

Toelichting

Algemeen

Aanleiding en achtergrond

Deze regeling is onderdeel van de herziening en modernisering van de bepalingen ten aanzien van de bemanning van zeeschepen. In dit kader is de Wet zeevarenden vervangen door de Wet bemanning zeeschepen (hierna: wet), het Besluit zeevarenden vervangen door het Besluit bemanning zeeschepen (hierna: besluit) en de Regeling zeevarenden vervangen door de voorliggende Regeling bemanning zeeschepen (hierna: regeling). In deze regeling zijn ook alle ministeriële regelingen samengevoegd die verband hielden met de bemanning van zeeschepen. Daarmee zijn alle regels over de bemanning van zeeschepen in één regeling vastgelegd en is het overzicht van de bemanningsregelgeving als geheel verbeterd. Het betreft:

- de Erkenningsregeling trainingen zeevaartbemanning;
- het Keuringsreglement voor de zeevaart 2012;
- de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen;
- het Besluit vaststelling modellen van de monsterrol ex artikel 6 van het Schepelingenbesluit;
- de Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart;
- de Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart;
- de Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij;
- de Regeling zeevarenden;
- de Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw; en
- de Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij.

In dit verband zijn ook enkele onderdelen uit het ingetrokken Schepelingenbesluit in deze regeling opgenomen. Het betreft bepalingen met betrekking tot de huisvesting en voorzieningen ten behoeve van zeevarenden aan boord van zeeschepen van voor 20 augustus 2013, niet zijnde vissersvaartuigen en de bepalingen voor huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van vissersvaartuigen van voor 15 november 2019. Met de opname van deze regels voor oudere zeeschepen zijn ook alle regels ten aanzien van huisvesting en voorzieningen ten behoeve van zeevarenden aan boord van zeeschepen samengevoegd in één ministeriële regeling.

Hoofdpijnen

Ten aanzien van de hoofdstukindeling van deze regeling geldt evenals voor het besluit dat de hoofdstukindeling van de wet is aangehouden. Daarmee zijn corresponderende onderwerpen makkelijker te vinden en beter in samenhang te bezien.

Inhoudelijk is een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de ingetrokken Regeling zeevarenden. In nauw overleg met de sociale partners in de maritieme sector en andere belanghebbenden is onder meer gezien welke aanpassingen op het niveau van regeling wenselijk waren, waarbij ook is gekeken naar mogelijkheden om de administratieve lastendruk te reduceren. Waar nodig zijn actualisaties en correcties doorgevoerd ten opzichte van de bovengenoemde (ingetrokken) regelingen. Zo is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om zeeschepen kleiner dan 12 meter, ingezet door de Nationale Politie of door een organisatie belast met het toezicht op de naleving van regelgeving of de opsporing van strafbare feiten binnen de territoriale zone, uit te zonderen van de bepalingen inzake de bemanning, de vaarbevoegdigheden van zeevarenden en de accommodatie. De uitzondering voor politieschepen met een lengte van minder dan 12 meter was al opgenomen in de Regeling zeevarenden. De uitzondering voor zeeschepen die worden ingezet door een organisatie belast met het toezicht op de naleving van regelgeving of belast met de opsporing van strafbare feiten binnen de territoriale zone is op verzoek van de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. toegevoegd. Voorts zijn vrijstellingen opgenomen waardoor voor bepaalde categorieën vissersvaartuigen onder voorwaarden kan worden afgeweken van de verplichting om het vissersvaartuig te bemannen overeenkomstig de in artikel 2.2.1 van het besluit voorgeschreven bemanningssamenstelling. In de praktijk werden al ontheffingen afgegeven maar deze zijn nu onder generieke voorwaarden als vrijstelling opgenomen.

In hoofdstuk 3 over de bepalingen met betrekking tot vaarbevoegdigheden en beroepseisen is een aantal wijzigingen doorgevoerd. Zo zijn criteria toegevoegd met betrekking tot relevante diensttijd. In artikel 3.1.2 is opgenomen welke diensttijd relevant is en in aanmerking komt bij het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Sectie A-I/2.5 van de STCW-code vereist dat de opgedane diensttijd relevant is voor de functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. In artikel 3.1.4 zijn de bepalingen over de uitwisselbaarheid van bemanningsleden op zeeschepen tussen de bedrijfstakken handelsvaart en zeevisvaart waar mogelijk uitgebreid. De diensttijd tussen deze bedrijfstakken wordt in hoge mate uitwisselbaar. Tevens wordt diensttijd opgedaan in bepaalde

functies aan boord van zeeschepen van de Koninklijke Marine in hoge mate uitwisselbaar. Hiermee wordt het (tijdelijk) werken van officieren met handelsvaartbevoegdheden bij de Koninklijke Marine aantrekkelijker gemaakt. In artikel 3.1.5 is een aantal vergelijkbare functies toegevoegd waarbinnen diensttijd kan worden uitgewisseld. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om functies aan boord van zogenaamde zoute veren als bedoeld in artikel 2.10 van de Binnenvaartregeling. Dit komt ook de uitwisselbaarheid met andere maritieme deelsectoren en de mobiliteit van zeevarenden ten goede. In paragraaf 3.2 wordt verwezen naar twee bijlagen, waarin is aangegeven op welk vaarbevoegdheidsbewijs men aanspraak kan maken indien men beschikt over een bepaald kennisbewijs, vereiste bekwaamheidsbewijzen, schriftelijke bewijzen, betreffende diensttijdvereisten en wordt voldaan aan gestelde leeftijdseisen. Nieuw is dat de voorwaarden voor de verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen in deze bijlagen zijn opgenomen in tabellen in plaats van dat deze per functie zijn uitgeschreven. Hiermee wordt per functie een beter overzicht gegeven van de benodigde kennisbewijzen en aanvullende bekwaamheidsbewijzen. In paragraaf 3.4 is een aantal nieuwe maritieme opleidingen en bijbehorende kennisbewijzen opgenomen. Het gaat bijvoorbeeld om de nieuwe kennisbewijzen maritiem officier (Marof semi-duaal) op mbo-niveau 3 en 4. Deze opleidingen zijn van start gegaan vanaf het studiejaar 2021/2022. De eerste studenten zullen 2024/2025 afstuderen.

In paragraaf 3.5 is het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT toegevoegd. Deze nieuwe training is in afstemming met de Vereniging voor Beroepschartervaart (hierna: BBZ) en de Enkhuizer Zeevaartschool (hierna: EHS) tot stand gekomen. Het betreft een training die beter is toegesneden op de situatie aan boord van zeilschepen. Hiermee wordt een alternatief geboden voor de reguliere training reddingmiddelen voor zeeschepen. Dit komt de algehele veiligheidssituatie in deze deelsector ten goede.

In paragraaf 3.7 zijn de bepalingen opgenomen over de erkenning van trainingen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). Deze bepalingen zijn herzien zodat ze een efficiënter proces tot erkenning van trainingen bewerkstellingen. Daarnaast wordt meer ruimte geboden voor trainingen op afstand (computer based trainingen) en kunnen ook andere trainingen dan STCW-trainingen worden erkend.

Hoofdstuk 4 bevat de bepalingen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. In dit hoofdstuk zijn de bepalingen voor nieuwe en oudere zeeschepen samengevoegd. Dit betreft ook de bepalingen over werk- en leefomstandigheden die voorheen in het Schepelingenbesluit waren opgenomen.

In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op bovengenoemde wijzigingen.

Advies en consultatie

Deze regeling is tot stand gekomen in goed 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, de Nederlandse Vissersbond en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tevens zijn opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (hierna: OCenW) betrokken. Hierdoor is geborgd dat de maritieme opleidings- en trainingsinstituten in staat zijn (toekomstige) zeevarenden op te leiden overeenkomstig de bepalingen van het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. OCenW is betrokken vanuit haar verantwoordelijkheid voor de onderwijswetgeving zoals neergelegd in de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (hierna: WHW) en de Wet educatie en beroepsonderwijs (hierna: WEB). Het regime van de onderwijswetgeving is van toepassing op de opleidingen die worden verzorgd die door de maritieme opleidingsinstituten, uitgezonderd de opleidingen voor de zeilvaart. De opleidingen voor de zeilvaart worden verzorgd door de EHS. Voorts is op relevante onderdelen overleg gevoerd met de BBZ, de EHS, het Tuchtcollege voor de scheepvaart, het Korps landelijke politiediensten, Zeehavenpolitie Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam N.V. Divisie Havenmeester en de Koninklijke Marine.

Gevolgen

Naast de al in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel en in de nota van toelichting van het besluit aangegeven reductie van administratieve lasten voor het bedrijfsleven wordt met deze regeling een beperkte reductie van de administratieve lasten gerealiseerd. De wijzigingen in de regeling komen met name de uitwisselbaarheid van zeevarenden tussen de maritieme deelsectoren en de arbeidsmobiliteit van zeevarenden ten goede. Zo wordt er meer ruimte geboden voor bij- en nascholing van zeevarenden en zijn er nieuwe maritieme opleidingen opgenomen die zowel voor de handelsvaart als de zeevisserij opleiden. Tevens wordt de diensttijd tussen de bedrijfstakken handelsvaart, zeevisserij en onder voorwaarden ook de diensttijd bij de Koninklijke Marine in hoge mate uitwisselbaar. Daarmee wordt bereikt dat zeevarenden beter hun vaarbevoegdheidsbewijs

kunnen onderhouden en dat zij breed inzetbaar zijn in het maritieme cluster. De technologische ontwikkelingen in de zeevaart gaan snel, hetgeen ook meer nadruk legt op (bij)scholing). Een andere wijziging is de introductie van een training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT als alternatief voor de reguliere training reddingmiddelen en de training crisisbeheersing en menselijk gedrag. Het betreft een op maat gesneden training die beter is toegesneden op de situatie en reddingmiddelen die aanwezig zijn aan boord van zeilschepen van minder dan 500 GT. De training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT is van kortere duur dan de reguliere training reddingmiddelen omdat bepaalde onderdelen niet of in mindere mate van toepassing zijn op zeilschepen. In plaats van 4 dagen zal deze training maximaal 3 dagen in beslag nemen. Een belangrijk doel is eerder dat een dergelijke op maat gesneden training de algehele veiligheidssituatie van de zeilvaart ten goede komt. In de regeling zijn ook wijzigingen opgenomen die gevolgen hebben voor de erkenning van trainingen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Veelal betreft het hier verplichte (veiligheids)trainingen voor zeevarenden die voortkomen uit o.a. het STCW-verdrag. Met een systeem van erkenning ziet de ILT toe op de kwaliteit en uitvoering van deze trainingen. Met de wijziging wordt bereikt dat eerst een trainingsinstituut wordt erkend. In het huidige systeem wordt alleen een training erkend. In het geval een trainingsinstituut meerdere trainingen geeft zijn veel te overleggen bescheiden veelal een herhaling van zetten. Dit geeft een onnodige administratieve belasting en kan efficiënter worden uitgevoerd. Met de wijziging wordt dat bereikt. Daarnaast wordt er ook de mogelijkheid geboden voor het doen van trainingen op afstand (computer based training) , en wordt er ook ruimte gegeven om ook andere trainingen dan de verplichte STCW-trainingen te laten erkennen.

Toets ATR

De regeling 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 de regeling getoetst op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid (HUF-toets).

<<PM>>

Overgangsrecht en inwerkingtreding

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

Deze regeling treedt gelijktijdig in werking met de Wet bemanning zeeschepen.

Concordatietabel Regeling/ingetrokken regelingen	
Afkortingen	
Etz: Erkenningsregeling trainingen zeevaartbemanning	
Kr: Keuringsreglement voor de zeevaart 2012	
Rgabz: Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart	
Rbz: Regeling bemanning zeegaande zeilschepen	
Rts: Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart	
Rvnkz: Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij	
Rz: Regeling zeevarenden	
Slb: Schepelingenbesluit	
Vbkw: Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij	
Vbkz: Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw	
Hoofdstuk 1 Definities en reikwijdte	
Artikel 1.1 Begripsbepalingen	1.1 Rz
Artikel 1.2 Personen niet aangemerkt als zeevarenden	1.2 Rz
Artikel 1.3 Niet commercieel gebruikte zeeschepen	1.3c Rz
Artikel 1.4 Uitzondering zeeschepen niet-continue vaart	1.3, tweede lid, Rz
Artikel 1.5 Uitzondering zeeschepen ingezet door de politie of een organisatie belast met toezicht op de naleving van regelgeving en	1.3a Rz

belast met het opsporen van strafbare feiten in de territoriale zone, met een lengte van minder dan 12 meter	
Artikel 1.6 Vrijstelling garnalenkotters 48-uursregeling	1.3b Rz
Artikel 1.7 Vrijstelling garnalenkotters 12-uursregeling	nieuw
Artikel 1.8 Vrijstelling schelpdiervaartuigen voor de vaart tussen de Oosterschelde en de Wadden	nieuw
Artikel 1.9 Vrijstelling schelpdiervaartuigen daglichtregeling	nieuw
Hoofdstuk 2 Het bemannen van zeeschepen	
Paragraaf 2.1 Bemanning	
Artikel 2.1.1 Gegevens bemanningsplan	9.1 Rz
Artikel 2.1.2 Gegevens bemanningscertificaat vissersvaartuig	2 Rgabz
Artikel 2.1.3 Bemanningslijst	2.3 Rz
Paragraaf 2.2 Nationaliteit kapitein	
Artikel 2.2.1 Vrijstelling buitenlandse kapiteins handelsvaart	2 Vbkz/2 Vbkw
Artikel 2.2.2 Bewijs van toestemming	3 Vbkz/3 Vbkw
Artikel 2.2.3 Aanwezigheid bewijs van toestemming	4 Vbkz/4 Vbkw
Artikel 2.2.4 Vrijstelling nationaliteitseis kapiteins vissersvaartuigen	1 Rvnkz
Artikel 2.2.5 Informatie over de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden	30 Wz, achtste lid
Paragraaf 2.3 Monsterboekje of alternatieve diensttijdverklaring	
Artikel 2.3.1 Afgifte monsterboekje	97 Bz
Artikel 2.3.2 Bewijsstukken bij verzoek monsterboekje	2.2 Rz
Artikel 2.3.3 Aantekeningen monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring	38 Wz, 98 en 99 Bz
Artikel 2.3.4 Verlies monsterboekje	100 Bz
Artikel 2.3.5 Personen naast de kapitein bevoegd zijn tot het maken van aantekeningen	103 Bz
Artikel 2.3.6 Teruggave monsterboekje	38a Wz
Hoofdstuk 3 Vaarbevoegdheden en beroepseisen	
Paragraaf 3.1 Algemene bepalingen	
Artikel 3.1.1 Afgifte vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs	10.1 Rz
Artikel 3.1.2 Relevante diensttijd	10.2 Rz
Artikel 3.1.3 Diensttijd maritiem officier	10.5 Rz
Artikel 3.1.4 Diensttijd verschillende sectoren bij vernieuwing vaarbevoegdheidsbewijs	10.6 Rz
Artikel 3.1.5 Diensttijd bij vernieuwing bekwaamheidsbewijs	nieuw
Artikel 3.1.6 Vergelijkbare functies	10.7 Rz
Artikel 3.1.7 Erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	10.3 Rz
Artikel 3.1.8 Bewijs van aanvraag om erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs	10.4 Rz
Paragraaf 3.2 Vaarbevoegdheidsbewijzen zeeschepen, niet zijnde zeilschepen	
Artikel 3.2.1 Vaarbevoegdheid zeeschepen, niet zijnde zeilschepen <500GT	nieuw
Paragraaf 3.3 Bijzondere beroepseisen bepaalde scheepstypen en afgifte bekwaamheidsbewijzen	
Artikel 3.3.1 Bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling olie- en chemicaliëntankschepen	8.18 Rz

Artikel 3.3.2 Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling olietankschepen voor gevorderden	8.20 Rz
Artikel 3.3.3 Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling chemicaliëntankschepen voor gevorderden	8.21 Rz
Artikel 3.3.4 Bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen	8.19 Rz
Artikel 3.3.5 Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden	8.22 Rz
Artikel 3.3.6 Schriftelijk bewijs dienstverlening aan passagiers	8.24 Rz
Artikel 3.3.7 Bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs groepsbegeleiding	8.23 Rz
Artikel 3.3.8 Bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs crisisbeheersing en menselijk gedrag	8.25 Rz
Artikel 3.3.9 Bekwaamheidsbewijs passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp	8.26 Rz
Artikel 3.3.10 Bekwaamheidsbewijs basistraining IGF-code	8.48 Rz
Artikel 3.3.11 Bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining IGF-code	8.49 Rz
Artikel 3.3.12 Bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code voor zeeschepen die in polaire wateren varen	8.46 Rz
Artikel 3.3.13 Bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code voor zeeschepen die in polaire wateren varen	8.47 Rz
Artikel 3.3.14 Bekwaamheidsbewijs type rating	8.27 Rz
Artikel 3.3.15 Bekwaamheidsbewijs stoomvoortstuwing	8.28 Rz
Artikel 3.3.16 Bekwaamheidsbewijs gasturbinevoortstuwing	8.29 Rz
Paragraaf 3.4 Kennisbewijzen officieren en bekwaamheidsbewijzen gezelschap	
Artikel 3.4.1 Kennisbewijs hoger maritiem officier alle zeeschepen of middelbaar maritiem officier alle zeeschepen	8.1 Rz
Artikel 3.4.2 Kennisbewijs stuurman-werktuigkundige kleine zeeschepen	8.2 Rz
Artikel 3.4.3 Kennisbewijs stuurman alle zeeschepen en stuurman waterbouw	8.3 Rz
Artikel 3.4.4 Kennisbewijs wachtstuurman tot 3000 GT	8.4 Rz
Artikel 3.4.5 Kennisbewijs scheepswerktuigkundige alle zeeschepen en scheepswerktuigkundige waterbouw	8.5 Rz
Artikel 3.4.6 Kennisbewijs wachtwerktuigkundige tot 3000 kW	8.6 Rz
Artikel 3.4.7 Kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied	8.7 Rz
Artikel 3.4.8 Kennisbewijs officier elektrotechniek alle zeeschepen	8.8 Rz
Artikel 3.4.9 Kennisbewijs gezelschap elektrotechniek alle zeeschepen	8.9 Rz
Artikel 3.4.10 Kennisbewijs gekwalificeerd gezelschap dek alle zeeschepen	8.10 Rz
Artikel 3.4.11 Kennisbewijs gekwalificeerd gezelschap machinekamer alle zeeschepen	8.11 Rz
Artikel 3.4.12 Kennisbewijs gekwalificeerd gezelschap dek en machinekamer alle zeeschepen	8.12 Rz
Artikel 3.4.13 Bekwaamheidsbewijs wachtlopend gezelschap dek alle zeeschepen	8.13 Rz
Artikel 3.4.14 Bekwaamheidsbewijs wachtlopend gezelschap machinekamer alle zeeschepen	8.14 Rz
Artikel 3.4.15 Bekwaamheidsbewijs wachtlopend gezelschap dek en machinekamer alle zeeschepen	8.15 Rz
Artikel 3.4.16 Kennisbewijs stuurman-werktuigkundige vissersvaartuigen SW4	8.15a Rz
Artikel 3.4.17 Kennisbewijs stuurman vissersvaartuigen S4	8.15b Rz
Artikel 3.4.18 Kennisbewijs werktuigkundige alle vissersvaartuigen W4	8.15c Rz
Artikel 3.4.19 Kennisbewijs stuurman-werktuigkundige vissersvaartuigen SW5	8.15d Rz
Artikel 3.4.20 Kennisbewijs stuurman-werktuigkundige vissersvaartuigen SW6	8.15e Rz
Artikel 3.4.21 Bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart	8.16 Rz

