2, tweede of vierde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 worden geacht te voldoen aan de eisen voor de basistraining IGF-code. Zodra deze zeevarenden willen dienstdoen aan boord van schepen waarop de IGF-code van toepassing is, dienen zij op basis van hun bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen of een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden een bekwaamheidsbewijs basistraining IGF-code aan te vragen.

### **Artikel 3.3.5 Bijzondere beroepseisen zeeschip dat in poolwateren vaart**

In dit artikel worden eisen gesteld ten aanzien van de opleiding en training van zeevarenden aan boord van schepen die in polaire wateren varen. Dit artikel behelst de implementatie van het voorschrift V/4 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. De begripsbepalingen 'open polaire wateren' en 'andere polaire wateren' zijn in artikel 1 van dit besluit opgenomen. Voor wat 'open polaire wateren' betreft, wordt verwezen naar voorschrift 2.10 van de Polar-code. In dit voorschrift is de volgende definitie gegeven 'Open water means a large area of freely navigable water in which sea ice is present in concentrations less than 1/10. No ice of land origin is present'. Voor wat de kenmerken van 'ice of land origin' betreft, wordt verwezen naar de 'Sea Ice Nomenclature' van de World Meteorological Organization (WMO, no. 259, revision March 2010). Het gaat hier om polaire wateren met een beperkte hoeveelheid ijs. Daardoor gelden minder strenge eisen. Bij het begrip 'andere polaire wateren' gaat het om polaire wateren, niet zijnde wateren als bedoeld in de voorschriften 2.5 (wateren zonder ijs) en 2.10 van de Polar-code. De schepen die zich in deze wateren begeven, dienen aan strengere eisen te voldoen vanwege de grotere hoeveelheden ijs. Het eerste lid betreft de eisen die gelden voor kapiteins, eerste stuurlieden, eerste maritiem officieren of maritiem officieren en wachtstuurlieden van tankschepen of passagiersschepen die in open polaire wateren varen. Zij dienen in het bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code. Het tweede lid betreft de eisen voor kapiteins, eerste maritiem officieren en eerste stuurlieden in geval gevaren wordt in andere polaire wateren. Zij dienen in het bezit te zijn van het bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code. Wachtstuurlieden of maritiem officieren werkzaam aan boord van een zeeschip dat in andere polaire wateren vaart kunnen volstaan met een basistraining Polar-code. Dit is geregeld in het derde lid. Voor alle overige zeevarenden geldt dat, indien zij in open polaire wateren of andere polaire wateren varen, zij voldoende informatie en instructie moeten hebben gekregen over de apparatuur en de werkprocedures aan boord zoals vastgelegd in het operationeel handboek polaire wateren (Polar Water Operational Manual, afgekort: PWOM), zoals bedoeld in hoofdstuk 2 van de Polar-code. De bekwaamheidsbewijzen kennen een geldigheidsduur van vijf jaar, dit is vastgelegd in het vijfde lid. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs van een kapitein of officier kan worden vernieuwd, indien in de periode van vijf jaar voorafgaand aan de datum van vernieuwing ten minste 2 maanden ervaring is opgedaan in een relevante functie waarvoor het bekwaamheidsbewijs vereist is. Eveneens kan een dergelijk bekwaamheidsbewijs worden vernieuwd, indien de betrokkene in een relevante functie ervaring heeft opgedaan bij het navigeren in ijs. Deze ervaring wordt beschouwd als equivalent

aan het navigeren in polaire wateren. In het monsterboekje, zoals bedoeld in artikel 22 van de wet of een alternatieve diensttijdverklaring zoals bedoeld in het derde lid van dat artikel, is onder meer de functie en een overzicht van de werkzaamheden vastgelegd. Daarmee wordt bij voorkeur de ervaring aangetoond. Indien de betrokkene onvoldoende relevante diensttijd heeft gehaald, zal de initiële training moeten worden gevolgd. Indien de initiële training al eerder is gevolgd, kan op individuele basis door het trainingsinstituut beoordeeld worden of een versneld trainingsprogramma mogelijk is waarin alle onderwerpen wel aan bod komen maar waarbij de nadruk wordt gelegd op die onderdelen die aandacht nodig hebben. Het trainingsinstituut beoordeelt of een dergelijk programma mogelijk is. De afgifte van deze bewijzen wordt verzorgd door Kiwa Register BV.

### **Artikel 3.3.6 Icemaster**

In dit artikel zijn de trainingseisen vastgelegd voor de icemaster. Deze functie wordt in artikel 3.3.7 toegelicht. De icemaster is een zeevarende die gekwalificeerd is op basis van voorschrift 12.3.2, onder 1, van de Polar-code.

### **Artikel 3.3.7 Icemaster, tankschip of passagiersschip**

Voorschrift 12.3.2 van de Polar-code staat toe dat het bevoegd gezag mag afwijken van geldende eisen voor opleiding en training. Voorwaarde hierbij is dat de kapitein, de eerste stuurman, de maritiem officier of de wachtstuurman bij de uitoefening van hun taken worden geadviseerd door een zeevarende die speciaal daartoe is opgeleid. In de praktijk wordt deze functionaris ook wel 'icemaster' genoemd. Indien gebruik wordt gemaakt van een dergelijke functionaris, dan zal dat moeten zijn vastgelegd. Dat kan worden vastgelegd op het bemanningscertificaat, waar een zeeschip op grond van artikel 20, eerste lid, van de wet van voorzien moet zijn, of het kan ook in het scheepsdagboek, zoals bedoeld in artikel 2.1.3 van dit besluit, vermeld worden. In dit artikel zijn de afwijkingsmogelijkheden en voorwaarden vastgelegd met betrekking tot passagiersschepen en tankschepen wanneer gevaren wordt met een icemaster. De in het derde lid opgenomen vrijstelling is van toepassing op passagiersschepen of tankschepen die varen in bergy wateren. Het begrip bergy wateren is in artikel 1 gedefinieerd. Wachtstuurlieden of maritiem officieren worden, indien er gevaren wordt met een icemaster, overigens niet ontheven van de verplichting om te beschikken over een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code.

### **Artikel 3.3.8 Icemaster, zeeschip niet zijnde een tankschip of passagiersschip**

In artikel 3.3.8 zijn de afwijkingsmogelijkheden en voorwaarden vastgelegd met betrekking tot vrachtschepen, niet zijnde tankschepen of passagiersschepen.

### **Artikel 3.3.9 Bijzondere beroepseisen hogesnelheidsschip**

Dit artikel komt overeen met artikel 37 van het Besluit zeevarenden met betrekking tot het type rating certificate voor het dienstdoen op hogesnelheidsvaartuigen. Ten opzichte hiervan is de benaming gewijzigd in bekwaamheidsbewijs type rating HSC. Aangesloten is bij de gehanteerde terminologie van de High-Speed Craft Code 2000.<sup>16</sup> Ingevolge de begripsbepaling 'hogesnelheidsschip' in artikel 1 geldt de verplichting tot het beschikken over het certificaat type rating HSC alleen als het betreffende zeeschip als hogesnelheidsschip is gecertificeerd.

### **Artikel 3.3.10 Uitwerking eisen per bijzondere beroepseis**

In de regeling wordt voor elke bijzondere beroepseis, genoemd in paragraaf 3.3, bepaald welke bekwaamheidsbewijzen, schriftelijke bewijzen of diensttijdvereisten vastgelegd, waarmee voldaan wordt aan de voor die bijzondere beroepseis gestelde minimumeisen en die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende bijzondere beroepseis.