Artikel 3.4.22 Bekwaamheidsbewijs stuurman kleine zeilvaart	8.17 Rz
Artikel 3.4.23 Kennisbewijs bachelor of maritime operations, semi-duaal – uitstroom nautisch	nieuw
Artikel 3.4.24 Kennisbewijs bachelor of maritime operations, semi-duaal – uitstroom technisch	nieuw
Artikel 3.4.25 Kennisbewijs bachelor of maritime operations, semi-duaal – uitstroom technisch met minor ETO	nieuw
Artikel 3.4.26 Kennisbewijs middelbaar maritiem officier alle zeeschepen, semi-duaal – uitstroom nautisch koopvaardij en waterbouw	Nieuw
Artikel 3.4.27 Kennisbewijs middelbaar maritiem officier alle zeeschepen, semi-duaal – uitstroom nautisch visserij	nieuw
Artikel 3.4.28 Kennisbewijs middelbaar maritiem officier alle zeeschepen, semi-duaal – uitstroom technisch	nieuw
Artikel 3.4.29 Kennisbewijs maritiem officier kleine zeeschepen, semi-duaal – uitstroom nautisch koopvaardij	nieuw
Artikel 3.4.30 Kennisbewijs maritiem officier kleine zeeschepen, semi-duaal – uitstroom nautisch visserij	nieuw
Artikel 3.4.31 Kennisbewijs maritiem officier kleine zeeschepen, semi-duaal – uitstroom technisch 3.4.31	nieuw
Artikel 3.4.32 Kennisbewijs MBO-keuzedeel STCW cargo handling and stowage management level	nieuw
Artikel 3.4.33 Kennisbewijs MBO-keuzedeel visserij	nieuw
Paragraaf 3.5 Aanvullende beroepseisen en afgifte bekwaamheidsbewijzen	
Artikel 3.5.1 Bekwaamheidsbewijs basisveiligheid	8.30 Rz
Artikel 3.5.2 Bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers	8.30a Rz
Artikel 3.5.3 Bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen	8.31 Rz
Artikel 3.5.4 Bekwaamheidsbewijs snelle hulpverleningsboten	8.32 Rz
Artikel 3.5.5 Bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden	8.33 Rz
Artikel 3.5.6 Bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp aan boord	8.34 Rz
Artikel 3.5.7 Bekwaamheidsbewijs medische zorg aan boord	8.35 Rz
Artikel 3.5.8 Bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiligingsfunctionaris	8.38 Rz
Artikel 3.5.9 Bekwaamheidsbewijs uitvoering beveiligingstaken	8.39 Rz
Artikel 3.5.10 Bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging	8.40 Rz
Artikel 3.5.11 Bekwaamheidsbewijs scheepskok	8.37 Rz
Artikel 3.5.12 Bekwaamheidsbewijs wetgeving en openbaar gezag	8.41 Rz
Artikel 3.5.13 Bekwaamheidsbewijs scheepsmanagement-N	8.42 Rz
Artikel 3.5.14 Bekwaamheidsbewijs scheepsmanagement-W	8.43 Rz
Artikel 3.5.15 Bekwaamheidsbewijs aanvulling-N voor reizen nabij de nationale kust (EEZ)	8.44 Rz
Artikel 3.5.16 Bekwaamheidsbewijs aanvulling-W voor reizen nabij de nationale kust (EEZ)	8.45 Rz
Paragraaf 3.6 Medische geschiktheid	
Artikel 3.6.1 Eisen keuringsarts	1a Kr
Artikel 3.6.2 Bij keuring over te leggen en te controleren bescheiden	2 Kr
Artikel 3.6.3 Keuring en geneeskundig onderzoek	3 Kr
Artikel 3.6.4 Specialistisch rapport of deelonderzoek	4 Kr
Artikel 3.6.5 Afgifte geneeskundige verklaring bij goedkeuring	5 Kr
Artikel 3.6.6 Verklaring van medische ongeschiktheid	6 Kr
Artikel 3.6.7 Herkeuring	7 Kr
Artikel 3.6.8 Handelwijze scheidsrechter bij herkeuring	8 Kr

Paragraaf 3.7 Erkenning maritieme trainingsinstituten en trainingen	
Artikel 3.7.1 Algemeen	1 Etz
Artikel 3.7.2 De aanvraag tot erkenning van een instituut	2 Etz
Artikel 3.7.3 Beoordeling van de aanvraag	3 Etz
Artikel 3.7.4 Aanvullende eisen	4 Etz
Artikel 3.7.5 Erkennen van een training	5 Etz
Artikel 3.7.6 Derden	6 Etz
Artikel 3.7.7 Simulatoren	7 Etz
Artikel 3.7.8 Reddingmiddelen en trainingsmiddelen	nieuw
Artikel 3.7.9 Het intrekken van de erkenning	8 Etz
Artikel 3.7.10 Administratieve bepaling	9 Etz
Paragraaf 3.8 Bemanning zeilschepen minder dan 500 GT	
Artikel 3.8.1 Afgifte en vernieuwen vaarbevoegdheidsbewijs voor het dienstdoen op zeilschepen van minder dan 500 GT	2, eerste en tweede lid, Rbz
Artikel 3.8.2 Vernieuwen vaarbevoegdheidsbewijs bij verstrijken geldigheid of onvoldoende dienstdienst	2, vierde tot en met zesde lid, Rbz
Artikel 3.8.3 verloren gegaan vaarbevoegdheidsbewijs	3.8.3 Rz
Artikel 3.8.4 Bekwaamheidsbewijzen en dienstdienst	3 Rbz
Artikel 3.8.5 Vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in vaargebied I	4 Rbz
Artikel 3.8.6 Vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in de vaargebieden III en IV	5 Rbz
Artikel 3.8.7 Vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman zeilvaart	6 Rbz
Artikel 3.8.8 Vaarbevoegdheidsbewijs als gezelschap zeilvaart	7 Rbz
Artikel 3.8.9 Landelijk Examenbureau voor de Beroepszeilvaart	12 Rbz
Paragraaf 3.9 Beroepsvereisten Caribisch-Nederlandse zeeschepen	
Artikel 3.9.1 Bemanningcertificaat internationaal varend Caribisch-Nederlands schip	10.8 Rz
Artikel 3.9.2 Bemanning internationaal varend Caribisch-Nederlands schip	10.9 Rz
Artikel 3.9.3 Regels aangaande de medische geschiktheid	10.10 Rz
Artikel 3.9.4 Schipper lokaal varend Caribisch-Nederlands schip	10.11 Rz
Artikel 3.9.5 Beoordeling door keuringsarts	10.12 Rz
Artikel 3.9.6 Model SCV-certificaten	10.13 Rz
Artikel 3.9.7 Model Verklaring medische geschiktheid lokaal varende Caribisch-Nederlandse zeeschepen	10.14 Rz
Artikel 3.9.8 Buitenlandse certificaten	10.15 Rz
Hoofdstuk 4. Werk- en leefomstandigheden	
Paragraaf 4.1 Huisvesting en voorzieningen ten behoeve van zeevarenden aan boord van een zeeschip met een kiellegdatum van op of na 20 augustus 2013, niet zijnde een vissersvaartuig	
Artikel 4.1.1 Reikwijdtebepaling	1.3, eerste lid, Rz
Artikel 4.1.2 Verblijven voor zeevarenden	3.1 Rz
Artikel 4.1.3 Ontheffingen verblijven	3.2 Rz
Artikel 4.1.4 Slaapverblijven	3.3 Rz
Artikel 4.1.5 Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen voor slaapverblijven op commerciële jachten	3.4 Rz
Artikel 4.1.6 Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen voor slaapverblijven op een zeeschip van minder dan 500 GT	3.5 Rz

Artikel 4.1.7 Wezenlijk gelijkwaardige bepaling voor slaapverblijven op een passagierschip of een zeeschip voor bijzondere doeleinden	3.6 Rz
Artikel 4.1.8 Ontheffingen en afwijkende voorschriften slaapverblijven	3.7 Rz
Artikel 4.1.9 Dagverblijven	3.8 Rz
Artikel 4.1.10 Ontheffingen en afwijkende voorschriften dagverblijven	3.9 Rz
Artikel 4.1.11 Sanitaire voorzieningen	3.10 Rz
Artikel 4.1.12 Ontheffingen en afwijkende voorschriften sanitaire voorzieningen	3.11 Rz
Artikel 4.1.13 Ziekenverblijven	3.12 Rz
Artikel 4.1.14 Recreatieve voorzieningen	3.13 Rz
Artikel 4.1.15 Ontheffing zwembad	3.14 Rz
Artikel 4.1.16 Diverse voorzieningen	3.15 Rz
Artikel 4.1.17 Ontheffingen kantoren en wasvoorzieningen	3.16 Rz
Artikel 4.1.18 Ontheffing wegens gewoonten zeevarenden	3.17 Rz
Artikel 4.1.19 Voorzieningen voor opslag en bereiding van voedsel en drinkwater	3.18 Rz
Artikel 4.1.20 Gebruikte materialen	3.19 Rz
Artikel 4.1.21 Gebruiksvoorschriften verblijven	3.20 Rz
Artikel 4.1.22. Gebruik van recreatieve voorzieningen	3.21 Rz
Artikel 4.1.23 Raadplegen richtlijn	3.21a Rz
Artikel 4.1.24 Afwijking op basis van wezenlijke gelijkwaardigheid	3.22 Rz
Artikel 4.1.25 Procedure bij bouw of verbouw zeeschip	3.23 Rz
Paragraaf 4.2 Huisvesting en voorzieningen ten behoeve van zeevarenden aan boord van een zeeschip van voor 20 augustus 2013, niet zijnde een vissersvaartuig	
Artikel 4.2.1 Reikwijdte	nieuw
Artikel 4.2.2 Plaats en algemene inrichting van de verblijven	48 Slb
Artikel 4.2.3 Algemene eisen dag- en slaapverblijven	49 Sl
Artikel 4.2.4 Algemene eisen ten aanzien ruimten voor sanitaire doeleinden, ziekenverpleging en ontspanning, bestemd voor gebruik door de zeevarenden	50 Slb
Artikel 4.2.5 Luchtbehandelingsinstallatie	51 Slb
Artikel 4.2.6 Verwarming en ventilatie	52 Slb
Artikel 4.2.7 Verlichting	53 Slb
Artikel 4.2.8 Slaapverblijven	54 Slb
Artikel 4.2.9 Eisen slaapverblijven en slaappleatsen	55 Slb
Artikel 4.2.10 Dagverblijven	56 Slb
Artikel 4.2.11 Ontspanningsruimten	57 Slb
Artikel 4.2.12 Badkuipen, douches, wastafels en toiletten	58 Slb
Artikel 4.2.13 Eisen sanitaire voorzieningen	59 Slb
Artikel 4.2.14. Wassen en drogen van kleding, opbergen van oliegoed	60 Slb
Artikel 4.2.15 Ziekenverblijf en ziekenkooi	61 Slb
Artikel 4.2.16 Diversen	62 Slb
Artikel 4.2.17 Vrijstellingen	65 Slb
Artikel 4.2.18 Uitsluiting oude zeeschepen	66 Slb
Artikel 4.2.19 Bijzondere voorzieningen voor oude zeeschepen	67 Slb
Paragraaf 4.3 Voeding en drinkwater ten behoeve van zeevarenden aan boord van een zeeschip, niet zijnde een vissersvaartuig	
Artikel 4.3.1 Reikwijdte	1.3 en hoofdstuk 4 Rz
Artikel 4.3.2 Voeding	4.1 Rz
Artikel 4.3.3 Drinkwater	4.2 Rz
Artikel 4.3.4 Peilen van drinkwatertanks	4.3 Rz
Artikel 4.3.5 Zout- en zoetwaterkranen	4.4 Rz

Artikel 4.3.6 Maximale hoeveelheid sterkedrank	4.5 Rz
Artikel 4.3.7 Inspectie	4.6 Rz
Paragraaf 4.4 Huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van een vissersvaartuig van na 15 november 2019	
Artikel 4.4.1 Reikwijdte	1.3 en hoofdstuk 4 Rz
Artikel 4.4.2 Stahoogte	4a.1 Rz
Artikel 4.4.3 Openingen naar en tussen verblijfsruimten	4a.2 Rz
Artikel 4.4.4 Isolatie verblijfsruimten	4a.3 Rz
Artikel 4.4.5 Maatregelen tegen vliegen en andere insecten	4a.4 Rz
	4a.5 Rz
Artikel 4.4.6 Ventilatie	4a.6 Rz
Artikel 4.4.7 Verwarming en airconditioning	4a.7 Rz
Artikel 4.4.8 Verlichting	4a.8 Rz
Artikel 4.4.9 Noodverlichting	4a.9 Rz
Artikel 4.4.10 Effecten bewegingen vissersvaartuig op slaapverblijven	4a.10 Rz
Artikel 4.4.11 Vloeroppervlak slaapverblijven	4a.11 Rz
Artikel 4.4.12 Aantal personen per slaapverblijf	4a.12 Rz
Artikel 4.4.13 Slaapverblijven voor officieren	4a.13 Rz
Artikel 4.4.14 Kooien	4a.14 Rz
Artikel 4.4.15 Comfort slaapverblijven	4a.15 Rz
Artikel 4.4.16 Eetverblijven	4a.16 Rz
Artikel 4.4.17 Afmetingen en uitrusting eetverblijven	4a.17 Rz
Artikel 4.4.18 Aanwezigheid sanitaire voorzieningen	4a.18 Rz
Artikel 4.4.19 Eisen sanitaire voorzieningen	4a.19 Rz
Artikel 4.4.20 Wasvoorzieningen	4a.20 Rz
Artikel 4.4.21 Voorzieningen voor zieke en gewonde vissers	4a.21 Rz
Artikel 4.4.22 Overige voorzieningen	4a.22 Rz
Artikel 4.4.23 Beddengoed, eetgerei en overige verstrekkingen	4a.23 Rz
Artikel 4.4.24 Recreatievoorzieningen	4a.24 Rz
Artikel 4.4.25 Communicatievoorzieningen	4a.25 Rz
Artikel 4.4.26 Kombuis	4a.26 Rz
Artikel 4.4.27 Opslag butaan-propaan voor het koken	4a.27 Rz
Artikel 4.4.28 Opslagvoorzieningen voor levensmiddelen	4a.28 Rz
Artikel 4.4.29 Voeding en drinkwater	4a.29 Rz
Artikel 4.4.30 Hygiëne en netheid	4a.30 Rz
Artikel 4.4.31 Inspectie	4a.31 Rz
Artikel 4.4.32 Uitzonderingen	4a.32 Rz
Paragraaf 4.5 Huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van een vissersvaartuig van voor 15 november 2019	
Artikel 4.5.1 Reikwijdte	nieuw
Artikel 4.5.2 Plaats en algemene inrichting van de verblijven	68 Slb
Artikel 4.5.3 Algemene eisen dag- en slaapverblijven	69 Slb
Artikel 4.5.4 Algemene eisen ten aanzien van ruimten voor sanitaire ruimten en verblijven voor ziekenverpleging en ontspanning	70 Slb
Artikel 4.5.5 Ventilatie	73 Slb
Artikel 4.5.6 Verwarming	71 Slb
Artikel 4.5.7 Verlichting	72 Slb
Artikel 4.5.8 Aantal personen per slaapverblijf	74 Slb
Artikel 4.5.9 Comfort slaapverblijven	75 Slb
Artikel 4.5.10 Dagverblijven	76 Slb
Artikel 4.5.11 Sanitaire voorzieningen	77 Slb
Artikel 4.5.12 Eisen sanitaire inrichtingen	78 Slb
Artikel 4.5.13 Wassen en drogen van kleding	79 Slb

Artikel 4.5.14 Berging van oliegoed en natte of vuile kledingstukken	80 Slb
Artikel 4.5.15 Ziekenverblijf en ziekenkooi	81 Slb
Artikel 4.5.16 Reinheid van de verblijven	82 Slb
Artikel 4.5.17 Plichten van de schipper	83 Slb
Artikel 4.5.18 Toepasselijkheid en ontheffingen	84 Slb
Paragraaf 4.6 Certificaat maritieme arbeid en verklaring naleving maritieme arbeid	
Artikel 4.6.1 Aanvraag certificaat maritieme arbeid en voorlopig certificaat maritieme arbeid	
Artikel 4.6.2 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel I	5.1 Rz
Artikel 4.6.3 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel II	5.2 Rz
Artikel 4.6.4 Inspectie, geldigheid en verlenging certificaat maritieme arbeid	5.3 Rz
Artikel 4.6.5 Inspectierapport	5.4 Rz
Artikel 4.6.6 Voorwaarden afgifte voorlopige certificaten	5.5 Rz
Artikel 4.6.7 Vervallen certificaat bij onttrekken van zeeschip aan oorspronkelijke bestemming	5.7 Rz
Artikel 4.6.8 Modellen	5.8 Rz
Artikel 4.6.9 Erkenning van organisaties	5.9 Rz
Artikel 4.6.10 Aanwijzing erkende rechtspersonen	5.10 Rz
Paragraaf 4.7 Visserij-arbeidscertificaat	
Artikel 4.7.1 Opsomming voorschriften C 188-verdrag	5a.1 Rz
Artikel 4.7.2 Model visserij-arbeidscertificaat	5a.2 Rz
Artikel 4.7.3 Geldigheidsduur visserij-arbeidscertificaat	5a.3 Rz
Artikel 4.7.4 Afgifte en verlenging visserij-arbeidscertificaat	5a.4 Rz
Paragraaf 4.8 Register	
Artikel 4.8 Gegevensregistratie Centraal inspectieregister	6.1 Rz
Paragraaf 4.9 Klachtenprocedures	
Artikel 4.9.1 Klager	7.1 Rz
Artikel 4.9.2 Klachtenprocedure aan boord	7.2 Rz
Artikel 4.9.3 Klachtbehandeling aan de wal	7.3 Rz
Hoofdstuk 5 Tuchtrechtspraak	
Artikel 5.1 Eed of belofte	1 Rts
Artikel 5.2 Vacatiegeld	2 Rts

Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1 Definities en reikwijdte

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit artikel is aanvullend op de wet en het besluit een aantal begrippen opgenomen die specifiek voor deze regeling gelden. Het betreft veelal ongewijzigde begripsbepalingen uit de Regeling zeevarenden, de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen, het Keuringsreglement voor de zeevaart 2012 en Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevaart.

Daarnaast is een aantal nieuwe begripsbepalingen opgenomen. In verband met de verschillende nieuwe vrijstellingen voor vissersvaartuigen zijn begripsbepalingen opgenomen voor garnalenkotter en schelpdiervaartuig. Dit was nodig om deze vaartuigen duidelijk te kunnen onderscheiden van vissersvaartuigen in het algemeen waarvoor deze vrijstellingen niet gelden.

Verder zijn begripsbepalingen opgenomen voor crebo en croho, de centrale registers van beroepsopleidingen en opleidingen hoger onderwijs. Opleidingen en de daarbij behorende kennisbewijzen zijn gekenmerkt met een nummer opgenomen in een van deze registers. Hiermee wordt het makkelijker om binnen de diversiteit van de zeevaartopleidingen een kennisbewijs te duiden. Ook zijn begripsbepalingen opgenomen van de nieuwe functies Marof-N en Marof-T, waarbij de N staat voor de discipline nautisch (dek) en de T voor de discipline technisch (machinekamer). Vanaf het studiejaar 2021/2022 zijn studenten gestart met de opleiding voor deze nieuwe functies op basis

van het beroepscompetentieprofiel maritiem officier nieuwe stijl. Dit beroepscompetentieprofiel gaat uit van een semi-duale structuur op mbo-niveau 3 en 4. Studenten worden in het eerste deel van hun opleiding duaal opgeleid tot het niveau van de wachtbevoegdheden voor respectievelijk nautische of technische functies. Het gaat dan om het niveau wat in het STCW-verdrag wordt aangeduid als 'operational level'. Vervolgens worden de studenten in het tweede deel van de opleiding maar voor één van beide disciplines opgeleid voor de eindbevoegdheid. Het gaat dan om het niveau wat in het STCW-niveau wordt aangeduid als 'management level'. Het is van belang het onderscheid te maken tussen beide disciplines omdat dit bepalend is voor de hogere rangen en de eindrang die behaald kan worden. Zo zal de Marof-N een eindrang kunnen behalen als kapitein en een Marof-T een eindrang als hoofdwerktuigkundige.

Artikel 1.2 Personen niet aangemerkt als zeevarenden

Met dit artikel is uitvoering gegeven aan artikel 2, zevende lid, van de wet. Hierin is bepaald dat categorieën van personen die (soms) werkzaamheden aan boord verrichten uitdrukkelijk kunnen worden aangemerkt als niet zijnde zeevarenden. Deze grondslag vloeit voort uit artikel II, derde lid, van het MLC-verdrag, dat voorziet in de mogelijkheid om nader te bepalen of bepaalde categorieën van personen voor de toepassing van het verdrag al dan niet moeten worden beschouwd als zeevarenden. Met het MLC-verdrag wordt beoogd aan alle zeevarenden de vereiste bescherming te bieden. Het is vanuit die optiek niet de bedoeling veel uitzonderingen te maken op de toepasselijkheid van het MLC-verdrag. Wel is enige uitzondering nodig met het oog op onduidelijkheden over de afbakening van de groep zeevarenden en om ongewenste toepasselijkheid van het verdrag op groepen waarvoor de bescherming van het verdrag niet bedoeld is te voorkomen. Artikel 1.2 is niet gewijzigd ten opzichte van het daarmee corresponderende artikel 1.2 van de Regeling zeevarenden.

Artikel 1.3 Niet commercieel gebruikte zeeschepen

Met dit artikel is verduidelijkt dat de in artikel 2, vijfde lid, van de wet opgenomen uitzondering voor het hebben van een MLC-certificaat in ieder geval geldt voor zeeschepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen.

Artikel 1.4 Uitzondering zeeschepen niet-continue vaart

Met dit artikel is de mogelijkheid voortgezet om af te zien van slaapverblijven indien deze vanwege de inzet van het zeeschip niet nodig zijn. In geval van niet-continue vaart mag worden volstaan met minimaal één zitplaats per zeevarende in een dagverblijf. Verder dient per 6 zeevarenden een toiletruimte, een wastafel en een bad of douche aanwezig te zijn. Vaart wordt gezien als niet-continue indien zeevarenden ten hoogste 13 uur per etmaal aan boord verblijven, met een maximum van 84 uur in elke periode van 7 dagen. Met de keuze voor de term 'verblijven' wordt tot uitdrukking gebracht dat het gaat om de aanwezigheid van zeevarenden aan boord van het zeeschip, ongeacht of deze gedurende deze tijd werken.

Artikel 1.5 Uitzondering zeeschepen ingezet door de politie of een organisatie belast met toezicht op de naleving van regelgeving en belast met het opsporen van strafbare feiten in de territoriale zone, met een lengte van minder dan 12 meter

Op grond van artikel 2, derde lid, van de wet is het mogelijk om na overleg met sociale partners in de maritieme sector zeeschepen aan te wijzen waarop het bepaalde bij of krachtens de wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is. Ook de toepasselijke internationale verdragen, het MLC-verdrag en het STCW-Verdrag, die aan de wet ten grondslag liggen, kennen uitzonderingsbepalingen voor niet commercieel gebruikte zeeschepen (artikel III van het STCW-verdrag en artikel II, vierde en vijfde lid, van het MLC-verdrag). Op grond van artikel 2, vierde lid, van de wet kunnen nadere regels worden gesteld in geval van het gedeeltelijk niet van toepassing verklaren van de wet. Met dit artikel is gebruik gemaakt van deze mogelijkheid door zeeschepen kleiner dan 12 meter, ingezet door de Nationale Politie of door een organisatie belast met het toezicht op de naleving van regelgeving of de opsporing van strafbare feiten binnen de territoriale zone, uit te zonderen van de bepalingen inzake de bemanning, de vaarbevoegdheden van zeevarenden en de accommodatie. De uitzondering voor politieschepen met een lengte van minder dan 12 meter was al opgenomen in de Regeling zeevarenden. De uitzondering voor zeeschepen die worden ingezet door een organisatie belast met het toezicht op de naleving van regelgeving of belast met de opsporing van strafbare feiten binnen de territoriale zone is op verzoek van de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. toegevoegd. De Divisie Havenmeester (DHMR) heeft vanwege de publieke taak een bijzondere positie binnen het Havenbedrijf Rotterdam N.V. De DHMR maakt als divisie deel uit van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. maar heeft daarnaast een eigen verantwoordingslijn naar het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam en de minister. De (Rijks) Havenmeester van Rotterdam is in het Scheepvaartreglement territoriale zee aangewezen als bevoegde autoriteit (artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee). De Havenmeester van Rotterdam is verantwoordelijk voor een

veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. Hiervoor voert hij een aantal publiekrechtelijke taken uit. Om de verplichting die voortkomt uit de Scheepvaartverkeerswet om de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer te waarborgen en uit te kunnen voeren beschikt DHMR niet alleen over vaartuigen maar ook over toezichthouders en buitengewoon opsporingsambtenaren die respectievelijk toezicht houden op de naleving van de vele scheepvaartvoorschriften dan wel in voorkomende gevallen ook overtreders van scheepvaartvoorschriften aanspreken en verbaliseren. Deze specifieke categorie van niet commercieel gebruikte zeeschepen is toegevoegd omdat de bepalingen die voortkomen uit de wet niet zondermeer zijn toe te passen op deze zeeschepen.

Artikel 1.6 Vrijstelling garnalenkotters 48-uursregeling

Met dit artikel is vrijstelling verleend van de verplichting om een garnalenkotter te bemannen overeenkomstig de in artikel 2.2.1 van het besluit voorgeschreven bemanningssamenstelling voor telkens een periode van ten hoogste 48 uur (48-uursregeling), gerekend vanaf het tijdstip van uitvaren tot binnenkomst. De bemanning dient op basis van de vrijstelling ten minste te bestaan uit een schipper en een plaatsvervangend schipper. De vrijstelling was voorheen opgenomen in artikel 1.3b van de Regeling zeevarenden. In 2019 is in verband met de uitvoering van het STCW F-verdrag als eis toegevoegd dat een opblaasbare redding gordel moet zijn voorzien van een persoonlijk noodradiobaken, beter bekend als Personal Locator Beacon (PLB) met Automatic Identification System (AIS). Dit is een persoonlijk noodbaken waarmee een drenkeling makkelijker en sneller kan worden gelokaliseerd. Dit persoonlijk noodbaken zendt in geval van nood een alarmsignaal uit, ook wanneer de drager buiten bewustzijn is. Het signaal dat de PLB bij activatie afgeeft is door omliggende zeeschepen of Search & Rescue-eenheden (SAR) te ontvangen. Dit systeem heeft vanuit veiligheidsoptiek grote voordelen. In artikel 1.1 van deze regeling is een begripsbepaling 'garnalenkotter' toegevoegd. Het betreft een vissersvaartuig dat gebruikt wordt voor de vangst van garnalen van 125 GT of minder. Deze beperking van 125 GT of minder is toegevoegd omdat de vrijstelling niet bedoeld is voor grotere vissersvaartuigen. Een groter vissersvaartuig is vaak ingericht voor meerdere visserijmethoden en is veelal multi-inzetbaar. Daarbij geldt ook dat hoe groter het zeeschip is, hoe minder manoeuvreerbaar deze is. Tevens is het zicht over het dek en rondom het zeeschip minder. Uit het oogpunt van veilig vissen en varen zijn dan meer bemanningsleden vereist dan alleen een schipper en plaatsvervangend schipper.

Artikel 1.7 Vrijstelling garnalenkotters 12-uursregeling

Met dit artikel is vrijstelling verleend van de verplichting een garnalenkotter te bemannen overeenkomstig de in artikel 2.2.1 van het besluit voorgeschreven bemanningssamenstelling voor telkens een periode van ten hoogste 12 uur (12-uursregeling), gerekend vanaf het tijdstip van uitvaren tot binnenkomst. Tot april 2019, bij de inwerkingtreding van 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 zeevaart, met inbegrip van de uitvoering van verdragsbepalingen vanwege de ratificatie van het STCW F-verdrag (Stb. 2019, 44), zijn voor een beperkte groep garnalenkotters ontheffingen afgegeven in de vorm van 10 uur of 18 uur verklaringen. Hiermee werd bereikt dat met dergelijke vissersvaartuigen maximaal 10 of 18 uur per etmaal buitengaats gevist kon worden, in een beperkt vaargebied, met een bemanningslid minder (respectievelijk de plaatsvervangend schipper of de wachtlopend gezelschap) dan de voorgeschreven bemanningssamenstelling zoals opgenomen in de bemanningstabellen van het Besluit zeevarenden. Dat betekent dat in plaats van het voorgeschreven minimum van drie bemanningsleden volstaan kon worden met minimaal twee bemanningsleden. In de praktijk komt het namelijk regelmatig voor dat garnalenkotters korte reizen maken of vlak voor de kust vissen en dan weer terugkeren naar de dichtstbij zijnde haven (of werkhaven) waarbij sprake is van een vaart met een maximale duur van 12 uur. Het is verantwoord en veilig om bij een dergelijke korte vaart van maximaal 12 uur onder voorwaarden met een kleinere bemanning te werken, bestaande uit ten minste een schipper en een wachtlopend gezelschap. Als voorwaarde dient de bemanning bij aanwezigheid aan dek een opblaasbare redding gordel te dragen die voldoet aan het bepaalde in artikel 212 van het Vissersvaartuigenbesluit of die is voorzien van een stuurwielmarkering als bedoeld in artikel 1 van de Wet scheepsuitrusting 2016. Bovendien moet deze gordel zijn voorzien van een persoonlijk noodradiobaken.

Artikel 1.8 Vrijstelling schelpdiervaartuigen voor de vaart tussen het Waddengebied en de Oosterschelde

Met dit artikel is voor schelpdiervaartuigen vrijstelling verleend van de verplichting het vaartuig te bemannen overeenkomstig de in artikel 2.2.1 van het besluit voorgeschreven bemanningssamenstelling voor het varen tussen de Waddenzee en de Oosterschelde voor de duur van maximaal 10 uur per etmaal buitengaats. Daarbij kan volstaan worden met een bemanningssterkte van één bemanningslid minder, namelijk de wachtlopend gezelschap. Tot de wijzigingen van het Besluit

zeevarenden vanwege uitvoering van het STCW-verdrag¹ op 1 april 2019 zijn voor beperkte groep vissersvaartuigen ingezet als schelpdiervaartuigen, meest voor het oogsten van mossels, ontheffingen afgegeven voor het varen tussen de Waddenzee en de Oosterschelde voor de duur van maximaal 10 uur per etmaal buitengaats. Hiermee kon maximaal 10 uur per etmaal buitengaats gevaren worden met één bemanningslid minder, namelijk de wachtlopend gezelschap. Tijdens deze vaart wordt niet gevestigd. Deze ontheffingen zijn met dit artikel omgezet naar een vrijstelling.

De praktijk bewijst zich al jaren, dat het varen van de Waddenzee naar de Oosterschelde in een beperkt vaargebied langs de kust zonder noemenswaardige risico's uitgevoerd kan worden met een schipper en plaatsvervangend schipper. Er wordt via deze zeeroute gevaren om de sterfte van mosselen te beperken. Het kost aanzienlijk meer tijd om via de binnenwateren van noord naar zuid te varen. Er wordt tijdens deze vaart niet gevestigd. Ook voor deze bemanningsleden geldt dat ze bij aanwezigheid aan dek een opblaasbare redding gordel moeten dragen die voldoet aan het bepaalde in artikel 212 van het Vissersvaartuigenbesluit of die is voorzien van een stuurwielmarkering als bedoeld in artikel 1 van de Wet scheepsuitrusting 2016 en die is voorzien van een persoonlijk noodradiobaken.

Artikel 1.9 Vrijstelling schelpdiervaartuigen daglichtregeling

Met dit artikel is voor schelpdiervaartuigen vrijstelling verleend van de verplichting het vaartuig te bemannen overeenkomstig de in artikel 2.2.1 van het besluit voorgeschreven bemanningssamenstelling voor telkens een periode gerekend vanaf het tijdstip van zonsopgang tot zonsondergang (daglichtregeling). Daarbij kan volstaan worden met een bemanningssterkte van minimaal drie man, zijnde een schipper, een plaatsvervangend schipper en een wachtlopend gezelschap. Tot 2019 zijn voor vissersvaartuigen in deze categorie ontheffingen afgegeven uitgaande van een bemanningssterkte van minimaal 3 bemanningsleden. Deze ontheffingen zijn met dit artikel omgezet naar een vrijstelling. De praktijk heeft al jaren bewezen dat het vissen op schelpdieren zonder noemenswaardige risico's mogelijk is met drie bemanningsleden. In de praktijk komt het regelmatig voor dat schelpdiervaartuigen korte reizen op zee maken vlak voor de kust en weer terugkeren naar de dichtstbijzijnde haven (of werkhaven), waarbij sprake is van een vaart van zonsopgang tot zonsondergang. Het is verantwoord en veilig om bij een dergelijke korte vaart bij daglicht met een kleinere bemanning te werken. Ook aan deze vrijstelling is een aantal voorwaarden verbonden. Ook voor deze bemanningsleden geldt dat ze bij aanwezigheid aan dek een opblaasbare redding gordel moeten dragen die voldoet aan het bepaalde in artikel 212 van het Vissersvaartuigenbesluit of die is voorzien van een stuurwielmarkering als bedoeld in artikel 1 van de Wet scheepsuitrusting 2016 en die is voorzien van een persoonlijk noodradiobaken. Daarnaast moet het schelpdiervaartuig zijn voorzien van een koppeling van het wachalarm met de automatische stuurinrichting en een geautomatiseerde verwerkingslijn. Het gaat in het laatste geval om een spoelinstallatie.

Hoofdstuk 2 Het bemannen van zeeschepen

Paragraaf 2.1 Bemanning

Artikel 2.1.1 Gegevens bemanningsplan

De scheepsbeheerder dient voor elk zeeschip een bemanningsplan in, of, indien van toepassing, één bemanningsplan voor individuele, identieke zeeschepen. Op basis van het bemanningsplan wordt voor elk zeeschip afzonderlijk een bemanningscertificaat afgegeven. Op de website van de ILT (www.ilent.nl) is het formulier 'Aanvraag beoordeling bemanningsplan zeeschip' opgenomen. In dit formulier, dat kan worden gedownload, zijn de gegevens opgenomen die in ieder geval in het bemanningsplan moeten worden vermeld. De scheepsbeheerder toont met het bemanningsplan aan dat met de voorgestelde bemanningssamenstelling op een veilige en (milieu)verantwoorde manier kan worden gewerkt en gevaren. Het bemanningsplan dient als basis voor het opstellen van het bemanningscertificaat. De ILT beoordeelt het bemanningsplan op onderdelen zoals rusttijden, bemanningssamenstelling, uitrusting van het schip, type schip, noodprocedures, vaargebieden.

Artikel 2.1.2 Gegevens bemanningscertificaat vissersvaartuig

De in dit artikel opgenomen informatie die benodigd is voor de aanvraag van een bemanningscertificaat van een vissersvaartuig is afkomstig uit artikel 2 van de ingetrokken Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart. Op het bemanningscertificaat is de minimale bemanningssamenstelling opgenomen waarmee veilig en (milieu)verantwoorde kan worden gevaren. Anders dan voor zeeschepen in de koopvaardij hoeft de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig

¹ 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).

geen bemanningsplan op te stellen op grond waarvan een bemanningscertificaat wordt afgegeven. In de zeevisvaart is, in tegenstelling tot de koopvaardij, minder behoefte aan op maat gesneden bemanningsstellingen. De minimale bemanningssamenstelling voor vissersvaartuigen is in paragraaf 2.2 van het besluit vastgesteld. Elk vissersvaartuig moet bemand zijn met vissers die gekwalificeerd zijn voor de functies die zijn opgenomen in de tabellen in artikel 2.2.1 van het besluit. Het gebruik van zeeschepen in de zeevisvaart is redelijk constant en mono-disciplinair. Er is dan ook zelden sprake van alternatieve bemanningssamenstellingen. Dat is anders voor de vissersvaartuigen groter dan of gelijk aan 45 meter. Meestal gaat het daarbij om trawlers. Op basis van artikel 2.2.5 van het besluit wordt de mogelijkheid geboden voor scheepsbeheerders van vissersvaartuigen groter dan of gelijk aan 45 meter om een bemanningsplan in te dienen waarbij kan worden afgeweken van de bemanningstabellen zoals bepaald in de artikelen 2.2.1 en 2.2.4 van het besluit. Zodra voor deze vissersvaartuigen gebruik wordt gemaakt van deze mogelijkheid dient de aanvraag van een bemanningsplan te verlopen conform hetgeen is aangegeven in artikel 2.1.1.

Artikel 2.1.3 Bemanningslijst

Op basis van dit artikel kan de ILT inzage vorderen bij een scheepsbeheerder van bemanningslijsten gedurende een bepaalde periode.

Paragraaf 2.2 Nationaliteit kapitein

Artikel 2.2.1 Vrijstelling buitenlandse kapiteins handelsvaart

De bepalingen van de ingetrokken Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector koopvaardij en de ingetrokken Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw zijn opgenomen in de artikelen 2.2.1 tot en met 2.2.3. Daarin zijn de voorwaarden opgenomen voor vrijstelling van de nationaliteitseis uit artikel 18, eerste lid, onderdeel c, van de wet ingeval een scheepsbeheerder op een van diens zeeschepen een kapitein wil aanstellen met een andere nationaliteit dan de Nederlandse of die van een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel die van IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland. De procedure, waarbij de scheepsbeheerder zich moet wenden tot een privaatrechtelijke commissie van de sector koopvaardij, respectievelijk van de sector zeegaande waterbouw, bedoeld in artikel 19, vijfde lid, van de wet, voor het verkrijgen van toestemming, is destijds opgenomen op uitdrukkelijk verzoek van de werknemers- en werkgeversorganisaties van deze sectoren. Het staat de desbetreffende privaatrechtelijke commissies in principe vrij om niet alle in artikel 2.2.1 genoemde nationaliteiten toe te laten als kapitein tot de Nederlandse vloot. De commissies kunnen echter enkel nationaliteiten toelaten die zijn opgesomd in dit artikel.

Artikel 2.2.2 Bewijs van toestemming

De scheepsbeheerder die een persoon uit een van de in artikel 2.2.1 genoemde staten als kapitein op een van zijn zeeschepen aanstelt, beschikt over een geldig, aan deze scheepsbeheerder gericht bewijs van toestemming, waarop de naam van die persoon is vermeld. Artikel 2.2.2 is gebaseerd op artikel 19, vierde lid, van de wet en beoogt te verzekeren dat een scheepsbeheerder geen kapitein met een niet-Europese nationaliteit aanstelt zonder dat de desbetreffende privaatrechtelijke commissie hem daartoe schriftelijk toestemming heeft gegeven.

Artikel 2.2.3 Aanwezigheid bewijs van toestemming

In het eerste lid is bepaald dat het bewijs van toestemming te allen tijde aan boord beschikbaar moet zijn ter voorkoming van onbedoeld gebruik van de vrijstellingsregeling. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat onder onbedoeld gebruik onder meer wordt verstaan het na zeer korte tijd ontslaan van de buitenlandse kapitein door een scheepsbeheerder, waarna deze met zijn bewijs van toestemming zonder meer zou kunnen blijven varen op elk ander Nederlands zeeschip, van elke andere Nederlandse scheepsbeheerder. Met de aangegeven beperking op het bewijs van toestemming van de desbetreffende commissie wordt dit voorkomen. Indien de betrokken kapitein een dergelijke toestemming niet kan overleggen, bijvoorbeeld wanneer diegene als kapitein is aangesteld op een zeeschip van een andere scheepsbeheerder die geen toestemming heeft aangevraagd of waarvan de aanvraag om toestemming is afgewezen, is er geen sprake van vrijstelling. De in de schriftelijke toestemming genoemde duur van de toestemming mag niet zijn verstreken, dan wordt evenmin voldaan aan de eisen voor vrijstelling. De reden van het aan boord kunnen overleggen door de kapitein van het bewijs van toestemming aan de scheepsbeheerder die hem heeft aangesteld, is van overwegend praktische aard. Op deze wijze is bij controle aan boord snel vast te stellen of wordt voldaan aan de bepalingen van deze regeling. In het tweede lid van artikel 2.2.3 is bepaald dat ook bij controle ten kantore van de scheepsbeheerder moet kunnen worden vastgesteld of wordt voldaan aan de eisen voor vrijstelling van de nationaliteitseis voor kapiteins op Nederlandse zeeschepen.