### **Paragraaf 3.4 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening vissersvaartuigen**

Op grond van artikel 23, eerste lid, onder b, van de wet dient een zeevarende aan boord van een

---

<sup>16</sup> De bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 2000).

zeeschip, die een functie vervult als kapitein of officier als bedoeld in hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag te beschikken over een door de Minister afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs of een erkend vaarbevoegdheidsbewijs. Deze documenten moeten op grond van de verdragen door de administratie van de verdragspartij (de bevoegde autoriteit) worden afgegeven. In deze paragraaf zijn de minimumeisen inzake de vaarbevoegdheidsverlening met betrekking tot vissersvaartuigen vastgelegd op basis van het STCW F-verdrag. Het STCW F-verdrag heeft betrekking op normen inzake de opleiding, diplomering en wacht dienst van personeel van vissersvaartuigen. In dat kader wordt gesproken over een functie als schipper of officier.

#### **Artikel 3.4.1 Reikwijdte**

In deze paragraaf zijn de minimumeisen vastgesteld die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor een functie aan boord van een vissersvaartuig.

#### **Artikelen 3.4.2 tot en met 3.4.10 Minimumeisen dekdiens**

In de artikelen 3.4.2 tot en met 3.4.10 is uitvoering gegeven aan de bepalingen in hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag betreffende de schipper en de dekdiens. In deze artikelen zijn de minimumeisen voor de verschillende functies vanuit het STCW F-verdrag vastgelegd. De specifieke beroepseisen worden aan de hand van deze normen per functie ingevuld in de regeling. Dit gebeurt in de vorm van tabellen die ingericht zijn om een overzicht te geven van de eisen per afzonderlijke functie. Het betreft dan niet alleen de vereiste kennisbewijzen maar ook de aanvullende verplichte bekwaamheidsbewijzen en eventueel vereiste diensttijd. In hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag is uitgegaan van een indeling volgens bepaalde parameters, namelijk een indeling naar scheepsgrootte in lengte in meters en voortstuwingsvermogen in kilowatt (kW) en naar vaargebied. De indeling in scheepsgrootte is anders dan het geval is voor zeeschepen in de handelsvaart op basis van het STCW-verdrag en richtlijn (EU) 2022/993; de indeling is naar scheepsgrootte in Brutotonnage/Gross Tonnage (GT).

#### **Artikelen 3.4.11 en 3.4.12 Minimumeisen machinekamerdiens**

In de artikelen 3.4.11 en 3.4.12 is uitvoering gegeven aan de bepalingen in hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag betreffende de eisen voor vaarbevoegdheidsbewijzen die betrekking hebben op de machinekamerdiens in het geval van vissersvaartuigen.

#### **Artikel 3.4.13 Minimumeisen vaarbevoegdheidsbewijs stuurman-werktuigkundige zeevisvaart**

Artikel 3.4.13 heeft betrekking op de minimumeisen inzake het alternatief vaarbevoegdheidsbewijs van een stuurman-werktuigkundige zeevisvaart. Dit vaarbevoegdheidsbewijs is gelijkwaardig aan een vaarbevoegdheidsbewijs voor een functie als schipper of wachtstuurman zeevisvaart en een functie als hoofdwerktuigkundige zeevisvaart of tweede werktuigkundige zeevisvaart voor zover de eisen van afgifte van dat alternatieve vaarbevoegdheidsbewijs voldoen aan de eisen van de desbetreffende afzonderlijke (mono) functies als bedoeld in hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag.

De stuurman werktuigkundige verenigt immers de bevoegdheid om als stuurman en als werktuigkundige diens te doen. In combinatie met geavanceerde technische voorzieningen aan boord leidt deze functie-integratie binnen zekere grenzen tot een volledig geïntegreerde – zowel aan dek als in de machinekamer inzetbare – bemanning. Hetgeen leidt, binnen zekere grenzen, tot minder officieren.

#### **Artikel 3.4.14 Uitwerking eisen per vaarbevoegdheidsbewijs**

In de regeling wordt voor elke functie, genoemd in paragraaf 3.4, vastgelegd welke kennisbewijzen, bekwaamheidsbewijzen, diensttijdvereisten en aanvullende beroepseisen vereist zijn om te voldoen aan de voor die functie gestelde minimumeisen en die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende functie.

### **Paragraaf 3.5 Aanvullende beroepseisen**

Deze paragraaf heeft betrekking op aanvullende beroepseisen voor een zeevarende die een functie of taak vervult als bedoeld in hoofdstuk VI (bepalingen betreffende noodsituaties, veiligheid op het werk, beveiliging, medische verzorging en overlevingsmaatregelen) van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993, de hoofdstukken III en IV (bepalingen betreffende de training basisveiligheid voor vissers en wachtlopen) van de bijlage bij het STCW F-verdrag, voorschrift 1.3, eerste en tweede lid, betreffende opleiding en kwalificaties, van de bijlage bij het MLC-verdrag, artikel 31, onderdeel b (betreffende arbeidsomstandigheden en ongevallenpreventie), van het C188-verdrag, hoofdstuk V van de bijlage bij het SOLAS-verdrag (betreffende veilige navigatie en voorkomen van ongevallen) of richtlijn 92/29/EEG (betreffende medische hulpverlening aan boord van schepen). Om bepaalde functies of taken te mogen uitoefenen aan boord van een zeeschip dient een zeevarende te voldoen aan beroepseisen die voortvloeien uit de bovengenoemde verdragen en richtlijnen. Hiervoor dient de zeevarende in het bezit van een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs te zijn. Op grond van artikel 25 van de wet zijn in dit besluit nadere regels gesteld met betrekking tot de minimumeisen vereist voor de afgifte van een bekwaamheidsbewijs en het schriftelijk bewijs.

#### **Artikelen 3.5.1 Minimumeisen betreffende het zich vertrouwd maken met de dienst aan boord, basistraining in en instructie over veiligheid**

In artikel 3.5.1 is bepaald dat alle zeevarenden aan boord een training moeten volgen of instructies ontvangen met betrekking tot veiligheid, in overeenstemming met sectie A-VI/1 van de STCW-code. In de praktijk is dit bekend onder de noemer 'familiarisatietraining'. Dit is geregeld in het tweede lid.

#### **Artikel 3.5.2 Minimumeisen betreffende basistraining in en instructie over veiligheid voor vissers**

Met dit artikel is voorschrift 1 van hoofdstuk III van de bijlage bij het STCW F-verdrag geïmplementeerd. Artikel 3.5.2 brengt met zich mee dat vissers in het bezit moeten zijn van het bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers. In tegenstelling tot de verplichting voor de handelsvaart, die volgt uit het STCW-verdrag, verplicht het STCW F-verdrag vooralsnog niet tot het volgen van herhalingsstrainingen. Naar verwachting zal in de komende herziening van het STCW F-verdrag wel een herhalingsverplichting worden opgenomen voor de basistraining basisveiligheid voor vissers. Vanwege dit gegeven en met name in het belang van veiligheid van vissers is in nauw overleg en op specifiek verzoek van de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de bedrijfstak zeevisserij: CNV Vakmensen, VisNed, de Nederlandse Vissersbond, de Redersvereniging voor de Zeevisserij, de Stichting Sectorraad Visserij, een verplichting tot het volgen van een herhalingsverplichting opgenomen. Een herhalingsstraining, die ten minste iedere 5 jaar moet worden gevolgd, is minder uitgebreid dan de initiële training en is bedoeld om de kennis en vaardigheden van de visser op te frissen. De training basisveiligheid voor vissers is een training specifiek gericht op werkzaamheden aan boord van vissersvaartuigen. De training omvat activiteiten, procedures en vaardigheden die te maken hebben met de veiligheid op het water en aan boord van vissersvaartuigen. Het betreft elementen aangaande eerste hulp, overleven op zee, persoonlijke veiligheid en sociale verantwoordelijkheden, brandpreventie en brandbestrijding. Alhoewel het STCW F-verdrag een training basisveiligheid voor vissers voorschrijft, kent het verdrag echter geen gedetailleerde beroepseisen voor het onderdeel visserij. In overleg met de sector, bestaande uit organisaties van werkgevers en werknemers, betrokken trainingsinstituten en de ILT zijn de specifieke beroepseisen voor dit onderdeel geformuleerd. Die eisen worden vastgelegd in de regeling. Hiermee wordt bereikt dat de kwaliteit en uniformiteit van deze training worden geborgd en specifiek worden toegesneden op deze bedrijfstak. De training basisveiligheid voor vissers bestaat uit het onderdeel basisveiligheid overeenkomstig voorschrift VI/1, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 aangevuld met een module veiligheid voor vissers. Een trainingsinstituut dat de training basisveiligheid voor vissers verzorgt, dient te worden erkend voor zowel het onderdeel basisveiligheid als de module visserij. Het doorlopen van deze onderdelen leidt tot de afgifte van een bekwaamheidsbewijs training basisveiligheid voor vissers. Op het bekwaamheidsbewijs staat vermeld dat aan beide onderdelen is voldaan. De ILT erkent de