Artikel 2.2.4 Vrijstelling nationaliteitseis kapiteins vissersvaartuigen

De vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein vastgesteld in de artikelen 18, tweede lid, en 19 van de wet ziet toe op zeeschepen in de handelsvaart. Op grond van artikel 18, tweede lid, van de wet worden regels gesteld ten aanzien van buitenlandse kapiteins op vissersvaartuigen. Dit artikel geeft hier invulling aan en voorziet in de mogelijkheid om van het aanbod aan Europese visserijkapiteins gebruik te maken. Aan deze aspirant-schippers wordt, evenals aan de Nederlandse kandidaten, de eis gesteld dat zij beschikken over voldoende kennis van de Nederlandse wetgeving. Deze kennis is benodigd voor het goed kunnen vervullen van de functie van kapitein van een Nederlands zeeschip.

Artikel 2.2.5 Informatie over de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden

Dit artikel is gebaseerd op artikel 2.1.11, eerste lid, onderdeel c, van het besluit. Het betreft de informatie over de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden over het afgelopen jaar welke vóór 1 oktober aan de minister moet worden verstrekt. Deze jaarlijkse rapportage en informatieverstrekking door sociale partners aan de minister is van belang om inzicht te krijgen in de arbeidsmarkt en kan zo nodig aanleiding geven om te komen tot beleidsaanpassing, om een optimaal werkende arbeidsmarkt en een optimaal aantal Nederlandse kapiteins en officieren op de Nederlandse vloot te kunnen waarborgen.

Paragraaf 2.3 Monsterboekje of alternatieve diensttijdverklaring

Artikel 2.3.1 Afgifte monsterboekje

Personen die als bemanningslid dienstdoen aan boord van een zeeschip moeten in het bezit zijn van een monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring. In artikel 22, eerste lid, van de wet is bepaald dat het bezit van een monsterboekje verplicht is voor zeevarenden als bedoeld in artikel 23, eerste of tweede lid, die een functie vervullen als bedoeld in:

- a. de hoofdstukken II, III, IV en VII van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes; of
- b. hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag.

Voor andere zeevarenden dan bovenvermelde groep kan worden volstaan met een alternatieve diensttijdverklaring als bedoeld in artikel 22, derde lid, van de wet.

Alleen personen die kunnen aantonen dat zij een zee-arbeidsovereenkomst of zee-arbeidsovereenkomst in de zeevisserij zijn aangegaan komen in aanmerking voor een monsterboekje. Daarnaast komen personen in aanmerking die een opleiding volgen voor een beroep waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is. Deze moeten voor hun stage als bemanningslid kunnen monstereen. In het derde lid zijn categorieën van personen opgenomen die vanwege de uitoefening van hun beroep in aanmerking komen voor een monsterboekje. Deze categorieën komen overeen met de categorieën opgesomd in artikel 2.2 van de ingetrokken Regeling zeevarenden. Nieuw opgenomen zijn schippers of stuurlieden zoute veren als bedoeld in artikel 2.10 van de Binnenvaartregeling. Deze categorie is toegevoegd omdat deze categorie ook is toegevoegd aan de lijst met vergelijkbare functies in artikel 3.1.6 waardoor ze in aanmerking komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs.

Artikel 2.3.2 Bewijsstukken bij verzoek afgifte monsterboekje

Met dit artikel is aangegeven welke bescheiden moeten worden overlegd bij het verzoek om afgifte van een monsterboekje. De afgifte van monsterboekjes namens de minister is belegd bij Kiwa Register. Kiwa Register controleert de documenten en andere bescheiden die bij het verzoek om afgifte van een monsterboekje worden overlegd. Op grond daarvan wordt beoordeeld of voldaan wordt aan de materiële eisen voor de afgifte van het monsterboekje. Kiwa Register gaat pas over tot een inhoudelijke beoordeling nadat de kosten van het monsterboekje zijn voldaan. De scheepsbeheerder kan namens een toekomstig bemanningslid een monsterboekje aanvragen wanneer deze zelf daartoe niet in de gelegenheid is. In dat geval moeten de persoonsgegevens aan Kiwa Register worden opgestuurd. Voor het paspoort of ander geldig nationaliteitsbewijs geldt dat dan met een door de scheepsbeheerder gewaarmerkt afschrift van de betreffende pagina's kan worden volstaan.

Artikel 2.3.3 Aantekeningen monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring

Met dit artikel is aangegeven welke gegevens de minister aantekent in het monsterboekje. Om misbruik te voorkomen dient het monsterboekje door de houder te worden ondertekend. Een ingevuld maar niet ondertekend monsterboekje is niet geldig. De persoonsgegevens van de houder van een eenmaal ingevuld monsterboekje of voorlopig monsterboekje mogen niet meer worden gewijzigd. In het vierde lid is aangegeven welke gegevens de kapitein in het monsterboekje, dan wel de alternatieve diensttijdverklaring als bedoeld in artikel 22, derde lid, van de wet, aantekent. Met deze informatie kan onder meer bepaald worden welke diensttijd de zeevarende heeft opgebouwd ten behoeve van het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs.

Artikel 2.3.4 Verlies monsterboekje

Een monsterboekje kan verloren raken of kan om verschillende redenen onbruikbaar zijn. Het kan brandschade hebben of door andere oorzaken vernield zijn en onbruikbaar zijn geworden. Het kan ook

onbruikbaar worden doordat alle bladzijden, waar de benodigde aantekeningen moeten worden opgenomen, zijn gebruikt en het monsterboekje daarmee 'vol' is. De houder kan in die gevallen een nieuw monsterboekje aanvragen. In het geval van verlies dient een verklaring te worden overhandigd waaruit blijkt dat de aanvrager aangifte heeft gedaan van vermissing dan wel andere bewijsstukken met betrekking tot het verlies.

Artikel 2.3.5 Personen naast de kapitein bevoegd tot het maken van aantekeningen

In het monsterboekje kunnen naast de door de kapitein gemaakte aantekeningen ook aantekeningen worden gemaakt door derden. Op grond van dit artikel kunnen onder andere erkende trainingsinstituten aantekening maken van met goed gevolg afgesloten veiligheidstrainingen. Aantekeningen door onbevoegden maken een monsterboekje ongeldig.

Artikel 2.3.6 Teruggave monsterboekje

Na de aanmonstering blijft het monsterboekje van een zeevarende in handen van de kapitein. Bij afmonstering wordt het monsterboekje aan de zeevarende teruggegeven. Mocht het onverhoopt niet mogelijk zijn het monsterboekje terug te geven dan dient de kapitein het monsterboekje aan de scheepsbeheerder te doen toekomen. Deze stuurt het monsterboekje naar de ILT onder de vermelding van de reden.

Hoofdstuk 3 Vaarbevoegdheden en beroepseisen

Paragraaf 3.1 Algemene bepalingen

Artikel 3.1.1 Afgifte vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs

Om een bepaald vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen moet de aanvrager niet alleen het kennisbewijs van de zeevaartopleiding overleggen. Hij moet daarnaast ook bewijs overleggen van het met goed resultaat hebben gevolgd van de ingevolge het besluit verplichte trainingen. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om bekwaamheidsbewijzen zoals basisveiligheid, reddingmiddelen of medische eerste hulp aan boord, afgegeven door het trainingsinstituut. In sommige gevallen volstaat (ander) schriftelijk bewijs, bijvoorbeeld over het geoefend zijn in groepsbegeleiding aan boord van passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen. De aanvrager kan volstaan met het overleggen van een afschrift van de verschillende bewijsstukken. Bij twijfel aan de echtheid daarvan wordt door Kiwa Register het originele bewijs opgevraagd.

Artikel 3.1.2 Relevante diensttijd

Voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs moeten over het algemeen dezelfde documenten worden overgelegd als bij de eerste aanvraag van een vaarbevoegdheidsbewijs. Met 'vernieuwen' wordt niet alleen het verlengen van de geldigheid van de bestaande vaarbevoegdheid bedoeld, maar eveneens het afgeven van een vaarbevoegdheidsbewijs voor een hogere functie dan de initiële vaarbevoegdheid. In een dergelijk geval, zoals bijvoorbeeld van de functie wachtstuurman naar de functie eerste stuurman, is het evenals in het geval van het verlengen van de initiële vaarbevoegdheid, niet meer nodig het kennisbewijs te overleggen.

In het tweede lid tot en met achtste lid is opgenomen welke diensttijd relevant is en in aanmerking komt bij het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen functies in de dekdienst en machinekamerdienst. Relevante diensttijd kan alleen opgedaan worden in de functie van officier. Sectie A-I/2.5 van de STCW-code vereist dat de opgedane diensttijd relevant is voor de functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. Hiermee wordt uitwerking gegeven aan artikel 3.1.3, tweede lid, van het besluit.

Artikel 3.1.3 Diensttijd bij vernieuwing vaarbevoegdheidsbewijs maritiem officier

De Nederlandse vloot wordt onder andere gekenmerkt door een grote variatie in scheepsgrootte en voortstuwingsvermogen. In het kader van een optimale bedrijfsvoering aan boord van zeeschepen is er daardoor een grote verscheidenheid in de samenstelling van scheepsbemanningen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een conventionele (mono-disciplinaire) bedrijfsvoering en een bedrijfsvoering die uitgaat van geïntegreerde functies (duale functies). Zo heeft de maritiem officier niet alleen de bevoegdheid om in de geïntegreerde functie maritiem officier dienst te doen maar heeft deze tevens de bevoegdheid om als wachtstuurman (dekdienst) of als wachtwerktuigkundige (machinekamerdienst) dienst te doen. Evenzo is de stuurman-werktuigkundige zeevisvaart tevens bevoegd voor de afzonderlijke functies stuurman zeevisvaart en wachtwerktuigkundige zeevisvaart. Aanvullend op artikel 3.1.2 is in dit artikel bepaald welke diensttijd als relevant wordt aangemerkt voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs in het geval diensttijd is opgedaan in een geïntegreerde functie en in een mono-disciplinaire functie. Het eerste lid heeft betrekking op de vernieuwing van een mono-disciplinaire vaarbevoegdheid als officier in de dekdienst of officier in de machinekamerdienst. Een zeevarende die bijvoorbeeld 12 maanden diensttijd heeft opgedaan in de

functie als maritiem officier kan daarvan 6 maanden laten meetellen als dienstdtijd voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs in de functie als wachtstuurman en 6 maanden dienstdtijd voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs in de functie als wachtwerktuigkundige. Het tweede lid heeft betrekking op de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs van een maritiem officier, eerste maritiem officier of stuurman-werktuigkundige vissersvaartuigen en de dienstdtijd die is opgedaan in mono-disciplinaire functies, als officier in de dekdiensd en als officier in de machinekamerdiensd. Een zeevarende die bijvoorbeeld 6 maanden dienstdtijd heeft opgedaan in de functie als wachtstuurman en 6 maanden dienstdtijd heeft opgedaan in de functie van wachtwerktuigkundige kan 12 maanden dienstdtijd mee laten tellen voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs in de functie als maritiem officier. In het derde lid is bepaald dat de dienstdtijd opgedaan in de mono-disciplinaire functies zich in gelijke mate tot elkaar dient te verhouden. Daarmee wordt bereikt dat in gelijke mate dienstdtijd wordt opgedaan in beide disciplines (dekdiensd en machinekamerdiensd).

Artikel 3.1.4 Dienstdtijd verschillende sectoren bij vernieuwing vaarbevoegdheidsbewijs

De uitwisselbaarheid van bemanningsleden op zeeschepen tussen de bedrijfstakken handelsvaart en zeevisvaart wordt bemoeilijkt omdat de vaarbevoegdheden veelal niet op elkaar aansluiten. Door de mogelijkheid om relevante dienstdtijd uit te kunnen wisselen wordt deze uitwisseling van zeevarenden verbeterd. Met dit artikel is daarin voorzien. Deze uitwisseling is bijvoorbeeld van belang voor een zeevarende die een overstap wil maken van de visserij naar de handelsvaart of omgekeerd. Een dergelijke voorziening is ook van belang voor Nederlandse zeevarenden die varen op een zeeschip onder buitenlandse vlag. Op vissersvaartuigen onder buitenlandse vlag komt het voor dat STCW-vaarbevoegdheden worden vereist in plaats van STCW-F-vaarbevoegdheden. Met de voorziening in dit artikel kan de dienstdtijd die is opgedaan aan boord van bijvoorbeeld een trawler onder buitenlandse vlag worden meegeteld bij het vernieuwen van een Nederlandse STCW-vaarbevoegdheid. Op grond van het eerste lid kan relevante dienstdtijd binnen handelsvaart, zeevisvaart of zeezeilvaart worden uitgewisseld ten behoeve van het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs in het geval er geen sprake is van ophoging van de vaarbevoegdheid. In dit geval gaat het om het verlengen van de geldigheid van de bestaande vaarbevoegdheid. In het tweede lid is bepaald dat in het geval van vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs voor een functie aan boord van een zeeschip in de dekdiensd, waarbij er sprake is van ophoging van de vaarbevoegdheid, gebruik kan worden gemaakt van de eerder opgedane relevante dienstdtijd in een andere bedrijfstak. In dit geval dient eerst 3 maanden dienstdtijd te worden opgedaan in een functie in de bedrijfstak waarvoor de vernieuwing van het vaarbevoegdheidsbewijs is aangevraagd. Na deze periode bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van de eerdere opgedane dienstdtijd, hetgeen recht kan geven op een hogere vaarbevoegdheid. In het derde lid is bepaald dat de voorwaarde van 3 maanden dienstdtijd, zoals opgenomen in het tweede lid, niet van toepassing is als er sprake is van dienstdtijd opgedaan op vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer. Dat betekent dat voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs voor een functie aan boord van een zeeschip in de dekdiensd, waarbij er sprake is van ophoging van de vaarbevoegdheid, dienstdtijd opgedaan op vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer wordt gelijkgesteld aan dienstdtijd op schepen in de handelsvaart. In het vierde lid is bepaald dat dienstdtijd opgedaan op zeeschepen in de handelsvaart en in de zeevisvaart wordt gelijkgesteld, ook in het geval er sprake is van ophoging van de vaarbevoegdheid, mits het gaat om een vaarbevoegdheidsbewijs in de machinekamerdiensd, zoals bijvoorbeeld de wachtwerktuigkundige. De dienstdtijd opgedaan in de machinekamerdiensd op een zeeschip in de handelsvaart of de zeevisserij is in hoge mate vergelijkbaar. Op grond van het vijfde lid kan dienstdtijd opgedaan als officier bij de Koninklijke Marine worden aangewend voor het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Dat geldt uitsluitend indien de dienstdtijd is opgedaan als wachtofficier, navigatieofficier of commandant op zeeschepen van de Koninklijke Marine met een brutotonnage van 500 GT of meer. De ervaring die wordt opgedaan in deze functies is vergelijkbaar met een officier die vaart aan boord van een zeeschip in de handelsvaart. De mogelijkheid tot uitwisseling van dienstdtijd maakt het tijdelijk werken bij de Koninklijke Marine aantrekkelijker en zorgt er tegelijkertijd voor dat zeevarenden behouden blijven voor de sector handelsvaart. Het zesde lid is vergelijkbaar met het voorgaande lid maar gericht op bepaalde technische functies bij de Koninklijke Marine. Het zevende lid geeft aan hoe omgegaan moet worden met de uitwisseling van dienstdtijd als maritiem officier.

3.1.5 Dienstdtijd bij vernieuwing bekwaamheidsbewijs

Dit artikel regelt de vernieuwing van bekwaamheidsbewijzen voor olie- of chemicaliëntankschepen en gastankschepen. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de werkwijze voor de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen in artikel 3.1.1. Wel gelden een aantal specifieke bepalingen met betrekking tot dienstdtijd. Als alternatief voor het behalen van voldoende dienstdtijd kan ook een passende herhalingstraining worden gevolgd.

Artikel 3.1.6 Vergelijkbare functies

Een vaarbevoegdheidsbewijs of een aanvulling daarop kan worden vernieuwd indien de houder

daarvan in de periode van 5 jaar voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing ten minste 24 maanden een vergelijkbare functie heeft vervuld als bedoeld in artikel 3.1.3, derde lid, onderdeel c, van het besluit. Dit artikel, waar de vergelijkbare functies zijn vastgesteld, komt grotendeels overeen met artikel 10.7 van de ingetrokken Regeling zeevarenden. Er zijn in overleg met de sector enkele functies toegevoegd:

- schipper of stuurman zoute veren als bedoeld in artikel 2.10 van de Binnenvaartregeling; en
- schipper van een zeegaand reddingvaartuig van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Daarnaast kan de minister op grond van het tweede lid ook andere functies als vergelijkbare functie aanmerken. Indien een dergelijke functie regelmatig blijkt voor te komen wordt deze aan het eerste lid toegevoegd. Het derde lid bepaalt dat de vergelijkbare functies ten minste 24 maanden moeten zijn vervuld voorafgaand aan de vernieuwing. Met het vierde lid is bepaald dat de diensttijd opgedaan in een vergelijkbare functie uitsluitend gebruikt kan worden voor het behoud van een vaarbevoegdheidsbewijs. Er kan geen sprake zijn van ophoging van de vaarbevoegdheid.

Artikel 3.1.7 Erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen

Dit artikel geeft aan welke documenten moeten worden overgelegd bij de aanvraag om de erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs. Met betrekking tot de beroepen in de zeevisserij is in de Regeling erkenning EG-beroepskwalificaties zeevisserij reeds bepaald welke documenten de aanvrager van een erkenning van zijn beroepskwalificaties uit een lidstaat van de van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of de Bondsstaat Zwitserland, moet overleggen.

Indien het gaat om de functie van kapitein moet ook een bewijs van schriftelijke toestemming om als buitenlandse kapitein aan boord van een Nederlands zeeschip te mogen worden aangesteld als bedoeld in artikel 19, vierde lid, van de wet worden overlegd. Dit is bepaald in het tweede lid. Deze eis geldt niet voor personen die de nationaliteit bezitten van een lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of de Bondsstaat Zwitserland of die als schipper op een Nederlands zeevissersvaartuig worden aangesteld.

Artikel 3.1.8 Bewijs van aanvraag om erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 27, derde en vijfde lid, van de wet. Daarin is bepaald dat een bemanningslid dat erkenning van zijn vaarbevoegdheidsbewijs heeft aangevraagd, voor een periode van ten hoogste 3 maanden kan volstaan met een door de minister op aanvraag afgegeven bewijs van aanvraag om erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs, tezamen met het te erkennen vaarbevoegdheidsbewijs. Voorschrift I/10, vijfde lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag en artikel 19, zevende lid, van richtlijn (EU)2022/993² bieden daartoe de mogelijkheid. Radio-operators zijn hiervan uitgezonderd. Voorschrift 7, derde lid, van de bijlage bij het STCW-F verdrag kent deze uitzonderingsbepaling voor radio-operators niet. Radio-operators van vissersvaartuigen komen derhalve wel voor een bewijs van aanvraag om erkenning van hun vaarbevoegdheidsbewijs in aanmerking. De aanvrager van een dergelijk bewijs zal wel een zee-arbeidsovereenkomst met een scheepsbeheerder of een andere werkgever moeten zijn aangegaan waarin hij zich heeft verbonden om arbeid aan boord van een Nederlands zeeschip te verrichten. Tevens wordt verlangd dat de aanvrager een verklaring van de scheepsbeheerder overlegt waarin deze verklaart dat, voor zover hij dat kan beoordelen, de door de aanvrager overgelegde bescheiden bij de aanvraag om erkenning authentiek zijn en de verstrekte gegevens juist zijn.

Paragraaf 3.2 Vaarbevoegdheidsbewijzen zeeschepen, niet zijnde zeilschepen

Artikel 3.2.1 Vaarbevoegdheid zeeschepen, niet zijnde zeilschepen <500GT

In de bijlagen 1 en 2 is aangegeven over welke kennisbewijzen, bekwaamheidsbewijzen, schriftelijke bewijzen of diensttijd men moet beschikken om in aanmerking te komen voor een bepaalde vaarbevoegdheid. Dit is gebeurd in de vorm van tabellen die beter zijn ingericht om een overzicht te geven van de eisen per vaarbevoegdheid. Tabel 1 heeft de opleidingen nieuwe stijl als uitgangspunt en tabel 2 de opleidingen oude stijl. Deze laatste tabel zal op termijn kunnen vervallen nadat de afgegeven kennisbewijzen oude stijl hun geldigheid hebben verloren. De minimumeisen voor de verschillende vaarbevoegdheden op basis van het STCW-verdrag en richtlijn (EU) 2022/993 en het STCW F-verdrag zijn vastgelegd in de paragrafen 3.2 tot en met 3.5 van het besluit. Uit oogpunt van overzichtelijkheid en de wens om te komen tot een betere uitwisseling tussen de deelsectoren handelsvaart en zeevisserij zijn vaarbevoegdheidsbewijzen voor de handelsvaart als de zeevisserij samengevoegd. Dat heeft ook te maken met de nieuwe maritieme opleidingen 'semi-geïntegreerd'

² Richtlijn (EU)2022/993 van het Europees parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2022, L 169).

(semi-duaal) officier op mbo-niveau 3 en 4. Uit oogpunt van doelmatigheid is daarbij het aantal bestaande maritieme opleidingen zoveel mogelijk geclusterd. Het voordeel hiervan is dat het eenvoudiger wordt om door te stromen naar andere maritieme deelsectoren. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van keuzedelen hetgeen kan leiden tot een verbreding van het vaarbevoegdheidsbewijs, voor zowel de handelsvaart als de zeevisserij. Ook voor de opleidingen maritiem officier op hbo-niveau geldt dat er sprake is van een nieuwe opleiding 'semi-geïntegreerd' officier. Daarom zijn in bijlage 1 met name alle kennisbewijzen opgenomen die betrekking hebben op de nieuwe maritieme opleidingen. In bijlage 2 zijn de kennisbewijzen opgenomen, die betrekking hebben op de huidige al langer bestaande opleidingen, die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs. Gedurende enige tijd zal er sprake zijn van een situatie waarbij studenten van maritieme beroepsopleidingen kunnen beschikken over een kennisbewijs oude stijl hetzij een kennisbewijs nieuwe stijl. Dit is een gegeven omdat conform artikel 3.1.1, tweede lid, van het besluit, een kennisbewijs tot vier jaar na afgifte kan leiden tot de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs.

Paragraaf 3.3 Bijzondere beroepseisen bepaalde scheepstypen en afgifte bekwaamheidsbewijzen

Artikelen 3.3.1 tot en met 3.3.5 Bekwaamheidsbewijzen tankschepen

In de voorschriften V/1-1 en V/1-2 van de bijlage bij het STCW-verdrag en hoofdstuk V van de STCW-code zijn de trainingen opgenomen voor tankschepen, onderverdeeld naar de types olie-, chemicaliën- en gastankschepen. De artikelen 3.3.1 tot en met 3.3.5 omvatten de eisen voor de trainingen nodig om in aanmerking te komen voor de daarbij behorende bekwaamheidsbewijzen.

Artikelen 3.3.6 tot en met 3.3.9 Bekwaamheidsbewijzen passagiersschepen

Voorschrift V/2 van de bijlage bij het STCW-verdrag en sectie A-V/2 van de STCW-code bevatten de trainingseisen van personeel op passagiersschepen, inclusief ro-ro passagiersschepen. De artikelen 3.3.6 tot en met 3.3.9 omvatten de eisen voor de trainingen nodig om in aanmerking te komen voor de daarbij behorende bekwaamheidsbewijzen of schriftelijke bewijzen. De onderdelen 'groepsbegeleiding' en 'dienstverlening aan passagiers' worden veelal aan boord gedaan. Daar wordt geen bekwaamheidsbewijs voor afgegeven maar volstaat schriftelijk bewijs dat aan de training is deelgenomen. Dit bewijs kan bijvoorbeeld bestaan uit een aantekening van de scheepsbeheerder in het op grond van artikel 5, Wet bemanning zeeschepen, per zeeschip bij te houden overzicht van de door een bemanningslid 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.

Artikelen 3.3.10 en 3.3.11 Bekwaamheidsbewijzen IGF-code schepen

In het voorschrift V/3, vijfde en achtste lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag en sectie A-V/3, onderdelen 1 en 2, van de STCW-code, zijn de trainingseisen opgenomen voor zeeschepen die onder de IGF-code vallen. De artikelen 3.3.10 en 3.3.11 omvatten de eisen voor de trainingen nodig om in aanmerking te komen voor de daarbij behorende bekwaamheidsbewijzen. Zeevarenden die in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen, waarvan de beroepsvereisten zijn opgenomen in artikel 3.3.2 van deze regeling, kunnen indien gewenst in aanmerking komen voor het bekwaamheidsbewijs basistraining IGF-code. Dit volgt uit voorschrift V/3, zesde lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag. Zeevarenden die in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden, waarvan de beroepsvereisten zijn opgenomen in artikel 3.3.2 van deze regeling, kunnen indien gewenst in aanmerking komen voor het bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining IGF-code mits zij voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 3.3.11, tweede lid. Dit volgt uit voorschrift V/3, negende lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag.

Artikelen 3.3.12 en 3.3.13 Bekwaamheidsbewijzen zeeschepen in polaire wateren

In het voorschrift V/4, tweede en vierde lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag en sectie A-V/4, onderdelen 1 en 2, van de STCW-code, zijn de beroepsvereisten opgenomen voor de training van zeevarenden aan boord van zeeschepen die in polaire wateren varen. De artikelen 3.3.12 en 3.3.13 omvatten de eisen voor de trainingen nodig om in aanmerking te komen voor de daarbij behorende bekwaamheidsbewijzen.

Artikel 3.3.14 Bekwaamheidsbewijs type rating

Deze trainingseisen vloeien voort uit de HSC-code (International Code of Safety for High-Speed Craft).

Artikelen 3.3.15 en 3.3.16 Bekwaamheidsbewijzen stoomvoortstuwning en gasturbinevoortstuwning

Het aantal zeeschepen dat wordt voortgedreven door middel van stoom- of gasturbines is zeer beperkt. De behandeling van stoom- of gasturbines tijdens de initiële opleiding ter verkrijging van een kennisbewijs is daarom niet meer noodzakelijk. In het geval dat een zeeschip wordt voortgedreven door middel van stoom- of gasturbines is aanvullende training nodig. De eisen daarvoor zijn opgenomen in de artikelen 3.3.15 en 3.3.16. De trainingen worden door het ontbreken van de vraag op dit moment niet in Nederland verzorgd.

Paragraaf 3.4 Kennisbewijzen officieren en bekwaamheidsbewijzen officieren zeilvaart

In paragraaf 3.4 zijn de minimumeisen vastgesteld waaraan een kennisbewijs of een bekwaamheidsbewijs dat wordt afgegeven als bewijs van het met goed gevolg hebben afgelegd van een beroepsopleiding of een onderdeel daarvan, ten minste dient te voldoen.

Daarbij wordt aangegeven aan welke (onderdelen van) voorschriften van de bijlage bij het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag de aanvrager van een kennisbewijs moet voldoen en aan welke onderdelen van deze verdragen de opleiding moet voldoen. De maritieme opleidingsinstituten hebben op basis van de WEB hun onderwijsprogramma zodanig ingericht dat de schoolverlaters niet alleen beschikken over een bepaald kennisbewijs maar ook over de ingevolge hoofdstuk VI van de bijlage van het STCW-verdrag vereiste bekwaamheidsbewijzen voor de uitoefening van specifieke functies of werkzaamheden aan boord of voor werkzaamheden op bepaalde type zeeschepen. Hierdoor komt de schoolverlater direct in aanmerking voor een vaarbevoegdheidsbewijs. Alle maritieme opleidingen vinden plaats binnen het regulier onderwijs op basis van de onderwijswetgeving zoals hierboven vermeld. Hiervan uitgezonderd zijn de opleidingen voor de zeilvaart. Deze worden verzorgd door de EHS. Het doorlopen van een opleiding aan EHS leidt tot de afgifte van een bekwaamheidsbewijs omdat deze school geen onderdeel is van de WEB maar valt onder het toezicht van de ILT.

De artikelen 3.4.1 tot en met 3.4.20 hebben betrekking op de kennisbewijzen die worden afgegeven op basis van de huidige maritieme beroepsopleidingen.

De artikelen 3.4.21 en 3.4.22 hebben betrekking op de bekwaamheidsbewijzen zeilvaart die worden afgegeven op basis van het met goed gevolg hebben afgelegde beroepsopleiding voor de zeilvaart. In artikel 3.4.21 zijn de beroepsvereisten opgenomen met betrekking tot het bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart. Dit betreft zeegaande zeilschepen van 500 GT of meer in de commerciële vaart. Een wijziging ten opzichte van de ingetrokken regeling is dat nu alle genoemde onderdelen van sectie A-II/1 en A-II/2 van toepassing zijn in de opleiding stuurman grote zeilvaart. Voorheen werden de aspecten behandeling en stuwen van lading uitgezonderd. Sinds 2022 zijn deze aspecten onderdeel van de opleiding. In artikel 3.4.22 zijn de beroepsvereisten opgenomen met betrekking tot het bekwaamheidsbewijs stuurman kleine zeilvaart. Dit betreft zeegaande zeilschepen van minder dan 500 GT in de commerciële vaart.

In de artikelen 3.4.23 tot en met 3.4.25 zijn de nieuwe kennisbewijzen hbo maritiem onderwijs opgenomen. Net als bij het mbo-onderwijs, waarbij studenten afstuderen als 'semi geïntegreerd' (semi-duaal) officier, worden ook voor het hbo-onderwijs nieuwe opleidingen geïntroduceerd met een semi-geïntegreerde afstudeervariant. De student volgt daarbij eerst een duaal (zowel nautisch als technisch) deel op operationeel niveau (operational level), gevolgd door een deel op managementniveau (management level) voor de nautische of de technische discipline. In de betreffende specialisatierichting kunnen zij doorgroeien naar de hogere managementfuncties. Hierbij worden de volgende kennisbewijzen onderscheiden:

- Semi-duaal, uitstroom nautisch: de student studeert af met een nautische en technische vaarbevoegdheid en is in de nautische kant gekwalificeerd om door te groeien naar managementniveau (artikel 3.4.23);
- Semi-duaal, uitstroom technisch: de student studeert af met een nautische en technische vaarbevoegdheid en is in de technische kant gekwalificeerd om door te groeien naar managementniveau (artikel 3.4.24);
- Semi-duaal, uitstroom technisch met minor ETO: de student studeert af met een nautische, een technische en elektrotechnische vaarbevoegdheid en is in de technische kant gekwalificeerd om door te groeien naar managementniveau (artikel 3.4.25).

De artikelen 3.4.26 tot en met 3.4.33 hebben betrekking op de nieuwe kennisbewijzen maritiem officier (Marof) op mbo-niveau 3 en 4. Deze opleidingen zijn van start gegaan vanaf het studiejaar 2021/2022, hetgeen betekent dat de eerste studenten op mbo 3 niveau afstuderen met het nieuwe kennisbewijs vanaf medio 2024. De kennisbewijzen zijn voorzien van een uniek crebonummer.

Op basis van deze opleidingen studeren studenten af als 'semi geïntegreerd' officier. De student volgt daarbij eerst een duaal (zowel nautisch als technisch) deel op operationeel niveau (operational level), gevolgd door een deel op managementniveau (management level) voor de nautische of de technische discipline. Dat betekent dat studenten met operational level bevoegdheden als wachtstuurman en wachtwerktuigkundige afstuderen en de mogelijkheid hebben om in één discipline door te groeien naar het management level, hetgeen uiteindelijk een vaarbevoegdheid als kapitein of hoofdwerktuigkundige oplevert. Dit geldt zowel voor de opleidingen op mbo-niveau drie, kleine schepen zeeschepen, als voor

de opleidingen op mbo-niveau vier, alle schepen zeeschepen. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

Met het kennisbewijs Marof-kleine schepen zeeschepen uitstroom nautisch koopvaardij (artikel 3.4.29), Marof kleine schepen zeeschepen uitstroom nautisch visserij (artikel 3.4.30) en Marof kleine schepen zeeschepen uitstroom technisch (artikel 3.4.31) komt men in aanmerking voor een vaarbevoegdheid voor schepen zeeschepen met een omvang van minder dan 3000 GT en een voortstuwingsvermogen tot 3000 kW.

Met het kennisbewijs Marof alle schepen zeeschepen uitstroom nautisch koopvaardij en Marof alle schepen zeeschepen uitstroom nautisch waterbouw (artikel 3.4.26), Marof alle schepen zeeschepen uitstroom nautisch visserij (artikel 3.4.27), en Marof alle schepen zeeschepen uitstroom technisch (artikel 3.4.28) komt men uiteindelijk in aanmerking voor een vaarbevoegdheid alle typen zeeschepen. Het voordeel van de nieuwe opleidingen is dat het eenvoudiger wordt om door te stromen van of naar andere maritieme (deel)sectoren. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van mbo keuzedelen: keuzedeel K1212 STCW Cargo handling and stowage management level (artikel 3.4.32) en keuzedeel K1244 visserij (artikel 3.4.33) hetgeen kan leiden tot een verbreding van het vaarbevoegdheidsbewijs, voor zowel de handelsvaart als visserij. Dit komt de uitwisseling en mobiliteit van zeevarenden ten goede.

Paragraaf 3.5 Aanvullende beroepseisen en afgifte bekwaamheidsbewijzen

In deze paragraaf zijn de trainingseisen vastgelegd ten aanzien van de aanvullende beroepseisen op het gebied van veiligheid, reddingmiddelen, snelle hulpverleningsboten, brandbestrijding, medische zorg, beveiliging en scheepsmanagement.

Nieuw is de in artikel 3.5.3, vijfde lid, opgenomen training die leidt tot de afgifte van het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT. De trainingseisen zijn opgenomen in bijlage 9. Deze training is een alternatief voor de reguliere training reddingmiddelen en de training crisisbeheersing en menselijk gedrag (artikel 3.3.8). Het betreft een op maat gesneden training die beter is toegesneden op de situatie en reddingmiddelen die aanwezig zijn aan boord van zeilschepen van minder dan 500 GT. Hiermee wordt een nadere invulling gegeven van de huidige wettelijke eisen. De training is aangevuld met elementen van de training crisisbeheersing en menselijk gedrag omdat aan boord van deze zeilschepen veelal passagiers worden vervoerd. De training voor zeilschepen is van kortere duur dan de reguliere training reddingmiddelen omdat bepaalde onderdelen niet of in mindere mate van toepassing zijn op zeilschepen. Zo zijn zeilschepen over het algemeen niet uitgerust met reddingsboten. De nadruk in deze specifieke training voor zeilschepen ligt vooral op het gebruik en de omgang met reddingsvlotten, de veiligheid van passagiers in noodsituaties, de redding van overlevenden, communicatie, helikopterredding en noodsignalen. Evenals bij de reguliere training reddingmiddelen het geval is, dient deze training iedere 5 jaar herhaald te worden.

Paragraaf 3.6 Medische geschiktheid

Deze paragraaf bevat de bepalingen van het Keuringsreglement. Iedere zeevarende die aanmonstert moet zijn gekeurd en in het bezit zijn van een geldige geneeskundige verklaring voor de zeevaart. Dit vloeit onder meer voort uit voorschrift 1.2 en norm A1.2 van het MLC-verdrag. In de artikelen 31 tot en met 34 van de wet en paragraaf 3.6 van het besluit bemanning zeeschepen zijn hierover regels vastgelegd. Een dergelijke verklaring is tevens nodig voor de aanvraag van een vaarbevoegdheidsbewijs. Voor sommige functies, zoals aangegeven in artikel 23 van de wet, gelden strengere medische eisen.

De keuring wordt verricht aan de hand van de keuringseisen zeevaart die zijn opgenomen in deze paragraaf. De eisen zijn gebaseerd op de richtlijn van de International Labour Office (ILO) en de World Health Organization (WHO). Het betreft de 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 artikel 3.6.3, eerste lid, is bepaald dat de keuring plaatsvindt met inachtneming van de keuringsaanwijzingen en overeenkomstig de medische maatstaven, opgenomen in bijlage 12 van deze regeling en appendix A tot en met E van voornoemde guidelines. Zeevarenden moeten vrij zijn van enige afwijking, ziekte of verwonding die een veilige uitoefening van de werkzaamheden belemmert. Een zeevarende dient verder te allen tijde in staat te zijn om adequaat te handelen in geval van nood. Een zeevarende moet daarbij niet alleen in staat zijn zichzelf in veiligheid te stellen, maar moet kunnen assisteren bij het bestrijden van brand, het lanceren van reddingmiddelen en het assisteren van medebemanningsleden en passagiers. Daarnaast mag de aanwezigheid van de zeevarende aan boord geen gevaar opleveren voor de gezondheid van de overige opvarenden. Aan boord is slechts beperkte medische zorg aanwezig.

In artikel 3.6.1, eerste lid, is bepaald dat de als keuringsarts aangewezen geneeskundige voldoet aan de voorwaarden van bijlage 10. Hierbij gaat het om de kennis en de bekwaamheid van de geneeskundige, de keuringslocatie en de benodigde apparatuur. Voor de medische keuring van zeevarenden die geen functie vervullen waarbij de veiligheid van het zeeschip direct in het geding is bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van geneeskundigen die erkend zijn. Het gaat hierbij om geneeskundigen die – al dan niet in Nederland – reeds algemene medische keuringen uitvoeren.

Scheepsbeheerders krijgen hierdoor de mogelijkheid om door middel van de bestaande bedrijfskeuringen invulling aan de keuringsverplichting te geven. Een erkende geneeskundige voldoet aan de in bijlage 11 gestelde voorwaarden. Anders dan bij de categorie aangewezen artsen komen voor erkenning alleen artsen in aanmerking die reeds werkzaam zijn als keuringsarts en daartoe een overeenkomst met een scheepsbeheerder zijn aangegaan. Tevens zal de scheepsbeheerder, vaak de rederij van grote cruise- en andere passagiersschepen, moeten beschikken over een kwaliteitssysteem met betrekking tot het toezicht op de keuringsartsen waarmee uitvoering van de keuringen door de bedrijfsarts plaatsvindt. De keuringen worden namelijk gecombineerd met de reguliere bedrijfskeuringen en vinden niet alleen aan de wal plaats maar met name tijdens reizen aan boord van dergelijke zeeschepen. In de context van grote cruiseschepen gaat het veelal om de (relatief grote) groep van hotelpersoneel en servicepersoneel die aan boord werkzaam is. In de ingetrokken Regeling zeevarenden was bepaald dat deze groep geen veiligheids- of beveiligingstaken uitvoert. Deze passage is verwijderd omdat deze groep wel veiligheids- of beveiligingstaken aan boord kan hebben, bijvoorbeeld als het gaat om de ontruiming van het zeeschip en ondersteuning van passagiers bij noodsituaties. Door deze wijziging wordt de groep zeevarenden, die tijdens reizen aan boord medisch gekeurd kan worden, groter.