trainingen, namens de Minister, voor een periode van maximaal vijf jaar. De erkenning vindt plaats op basis van de beroepseisen. De inhoudelijke beroepseisen worden vastgelegd in de regeling. Uit praktische overwegingen is ten dele aangesloten bij de inhoudelijke beroepseisen basisveiligheid die internationaal zijn vastgelegd in de voorschriften van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 en in de zeer gedetailleerde secties van de STCW-code.

Vissers die een vaarbevoegdheid in de handelsvaart willen behalen, zullen hun bekwaamheidsbewijs basisveiligheid geldig moeten houden voor de handelsvaart. Dat kan door het volgen van herhalingstrainingen die ten minste iedere vijf jaar moeten worden gevolgd. Deze zijn minder uitgebreid dan de initiële trainingen, zij zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden van de zeevarende op te frissen. Bij de overstap van visserij naar handelsvaart kunnen er afhankelijk van de functie ook andere trainingseisen aan bod komen die niet verplicht zijn voor vissersvaartuigen. Op grond van het tweede lid dient iedere visser alvorens hij zijn taak aan boord aanvangt, voldoende informatie en instructie te hebben gekregen. Dit staat bekend als de familiarisatietraining. Met deze training, die aan boord plaatsvindt, worden vissers bekendgemaakt met het vissersvaartuig waarop gevaren wordt, de aanwezige apparatuur en de voor de visser relevante werk- en noodprocedures. Na overleg met de sector is onderdeel h, aangaande het kunnen vaststellen waar de verzamelplaatsen bij het sein 'schip verlaten', zich bevinden, toegevoegd. Alhoewel dit laatste onderdeel niet strikt volgt uit het STCW F-verdrag, is dit wel van belang voor de veiligheid van vissers. Door het toevoegen van dit onderdeel worden dezelfde eisen gesteld aan de familiarisatietraining zoals die van toepassing zijn voor zeevarenden in de handelsvaart.

#### **Artikel 3.5.3 Minimumeisen betreffende het gebruik van reddingmiddelen, hulpverleningsboten en snelle hulpverleningsboten,**

Dit artikel heeft betrekking op het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen en hulpverleningsboten en het bekwaamheidsbewijs snelle hulpverleningsboten. In artikel 2.5.1 is bepaald dat de kapitein van een zeeschip er zorg voor dient te dragen dat er een voldoende aantal zeevarenden aan boord in het bezit is van het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen. Dit volgt uit voorschrift III/10 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag. In artikel 2.5.1, tweede lid is opgenomen dat ingeval het zeeschip is uitgerust met snelle hulpverleningsboten, de kapitein ervoor zorg dient te dragen dat er ten minste twee zeevarenden per snelle hulpverleningsboot beschikbaar zijn die in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs snelle hulpverleningsboten. Beide bekwaamheidsbewijzen hebben een geldigheid van 5 jaar en kunnen worden vernieuwd door het volgen van een passende herhalingstraining.

#### **Artikel 3.5.4 Minimumeisen betreffende gevorderde brandbestrijdingstechnieken**

Dit artikel heeft betrekking op het bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden. Deze heeft een geldigheid van 5 jaar. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs kan worden vernieuwd door het volgen van een passende herhalingstraining.

De in de artikelen 3.5.3 en 3.5.4 bedoelde herhalingstrainingen zijn minder uitgebreid dan de initiële trainingen die moeten worden gevolgd. Zij zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden van de zeevarende op te frissen. Op onderdelen kan een verdieping van de lesstof plaatsvinden. De STCW-bepalingen geven aan dat voor een deel van de desbetreffende veiligheidsonderdelen het behoud van vaardigheid op een andere wijze moet worden aangetoond dan door middel van diensttijd. In beginsel zou het behoud van vaardigheid kunnen worden aangetoond door middel van een toets op alle veiligheidsonderdelen, maar uit praktische overwegingen is gekozen voor een combinatie van een training met daarin geïntegreerd een toetsing. De herhalingstrainingen bevatten alle onderdelen van de initiële trainingen waarbij de nadruk ligt op de elementen die aan boord niet goed of veilig kunnen worden geoefend. Om te voorkomen dat rederijen en zeevarenden met een veelvoud aan bekwaamheidsbewijzen en schriftelijke bewijzen te maken krijgen, leidt het met succes voltooien van een herhalingstraining tot afgifte van een nieuw bekwaamheidsbewijs.

#### **Artikel 3.5.5 Minimumeisen betreffende medische eerste hulp en medische verzorging**

In dit artikel dat betrekking heeft op eerste hulp en medische zorg aan boord van zeeschepen, is



aangesloten bij voorschrift VI/4 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Daarbij is onderscheid gemaakt naar 'medische eerste hulp' en 'medische zorg'. Hiermee is voldaan aan zowel richtlijn (EU)2022/993 als aan de bepalingen van richtlijn 92/29/EEG. In de periodieke herhaling komen iedere 5 jaar alle competenties van de initiële opleiding weer aan bod om de kennis en de vaardigheden op te frissen. Er wordt inhoudelijk geen onderscheid gemaakt tussen de initiële training en de periodieke herhalingstraining. Een belangrijke reden daarvoor is dat het gaat om (medische) handelingen met een dusdanig speciaal karakter dat de objectieve, gebruikelijke meetlat van ervaring in dit geval niet toepasbaar is. Het betreft namelijk handelingen die in de praktijk niet vaak of zelden worden uitgevoerd, zoals hechten, het inbrengen van een infuus en het stabiliseren van botbreuken. Deze handelingen zijn van directe invloed op de gezondheid en de overlevingskans van zeevarenden. Het is daarom van belang dat deze kennis en vaardigheden zo goed mogelijk worden geborgd. De vaardigheden dienen daarbij opnieuw geoefend te worden, hetgeen leidt tot hetzelfde tijdsbeslag als de initiële training. Degenen die verantwoordelijk zijn voor de medische zorg aan boord moeten beschikken over zowel het bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp aan boord als het bekwaamheidsbewijs medische zorg aan boord. In een aantal gevallen kan worden volstaan met het bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp aan boord, bijvoorbeeld op schepen op reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee. De reden hiervoor is dat in het geval van een calamiteit medische ondersteuning snel vanaf de wal beschikbaar kan zijn. Op basis van artikel 3.2.23 en 3.4.14 wordt in de regeling aangegeven voor welke vaarbevoegdheidsbewijzen de desbetreffende bekwaamheidsbewijzen behaald moeten worden. De trainingen medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord zijn voor alle scheepstypen, de handelsvaart, de visserij en de zeilvaart gelijk.