Keuringsprocedure

Voorafgaand aan de eigenlijke keuring legt de keurling een aantal bescheiden over, die door de keuringsarts worden gecontroleerd. Vervolgens vindt het onderzoek van de geschiktheid plaats. Bij twijfel of indien voorgeschreven in de medische maatstaven, vraagt de geneeskundige informatie op bij de behandelend arts of verwijst voor een deelonderzoek. Na ontvangst van de gevraagde rapportage kan de keuring worden afgerond. Voorafgaand aan de keuring dient te arts de identiteit van de kandidaat te verifiëren en worden een aantal controles gedaan. Zo wordt de keuringsstatus van de keurling nagegaan om te controleren of de keurling reeds door een anders keuringsarts is afgekeurd (artikel 3.6.2).

De keuringsarts verricht de keuring op basis van de keuringsaanwijzingen en medische maatstaven en laat zich bij het vastleggen en ordenen van de gegevens leiden door het keuringsformulier (bijlage 13). De keuringsgegevens worden gearchiveerd en bewaard gedurende de termijn en op de wijze bepaald bij of krachtens de Wet op de geneeskundige behandelingsovereenkomst. De keuring dient volledig te worden uitgevoerd alvorens een oordeel wordt geveld (artikel 3.6.3). Indien de keuringsarts over onvoldoende informatie beschikt om tot zijn oordeel te komen, kan hij met toestemming van de kandidaat gegevens opvragen bij de behandelend arts. Indien deze informatie niet beschikbaar is of onvoldoende blijkt te zijn, verwijst de keuringsarts de kandidaat voor een specialistisch deelonderzoek. De keuringsarts kan voor het deelonderzoek verwijzen naar een specialist naar keuze. Wanneer alle informatie beschikbaar is, kan deze de keuring afronden (artikel 3.6.4). Na goedkeuring ontvangt de zeevarende de geneeskundige verklaring (artikel 3.6.5). Indien de keuringsarts van oordeel is dat een kandidaat niet kan worden goedgekeurd, overhandigt hij de kandidaat een zogeheten verklaring van medische ongeschiktheid. Van de arts wordt verwacht dat hij de redenen voor afkeuring verklaart en dat de kandidaat tevens wordt gewezen op het recht tot herkeuring. Van iedere afkeuring voor de zeevaart doet de keuringsarts onverwijld mededeling aan de medisch adviseur scheepvaart. De keurling die een herkeuring wenst richt zich tot een scheidsrechter onder overlegging van diens exemplaar van de verklaring van medische ongeschiktheid (artikel 3.6.6). Na tijdelijke ongeschiktheid kan een kandidaat worden herkeurd door dezelfde keuringsarts die hem afkeurde. Als de keuringsarts van oordeel is dat de oorspronkelijke bezwaren zijn verdwenen, volgt goedkeuring. Als de kandidaat niet wenst te worden herkeurd door de eerste keuringsarts of na blijvende ongeschiktheid verricht de scheidsrechter de herkeuring. Van belang hierbij is het onderscheid tussen een permanente en een tijdelijke afkeuring: in het geval van een medische aandoening waarbij herstel binnen 2 jaar niet te verwachten is, volgt een permanente afkeuring. De keurling kan binnen zes weken na de afkeuring een scheidsrechterlijke herkeuring aanvragen. Bij een behandelbare aandoening komt de keurling na een periode van tijdelijke afkeuring terug bij de oorspronkelijke arts voor een evaluatie. Op basis van die evaluatie kan goedkeuring, tijdelijke afkeuring of permanente afkeuring volgen (artikel 3.6.6). De scheidsrechter hanteert overeenkomstige procedures en maatstaven, met dien verstande dat onderdelen waarvoor de kandidaat reeds is goedgekeurd, niet behoeven te worden herhaald, tenzij over de uitslag twijfel bestaat. Voor een herkeuring is het verder niet altijd noodzakelijk om de kandidaat fysiek te onderzoeken. Het beoordelen van medische gegevens kan voor de scheidsrechter voldoende zijn om tot een uitslag te komen. De herkeuring door de scheidsrechter wordt verder op eenzelfde wijze georganiseerd als de eerste keuring. Voor de afgifte van een ontheffing brengt de scheidsrechter advies uit aan de medische adviseur scheepvaart (artikel 3.6.8).

Voor wat betreft de verwerking van persoonsgegevens wordt gewezen op artikel 34 van de wet. Ter uitvoering van de artikelen 23 tot en met 32 van de wet worden persoonsgegevens die betrekking hebben op de medische geschiktheid van zeevarenden verwerkt. Die gegevens zijn noodzakelijk om te kunnen beoordelen of de zeevarende voldoet aan de wettelijke eisen inzake medische geschiktheid. De

keuringsartsen melden, zonder overdracht van het onderliggende medische dossier, de tijdelijke of permanente afkeuringen aan de medisch adviseur scheepvaart bij de ILT. Bij een scheidsrechterlijke herkeuring dient de betrokkene schriftelijk toestemming te geven om de medische gegevens te delen met de medisch scheidsrechter. De medisch scheidsrechter overlegt na herkeuring eventueel met de medisch adviseur scheepvaart in hoeverre een restrictie of een ontheffing kan worden toegepast. Hierbij worden medische gegevens uitgewisseld. Bij de ILT wordt echter geen medisch dossier opgeslagen van de persoon in kwestie, slechts de conclusie wordt bijgehouden. De ILT houdt, per bevoegde arts, alleen de aantallen medisch goedgekeurde verklaringen bij. Hierbij worden geen persoonsgegevens van zeevarenden bijgehouden.

Paragraaf 3.7 Erkenning maritieme trainingsinstituten en trainingen

In deze paragraaf zijn de eisen vastgesteld waaraan maritieme trainingsinstituten dan wel opleidingsinstituten, die trainingen verzorgen die niet vallen onder de in Nederland geldende onderwijswetgeving, moeten voldoen. Het betreft een verscheidenheid aan veelal korte (veiligheids)trainingen op onder meer het gebied van brandbestrijding, omgang met reddingsmiddelen aan boord en de zorg voor lading en passagiers. Maar het kan ook trainingen betreffen als scheepsmanagement-N of -W. De duur van deze trainingen is in het algemeen maximaal een week waardoor deze niet passen binnen het regime van de WEB, dat een minimale opleidingsduur kent van 15 weken, en evenmin binnen het regime van de WHW. In een training staat de 'toepassing in de praktijk' centraal. Deelnemers aan een training leren nieuwe kennis, attitudes en vaardigheden en oefenen hiermee in de training om het vervolgens in de praktijk toe te passen. Een voorbeeld is de training basisveiligheid. Een cursus kan ook de mogelijkheid bieden tot aanvullende scholing met als resultaat het verhogen en verbreden van de kennis welke niet standaard in de opleiding zit. Een voorbeeld is de eerder vermelde training scheepsmanagement. Naast bijeenkomsten wordt ook gebruikgemaakt van andere leermethoden zoals webinars, online meetings, e-learning, zelfstudie, opdrachten of intervisie.

Artikel 3.7.1 Algemeen

Met dit artikel is bepaald dat trainingen moeten worden verzorgd door een door de minister erkend trainingsinstituut. Aan de erkenning van trainingsinstituten zal ten minste een gecertificeerd kwaliteitssysteem ten grondslag moeten liggen. Naast de erkenning van het instituut dienen de aangeboden trainingen zelf ook te zijn erkend.

Artikel 3.7.2 De aanvraag tot erkenning van een instituut

De aanvraag om erkenning bestaat uit twee stappen. De eerste stap is de aanvraag om erkenning van een trainingsinstituut als geheel. Bij de aanvraag voor een erkenning van een trainingsinstituut wordt een afschrift verstrekt van het door het trainingsinstituut gehanteerde management- en kwaliteitssysteem, alsmede een rapport betreffende het functioneren ervan opgemaakt door een van het trainingsinstituut onafhankelijke instantie of certificerende instelling. Na de erkenning van het trainingsinstituut kan het betreffende instituut aanvragen doen voor de erkenning van een of meer trainingen.

Artikel 3.7.3 Beoordeling van de aanvraag

Het beoordelen van het trainingsinstituut bestaat uit een documentbeoordeling van het management- en kwaliteitssysteem op een aantal onderdelen. Na een positieve documentbeoordeling kan desgewenst verificatie van de werking van het management- en kwaliteitssysteem van het trainingsinstituut plaatsvinden op de locatie van het trainingsinstituut. In geval van computer based trainingen (CBT) of hybride trainingen is een verificatie op locatie niet van toepassing. Als het trainingsinstituut in aanmerking komt voor erkenning wordt een certificaat uitgereikt. De geldigheid daarvan is maximaal 5 jaar. De tweede stap is het beoordelen van de afzonderlijke trainingen. Deze bestaat in eerste aanleg uit een documentbeoordeling per training. Alle andere zaken zijn reeds beoordeeld in het kader van de erkenning van het trainingsinstituut. Indien afwijkende lesmethoden of afwijkende eisen van toelating tot de training of examinering/assessment worden gebruikt moeten de daarmee gehanteerde procedures en criteria bij de aanvraag worden ingediend. Vanuit de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn er voldoende handvatten voor het erkennen van CBT en digitale assessments. Ook in andere sectoren zoals in de luchtvaart, het wegtransport en het regulier onderwijs zijn handvatten beschikbaar. Na een positieve documentbeoordeling wordt de uitvoering van de training beoordeeld waarbij het bijwonen van een training door een aangewezen ambtenaar onderdeel kan zijn. Het doel hiervan is te kunnen vaststellen of de gebruikte lesmethode en leermiddelen daadwerkelijk leiden tot het beoogde resultaat. Bovendien kan de werking van het kwaliteitssysteem tijdens zo'n bezoek worden geverifieerd.

Artikel 3.7.4 Aanvullende eisen

De eisen waaraan een training en de daarmee gepaard gaande examinering inhoudelijk moeten

voldoen zijn vermeld in het besluit en in paragraaf 3.5 van deze regeling. De eisen zijn voornamelijk gebaseerd op het STCW-verdrag, de bijbehorende STCW-code en richtlijn (EU) 2022/993. Daarnaast worden onder meer eisen gesteld aan de organisatie, de leerkrachten en het lesmateriaal. Deze eisen zijn nadrukkelijk vastgelegd in de genoemde richtlijn (EU) 2022/993. Indien het gaat om trainingen die niet direct voortkomen uit richtlijn (EU) 2022/993 dient te worden voldaan aan de criteria die zijn vastgelegd in de toepasselijke verdragen en codes. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om een training basisveiligheid voor vissers die voortkomt uit het STCW F-verdrag of de zogenoemde Boatmaster trainingen die voortkomen uit de SCV-code³ die gericht is op kleine handelsvaartuigen die in het Caribisch handelsgebied opereren. Het management- en kwaliteitssysteem van een trainingsinstituut dient te voldoen aan de NEN-EN-ISO 9001 normering of een gelijkwaardig management- en kwaliteitssysteem voor wat betreft productontwikkeling en productkwaliteitszorg, zoals DNV-ST-0029 kwaliteitssysteem.

Artikel 3.7.5 Erkennen van een training

Na de erkenning van het trainingsinstituut kan het betreffende instituut een aanvraag doen voor de erkenning van een of meer trainingen. Voor iedere training wordt een afzonderlijke aanvraag gedaan. Bij die aanvraag worden de gegevens, zoals opgenomen in het tweede lid, verstrekt. Voor inwerkingtreding van deze regeling werden alleen trainingen erkend. In het geval een trainingsinstituut meerdere trainingen geeft, zijn veel te overleggen bescheiden een herhaling van zetten. Dit gaf een onnodige administratieve belasting en kon efficiënter worden uitgevoerd. Met de erkenning van het trainingsinstituut als bedoeld in artikel 3.7.1 wordt dit vermeden. De geldigheidsduur van een erkenning hangt samen met de periode waarin externe evaluaties van het desbetreffende kwaliteitssysteem moeten plaatsvinden. Een voorwaarde voor het opnieuw verlenen van een erkenning is een positief oordeel. Het trainingsinstituut wordt erkend voor een periode van maximaal vijf jaar. De initiële erkenning van een training geldt eveneens voor een periode van maximaal vijf jaar.

Artikel 3.7.6 Derden

Het kan voorkomen dat instellingen gebruikmaken van de apparatuur of de faciliteiten van een andere instelling. In dat geval moet ook die instelling, voor zover het dat gedeelte betreft, onder deze regeling zijn erkend. In het tweede lid is bepaald dat in het geval een trainingsinstituut gebruikmaakt van oefenobjecten op een locatie van derden dit moet blijken uit de opgave van het lesmateriaal zoals vermeld in artikel 3.7.2.

Artikel 3.7.7 Simulators

Indien een simulator deel uitmaakt van de onderwijsmethode van een training dient deze te voldoen aan de betreffende eisen die gesteld worden in sectie A-I/12, deel 1, van de STCW-code en aan de eisen die voortkomen uit de Leidraad Maritieme Simulator. Voor de meest recente versie wordt verwezen naar de website van de ILT.

Artikel 3.7.8 Reddingmiddelen en trainingsmiddelen

Als het gebruik van reddingmiddelen deel uitmaakt van een training dienen deze middelen te voldoen of gelijkwaardig te zijn aan de betreffende eisen die gesteld worden in de International Life-Saving Appliance Code (LSA-code) van het SOLAS-verdrag. Certificering en beproeving van de gebruikte reddingmiddelen dienen te voldoen aan de eisen zoals gesteld in de MED Marine Equipment richtlijn (EU) 2014/90. In de Informatie aan Trainingsinstellingen (IaT), zoals opgenomen op de website van de ILT, is een opsomming opgenomen van te gebruiken reddingmiddelen.

Artikel 3.7.9 Het intrekken van de erkenning

De minister kan een erkenning van een trainingsinstituut intrekken indien de onafhankelijke certificerende instelling, bedoeld in artikel 3.7.4, tweede lid, de minister adviseert de erkenning van een trainingsinstituut in te trekken dan wel niet te verlengen, of indien de werking van het management- en kwaliteitssysteem als onvoldoende wordt beoordeeld. Het instituut krijgt de gelegenheid om afwijkingen te herstellen met corrigerende maatregelen. Indien er bij een tussentijdse controle blijkt dat sprake is van dusdanige tekortkomingen dat de kwaliteit van een trainingsinstituut niet langer is gegarandeerd, kan de erkenning worden ingetrokken. In het tweede lid zijn situaties opgenomen die kunnen leiden tot de intrekking van de erkenning van een training. Indien de erkenning van een trainingsinstituut wordt ingetrokken heeft dat als gevolg dat alle trainingen die door het betreffende trainingsinstituut worden verzorgd niet meer zijn erkend.

³ De in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgestelde en bij circulaire SLS.14/Circ.396, als voor het Koninkrijk der Nederlanden geldende equivalente regeling, aangemelde Code voor de veiligheid van kleine commerciële schepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Small Commercial Vessels operating in the Caribbean).

Artikel 3.7.10 Administratieve bepaling

Bij beëindiging van de desbetreffende opleidingen wordt de registratie overgedragen aan de minister, die deze registratie gedurende ten minste vijftig jaar bewaard.

Paragraaf 3.8 Bemanning zeilschepen minder dan 500 GT

Artikel 3.2.1, tweede lid, van het besluit geeft de grondslag voor het stellen van regels met betrekking tot de bemanning van zeilschepen van minder dan 500 GT. De eisen ten aanzien van de vaarbevoegdheid voor zeilschepen van 500 GT en meer zijn opgenomen in paragraaf 3.2 van het besluit. Zoals in de nota van toelichting bij het besluit is vermeld wordt uitgegaan van de grens van 500 GT omdat dit de ondergrens is van het toepassingsbereik van het STCW-verdrag. Daarmee is er enige ruimte om af te wijken van de eisen in het STCW-verdrag, mits de veiligheid van het zeeschip en van de opvarenden zijn gewaarborgd. Daarnaast is er een aantal afwijkende bepalingen van toepassing op de vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeilschepen van minder dan 500 GT. Zo is er sprake van specifieke vaargebieden en diensttijdtekening, die afwijkt ten opzichte van diensttijdtekening van zeeschepen, niet zijnde zeilschepen. Deze bepalingen waren voorheen opgenomen in de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen. De eisen voor vaarbevoegdheid staan los van de eventuele aanvullende bemanningseisen die voortvloeien uit de inzet van het zeeschip. Deze vloeien rechtstreeks voort uit paragraaf 3.5 Aanvullende beroepseisen, van het besluit en komen overeen met hoofdstuk 4 van het ingetrokken Besluit zeevarenden.

De opleidingen in de zeezeilvaart worden verzorgd door de EHS. Reguliere zeevaart opleidingen vinden plaats op grond van de onderwijswetgeving zoals vastgelegd in de WEB of de WHW. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 30 van de wet.

In artikel 3.8.9 is een aantal specifieke bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de examens en de uitvoering daarvan. Het Landelijk Examenbureau voor de Beroepszeilvaart heeft de bevoegdheid tot het afgeven van de specifieke bekwaamheidsbewijzen. Het Landelijk Examenbureau voor de Beroepszeilvaart wordt onderworpen aan een jaarlijkse interne kwaliteitscontrole en een vijfjaarlijkse kwaliteitscontrole, uitgevoerd door onafhankelijke externe deskundigen. De naar aanleiding van deze controles opgemaakte kwaliteitsrapporten worden aan de Inspecteur-Generaal van de ILT ter beschikking gesteld. Aan de hand van deze rapporten wordt beoordeeld of de kwaliteit van de examinering voldoende wordt gewaarborgd en de bevoegdheid van het Landelijk Examenbureau tot het afgeven van bekwaamheidsbewijzen in stand kan blijven.

In artikel 3.8.8 is een wijziging opgenomen. Hiermee wordt bereikt dat ook diensttijd aan boord van een zeilschip op de binnenvaart als relevante diensttijd kan worden opgegeven om in aanmerking te kunnen komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs als gezelschap zeilvaart. Diensttijd aan boord van een binnenvaart-zeilschip doet kwalitatief niet onder voor de diensttijd op een zeegaand zeilschip, als het gaat om de functie van gezelschap. Alhoewel in de binnenvaart de functiebenaming deksman of lichtmatroos wordt gebruikt, zijn de taken soortgelijk. De binnenvaartzeilschepen zijn over het algemeen gelijk in afmetingen en zeilconfiguratie als aan de zeegaande zeilschepen. Voorwaarde is dat de diensttijd is opgetekend in een dienstboekje zoals als bedoeld in artikel 5.11 van de Binnenvaartregeling. Een dienstboekje is een op naam gesteld document voor bemanningsleden van een professioneel varend binnenschip, waarin de vaartijd wordt geregistreerd. Met deze wijziging wordt de doorstroom van gekwalificeerde bemanningsleden in de zeilvaart van binnenvaart naar zeevaart geborgd.

Nieuw is de training bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT die door de EHS wordt verzorgd. Deze training, die in afstemming met de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) en de EHS tot stand is gekomen, biedt voor de officieren en gezellen van zeezeilschepen van minder dan 500 GT een alternatief voor de reguliere training reddingmiddelen bedoeld in artikel 3.5.3, eerste lid, van het besluit en komt overeen met artikel 40, tweede lid, van het ingetrokken besluit. Het betreft een op maat gesneden training die beter is toegesneden op de grootte en inzet van deze kleinere zeilschepen en de reddingmiddelen die daarvoor aanwezig zijn aan boord. De training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT is afgeleid van de reguliere training en aangevuld met elementen van de training crisisbeheersing en menselijk gedrag omdat aan boord van deze zeilschepen veelal passagiers worden vervoerd. De nadruk in deze specifieke training voor zeilschepen ligt vooral op het gebruik en de omgang met overboord geworpen reddingsvlotten, de veiligheid van passagiers in noodsituaties, de redding van overlevenden, communicatie, helikopterredding en noodsignalen. Uitgangspunt is dat een dergelijke op maat gesneden training de algehele veiligheidssituatie van de zeilvaart ten goede komt. Voor de inhoud van deze training wordt verwezen naar artikel 3.5.3, vijfde lid. Benadrukt moet worden dat zodra er sprake is van uitwisseling of doorstroom richting de handelsvaart, altijd de reguliere STCW-training reddingmiddelen alsnog gevolgd dient te worden.

Paragraaf 3.9 Beroepsvereisten Caribisch-Nederlandse schepen

Artikel 3.9.1 Bemanningcertificaat internationaal varend Caribisch-Nederlands schip

Met artikel 3.9.1 zijn de artikelen 4, 8, 9, 20, eerste en tweede lid, 68 en 69 van de wet van overeenkomstige toepassing verklaard op de categorie Caribisch-Nederlandse schepen (hierna: CN-schepen) die varen buiten de gebiedsbegrenzings van artikel 41b van de Regeling veiligheid zeeschepen doch binnen de Caribische handelszone. In artikel 20, eerste lid, van de wet is bepaald dat een zeeschip moet zijn voorzien van een bemanningcertificaat. Omdat het SCV-veiligheidscertificaat dat al verstrekt wordt op basis van artikelen 5d en 5e van de Regeling veiligheid zeeschepen, een paragraaf bevat inzake bemanningseisen is ervoor gekozen om het bemanningcertificaat op te nemen in het SCV-veiligheidscertificaat. In annex 1 van de SCV-code (Regulation I/16.1) is het format van het SCV-veiligheidscertificaat opgenomen. CN-schepen dienen ten minste bemand te zijn overeenkomstig het SCV-veiligheidscertificaat. In een dergelijk certificaat wordt niet alleen het minimumaantal bemanningsleden vastgelegd dat aan boord behoort te zijn, maar ook de functie waarin zij dienst zullen doen. Of personen in de bedoelde functie dienst mogen doen blijkt uit hun Boatmaster- of Boat Engineer certificaat. De bemanningssamenstelling die in het SCV-veiligheidscertificaat is opgenomen is in beginsel voldoende om het zeeschip veilig en milieuverantwoord te laten varen. Dit betekent ook dat CN-schepen niet mogen varen met minder personen dan in het SCV-veiligheidscertificaat is aangegeven, noch met personen die niet over de voor de aangegeven functies vereiste certificaten beschikken. Met artikel 3.9.1 is ook artikel 20 van de wet van toepassing verklaard. Dat heeft onder meer betrekking op de geldigheid van het bemanningcertificaat. In het geval van CN-schepen gaat het dus om SCV-veiligheidscertificaten waarin het bemanningcertificaat is geïntegreerd. Met een geldigheidsduur van ten hoogste vijf jaren wordt aangesloten bij de geldigheid van de andere certificaten die bij het zeeschip horen. Hierdoor bestaat tevens de mogelijkheid dat een certificaat voor kortere tijd wordt afgegeven ingeval de ILT de exploitatie van het zeeschip met een bepaalde bemanning op korte termijn wil kunnen evalueren. Indien de bemanning van het zeeschip niet ten minste samengesteld is overeenkomstig het certificaat is de ILT bevoegd op basis van artikel 20, derde lid, van de wet en de onderliggende bepalingen in het besluit te handhaven. Tevens zijn de artikelen 68 en 69 van de wet van toepassing verklaard. Deze hebben betrekking op verbodsbepalingen. Zo is het verboden om zonder een geldig bemanningcertificaat met een zeeschip naar zee te gaan.

Artikel 3.9.2 Bemanning internationaal varend Caribisch-Nederlands schip

Met artikel 3.9.2 zijn de beroepsvereisten vastgelegd voor CN-schepen die varen in de Caribische handelszone. De eis is een certificaat Boatmaster Grade 1 of Grade 2 of een ten minste gelijkwaardig certificaat afgegeven door een andere SCV-partij voor de kapitein en een certificaat Boat Engineer Grade 1 of Grade 2 of een ten minste gelijkwaardig certificaat afgegeven door een andere SCV-partij voor de werktuigkundige. Tevens is een bekwaamheidsbewijs basisveiligheid en een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart vereist. Afhankelijk van de omstandigheden is voor de kapitein nog een algemeen certificaat radiocommunicatie, een beperkt certificaat radiocommunicatie of een basiscertificaat marifonie vereist. Dit wordt op het SCV-veiligheidscertificaat vermeld. Voor de overige op het SCV-veiligheidscertificaat genoemde bemanningsleden is het bezit van een bekwaamheidsbewijs basisveiligheid vereist.

Artikel 3.9.3 Regels aangaande de medische geschiktheid

Met artikel 3.9.3 is aangesloten bij de keuringssystematiek gebaseerd op de artikelen 31 tot en met 34 van de wet en paragraaf 3.6 van het besluit. Deze systematiek is van toepassing in relatie tot de verklaring van medische geschiktheid.

Artikel 3.9.4 Kapitein lokaal varend Caribisch-Nederlands schip

Met artikel 3.9.4 zijn de beroepsvereisten vastgelegd voor CN-schepen die varen binnen de gebiedsbegrenzings, bedoeld in artikel 41b, tweede lid, van de Regeling veiligheid. De eis is een certificaat Boatmaster Grade 3 of een ten minste gelijkwaardig certificaat afgegeven door een andere SCV-partij. Naast de verplichte training Boatmaster Grade 3 van de SCV-Code moet er een verklaring medische geschiktheid lokaal varende Caribisch-Nederlandse zeeschepen worden ingevuld indien er geen geldige geneeskundige verklaring zeevaart aanwezig is.

Artikel 3.9.5 Beoordeling door keuringsarts

In artikel 3.9.5 is de procedure vastgelegd in geval ten minste een van de vragen van de door een arts ingevulde verklaring medische geschiktheid met 'ja' is beantwoord. De betrokkene kan, indien hij daarvoor kiest, zich wenden tot een aangewezen keuringsarts voor de scheepvaart. Deze keuringsarts kan in tweede instantie beoordelen of de betrokkene alsnog voldoet aan de betreffende keuringseisen. Indien de keuringsarts oordeelt dat de betrokkene voldoet aan deze vereisten wordt een geneeskundige verklaring zeevaart verstrekt.

Artikel 3.9.6 Model SCV-certificaten

In artikel 3.9.6 is verwezen naar annex 10 van de SCV-code voor de modellen van de certificaten Boatmaster en Boat Engineer.

Artikel 3.9.7 Model Verklaring medische geschiktheid lokaal varende Caribisch-Nederlandse zeeschepen

Artikel 3.9.7 heeft betrekking op het model van de verklaring medische geschiktheid zoals opgenomen in bijlage 15.

Artikel 3.9.8 Buitenlandse certificaten

In artikel 3.9.8 is geregeld dat certificaten die op grond van de SCV-code zijn afgegeven door andere SCV-partijen worden gelijkgesteld met de in de artikelen 3.9.2 en 3.9.4 vermelde certificaten. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de SCV-code met betrekking tot buitenlandse certificaten geen erkenningsregeling kent vergelijkbaar met voorschrift I/10 van het STCW-verdrag. Dit betekent dat het door de verdragsstaat afgegeven certificaat volstaat.

Hoofdstuk 4. Werk- en leefomstandigheden

Paragraaf 4.1 Huisvesting en voorzieningen ten behoeve van zeevarenden aan boord van zeeschepen met een kiellegdatum van na 20 augustus 2013, niet zijnde een vissersvaartuig

Artikel 4.1.1 Reikwijdtebepaling

Op grond van artikel 2, derde lid, van de wet is het mogelijk om na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden bij regeling categorieën van zeeschepen aan te wijzen waarop het bepaalde bij of krachtens de wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is. In de onderdelen a, b en c van het eerste lid van artikel 4.1.1 zijn enkele uitzonderingen opgenomen. Deze zijn niet gewijzigd ten opzichte van de ingetrokken Regeling zeevarenden. Onderdeel a is gebaseerd op artikel 2, derde lid, van de wet en is in feite de doorvertaling van artikel XII, tweede lid, van de implementatiewet van het MLC-verdrag uit 2012.⁴ Daarin is bepaald dat op zeeschepen waarvan de kiel is gelegd voor de datum van de inwerkingtreding van de regelgeving ter implementatie van dat verdrag de bepalingen van het Schepelingenbesluit van toepassing blijven. Met onderdeel a wordt duidelijk gemaakt dat daardoor paragraaf 3 van deze regeling niet van toepassing is op zeeschepen waarvan de kiel is gelegd of de bouw in een overeenkomstige fase van ontwikkeling was voor 20 augustus 2013. Onderdeel b betreft vissersvaartuigen omdat het MLC daar niet op van toepassing is. De bepalingen omtrent huisvesting en voorzieningen zoals opgenomen in paragraaf 4.1 zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen. Deze eisen voor vissersvaartuigen zijn opgenomen in paragraaf 4.4. Deze eisen die gesteld worden aan accommodatieruimten op vissersvaartuigen vloeien voort uit bijlage III van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector⁵ en bijlage 2 van richtlijn nr. 2017/159/EU.⁶ Voor de in onderdeel c omschreven historische zeeschepen van de zogenaamde 'bruine vloot' geldt dat de eisen van het MLC-verdrag niet onverkort op deze zeeschepen van toepassing kunnen zijn. Op het gebied van accommodatie en recreatievoorzieningen is het, gelet op de bouwwijze en inrichting van deze zeeschepen, niet mogelijk de eisen die het verdrag daaraan stelt van toepassing te laten zijn.

Artikelen 4.1.2 tot en met 4.1.19

Deze artikelen omvatten de eisen en voorzieningen betreffende de huisvesting aan boord van zeeschepen. Deze komen overeen met de desbetreffende eisen van het MLC-verdrag en de ingetrokken regeling. Op twee onderdelen zijn wijzigingen gedaan. In artikel 4.1.12, eerste lid, is 1600 GT gewijzigd in 3000 GT, hetgeen in overeenstemming is met het MLC-verdrag. Op grond van norm A3.1, lid 11, onderdeel b, van het MLC-verdrag kan, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing worden verleend van het voorschrift dat in de nabijheid van de navigatiebrug, de machinekamer of het controlecentrum voor de machinekamer gemakkelijk toegankelijke sanitaire voorzieningen aanwezig zijn. Deze ontheffing kan worden aangevraagd voor schepen van minder dan 3000 GT. In artikel 4.1.14, eerste lid, is een verwijzing opgenomen ten behoeve van de implementatie van een wijziging van het MLC-verdrag uit 2022. Het betreft een lid 8

⁴ Stb. 2011, 394.

⁵ Het op 14 juni 2007 door de Internationale Arbeidsconferentie te Genève tijdens haar zesennegentigste zitting aangenomen Verdrag betreffende werk in de visserijsector (IAO-Verdrag nr. 188) (Trb. 2016, 113).

⁶ 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 2017, L25).

dat is toegevoegd aan leidraad B3.1.11 van het MLC-verdrag. Die bepaling heeft betrekking op de beschikbaarheid van internet faciliteiten aan boord van een zeeschip voor zeevarenden. Voor zover praktisch mogelijk dienen deze faciliteiten kosteloos ter beschikking te worden gesteld door de scheepsbeheerder.

Artikel 4.1.20 Gebruikte materialen

In de in dit artikel genoemde leidraden van het MLC-verdrag is sprake van 'goedgekeurde' materialen of producten. Op grond van kabinetsbeleid is het niet de bedoeling onnodige procedures in het leven te roepen die leiden tot meer bestuurlijke en administratieve lasten. Dit artikel regelt daarom wanneer sprake is van een 'goedgekeurd' materiaal of product, zonder een afzonderlijke goedkeuringsprocedure. Allereerst moet het materiaal of product voldoen aan de omschrijving in de genoemde leidraden. Zo moeten de vloeren van de verblijven op grond van leidraad B3.1.1, vijfde lid, een antislip oppervlak hebben, ondoordringbaar zijn voor vocht en gemakkelijk schoon te houden zijn. Als op de in het eerste lid bedoelde materialen of producten regelgeving met betrekking tot CE-markering van toepassing is, worden deze op grond van het tweede lid in elk geval aangemerkt als goedgekeurde materialen.

Artikel 4.1.21 Gebruiksvoorschriften verblijven

De artikelen in deze paragraaf zijn met name van belang bij de bouw en inrichting en eventuele verbouwing van een schip. Het MLC-verdrag stelt ook enkele voorschriften aan het gebruik van de verblijven. Deze zijn in dit artikel opgenomen. Het derde lid regelt dat de verwarming moet werken als er zeevarenden aan boord zijn. Enkel de aanwezigheid van verwarming waarborgt nog niet dat die ook ten behoeve van de zeevarenden in werking is. In het vierde lid is bepaald dat dit artikel ook van toepassing is op vissersvaartuigen en traditionele zeeschepen.

Artikel 4.1.22 Gebruik van recreatieve voorzieningen

In leidraad B3.1.11 van het MLC-verdrag is een aantal voorschriften opgenomen die in de artikelen 4.1.14 en 4.1.22 worden geschaard onder de noemer 'recreatieve voorzieningen'. Het zijn voorzieningen die niet direct tot de inrichting van een zeeschip behoren, maar die evenals de inrichting wel van directe invloed zijn op het welbevinden van de zeevarenden aan boord en daarom van belang zijn om voor te schrijven. De beschikbaarheid van elektronische apparatuur – waaronder een personal computer – is geregeld in artikel 4.1.14, eerste lid. De redelijke toegang tot telefoonverbindingen, indien deze voorzieningen beschikbaar zijn, die van belang zijn voor de sociale contacten met familie en vrienden aan de wal, is hier voorgeschreven, evenals het versturen van post. In het vierde lid van artikel 4.1.22 is bepaald dat dit artikel ook van toepassing is op de in artikel 4.1.1., onderdeel a en c, bedoelde zeeschepen.

Artikel 4.1.23 Raadplegen richtlijn

Artikel 2, vijfde lid, van richtlijn 2013/54/EU houdt in dat zeevarenden aan boord van zeeschepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen, een exemplaar van de uit 2009 daterende overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (European Transport Workers Federation – ETF) inzake het MLC-verdrag moeten kunnen raadplegen. Dat kan langs elektronische weg. De tekst van de bovengenoemde overeenkomst is te vinden in de bijlage bij de daarop betrekking hebbende richtlijn 2009/13/EG.⁷ Ter uitvoering van de verplichting uit dit artikel kan worden volstaan met een vermelding van de officiële vindplaats van de richtlijn in de nabijheid van een computer met internetverbinding. Mocht in een uitzonderingsgeval geen internetverbinding aan boord aanwezig zijn dan is een meer traditionele naslagvoorziening nodig.

Artikel 4.1.24 Afwijking op basis van wezenlijke gelijkwaardigheid

Buitenlandse zeeschepen die onder Nederlandse vlag gaan varen en die zijn gebouwd na de inwerkingtreding van het MLC-verdrag, moeten voldoen aan de accommodatie-eisen die voortkomen uit dat verdrag. Het is echter mogelijk dat een dergelijk zeeschip niet helemaal aan de eisen voldoet omdat het land waar het zeeschip werd gebouwd bijvoorbeeld andere gelijkwaardige bepalingen heeft toegestaan. Dit artikel maakt het mogelijk deze zeeschepen met die eventuele afwijkingen van deze regeling in te vlaggen. Om innovatie mogelijk te maken waarbij de voorschriften met betrekking tot huisvesting en voorzieningen aan boord voor de zeevarenden niet onverkort kunnen worden toegepast, is in het eerste lid, onderdeel b, ook afwijking van de voorschriften mogelijk gemaakt voor zeeschepen met een innovatief ontwerp of een innovatieve bouwwijze. Op grond van het tweede lid

⁷ Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van de Europese Unie 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 (EFT) inzake het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (PbEG2009, L 124) en ook gepubliceerd als bijlage bij die richtlijn (PbEG 2009 L124, blz. 35–50).

kunnen afwijkingen slechts worden toegestaan na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en onder daarbij te stellen wezenlijk gelijkwaardige voorschriften als bedoeld in artikel VI, derde lid, van het MLC-verdrag.

Artikel 4.1.25 Procedure bij bouw of verbouw zeeschip

Zeeschepen van 500 GT of meer moeten op grond van artikel 37 van de wet beschikken over een certificaat maritieme arbeid. Een van de onderwerpen waarop voor de afgifte van een dergelijk certificaat wordt getoetst, zijn de voorschriften met betrekking tot huisvesting en voorzieningen voor zeevarenden aan boord. Ook zeeschepen van minder dan 500 GT dienen aan deze eisen te voldoen. Voor deze zeeschepen kan op grond van artikel 37, vijfde lid, van de wet een certificaat maritieme arbeid worden afgegeven, maar dat is geen verplichting.

Om in aanmerking te komen voor certificaat maritieme arbeid moet aan alle relevante eisen van deze paragraaf worden voldaan. Het toetsen of voldaan wordt aan de eisen start al bij het ontwerp van een zeeschip. Hiertoe wordt een (ver)bouwplan voorgelegd. In deze fase kunnen zo nodig ook ontheffingen worden aangevraagd. Hiermee wordt voorkomen dat de scheepsbeheerder na de bouw wordt geconfronteerd met een inrichting van de accommodaties die niet voldoet aan de eisen en worden kostbare aanpassingen vermeden. Dit artikel ziet ook op ingrijpende verbouwingen of andere wijzigingen die van invloed zijn op de accommodatie van het zeeschip of voor zeeschepen onder de 500 GT waarvoor geen certificaat maritieme arbeid zal worden aangevraagd.

Paragraaf 4.2 Huisvesting en voorzieningen ten behoeve van zeevarenden aan boord van een zeeschip van voor 20 augustus 2013, niet zijnde een vissersvaartuig

Deze paragraaf is van toepassing op zeeschepen waarvan de kiel is gelegd of de bouw zich in een vergelijkbaar stadium bevond voor de datum van inwerkingtreding van het MLC-verdrag. Voorschrift 3.1, tweede lid, van het MLC-verdrag bepaalt dat de regels ten aanzien van de bouw en uitrusting van zeeschepen zoals die in de desbetreffende staat golden voor de inwerkingtreding van het verdrag, van toepassing blijven. Voor die categorie zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen, onder Nederlandse vlag waren de voorschriften opgenomen in het Schepelingenbesluit. Deze zijn opgenomen in paragraaf 4.2 van deze regeling. Het betreft de artikelen 48 tot en met 67 van het ingetrokken Schepelingenbesluit.

Paragraaf 4.3 Voeding en drinkwater ten behoeve van zeevarenden aan boord van een zeeschip, niet zijnde een vissersvaartuig

Artikel 4.3.2 Voeding

In artikel 4.1.1 van het besluit is vastgelegd aan welke eisen de voeding en het drinkwater voor de zeevarenden aan boord moet voldoen. Om vast te kunnen stellen of de voorraden voedsel aan deze eisen voldoen, is in dit artikel vastgelegd aan de hand van welke factoren dit wordt bepaald. In dit geval is de reis de tijdsduur tussen twee havens waar kan worden geproviandeerd. Deze factoren komen overeen met de factoren genoemd in de bepaling van norm A3.2, tweede lid, onderdeel a, van het MLC-verdrag. Het tweede lid bepaalt dat de voorraden ook op de juiste plaats moeten worden opgeslagen.

Artikelen 4.3.3 tot en met 4.3.5 Drinkwater

Om te bepalen hoeveel drinkwater er moet worden meegenomen is aangesloten bij de factoren genoemd in artikel 4.3.2, eerste lid. Verder kan rekening worden gehouden met de mogelijkheid tot het zuiveren van water aan boord. Het tweede lid van dit artikel regelt de bevoegdheid van de kapitein om het drinkwater bij onvoorziene omstandigheden te rantsoeneren.

Artikel 4.3.6 Maximale hoeveelheid sterke drank

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 4.1.1, tweede lid, van het besluit en regelt de maximale hoeveelheid sterke drank die aan boord mag zijn gedurende een reis.