#### **Artikel 3.5.6 Minimumeisen betreffende veiligheidsofficieren van zeeschip**

In dit artikel is uitvoering gegeven aan de voorschriften VI/5 en VI/6 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Zeevarenden die als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld, moeten beschikken over het bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiligingsfunctionaris. Dit is geregeld in het eerste lid. In het tweede lid is bepaald dat zeevarenden die niet als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld maar wel belast zijn met veiligheidstaken, in het bezit moeten zijn van het bekwaamheidsbewijs uitvoering beveiligingstaken. Elke andere zeevarende dan een zeevarende als bedoeld in het eerste of tweede lid dient in het bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging. Dit is geregeld in het derde lid. Een scheepsbeveiligingsfunctionaris in het bezit van het desbetreffende bekwaamheidsbewijs, hoeft daarnaast niet over de beide andere bekwaamheidsbewijzen, uitvoering beveiligingstaken en bewustwording scheepsbeveiliging te beschikken. Ook zeevarenden die niet als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld maar wel in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiligingsfunctionaris, hoeven niet over de hiervoor vermelde bekwaamheidsbewijzen te beschikken. Een zeevarende belast met veiligheidstaken als bedoeld in het tweede lid hoeft evenmin over het bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging te beschikken. Alle zeevarenden moeten een scheepsbeveiligingsgerelateerde familiarisatietraining volgen of daarover voldoende informatie en instructie krijgen. Dat is geregeld in het vierde lid. Zij moeten onder andere in staat zijn over een beveiligings-incident te rapporteren. Daaronder worden niet alleen incidenten op het zeeschip begrepen maar eveneens bedreigingen of aanvallen door piraten of gewapende overvallen. Tevens moeten zij de procedures bij een beveiligingsdreiging kunnen volgen en deel kunnen nemen aan beveiligingsgerelateerde nood- en eventualiteitenprocedures (contingency plans). Het bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging en de familiarisatietraining in scheepsbeveiliging zijn ingevolge het zesde lid alleen verplicht voor zeevarenden aan boord van schepen waarvoor een internationaal bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiliging benodigd is. Om dat bekwaamheidsbewijs te kunnen verkrijgen, moet worden voldaan aan de in voorschrift XI-2 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag vastgelegde maatregelen ter beveiliging van schepen (Special measures to enhance maritime

security)), waarvan de ISPS-code<sup>17</sup> het zwaartepunt vormt. Sectie A-VI/6, onderdelen 1 en 4, van de STCW-code verbindt de bovengenoemde verplichtingen aan schepen die moeten voldoen aan de ISPS-code. Dit betreft alle internationaal varende passagiersschepen, internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer en bepaalde passagiersschepen in nationale vaart. De bekwaamheidsbewijzen, genoemd in het eerste en tweede lid, zijn eveneens op zeevarenden aan boord van dergelijke schepen van toepassing. Dit vloeit voort uit het verplichte internationaal scheepsbeveiligingsbekwaamheidsbewijs en de daaraan gekoppelde verplichtingen met betrekking tot een scheepsbeveiligingsplan en een beveiligingsfunctionaris volgens de voorschriften van de ISPS-code (de artikelen 9 en 50 van het Schepenbesluit 2004).

### **Artikel 3.5.7 Uitwerking eisen per aanvullende beroepseis**

In de regeling wordt voor elke aanvullende beroepseis, genoemd in paragraaf 3.5, vastgelegd welke bekwaamheidsbewijzen, schriftelijke bewijzen of diensttijdvereisten vereist zijn om te voldoen aan de voor die aanvullende beroepseis gestelde minimumeisen en die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende aanvullende beroepseis.

## **Paragraaf 3.6 Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden**

### **Artikel 3.6.1 Model van de geneeskundige verklaring zeevaart**

Het model van de geneeskundige verklaring zeevaart wordt in de regeling vastgelegd.

### **Artikel 3.6.2 Medisch onderzoek**

Een zeevarende dient te beschikken over een geldige geneeskundige verklaring zeevaart als bedoeld in artikel 31, eerste lid, van de wet. Hiervoor wordt de zeevarende onderworpen aan een medisch onderzoek. De periodieke medische onderzoeken worden verricht door artsen, die daartoe op grond van artikel 31, tweede lid, van de wet door de Minister zullen worden aangewezen of erkend. In de praktijk wordt de aanwijzing of erkenning namens de Minister uitgevoerd door de Medisch Adviseur Scheepvaart. Het derde lid bepaalt dat een keuringsarts een geneeskundige verklaring zeevaart slechts afgeeft, indien deze heeft vastgelegd dat de zeevarende voldoet aan de van toepassing zijnde medische eisen. In het vierde lid geeft de gekeurde zeevarenden het recht zich opnieuw te laten onderzoeken, conform hetgeen hierover in artikel 32, eerste lid, van de wet is bepaald. Deze 'second opinion'-onderzoeken worden door een daartoe als medische scheidsrechter aangewezen keuringsarts uitgevoerd. Het oordeel van de medische scheidsrechter is bindend. Om de onafhankelijkheid van keuringen te waarborgen is in het vijfde lid uitdrukkelijk bepaald dat de keurende arts niet de behandelende arts of medisch specialist van de zeevarende mag zijn. De onafhankelijkheid van de arts wordt benadrukt door een algemene aanduiding van de ondertekenaar vastgelegd op het keuringsformulier op de plaats waar de arts of medisch specialist zijn handtekening en stempel zet.

### **Artikel 3.6.3 Medische eisen geneeskundige verklaring zeevaart**

Als gevolg van het eerste lid worden in de regeling de medische eisen vastgelegd waaraan de zeevarende moet voldoen, alvorens een geneeskundige verklaring zeevaart kan worden afgegeven. De onderzoeken moeten ingevolge het tweede lid plaatsvinden aan de hand van de in de regeling vast te stellen concrete medische normen en procedures. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de eisen van medische geschiktheid waaraan de zeevarenden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist, moeten voldoen, en de eisen waaraan de overige zeevarenden moeten voldoen. De eerste categorie oefent een functie uit waarbij de veiligheid van het zeeschip in het geding is. Bij de laatste categorie speelt de veiligheid over het algemeen geen rol. Zij worden daarom deels aan minder stringente keuringseisen onderworpen, met name op het gebied van de eisen voor ogen en oren. Een groot deel van de medische maatstaven voor de zeevarenden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist en voor de overige zeevarenden, zijn echter gelijk. Voor alle categorieën zeevarenden geldt dat zij een voldoende lichamelijke conditie en fysieke vaardigheid dienen te hebben om hun functie naar behoren uit te kunnen voeren. Daarbij wordt ook specifiek

---

<sup>17</sup> De bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het SOLAS-verdrag op 12 december 2002 aangenomen Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (International Ship and Port Facility Security Code).

aandacht besteed aan het gebruik van alcohol en drugs. Bij de vaststelling van de medische eisen is onder andere rekening gehouden met de door de Internationale Arbeidsorganisatie van de Verenigde Naties (IAO) en Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) opgestelde Guidelines on the medical examinations of seafarers.<sup>18</sup> Deze guidelines zijn in 2013 goedgekeurd door de IAO en de IMO. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de medische keuringseisen ook van toepassing zijn op vissers. Uit het oogpunt van uniformiteit en de doelstelling om bemanningsleden in de verschillende deelsectoren in de sector zeevaart beter uitwisselbaar te maken, is er in overleg met de Nederlandse visserijsector en overige sociale partners in de maritieme sector voor gekozen om de medische eisen mede van toepassing te verklaren op bemanningsleden van vissersvaartuigen. Dat is mede gedaan vanwege het feit dat het STCW F-verdrag geen nadere invulling geeft aan de medische eisen. De bovenvermelde guidelines die invulling geven aan de medische keuringseisen, waren niet specifiek bedoeld voor vissers maar zijn daar wel voor geschikt en worden in de praktijk al geruime tijd als zodanig toegepast. In het derde lid is bepaald, dat bij het opnieuw vaststellen van medische normen ten behoeve van de scheepvaartkeuringen een ontheffing kan worden verleend aan zeevarenden die voor het tijdstip van het vaststellen van de nieuwe eisen waren gekeurd volgens de eerder geldende normen. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan aanscherping van de normen maar ook aan nieuw te formuleren eisen. De procedure houdt in dat nadat de geneeskundige of medisch specialist heeft vastgesteld dat de onderzochte niet voldoet aan de nieuwe normen de zeevarende zich kan laten herkeuren door een aangewezen medisch scheidsrechter. Deze kan vaststellen dat de zeevarende weliswaar niet voldoet aan de strengere nieuwe eisen, maar wel nog steeds voldoet aan de eerder geldende normen. De medische scheidsrechter zal zich hierbij laten leiden door de overgangsbepalingen die in de regeling worden opgenomen. Daarbij wordt rekening worden gehouden met de voorwaarde dat de veilige uitoefening van de werkzaamheden niet mag worden belemmerd en dat de aanwezigheid van de zeevarende geen gevaar mag opleveren voor de gezondheid van de overige opvarenden. De medisch scheidsrechter adviseert de Minister een ontheffing te verlenen van de nieuwe eis waarna deze laatste aan de zeevarende een geneeskundige verklaring zeevaart verschaft. Verder is van belang dat zeevarenden die op het moment van aanscherping van de medische eisen waren afgekeurd, na herstel weer dienen te worden beoordeeld volgens de eerder geldende eisen. In het vierde lid is bepaald dat de Minister aan een zeevarende ontheffing kan verlenen van één van de medische eisen. Zo is het in een aantal gevallen billijk om enige soepelheid te betrachten, zoals bij het beoordelen van de geschiktheid van hen die al geruime tijd een zeevarend beroep hebben uitgeoefend, indien bij hen een ziekte of verwonding ontstaat. Voor het incidenteel en in een individueel geval toch afgeven van een geneeskundige verklaring bij een reden voor ongeschiktheid door een keurende arts is vereist dat daarover tevoren overeenstemming bestaat met de Minister. In de praktijk dit namens de Minister gedaan door de Medisch Adviseur Scheepvaart. In een aantal gevallen kan na een medisch scheidsrechterlijke herbeoordeling een ontheffing worden verleend eventueel met een beperking tot het soort zeeschip of vaargebied.

#### **Artikel 3.6.4 Geldigheidsduur geneeskundige verklaring zeevaart**

Mede op grond van norm A1.2, zevende lid, onderdeel a, van de bijlage bij het MLC-verdrag zijn geneeskundige verklaringen zeevaart ten hoogste twee jaar geldig. Voor personen jonger dan achttien jaar bedraagt de geldigheidsduur ten hoogste een jaar. In het tweede lid is bepaald dat een keuringsarts een geneeskundige verklaring zeevaart kan afgeven voor een kortere duur.

#### **Artikel 3.6.5 Verklaring keuringsarts**

In dit artikel is een opsomming gegeven van de mogelijke uitkomsten van het geneeskundig onderzoek, indien geen geneeskundige verklaring zeevaart kan worden afgegeven.

#### **Artikel 3.6.6 Werkwijze keuringsarts**

Met dit artikel wordt bewerkstelligd dat een aangewezen keuringsarts of medisch scheidsrechter zich bij het verrichten van de onderzoeken moet houden aan de krachtens artikel 3.6.3 vastgelegde normen en procedures.

#### **Artikel 3.6.7 Aanwijzing of erkenning keuringsarts**

---

<sup>18</sup> Guidelines on the medical examinations of seafarers / International Labour Office, Sectoral Activities Programme; International Migration Organization – Geneva: ILO, 2013, ILO/IMO/JMS/2011/12.

In dit artikel wordt de aanwijzing en erkenning van keuringsartsen en medische scheidsrechters geregeld. De Medisch Adviseur Scheepvaart controleert namens de Minister de kwaliteit van deze artsen. Voor het keuren van zeevarenden moet een arts een aanwijzing (vergunning) aanvragen bij de ILT. Gewoonlijk zal een arts of medisch specialist een verzoek doen om als keuringsarts of als medisch scheidsrechter te worden aangewezen of erkend. De wet sluit echter niet uit dat een arts op initiatief van de Minister is aangewezen als keurend arts of medisch scheidsrechter. Degene die als keuringsarts of als medisch scheidsrechter wordt aangewezen of erkend, moet beschikken over de juiste kwalificaties en ervaring. Een kwaliteitswaarborg is in de officiële registratie van de arts gevonden. Dat is een geldig bewijs van registratie als bedoeld in de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg (BIG-register). Een audit door de Minister kan onderdeel zijn van de aanvraag voor een aanwijzing. Ook kan de Medisch adviseur namens de Minister een arts bezoeken om de kwaliteit van de keuringen te beoordelen. In een aantal verdragspartijen buiten Nederland zijn eveneens keurende artsen en specialisten aangewezen. Het gaat dan meest om belangrijke herkomstlanden van zeevarenden die werkzaam zijn aan boord van Nederlandse schepen. Sinds 2005 is het gebruikelijk om keuringsartsen voor de zeevaart buiten Europa aan te wijzen. Deze artsen geven dan een Nederlandse geneeskundige verklaring zeevaart af. De eerste aanwijzingen buiten Europa destijds betroffen Indonesië en de Filipijnen. Toenemende aantallen zeevarenden onder Nederlandse vlag waren afkomstig van deze twee verdragspartijen. Ook nu nog komt het overgrote deel van de zeevarenden onder Nederlandse vlag van deze twee verdragspartijen. Aangezien deze artsen niet in de Nederlandse registers worden ingeschreven, kan deze voorwaarde voor aanwijzing of erkenning, zoals in het eerste lid is bepaald, niet worden gesteld. De Minister zal zich op een andere wijze moeten vergewissen van de vakbekwaamheid van de betrokken arts of medisch specialist. In het zevende lid van dit artikel wordt daartoe bepaald dat in de regeling nadere regels worden gesteld met betrekking tot de aanwijzing en erkenning van artsen als keuringsarts. Voor artsen in het buitenland worden criteria gesteld, zoals het hebben van de bevoegdheid om in het land van de vestiging de geneeskunst uit te oefenen, en het beschikken over een praktijkruimte waarin de onderzoeken adequaat kunnen worden uitgevoerd. In het vierde lid is een discretionaire bevoegdheid voor de Minister vastgelegd om bij de beslissing op aanwijzings- of erkenningsverzoeken rekening te houden met de reeds in een gemeente of regio aangewezen artsen. Dit is van belang om de aangewezen artsen voldoende gelegenheid te geven om met de keuring van zeevarenden vertrouwd te worden en te blijven. Voorts is onderscheid gemaakt tussen het aanwijzen of erkennen van keuringsartsen. Voor de medische keuring van de zeevarenden die geen functie vervullen waarbij de veiligheid van het zeeschip in het geding is, bestaat de mogelijkheid om artsen te erkennen. Het gaat hierbij met name om zeevarenden die een functie vervullen waarvoor geen vaarbevoegdheidsbewijs is vereist. Deze categorie zeevarenden wordt aan minder stringente keuringseisen onderworpen. Voor deze categorie zeevarenden die ook medisch gekeurd moeten worden, bestaat de mogelijkheid om keuringsartsen te kunnen erkennen, hetgeen betekent dat een minder zware procedure doorlopen kan worden dan bij de aanwijzing van een keuringsarts het geval is. Het gaat hierbij om (bedrijfs)artsen die – al dan niet in Nederland – reeds algemene medische keuringen uitvoeren. Rederijen die veel zeevarenden in dienst hebben die gelet hun functie aan boord niet beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs wordt hiermee de mogelijkheid geboden om door middel van de bestaande bedrijfskeuringen invulling aan de keuringsverplichting te geven. De kwaliteit van de keuringen zal door middel van de erkenning worden bewaakt. Op grond van het zevende lid worden bij ministeriële regeling nadere regels gesteld met betrekking tot de erkenning en de aanwijzing van artsen als keurend arts voor de scheepvaart. Daarbij wordt bepaald aan welke eisen moet worden voldaan om voor een erkenning of een aanwijzing in aanmerking te komen. Hierbij moet worden gedacht aan eisen omtrent de bevoegdheid, de kennis en de bekwaamheid van de artsen, de beschikbare keuringslocatie en de benodigde apparatuur. Tevens wordt in de regeling aangegeven welke voorschriften aan de erkenning of de aanwijzing worden verbonden.

### **Artikel 3.6.8 Intrekken aanwijzing of erkenning keuringsarts of medisch scheidsrechter**

In dit artikel zijn de gronden vastgesteld voor de intrekking van een aanwijzing of erkenning als keuringsarts of als medisch scheidsrechter.

### **Artikel 3.6.9 Geneeskundige verklaring zeevaart op basis ander onderzoek**

Op basis van dit artikel bestaat de mogelijkheid om op basis van andere medische keuringen die ten minste gelijkwaardig zijn, geneeskundige verklaringen zeevaart af te geven. Hierbij kan

bijvoorbeeld gedacht worden aan medische keuringen die bij of krachtens de Mijwet Continentaal plat vereist zijn voor personeel in de offshore sector. Voor het dienstdoen aan boord van schepen werkzaam in die sector behoeft de zeevarende niet tweemaal aan een medische keuring te ondergaan maar kan deze beperkt worden tot één keuring waarbij wel twee geneeskundige verklaringen, op basis van verschillende wetten, kunnen worden afgegeven. Daarmee worden voor het bedrijfsleven de kosten van een dubbel medisch onderzoek bespaard.

## **Hoofdstuk 4 Werk- en leefomstandigheden**

### **Artikel 4.1.1 Voeding en drinkwater**

Dit artikel legt de verantwoordelijkheid voor de voeding en drinkwater van zeevarenden aan boord bij de scheepsbeheerder. Op grond van norm A3.2 van de bijlage bij het MLC-verdrag moeten voeding en drinkwater kosteloos aan de zeevarenden worden verstrekt. Daarbij moet rekening worden gehouden met eventuele godsdienstige voorschriften en culturele gebruiken. Ook moet de voeding van voldoende hoeveelheid, kwaliteit, voedingswaarde en variëteit zijn. In het tweede lid is een aanvullende bepaling vastgelegd ten aanzien van de maximale hoeveelheid sterke drank aan boord. In de regeling wordt dit nader uitgewerkt. Op grond van norm A3.2, zevende lid, van de bijlage bij het MLC-verdrag moeten de voorraden, de opslagruimten en de apparatuur voor het bewerken en bereiden van voedsel regelmatig door of namens de kapitein worden geïnspecteerd. Het derde lid geeft invulling aan deze verplichting. De scheepsbeheerder legt de procedures hiervoor vast in de verklaring naleving maritieme arbeid deel II. Op grond van het derde lid worden in de regeling voorschriften gesteld voor deze inspecties. In het vierde lid is bepaald dat degene die aan boord tot taak heeft om voeding te bereiden moet voldoen aan in de regeling vast te stellen voorschriften. Zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen moeten voor hun functie aan boord de nodige opleiding en kennisbewijzen hebben. Dit is geregeld in artikel 2.5.4.

### **Artikel 4.2.1 Afgifte en voorschriften certificaat maritieme arbeid**

Met dit artikel is uitvoering gegeven aan artikel 37, tweede lid, van de wet dat een grondslag biedt om regels te stellen over de voorwaarden en de wijze van afgifte van een certificaat maritieme arbeid. In artikel 37 van de wet is bepaald dat een certificaat maritieme arbeid wordt afgegeven nadat de scheepsbeheerder heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van het MLC-verdrag. Hiertoe stelt hij verklaring naleving maritieme arbeid deel II op. Uit norm A 5.1.3, tiende lid, en aanhangsel A5-II van de bijlage bij het MLC-verdrag volgt namelijk dat een certificaat maritieme arbeid slechts geldig kan zijn met een goedgekeurde verklaring naleving maritieme arbeid deel II. Wanneer het door de scheepsbeheerder opgestelde deel II van de verklaring naleving maritieme arbeid voldoet aan de op grond van artikel 36 van de wet gestelde eisen en het zeeschip blijkens een inspectie voldoet aan de in de artikelen 35 en 37 van de wet bedoelde eisen wordt de verklaring naleving maritieme arbeid tezamen met het certificaat maritieme arbeid afgegeven. Als gevolg van het eerste lid van dit artikel worden in de regeling regels gesteld met betrekking tot de inhoud van de verklaring naleving maritieme arbeid deel I. De voorschriften die op het desbetreffende zeeschip van toepassing zijn, moeten zijn vastgelegd in de verklaring naleving maritieme arbeid deel I zodat de scheepsbeheerder een overzicht heeft van de bepalingen waaraan moet worden voldaan om voor het desbetreffende zeeschip een certificaat maritieme arbeid te verkrijgen en te behouden. De onderzoeken waaraan Nederlandse schepen worden onderworpen ter verkrijging van de certificaten, de wijze waarop deze onderzoeken worden uitgevoerd en de frequentie ervan worden in de regeling vastgelegd op grond van het tweede lid. Deze regeling omvat ook voorschriften ten aanzien van de geldigheidsduur van de certificaten (in principe vijf jaar), de verlenging van de geldigheid, de voorwaarden voor afgifte van tijdelijke of voorlopige certificaten maritieme arbeid.

### **Artikel 4.2.2 Vervallen of intrekken certificaat maritieme arbeid**

In dit artikel worden de redenen opgesomd op grond waarvan een certificaat maritieme arbeid vervalt of wordt ingetrokken. Dit is een limitatieve opsomming die aansluit bij norm A5.1.3, veertiende lid, van de bijlage bij het MLC-verdrag.

### **Artikel 4.2.3 Afgifte en voorschriften visserij-arbeidscertificaat**

Met dit artikel is uitvoering gegeven aan artikel 38, derde en vierde lid, van de wet.

Artikel 38, derde lid, biedt de grondslag om nadere regels te stellen over de wijze waarop moet worden voldaan aan de eisen van het C188-verdrag en de wijze waarop dat aan boord bekend wordt gemaakt. In artikel 4.2.3, eerste en tweede lid, is dit bewerkstelligd met een directe verwijzing naar artikel 41 van het C188-verdrag waarin de betreffende eisen zijn vastgelegd en door de wijze van afgifte van het certificaat gelijk te stellen met de bepalingen die gelden voor de afgifte van het certificaat maritieme arbeid. Artikel 41 bepaalt dat vissersvaartuigen die langer dan drie dagen op zee blijven en een lengte hebben van 24 meter of meer dan wel normaliter meer dan 200 zeemijlen uit de kustlijn van de vlaggenstaat of buiten de buitengrens van zijn continentaal plat varen, naar gelang welke afstand het grootst is, voorzien moeten zijn van een geldig document om aan te tonen dat het zeeschip is geïnspecteerd ten behoeve van de naleving van de bepalingen van het verdrag inzake leef- en werkomstandigheden. De geldigheidsduur van het document is ten hoogste 5 jaar. Over de aanvraag en de wijze waarop die moet plaatsvinden is niets geregeld in het verdrag. Voor de consistentie wordt daarom aansluiting gezocht bij de werkwijze met betrekking tot de afgifte van een certificaat maritieme arbeid. De wijze van implementatie van de diverse voorschriften van het verdrag in Nederland zal op basis van het derde geschieden in de regeling.

## **Hoofdstuk 5 Tuchtrechtspraak**

Hoofdstuk 5 van de wet regelt het tuchtrecht ten aanzien van kapiteins en scheepsofficieren. Er zijn hierin geen grote wijzigingen doorgevoerd. Wel is een aantal artikelen die zien op ervaringseisen voor leden van het tuchtcollege, het aanhangig maken van een klacht en de verzending van een beslissing van het tuchtcollege in hoofdstuk 5 van dit besluit ondergebracht. Voor een verdere toelichting met betrekking tot het tuchtrecht wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen in hoofdstuk 5 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.

### **Artikel 5.1 Ervaringseisen leden tuchtcollege**

Het tuchtcollege bestaat uit een voorzitter, twee plaatsvervangende voorzitters, veertien leden en twintig plaatsvervangende leden. Op basis van het artikel 42, tweede lid, van de wet zijn in artikel 5.1 nadere regels gesteld met betrekking tot de diensttijd en daarmee de ervaring van leden die worden aangesteld.

### **Artikel 5.2 Ervaringseisen van de secretaris en plaatsvervangende secretarissen tuchtcollege**

In artikel 46, eerste lid, van de wet zijn bepalingen vastgelegd met betrekking tot de secretaris van het tuchtcollege. Op verzoek van het tuchtcollege is in dat artikel bepaald dat het tuchtcollege twee plaatsvervangende secretarissen heeft in plaats van één plaatsvervangende secretaris. Voorts is in dat artikel bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld met betrekking tot de ervaringseisen van de secretaris en plaatsvervangende secretarissen. In artikel 5.2 zijn deze ervaringseisen nader uitgewerkt. Evenals als bij de voorzitter en de plaatsvervangende voorzitters het geval is, dienen deze personen een wetenschappelijke opleiding te hebben gevolgd welke recht geeft op de titel meester of de graad van master op het gebied van het Nederlands recht.

### **Artikel 5.3 Aanhangig maken klacht**

In artikel 48 van de wet is geregeld wie een procedure bij het tuchtcollege voor de scheepvaart aanhangig kan maken. Er is gekozen voor twee verschillende ingangen: op verzoek van de Minister of door een klacht van een belanghebbende. In artikel 48, tweede lid, van de wet is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld waarop een zaak aanhangig wordt gemaakt en de procedure bij het in behandeling nemen van een verzoek of klacht. Dit wordt nader uitgewerkt in artikel 5.3. In het eerste lid van dit artikel is vastgelegd welke gegevens een verzoek en een klacht ten minste dient te bevatten. Een verzoek of een klacht kan schriftelijk of als geautomatiseerd bestand worden ingediend. De voorzitter functioneert daarbij als een soort 'voorportaal' van het tuchtcollege voor de scheepvaart. Een verzoek of een klacht moeten daarom bij hem worden ingediend. In deze functie heeft hij de twee primaire taken: a. een 'zeeffunctie'; hiervoor toetst de voorzitter door middel van een summier vooronderzoek of een klacht ontvankelijk is en of een verzoek of een klacht op het eerste gezicht gegrond is. Ook beoordeelt hij of een zaak van voldoende gewicht is om door het tuchtcollege te worden behandeld. Op grond van dit vooronderzoek kan de voorzitter kennelijk niet ontvankelijke

klachten, evident ongegronde verzoeken en klachten, en bagatelzaken in een vroeg stadium met een eenvoudige voorzittersbeslissing afwijzen;

b. een 'bemiddelingsfunctie'; hiervoor onderzoekt de voorzitter eerst of een verzoek of klacht mogelijk in der minne kan worden geschikt. Indien dit het geval blijkt te zijn, wordt het verzoek of de klacht ingetrokken en behoeft de zaak niet meer door het tuchtcollege te worden behandeld. Deze functies van de voorzitter komen als voorprocedure ook bij andere tuchtrechtstelsels, zoals het tuchtrecht voor notarissen, voor.

#### **Artikel 5.4 Verzending beslissing tuchtcollege**

In artikel 57 van de wet is bepaald dat een beslissing van het tuchtcollege in een openbare zitting wordt uitgesproken. Indien de betrokken kapitein of officier niet ter zitting is verschenen, kan het tuchtcollege bij verstek uitspraak doen. In artikel 57 van de wet is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld over de verzending van een beslissing van het tuchtcollege. Dat is nader uitgewerkt in artikel 5.4. In het eerste lid is bepaald dat de secretaris onverwijld een afschrift van de beslissing van het tuchtcollege bij aangetekende brief en als geautomatiseerd bestand zendt aan de betrokken kapitein of scheepsofficier. Een afschrift van de beslissing wordt bij gewone brief en als geautomatiseerd bestand verstuurd aan de Minister en aan de klager. Nieuw is dat de beslissing ook als geautomatiseerd bestand wordt verstuurd. Voor de tenuitvoerlegging van de tuchtmaatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid is een belangrijke rol toegekend aan het Centraal register bemanningsgegevens, waarvan de administratie wordt gevoerd door de ILT. Wanneer het tuchtcollege voor de scheepvaart deze tuchtmaatregel aan een kapitein of een scheepsofficier oplegt, moet de secretaris tevens vermelden wanneer de schorsing ingaat. Deze ingangsdatum moet zijn gelegen na het verstrijken van de in artikel 58 van de wet genoemde termijn van zes weken voor het instellen van hoger beroep. Aan de schorsing van de vaarbevoegdheid is de verplichting gekoppeld voor de betrokken kapitein of scheepsofficier om zijn vaarbevoegdheidsbewijs vóór de ingangsdatum van de schorsing in te leveren bij het Centraal register bemanningsgegevens. In verband hiermee dient de secretaris van het tuchtcollege ook het Centraal register bemanningsgegevens te informeren over de opgelegde tuchtmaatregel, alsmede over de datum waarop de schorsing ingaat. Dit is geregeld met het tweede lid.

#### **Hoofdstuk 6. Overgangs- en slotbepalingen**

Met artikel 6.1.2 wordt bewerkstelligd dat een verklaring betreffende communicatie aan boord een zeeschip, niet zijnde een vissersvaartuig, als bedoeld in artikel 123 van het Besluit zeevarenden geldig blijft gedurende de daarop aangegeven periode en daarmee gedurende die periode in de plaats komt van een verklaring als bedoeld in artikel 2.5.7.

Met de artikelen 6.2.2 tot en met 6.2.4 wordt de gelijkstelling bewerkstelligd van een drietal certificaten afgegeven op grond van het ingetrokken Besluit zeevisvaartbemanning met daarmee corresponderende bekwaamheidsbewijzen in dit besluit. Het betreft de voortzetting van de overgangsregeling in het Besluit zeevarenden, voortvloeiend uit het Besluit van 31 januari 2019 tot wijziging van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart in verband met een modernisering van de bemanningsvoorschriften voor de zeevisvaart, met inbegrip van de uitvoering van verdragsbepalingen vanwege de ratificatie van het STCW F-verdrag (Stb. 2019, 44).

De artikelen van het Schepelingenbesluit zijn in de loop der jaren grotendeels komen te vervallen. Op dit moment resteren nog de hoofdstukken V. Van de voeding van de schepelingen, VI. Van de aanwezigheid aan boord van sterken drank voor gebruik door de bemanning, en VII. Van de verblijven van de schepelingen. Deze hoofdstukken zijn van toepassing op oudere zeeschepen die wat betreft de vereisten op het gebied van huisvesting (accommodatie) en recreatieve voorzieningen niet onder de reikwijdte vallen van het MLC-verdrag en de daarmee samenhangende richtlijn 2009/13/EG en het C188-verdrag en de daar mee samenhangende richtlijn (EU) 2017/159. De eisen die uit deze verdragen en richtlijnen voortvloeien worden opgenomen in de regeling. Om een consistenter geheel te bewerkstelligen, worden de resterende hoofdstukken van het Schepelingenbesluit toegevoegd bij de overige en meer recente bepalingen over voeding en accommodatie in de regeling. Het Schepelingenbesluit kan daarom worden ingetrokken. De artikelen 6.3.3 en 6.3.4 voorzien erin dat de verwijzingen naar bepalingen in de

Wet zeevarenden in respectievelijk het Arbeidsomstandighedenbesluit en het Arbeidstijdenbesluit worden vervangen door verwijzingen naar de daarmee corresponderende bepalingen in de Wet bemanning zeeschepen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,



## Bijlage bij de nota van toelichting

### Transponeringstabel Besluit zeevarenden naar Besluit bemanning zeeschepen

<b>Besluit zeevarenden</b>		<b>Besluit bemanning zeeschepen</b>
	<b>Inhoud</b>	
Artikel 1	Begripsomschrijvingen	Artikel 1
Artikel 2	Reikwijdtebepaling	Artikel 1.2
Artikel 2a	Bemanningsstelling vissersvaartuigen	Artikel 2.2.1
Artikel 2b	Aanvulling aantal bemanningsleden vissersvaartuigen	Artikel 2.2.2
Artikel 2c	Vrijstelling	Artikel 2.2.3
Artikel 3	Regels voor het geven van een ontheffing	Artikel 2.1.11
Artikel 4	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen, beperkingen of aanvullingen	Artikel 3.1.7
Artikel 5	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen, beperkingen of aanvullingen	Artikel 3.1.7
Artikel 6	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikel 3.1.3
Artikel 7	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikel 3.1.2
Artikel 8	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikelen 3.1.1, 3.1.3, 3.1.4 en 3.1.5
Artikel 9	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen, erkenning vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs	Artikel 3.1.9
Artikel 9a	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikel 3.1.9
Artikel 10	Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen, wetgeving en openbaar gezag	Artikel 3.1.10
Artikel 10a	Reikwijdtebepaling	Artikel 3.2.1
Artikel 11	Vereisten voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs	Artikel 3.1.8
Artikel 12 tot en met artikel 28	Vereisten voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs	Paragraaf 3.2, paragraaf 3.2 Regeling bemanning zeeschepen
Artikel 28a tot en met artikel 28 h	Vereisten voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs voor functies in de zeevisvaart	Paragraaf 3.4, paragraaf 3.4 Regeling bemanning zeeschepen
Artikel 28i	Nadere regels diensttijd	Artikel 3.1.3, tweede lid
Artikel 29	Schriftelijke verklaringen	Artikel 3.2.23

Artikel 30	Vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie radio operator	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik meer gemaakt
Artikel 31	Vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie radio operator	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik meer gemaakt
Artikel 32	Vereisten voor de verkrijging van vaarbevoegdheidsbewijzen zeilvaart	Paragraaf 3.2
Artikel 33	Vereisten voor de verkrijging van vaarbevoegdheidsbewijzen zeilvaart	Artikel 3.2.1
Artikel 34	Aanvullende eisen	Artikel 3.3.10
Artikel 35	Tankschepen	Artikelen 3.3.1, 3.3.2
Artikel 36	Passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen	Artikel 3.3.3
Artikel 36 a	Schepen die in polaire wateren varen	Artikel 3.3.5
Artikel 36b	Icemaster	Artikel 3.3.6
Artikel 36c	Icemaster, passagiersschepen of tankschepen	Artikel 3.3.7
Artikel 36d	Icemaster, schepen, niet zijnde passagiersschepen of tankschepen	Artikel 3.3.8
Artikel 37	Hogesnelheidsschepen	Artikel 3.3.9
Artikel 38	Door een stoomvoortstuwingsinstallatie aangedreven schepen	Artikel 3.2.14
Artikel 39	Door een gasturbinevoortstuwingsinstallatie aangedreven schepen	Artikel 3.2.15
Artikel 39a	Met gas of brandstof met een laag vlampunt aangedreven schepen	Artikel 3.3.4
Artikel 39b	Nadere regels met betrekking tot beroepsvereisten	Artikel 3.3.10
Artikel 40	Veiligheid	Artikel 3.5.1
Artikel 40 a	Veiligheid visserij	Artikel 3.5.2
Artikel 41	Beveiliging	Artikel 3.5.6
Artikel 42	Medische eerste hulp en medische zorg	Artikel 3.5.5
Artikel 43	Scheepskoks	Artikel 2.4.4
Artikel 93	Monsterrol	Artikel 2.3.2
Artikel 94	Monsterrol	Artikel 2.3.1
Artikel 96	Bewaren monsterrol	Artikel 2.3.4
Artikel 97	Monsterboekje	Regeling bemanning zeeschepen
Artikel 98	Afgifte monsterboekje	Regeling bemanning zeeschepen
Artikel 99	Monsterboekje	Regeling bemanning zeeschepen
Artikel 100	Verlies monsterboekje	Regeling bemanning zeeschepen
Artikel 102	Vervangend monsterboekje	Regeling bemanning zeeschepen

Artikel 103	Aantekenen monsterboekje	Regeling bemanning zeeschepen
Artikel 104	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, model geneeskundige verklaring	Artikel 3.6.1
Artikel 105	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, medisch onderzoek	Artikel 3.6.2
Artikel 106	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, medische eisen geneeskundige verklaring	Artikel 3.6.3
Artikel 107	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, geldigheidsduur geneeskundige verklaring	Artikel 3.6.4
Artikel 108	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, verklaring keuringsarts	Artikel 3.6.5
Artikel 109	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, werkwijze keuringsarts	Artikel 3.6.6
Artikel 110	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, aanwijzing keuringsarts	Artikel 3.6.7
Artikel 111	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, intrekking aanwijzing of erkenning	Artikel 3.6.8
Artikel 112	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, kosten geneeskundig onderzoek	Artikel 3.6.9
Artikel 113	Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden, verklaring gelijkwaardigheid	Artikel 3.6.10
Artikel 117	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen	Artikel 2.4.1
Artikel 117a	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen	Artikel 2.4.2
Artikel 118	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, zorgplicht schipper	Artikel 9 Wet bemanning zeeschepen
Artikel 119	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, aanwezigheid arts	Artikel 2.4.3
Artikel 120	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, scheepskok	Artikel 2.4.4
Artikel 120a	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, scheepskok	Artikel 2.4.4
Artikel 121	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, maritieme radiocommunicatie	Artikel 2.4.5

Artikel 122	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, communicatievaardigheid	Artikel 2.4.6
Artikel 123	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, verklaring communicatievaardigheid	Artikel 2.4.7
Artikel 123a	Bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen, communicatievaardigheid vissersvaartuigen	Artikel 2.4.8
Artikel 124	Bijzondere bepalingen, uitvoering verdragen of van besluiten van volkenrechtelijke organisaties	Artikel 6.3.1
Artikel 124a	Overgangs- en slotbepalingen, reikwijdte handelsvaart	Artikel 6.1.1
Artikel 125 tot en met 125 y	Overgangs- en slotbepalingen	Uitgewerkt
Artikel 125 z	Overgangs- en slotbepalingen, geldigheid verklaring communicatie	Artikel 6.1.2
Artikel 125aa tot en met 125cc	Overgangs- en slotbepalingen	Uitgewerkt
Artikel 125dd	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart, reikwijdte vissersvaartuigen	Artikel 6.2.1
Artikel 125ee	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart	Uitgewerkt
Artikel 125ff	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart, basis veiligheidstraining vissersvaartuigen	Artikel 6.2.2
Artikel 125gg	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart, certificaat sloepsgast	Artikel 6.2.3
Artikel 125hh	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart	Uitgewerkt
Artikel 125ii	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart, scheepskok	Artikel 6.2.4
Artikel 125jj	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart	Uitgewerkt
Artikel 125kk	Overgangs- en slotbepalingen zeevisvaart	Uitgewerkt
Artikel 126	Titel	Artikel 6.3.4