Artikel 4.3.7 Inspectie

Dit artikel regelt de frequentie en de inhoud van de inspectie van de voorraden voedsel en drinkwater en de ruimten en apparatuur voor de opslag, bewerking en bereiding van voedsel en drinkwater, zoals voorgeschreven in artikel 4.1.1, derde lid, van het besluit.

Paragraaf 4.4 Huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van vissersvaartuigen van na 15 november 2019

Artikel 4.4.1 Reikwijdte

Paragraaf 4.4 is alleen van toepassing op vissersvaartuigen die zijn gebouwd of waarvan de kiel is gelegd op of na 15 november 2019 of er sprake is van een ingrijpende verbouwing. Deze datum is de

datum van inwerkingtreding van het C188-verdrag en de implementatie van richtlijn nr. 2017/159/EU. In het onderstaande schema wordt duidelijk gemaakt welke regels voor de huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van vissersvaartuigen van toepassing zijn.

Begrip	Gebouwd of kiel gelegd	Toepasselijke regelgeving ten aanzien van huisvesting en voorzieningen, voeding en drinkwater
Vissersvaartuig	Op of na 15 november 2019	Paragraaf 4.4 van de Regeling bemanning zeeschepen
Bestaand vissersvaartuig	Voor 15 november 2019	Paragraaf 4.5 van de Regeling bemanning zeeschepen
Oud vissersvaartuig als bedoeld in het Schepelingenbesluit	Vóór 12 mei 1977	Artikelen 46 tot en met 64 van het Schepelingenbesluit zoals dat luidde na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 5 juni 1975, Stb. 327, tenzij op grond van artikel 84 is bepaald dat de artikelen 86 tot en met 81 van het Schepelingenbesluit geheel of gedeeltelijk van toepassing zijn

Artikelen 4.4.2 tot en met 4.4.32

In deze artikelen zijn de eisen vastgelegd met betrekking tot de huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater voor wat betreft vissersvaartuigen. Deze eisen zijn strikt overgenomen uit bijlage III van het en de daarmee corresponderende bijlage II van richtlijn nr. 2017/159/EU. Gebruik is gemaakt van het begrip 'verblijfsruimten'. Het betreft alle ruimten aan boord waar vissers gedurende hun verblijf aan boord gebruik van (kunnen) maken en waaraan in deze regeling minimumeisen worden gesteld om het welzijn van vissers zeker te stellen. In een aantal gevallen is rechtstreeks verwezen naar de normering die ook voor de handelsvaart geldt. In deze artikelen is aangesloten bij hetgeen in de toepasselijke normering van het MLC-verdrag is opgenomen zoals die luidde op 15 november 2019. Het betreft een statische verwijzing. Dit is nodig om te voorkomen dat eventuele wijzigingen van het MLC-verdrag direct van toepassing worden op vissersvaartuigen. Eventuele wijzigingen zullen van geval tot geval worden beoordeeld op de toepasbaarheid en de wenselijkheid op vissersvaartuigen. Artikel 4.4.31 bepaalt dat er regelmatig door of op gezag van de schipper inspecties uitgevoerd moeten worden om te waarborgen dat verblijfsruimten schoon, aanvaardbaar bewoonbaar, veilig en in een goede staat van onderhoud verkeren, dat voedsel- en watervoorraden toereikend zijn en de kombuis, ruimten en uitrusting voor de opslag van voedsel hygiënisch zijn en in een goede staat van onderhoud verkeren. Zowel het verdrag als de richtlijn vullen niet nader in wat als regelmatig beschouwd kan worden. In de praktijk kan worden aangenomen dat een dergelijke inspectie eens per reis of ten minste eens per maand uitgevoerd zou moeten worden. Daarbij is aangesloten bij hetgeen in artikel 4.1.21 is bepaald. De bevindingen van de inspectie worden in het scheepsdagboek vermeld.

Paragraaf 4.5 Huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van een vissersvaartuig gebouwd voor 15 november 2019

In deze paragraaf zijn de artikelen opgenomen die onderbracht waren in de artikelen 68 tot en met 84 van het ingetrokken Schepelingenbesluit. Deze artikelen bevatten de regels voor de huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van vissersvaartuigen waarvan de kiel is gelegd op of na 12 mei 1977 tot 19 november 2019.

Paragraaf 4.6 Certificaat maritieme arbeid en verklaring naleving maritieme arbeid

Artikel 4.6.1 Aanvraag certificaat maritieme arbeid en voorlopig certificaat maritieme arbeid

Dit artikel is gebaseerd op artikel 4.2.1, derde lid, van het besluit en bepaalt dat een aanvraag voor een certificaat maritieme arbeid of een voorlopig certificaat schriftelijk moet worden ingediend en welke gegevens en bescheiden daarbij dienen te worden overgelegd. Op basis van die gegevens ontvangt de scheepsbeheerder een verklaring naleving maritieme arbeid deel I, die op het desbetreffende zeeschip van toepassing is. De inspecties van het zeeschip worden uitgevoerd nadat de scheepsbeheerder een verklaring naleving maritieme arbeid deel II heeft ingediend. Als alle gegevens compleet zijn, en alle benodigde onderzoeken naar tevredenheid zijn uitgevoerd, kan door de ILT het certificaat maritieme arbeid met de bijbehorende verklaring maritieme arbeid (bestaande uit deel I en II) worden afgegeven.

Artikel 4.6.2 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel I

Artikel 37 van de wet bevat algemene verwijzingen naar de regelgeving die van toepassing is ter uitvoering van het MLC-verdrag en waaraan moet worden voldaan om een certificaat maritieme arbeid te verkrijgen. Bij dat certificaat hoort de verklaring naleving maritieme arbeid, bestaande uit deel I en deel II. In artikel 4.6.2 is op grond van artikel 35, tweede lid, van de wet nader uitgewerkt welke gegevens in de verklaring naleving maritieme arbeid deel I moeten zijn opgenomen. Daarvoor wordt in

de eerste plaats verwezen naar norm A5.1.3, tiende lid, onderdeel a, van het MLC-verdrag. Het betreft in feite een opsomming van de toepasselijke nationale regels ter uitvoering van het MLC-verdrag. In het tweede lid wordt verwezen naar het model voor de verklaring naleving maritieme arbeid deel I, waarin de toepasselijke wettelijke eisen zijn opgesomd. Ten aanzien van huisvesting en voorzieningen voor zeevarenden aan boord, verschillen de eisen, afhankelijk van de bouwdatum van het zeeschip, het tonnage en eventueel het type zeeschip, zoals een passagiersschip of een zeeschip voor bijzondere doeleinden. Het model voor de verklaring naleving maritieme arbeid deel I is opgenomen in bijlage 18.

Artikel 4.6.3 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel II

Met dit artikel over de inhoud van de verklaring naleving maritieme arbeid deel II is invulling gegeven aan artikel 36, derde lid, van de wet. Deel II wordt door de scheepsbeheerder opgesteld aan de hand van het model opgenomen in bijlage 19. De voorschriften over de inhoud van de verklaring maritieme arbeid deel II zijn gebaseerd op norm A5.1.3, tiende lid, onderdeel b van het MLC-verdrag. De scheepsbeheerder geeft in dit document aan welke maatregelen worden genomen en welke procedures gelden om te waarborgen dat de wettelijke eisen ter implementatie van het MLC-verdrag worden nageleefd en de voorgestelde maatregelen om voortdurende verbetering van de naleving te waarborgen. Daarmee wordt bedoeld dat er een zodanig kwaliteitssysteem moet worden gebruikt, dat werkwijzen worden aangepast indien uit de praktijk blijkt dat verbetering mogelijk is. In het tweede lid van dit artikel wordt verwezen naar leidraad B5.1.3, derde en vierde lid, van het MLC-verdrag waarin is aangegeven waaraan de maatregelen ter voortdurende naleving van het MLC-verdrag moeten voldoen en dat de verklaring in duidelijke bewoordingen moet zijn opgesteld.

Artikel 4.6.4 Inspectie, geldigheid en verlenging certificaat maritieme arbeid

In dit artikel is geregeld welke inspectie wordt uitgevoerd ter verkrijging en het behoud van een certificaat maritieme arbeid. Het certificaat is vijf jaar geldig. Tussentijds wordt er éénmaal een inspectie uitgevoerd tussen de tweede en derde verjaardatum van het certificaat. Een inspectie ter verlenging van een certificaat vindt plaats in de laatste drie maanden van de geldigheid van het bestaande certificaat. Het is echter ook mogelijk dat onderzoek al eerder uit te voeren. Het vierde lid regelt in overeenstemming met norm A5.1.3, derde en vierde lid, van het MLC-verdrag, hoe lang in die gevallen het nieuwe certificaat geldig is.

Artikel 4.6.5 Inspectierapport

Op grond van norm A3.1, elfde lid, van het MLC-verdrag, moeten de uitkomsten van een inspectie worden geregistreerd. Indien er zwaarwegende tekortkomingen zijn geconstateerd en een controle nadien heeft uitgewezen dat de tekortkoming is verholpen, wordt dat aangetekend op het inspectierapport. In het tweede lid is geregeld dat de kapitein een afschrift van het inspectierapport ontvangt. De in het tweede lid genoemde partijen kunnen aan de kapitein verzoeken afschriften van de genoemde documenten te ontvangen.

Artikel 4.6.6 Voorwaarden afgifte voorlopige certificaten

Op grond van norm A5.1.3, vijfde tot en met achtste lid, van het MLC-verdrag is het toegestaan om in bepaalde gevallen een voorlopig certificaat maritieme arbeid af te geven dat ten hoogste zes maanden geldig is. Die gevallen worden genoemd in artikel 4.6.6, eerste lid. Een voorlopig certificaat mag op grond van het tweede lid slechts eenmalig worden afgegeven. Voor afloop van die termijn zal een aanvraag voor een certificaat maritieme arbeid moeten worden ingediend waarbij een volledig onderzoek als bedoeld in artikel 4.6.4, eerste lid, moet worden uitgevoerd op basis van de verklaringen naleving maritieme arbeid deel I en II.

Artikel 4.6.7 Vervallen certificaat bij onttrekken van zeeschip aan oorspronkelijke bestemming

Met dit artikel wordt nadere invulling gegeven aan artikel 4.2.2, derde lid, van het besluit.

Artikel 4.6.8 Modellen

Met dit artikel zijn de modellen van het certificaat maritieme arbeid, het voorlopig certificaat en de verklaring naleving maritieme arbeid deel I en deel II als bijlage opgenomen. Deze modellen stemmen overeen met de in aanhangsel A5-II bij het MLC-verdrag gegeven modellen. In voorschrift 5.1.3, vijfde lid, en norm A5.1.3, negende lid, van het MLC-verdrag is het gebruik van deze modellen verplicht gesteld.

Artikel 4.6.9 Erkenning van organisaties

In dit artikel zijn de criteria vastgelegd die gelden voor de erkenning van rechtspersonen die wensen te worden aangewezen voor het verrichten van onderzoeken ter verkrijging en verlenging van de certificaten maritieme arbeid en visserij-arbeidslicenties als bedoeld in artikel 39, vierde lid, van de wet. De in het eerste lid genoemde erkenningscriteria vloeien voort uit norm A5.1.2, tweede lid, en

leidraad B5.1.2, tweede, vierde en vijfde lid, van het MLC-verdrag. Voor een aantal IMO-verdragen is de erkenning van klassenbureaus geregeld op grond van verordening (EG) nr. 391/2009.⁸ Die verordening geldt echter niet voor het MLC-verdrag. Organisaties die beschikken over een erkenning op grond van deze verordening hebben in voldoende mate aangetoond te beschikken over een onafhankelijke bedrijfsvoering waarover zij verantwoording kunnen afleggen. Op grond van het derde lid hoeft dat daarom in het kader van een erkenning voor het MLC-verdrag niet meer te worden onderzocht.

Artikel 4.6.10 Aanwijzing erkende rechtspersonen

Om als organisatie te kunnen worden aangewezen op grond van artikel 39, eerste lid, van de wet, om de onderzoeken te mogen verrichten ter verkrijging en verlenging van de certificaten maritieme arbeid en visserij-arbeidscertificaten moet de organisatie eerst zijn erkend op grond van de criteria van artikel 4.6.9. In het eerste lid is daarnaast ook bepaald dat alleen organisaties kunnen worden aangewezen die al zijn aangewezen op grond van artikel 6, tweede lid, van de Schepenwet. Alleen de organisatie waarbij zeeschepen zijn aangesloten die onder Nederlandse vlag varen kunnen zodoende worden erkend en aangewezen in het kader van de certificering onder het MLC-verdrag.

Paragraaf 4.7 Visserij-arbeidscertificaat

Artikel 4.7.1 Opsomming voorschriften C 188-verdrag

De minister geeft op aanvraag een visserij-arbeidscertificaat af voor een vissersvaartuig als bedoeld in artikel 38, eerste lid, van de wet. In dit artikel zijn de voorschriften van het C 188-verdrag opgesomd. Het betreft in feite een opsomming van de toepasselijke nationale regels ter implementatie van het C 188-verdrag waaraan voldaan moet worden.

Artikel 4.7.4 Afgifte en verlenging certificaten

Met dit artikel is bepaald dat de artikelen 4.6.3 tot en met 4.6.7 ook van toepassing zijn op het visserij-arbeidscertificaat. Het gaat daarbij om bepalingen inzake de inspectie, geldigheid en verlenging van het certificaat, het inspectierapport, voorwaarden inzake de afgifte van voorlopige certificaten, de aanvraag van het certificaat en bepalingen inzake het vervallen van het certificaat.

Paragraaf 4.8 Register

Artikel 4.8 Gegevensregistratie Centraal inspectieregister

Op grond van norm A5.1.4, dertiende lid, van het MLC-verdrag dient er een inspectieregister te worden bijgehouden over inspecties van zeeschepen. Dit is geregeld in artikel 77 van de wet. Op grond van artikel 77, tweede lid, van de wet worden bij ministeriële regeling nadere regels gesteld over de registratie van gegevens die zijn verkregen bij de inspecties. Met dit artikel wordt hierin voorzien. Het eerste lid regelt om welke gegevens het gaat. Omdat de inspecties van zeeschepen doorgaans zullen worden uitgevoerd door de op grond van artikel 39, eerste lid, van de wet aangewezen organisaties, is in het tweede lid geregeld dat bij de aanwijzing van een organisatie wordt voorgeschreven op welke wijze de inspectiegegevens moeten worden geregistreerd, zodat de minister centraal over de gegevens kan beschikken. Dit artikel komt overeen met artikel 6.1 van de ingetrokken Regeling zeevarenden.

Paragraaf 4.9 Klachtenprocedures

In deze paragraaf zijn regels opgenomen over zowel de klachtenprocedure aan boord als de klachtenprocedure aan de wal voor zeevarenden die op een Nederlands zeeschip varen. De klachtenprocedure aan de wal voor zeevarenden op een buitenlands zeeschip, is geregeld op basis de Wet havenstaatcontrole. Om de indiener van een klacht eenvoudig te kunnen benoemen, is in artikel 4.9.1 een definitie van 'klager' opgenomen.

Artikel 4.9.2 Klachtenprocedure aan boord

De scheepsbeheerder is op grond van artikel 6 van de wet verantwoordelijk voor het vaststellen van een klachtenprocedure voor de afhandeling van klachten over schending of vermoedelijke schending van het MLC-verdrag of het C188-verdrag aan boord. In dit artikel is neergelegd waaraan die klachtenprocedure aan boord moet voldoen. In het eerste lid is geregeld welke elementen ten minste moeten zijn opgenomen in de procedure. Hoofddlijn is dat een klacht op een zo laag mogelijk niveau

⁸Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PbEU 2009, L 131).

moet kunnen worden ingediend en opgelost. Indien de klager dat wenst kan deze zich laten vergezellen of vertegenwoordigen. Ook mag de klacht direct worden ingediend bij de scheepsbeheerder.

Artikel 4.9.3 Klachtbehandeling aan de wal

In dit artikel is de klachtenprocedure aan de wal vastgesteld voor zeevarenden op zeeschepen met de Nederlandse vlag. De mogelijkheid een klacht in te kunnen dienen is geregeld in artikel 40 van de wet. Een klacht dient binnen de reikwijdte van dat artikel te vallen, te weten een vermoedelijke schending van het MLC-verdrag of een vermeend onrechtmatig bevel van de kapitein.

Het eerste lid regelt dat een klacht kan worden ingediend bij daartoe aangewezen ambtenaren van de ILT. Het is natuurlijk mogelijk dat een zeevarende met een klacht zich wendt tot een andere persoon die uit hoofde van zijn functie aan boord komt. In dat geval moet deze de klacht doorverwijzen naar een daartoe aangewezen ambtenaar van de ILT of zij kunnen de desbetreffende zeevarende met die ambtenaar in contact brengen. Voor erkende organisaties die inspecties uitvoeren in het kader van de afgifte of verlenging van het certificaat maritieme arbeid is in het tweede lid expliciet geregeld dat zij zorgdragen voor het indienen van de klacht bij een daartoe aangewezen ambtenaar. Dit om te voorkomen dat onduidelijkheid ontstaat over de behandeling van een klacht die een erkende organisatie ter ore komt bij het uitvoeren van een inspectie. De ontvankelijkheid en behandeling van klachten is geregeld in het vierde tot en met zesde lid. Deze is ongewijzigd overgenomen uit de ingetrokken Regeling zeevarenden.

Hoofdstuk 5 Tuchtrechtspraak

Artikel 5.1 Eed of belofte

Met dit artikel is vastgelegd welke tekst moet worden uitgesproken bij het afleggen van de eed of belofte. Hiervoor is aansluiting gezocht bij de eed die de leden van de rechterlijke macht moeten afleggen, zie daarvoor artikel 1g van de Wet rechtspositie rechterlijke ambtenaren.

Artikel 5.2 Vacatiegeld

Dit artikel biedt een voorziening voor de vacatiegelden van de voorzitter, plaatsvervangende voorzitter en plaatsvervangende secretarissen. Het is de verwachting dat de vervulling van de taken van de voorzitter een dusdanige belasting vormt, dat de huidige berekeningswijze van het vacatiegeld hiervoor onvoldoende compensatie biedt. In dat verband wordt met deze regeling het vacatiegeld van de voorzitter toegerekend aan de afzonderlijke activiteiten die de voorzitter uitvoert ten behoeve van bij het tuchtcollege aangebrachte zaken en ten behoeve van het functioneren van het tuchtcollege als zodanig

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 6.1 Gelijkstelling certificaten en bekwaamheidsbewijzen

Met het eerste lid wordt bereikt dat een certificaat uitvoering beveiligingstaken wordt gelijkgesteld met een bekwaamheidsbewijs uitvoering beveiligingstaken. Met het tweede lid wordt een certificaat bewustwording scheepsbeveiliging gelijkgesteld met een bekwaamheidsbewijs uitvoering beveiligingstaken. Hiermee wordt de gelijkstellingsregeling van artikel 11.2 van de ingetrokken Regeling zeevarenden voortgezet.

Artikel 6.2 Erkenning trainingen

Dit artikel regelt de overgang van een erkenning op grond van de Erkenningstrainingen zeevaartbemanning.

Artikel 6.3 Uitsluiting oude zeeschepen

Dit artikel regelt dat het Schepelingenbesluit, zoals deze luidde voor de inwerkingtreding van de regeling bemanning zeeschepen, van toepassing is op oude zeeschepen. Het gaat dan om zeeschepen waarvan de kiel is gelegd of de bouw zich in een overeenkomstige fase van ontwikkeling bevond voor 1 augustus 1983.

Artikel 6.4 Intrekkingen

Met dit artikel worden de regelingen ingetrokken die zijn samengevoegd in deze regeling en waarvan de grondslag met de inwerkingtreding van wet en het besluit is komen te vervallen.

Artikelen 6.5 tot en met 6.15

Met deze artikelen zijn de verwijzingen naar artikelen van de ingetrokken regelgeving gewijzigd naar de daarmee corresponderende artikelen in deze regeling.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener