

Reactie op de Internetconsultatie Regeling bemanning zeeschepen

Jubbega, 6 januari 2025

1. Inleiding

Quality Sailing verleent ondersteuning aan zeegaande zeilschepen op het gebied van nationale en internationale wet- en regelgeving, veiligheidsmanagement en operationele en juridische zaken. Deze reactie op de internetconsultatie betreft de voorgestelde wijzigingen ten aanzien van de bemanning van zeegaande zeilschepen met een bruto tonnage minder dan 500 (hierna: zeilschepen < 500 GT) en wordt mede ingediend namens een achttal eigenaren van dergelijke schepen die momenteel verwickeld zijn in bestuursrechtelijke (beroeps)procedures tegen de door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) opgelegde verplichting dat op zeilschepen < 500 GT tenminste één bemanningslid in het bezit dient te zijn van het certificaat reddingmiddelen¹. Quality Sailing is procesgemachtigde in deze zaken. De beroepen in deze procedures zijn momenteel in behandeling bij de Rechtbank Overijssel.

2. Aanleiding voor deze reactie op de internetconsultatie

Aanzienlijke verzwaring van de bemanningseisen

Het nieuwe Besluit bemanning zeeschepen (Bbz) en de nieuwe Regeling bemanning zeeschepen (Rbz) resulteren in een ongekennde verzwaring van de bemanningseisen voor zeilschepen < 500 GT, waarvoor een nadere toelichting of onderbouwing in het Beleidskompas en de Toelichting volledig ontbreekt. Het betreft de volgende nieuwe vereisten die van toepassing zullen zijn:

	Vereiste	Voortaan van toepassing op
1.	Bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen of bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen < 500 GT	Kapiteins, stuurlieden en andere bemanningsleden die de verantwoordelijkheid hebben over reddingsvloten. (Rbz artikelen 3.8.4(e), 3.8.5(d), 3.8.6(d) en 3.8.7(d), Bbz artikel 3.5.3, 1 ^e lid)
2.	Bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden	Bemanningsleden die de leiding hebben over brandbestrijdingsoperaties aan boord. (Bbz artikel 3.5.4, 1e lid)
3.	Bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging	Alle bemanningsleden. (Bbz artikel 3.5.6, 3e lid)
4.	Schriftelijk bewijs van geoefend zijn in familiarisatie voor noodsituaties aan boord van passagiersschepen	Alle bemanningsleden. (Bbz artikel 3.3.3 1e lid)
5.	Schriftelijk bewijs van geoefend zijn in dienstverlening aan passagiers	Alle bemanningsleden die betrokken zijn bij dienstverlening aan passagiers ("service & catering"). (Bbz artikel 3.3.3 2e lid)
6.	Bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs groepsbegeleiding	Alle bemanningsleden die in noodsituaties betrokken zijn bij hulpverlening aan passagiers (Bbz artikel 3.3.3 5e lid)

¹ Hiermee wordt in Nederlandse wetgeving de STCW-training "Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats other than Fast Rescue Boats" aangeduid.

	Vereiste	Voortaan van toepassing op
7.	Bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs crisisbeheersing en menselijk gedrag	Alle bemanningsleden die in noodsituaties betrokken zijn bij hulpverlening aan passagiers (Bbz artikel 3.3.3 5e lid)
8.	Bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp	Bemanningsleden die verantwoordelijk zijn voor het aan en van boord gaan van passagiers. (Bbz artikel 3.3.3 5e lid)

Deze verzwarende van de bemanningseisen is het gevolg van het van toepassing worden van paragrafen 3.3 en 3.5 van het Bbz op zeilschepen < 500 GT. In deze paragrafen zijn de "Aanvullende vereisten voor het dienstdoen aan boord van bijzondere typen schepen" (paragraaf 2) en "Aanvullende vereisten met betrekking tot veiligheid, beveiliging en medische zorg" (paragraaf 4) uit hoofdstuk 4 (Aanvullende vereisten) van het huidige Besluit zeevarenden (Bz) overgenomen. Dit hoofdstuk van het Bz is echter nooit van toepassing geweest op zeilschepen < 500 GT. Bbz en Rbz bieden geen beleidsruimte om voor deze aanvullende vereisten vrijstelling te verlenen.

Zowel in het Beleidskompas als in de Toelichting wordt de training reddingmiddelen zeilschepen < 500 GT gepresenteerd als een alternatief voor de reguliere training reddingmiddelen. Daarmee wordt de indruk gewekt dat er nu reeds een verplichting tot het volgen van deze reguliere training zou bestaan.

Dat dit niet het geval is zullen wij nog nader onderbouwen, maar blijkt ook al uit een vergelijking van de bestaande eisen voor afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs met de nieuwe, bijvoorbeeld:

Nieuwe Regeling bemanning zeeschepen	Bestaande Regeling bemanning zeevarende zeilschepen
<p>Artikel 3.8.4. Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in de vaargebieden zeilvaart III en IV, is ten minste vereist:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. het bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart; b. het bekwaamheidsbewijs basisveiligheid; c. het bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp aan boord; d. het bekwaamheidsbewijs medische zorg aan boord; e. het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT of het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen; f. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie; en g. een dienstdienst zeilschepen minder dan 500 GT van twee seizoenen als wachtstuurman zeilvaart 	<p>Artikel 3. Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in de vaargebieden III en IV is ten minste vereist:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. het bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart; b. het certificaat basisveiligheid; c. het certificaat medische eerste hulp aan boord; d. het certificaat medische zorg aan boord; e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie; en f. een dienstdienst van 2 seizoenen als wachtstuurman zeilvaart.

Bij de herziening van de Rbz in 2014 is expliciet besloten het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen niet verplicht te stellen voor zeilschepen < 500 GT. Dat dit nu, zonder verdere motivering, wél gebeurt is onbegrijpelijk.

Afgezien van het feit dat de reguliere training reddingmiddelen op dit moment in het geheel niet verplicht is, wijkt de inhoud van deze alternatieve training dermate af van de reguliere training reddingmiddelen, dat beide trainingen niet vergelijkbaar zijn. Omdat zeevarenden mogen kiezen

welke van de beide trainingen zij volgen, zullen er aanzienlijke verschillen tussen de kennis- en bekwaamheidsniveaus van zeevarenden ontstaan.

Uit het Beleidskompas bij de Rbz (en Bbz) blijkt dat de herziening van de bemanningsvoorschriften mede het gevolg is van een ingebrekestelling van de Europese Commissie vanwege de op onderdelen onjuiste omzetting en/of toepassing door Nederland inzake richtlijn 2008/106/EG². In tegenstelling tot wat het Ministerie de belangenvereniging BBZ heeft voorgehouden, maar op basis waarvan wel het overleg over een alternatieve opleiding voor het bekwaamheidsbewijs zeilschepen < 500 GT met de BBZ en de Enkhuizer Zeevaartschool is gevoerd, had de ingebrekestelling van de Europese Commissie in het geheel geen betrekking op zeilschepen < 500 GT. De Regeling bemanning zeegaande zeilschepen (Rbzz) maakte geen deel uit van de wet- en regelgeving die door de Europese Commissie is onderzocht³. Voor zover de ingebrekestelling op zeilschepen betrekking had betrof dit dus (uitsluitend) zeilschepen \geq 500 GT, waarop immers het Bz (wel) van toepassing is.

De ingebrekestelling door de Europese Commissie kan dus geen aanleiding zijn voor de nu voorgestane enorme verzwaring van de bemanningsvoorschriften voor zeilschepen < 500 GT.

3. Regels voor de bemanning van zeilschepen < 500 GT

3.1. Huidige situatie

Omdat de technische en operationele eigenschappen van zeilschepen aanzienlijk afwijken van die van koopvaardij- en vissersschepen, zijn op zeilschepen al sinds de jaren 80 van de vorige eeuw bijzondere, specifiek op deze categorie schepen afgestemde bemanningsvoorschriften van toepassing. Daarbij is rekening gehouden met de bijzondere aard van deze schepen, het feit dat deze schepen veelal tijdens het zomerseizoen in niet-continue vaart en in een beperkt vaargebied varen, de kleine omvang en overzichtelijke indeling en het kleine aantal passagiers en bemanningsleden die bovendien tijdens de reis voortdurend nauw met elkaar samenwerken om het schip onder zeil te navigeren.

Op grond hiervan werd het tot nu toe verantwoord geacht om aan zeilschepen < 500 GT vrijstellingen van een aantal STCW-voorschriften te verlenen.

De eenvoudigste manier om deze vrijstellingen te implementeren was het opstellen van een aparte regeling met bemanningseisen voor zeilschepen < 500 GT en daarin bepaalde trainingen, in afwijking van het Bz, niet verplicht te stellen. Op deze wijze hoefden er niet allerlei uitzonderingsbepalingen in het Bz opgenomen te worden, maar kon voor de bemanningsvoorschriften voor deze schepen volstaan worden met een simpele verwijzing vanuit het Bz naar een aparte regeling.

Sinds 2002 zijn de bemanningsvoorschriften voor zeilschepen vastgelegd in het Bz en in de Rbzz. Het Bz is van toepassing op koopvaardij- en op zeilschepen \geq 500 GT. In artikel 33 van het Bz is bepaald, dat de bemanningsvoorschriften voor zeilschepen < 500 GT in een aparte Regeling worden vastgelegd:

Artikel 33 Bz:

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de bemanning van zeilschepen van minder dan 500 GT.

² Inmiddels vervangen door Richtlijn (EU) 2022/993

³ Zie brief Europese Commissie aan de Minister van Buitenlandse Zaken, ref. INFR(2020)2356 d.d. 9 juni 2021, pagina 2, voetnoot 3.

Uit de Nota van toelichting op dit artikel⁴:

In de artikelen 32 en 33 worden eisen gesteld ten aanzien van de bemanning van zeegaande zeilschepen in de commerciële vaart. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen grote zeilvaart en kleine zeilvaart. De eisen ten aanzien van bemanning op zeilschepen van 500 GT en meer zijn in dit besluit zelf vastgelegd. In de regeling bemanning zeegaande zeilschepen zijn de bemanningseisen opgenomen voor zeegaande zeilschepen van minder dan 500 GT. In dit besluit wordt uitgegaan van deze grens van 500 GT omdat deze grenswaarde de ondergrens is van het STCW-Verdrag. Onder deze grens kan worden afgeweken van het STCW-Verdrag. Dat geeft lidstaten meer flexibiliteit. Voorheen werd in het besluit de grenswaarde van 40 meter gehanteerd. Aangezien de grens van 500 GT een internationaal geaccepteerde grenswaarde is, is in overleg met de sector besloten deze waarde te hanteren in plaats van de 40 meter grenswaarde.

De Rbzz heeft dus niet alleen betrekking op, bijvoorbeeld, de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen of opleidingseisen voor zeilschepen < 500 GT, maar op alle bemanningseisen die op deze schepen van toepassing zijn.

Door deze bemanningsvoorschriften in een aparte regeling op te nemen konden afwijkingen van het STCW-verdrag op overzichtelijke wijze worden geïmplementeerd door in deze Rbzz uitsluitend de bekwaamheidsbewijzen uit hoofdstuk 4 van het Bz op te nemen die wél van belang werden geacht voor deze schepen⁵.

Uit zowel de tekst van artikel 33 van het Bz, als uit de toelichting daarop kan geconcludeerd worden, dat de Rbzz alle regels (bemanningseisen) bevat voor de bemanning van zeegaande zeilschepen < 500 GT. Ook uit de toelichting bij de herziening van de Rbzz⁶ in 2014 kan niets anders geconcludeerd worden dan dat de regeling alle bemanningseisen voor deze schepen omvat:

Artikel 33 van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart (hierna: het besluit) bevat de basis voor het stellen van regels met betrekking tot de bemanning van zeilschepen van minder dan 500 GT. Dit betreft zeilschepen in de commerciële vaart. De eisen ten aanzien van de bemanning van zeilschepen van 500 GT en meer zijn opgenomen in artikel 32 van het besluit en artikel 8.16 van de Regeling zeevarenden. Zoals in de nota van toelichting bij de wijziging van het besluit (zie voetnoot 6) reeds is vermeld, wordt uitgegaan van de grens van 500 GT omdat deze grenswaarde de ondergrens is van het STCW-Verdrag. Voorheen werd de grenswaarde van 40 meter lengte gehanteerd. De wijziging van de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen (hierna: de regeling) komt uit deze andere benadering voort.

Als de Rbzz, zoals uit de voorgaande citaten blijkt, alle bemanningseisen voor zeilschepen < 500 GT bevat, zijn de bemanningseisen uit het Bz niet van toepassing. Dat geldt dan uiteraard ook voor de aanvullende beroepsvereisten (dit zijn immers ook bemanningseisen) uit hoofdstuk 4 van het Bz, waarin voor bepaalde functies en bepaalde types schepen additionele bekwaamheidsbewijzen verplicht worden gesteld. De in dit hoofdstuk 4 opgenomen bekwaamheidsbewijzen die wél van

⁴ Stbl 2014/150

⁵ Bekwaamheidsbewijs basisveiligheid, bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp, bekwaamheidsbewijs medische verzorging en het certificaat maritieme radiocommunicatie.

⁶ Stcrt 2014, 11484 onderdeel F

belang geacht worden voor zeilschepen < 500 GT, zijn in de Rbzz al verplicht gesteld voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs. Zouden, naast de voorschriften uit de Rbzz ook de voorschriften uit hoofdstuk 4 van het Bz van toepassing zijn op zeilschepen < 500 GT dan zou er in het geheel geen noodzaak voor een aparte regeling voor deze schepen zijn. Het bestaansrecht van de Rbzz is juist, dat hierin de aanvullende beroepsvereisten uit hoofdstuk 4, voor zover niet relevant voor deze schepen, zijn weggelaten.

De wetgever is al in 2002 tot de conclusie gekomen dat een aantal bijzondere trainingen niet relevant zijn voor zeilschepen < 500 GT. Uit de toelichting op de Rbzz in 2002⁷:

Hoofdstuk 3, paragraaf 4 van het Besluit⁸, dat betrekking heeft op passagiersschepen, is niet van toepassing, omdat de categorie zeilschepen onder deze Regeling slechts met een beperkt aantal passagiers mag varen. Het certificaat van deugdelijkheid dat voor zeilschepen met een lengte van 12 tot 40⁹ meter wordt afgegeven, bevat namelijk de vaartbeperking tot ten hoogste 36 passagiers. De regels van paragraaf 4 zijn bedoeld voor zeeschepen die met grote aantallen passagiers varen, hetgeen een bijzondere opleiding en training vereist voor de bemanning met het oog op de complexe accommodaties en de noodzakelijke begeleiding in noodsituaties en andere buitengewone omstandigheden.

De opleidingen scheepsmanagement, radarnavigatie en brandbestrijding voor gevorderden zijn niet verplicht voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs om dienst te mogen doen aan boord van deze categorie zeilschepen. Het bemanningscertificaat voor zeilschepen met een lengte van 12 tot 40 meter bevat immers een beperkt bemanningsaantal. De voornoemde cursussen zijn bedoeld voor zeeschepen met een groot aantal bemanningsleden¹⁰.

De zeilgebieden I, II en IIIa kunnen voor zeilschepen met een lengte van minder dan 40 meter en met maximaal 36 passagiers als het Nederlandse gebied voor reizen nabij de kust in de zin van het STCW-Verdrag worden aangemerkt.

Op grond van het voorgaande zijn zeilschepen < 500 GT al sinds 2002 vrijgesteld van de volgende STCW-trainingen:

Algemene trainingen:

- Reddingmiddelen
- Brandbestrijding voor gevorderden

Trainingen specifiek voor passagiersschepen:

⁷ Stcrt. 2002/196, toelichting op Regeling zeegaande zeilschepen

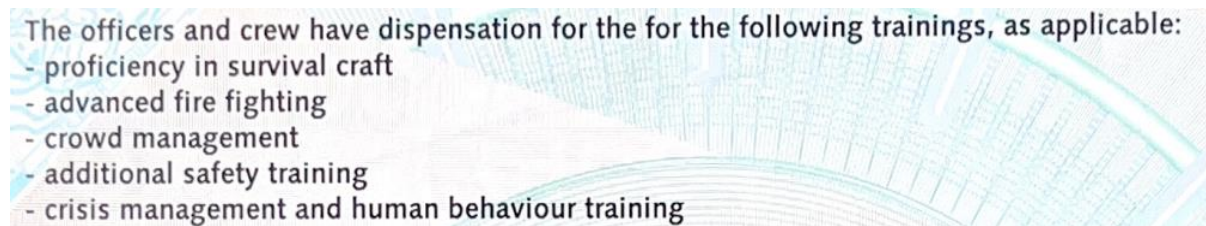
⁸ Dit betreft het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (Bzhz) uit 2002, dat in 2014 ingrijpend is herzien. Hoofdstuk 3, § 4 bevatte destijds extra eisen m.b.t. vakbekwaamheid voor het dienstdoen aan boord van bijzondere typen schepen, waaronder passagiersschepen, die dus niet van toepassing waren op zeilschepen < 500 GT. Deze voorschriften zijn in 2014 overgegaan naar hoofdstuk 4, § 2 van het Bz. Ook hieruit kan geconcludeerd worden dat voorschriften uit hoofdstuk 4 van het Bz niet vanzelfsprekend van toepassing hoeven te zijn op deze schepen.

⁹ Bij de herziening van de regelgeving in 2014 is de lengtegrens van 40 meter vervangen door een tonnagegrens van 500 GT omdat dit beter aansluit bij het STCW-verdrag.

¹⁰ Noch vanuit het Bzhz (de voorloper van het Bz), noch vanuit de Rbzz bestond destijds een verplichting dat kapiteins, officieren of zeevarenden in het bezit dienden te zijn van het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen (destijds "sloepsgastdiploma" genoemd). Hoofdstuk 4 van het Bz, waarin deze verplichting is opgenomen voor schepen ≥ 500 GT, is pas in 2014 ingevoerd.

- Crisisbeheersing en menselijk gedrag
- Groepsbegeleiding
- Additionele training veiligheid passagiersschepen

Door de gekozen opzet hoeven hiervoor geen expliciete vrijstellingen of dispensaties verleend te worden (dat is dus ook nooit gebeurd), omdat de vrijstellingen volgen uit het feit dat deze trainingen in de Rbzz niet verplicht gesteld worden. Om buitenlandse toezichthoudende autoriteiten (havenstaatcontrole) te informeren over deze door de vlaggenstaat toegestane afwijkingen van het STCW-verdrag, werden zij op de bemanningscertificaten vermeld:



Op dit moment is er dus sprake van een zeer overzichtelijke situatie waarin alle bemanningsvoorschriften voor zeilschepen < 500 GT zijn opgenomen in de Rbzz en alle bemanningsvoorschriften voor koopvaardijsschepen en zeilschepen ≥ 500 GT -waarvoor niet afgeweken mag worden van het STCW-verdrag- in het Bz. Deze situatie heeft van 2002 tot 2019 bestaan en heeft altijd prima voldaan.

3.2. 2019: ILT verklaart hoofdstuk 4 van het Bz van toepassing op zeilschepen < 500 GT. In 2019 zijn inspecteurs van ILT onaangekondigd en zonder overleg met het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM¹¹) of met de bedrijfstak, de volgende clause op de bemanningscertificaten voor zeilschepen < 500 GT gaan vermelden:

At least one crewmember shall be in possession of a valid proficiency in survival craft certificate.

Vanaf dat moment diende derhalve, zo bepaalden enkele inspecteurs van ILT op eigen gezag, tenminste één bemanningslid aan boord van zeilschepen < 500 GT in het bezit te zijn van een geldig bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen. Voor deze clause bestaat geen deugdelijke wettelijke grondslag en ambtenaren van ILT zijn niet bevoegd eigenmachtig zo'n verplichting op te leggen. Omdat het een minimale tekstuele aanpassing was op de bemanningscertificaten (die 6 pagina's beslaan), en omdat de branchevereniging (BBZ) noch de scheepseigenaren hiervan door ILT op de hoogte werden gesteld, is deze aanpassing niemand opgevallen, totdat inspecteurs van ILT in het voorjaar van 2023 aan boord van de zeilschepen hierop wilden gaan handhaven. De branchevereniging en scheepseigenaren werden hierdoor volledig overvallen. Vrijwel alle scheepseigenaren aan wie de Minister¹² een bemanningscertificaat met deze clause heeft verstrekt¹³, hebben daar in de zomer van 2023 bezwaar tegen aangetekend, dan wel, waar de

¹¹ DGLM is beleidsverantwoordelijke voor maritieme regelgeving

¹² ILT verstrekt bemanningscertificaten in mandaat van de Minister van I&W

¹³ Bemanningscertificaten moeten iedere 5 jaar worden vernieuwd.

bezwaartermijn voor een afgegeven bemanningscertificaat inmiddels verstreken was, een nieuw bemanningscertificaat zonder de gewraakte clause aangevraagd.

Deze scheepseigenaren stellen zich op het standpunt dat (alle) regels met betrekking tot de bemanning van zeilschepen < 500 GT zijn opgenomen in de Rbzz, dat daarom hoofdstuk 4 van het Bz niet van toepassing is op deze schepen en dat de uit de clause voortvloeiende verplichting derhalve geen wettelijke grondslag heeft.

Op zeilschepen < 500 GT zijn uitsluitend overboord te werpen reddingsvloten als reddingsmiddelen aanwezig, er zijn nooit gemotoriseerde reddingsboten of vrije val reddingsboten aan boord. Noch internationale verdragen, noch unierecht geven aanleiding om het certificaat reddingsmiddelen op schepen verplicht te stellen waarop uitsluitend reddingsvloten aanwezig zijn.

Zowel in het internationale SOLAS-verdrag¹⁴ als in de Europese richtlijn 2009/45/EG¹⁵ is bepaald dat een bemanningslid met ervaring in de bediening van reddingsvloten de leiding kan krijgen over één of meer reddingsvloten. Dat bemanningslid hoeft dus niet over het certificaat reddingsmiddelen te beschikken. Nota bene: dit geldt zelfs voor reguliere passagiersschepen, zoals veerboten en rondvaartboten, die aanzienlijk groter zijn en aanzienlijk meer passagiers vervoeren dan de kleine zeilschepen waar het hier om gaat.

Dit komt overigens ook tot uiting op de bemanningscertificaten van zeilschepen < 500 GT, waarop de volgende clause staat vermeld:

Every liferaft, needed for the evacuation of 100% of the total persons on board, should be handled by a crewmember in possession of a Basic Safety Certificate.

Zelfs de Minister is blijkbaar van mening dat het bekwaamheidsbewijs basisveiligheid¹⁶ volstaat om de leiding te kunnen hebben over een reddingsvlot. Waarom het certificaat reddingsmiddelen nu dan toch verplicht wordt gesteld is onduidelijk en wordt ook niet toegelicht in Beleidskompas of Toelichting.

De Minister lijkt hier roomser dan de Paus te willen zijn, iets wat uiteraard haaks staat op het kabinetsbeleid om geen nationale koppen toe te voegen aan Internationale of Europese regelgeving en deze zelfs zoveel mogelijk te schrappen.

ILT blijft tot nu toe vasthouden aan haar standpunt dat hoofdstuk 4 van het Bz van toepassing is op zeilschepen < 500 GT, hoewel zij niet kan verklaren waarom bemanningsleden dan niet in het bezit hoeven te zijn van andere, in hoofdstuk 4 van het Bz genoemde, bekwaamheidsbewijzen, of waarom deze verplichting met betrekking tot het bekwaamheidsbewijs reddingsmiddelen volgens de gewraakte clause slechts voor één (willekeurig) bemanningslid zou gelden, terwijl hoofdstuk 4 van het Bz dit bekwaamheidsbewijs verplicht stelt voor alle "*Kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen, maritiem officieren en officieren elektrotechniek*".

Het Bz geeft op dit punt geen beleidsruimte voor verlichtingen of vrijstellingen. Er is bij zeilschepen < 500 GT geen sprake van expliciete vrijstellingen voor bekwaamheidsbewijzen op grond van AMVB's of dergelijke. Er is uitsluitend sprake van impliciete vrijstellingen op grond van het feit dat de betreffende bekwaamheidsbewijzen niet als beroepsvereiste in de Rbzz vermeld worden.

¹⁴ SOLAS III V 10.4

¹⁵ 2009/45/EG betreffende Veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen in nationale vaart, bijlage I, artikel III.4.3

¹⁶ Voor de volledige inhoud van deze training zie bijlage 3

Over deze kwestie lopen inmiddels acht beroepsprocedures, die op dit moment in behandeling zijn bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Rechtbank Overijssel. De bestuursrechter is gevraagd een uitspraak te doen over de vraag of hoofdstuk 4 van het Bz, en in het bijzonder artikel 40, van toepassing is op zeilschepen < 500 GT.

In een tweetal uitspraken op verzoeken om voorlopige voorzieningen heeft de rechtbank al aangegeven er niet van overtuigd te zijn dat er voor de bestreden clause een deugdelijke wettelijke grondslag bestaat. De voorzieningenrechter heeft de Minister dan ook opgedragen om gedurende de behandeling van het beroep tijdelijke bemanningscertificaten zónder de bestreden clause af te geven¹⁷ om te voorkomen dat zeilschepen bij buitenlandse (havenstaat)controles in de problemen komen.

Zelfs als er wel een wettelijke basis voor de gewraakte clause zou bestaan resulteren Bbz en Rbz in een aanzienlijke verzwaring van deze verplichting. Volgens de clause is het op dit moment immers voldoende als slechts één bemanningslid (dit hoeft bovendien niet een kapitein of stuurman te zijn) over dit bekwaamheidsbewijs beschikt. Volgens de Rbz moet niet alleen iedere kapitein en stuurman, maar ook iedere ander bemanningslid dat verantwoordelijk is voor een reddingsvlot, in het bezit zijn van dit bekwaamheidsbewijs.

Het lijkt erop dat nog voordat de rechter in deze zaken uitspraak heeft gedaan, het bestreden standpunt van ILT overgenomen is in het ontwerp van Bbz en Rbz. De in hoofdstuk 4 van het Bz vermelde bekwaamheidsbewijzen zijn overgenomen in paragrafen 3.3 en 3.5 van de Bbz. Uit de tekst van Bbz en Rbz valt te concluderen dat deze paragrafen in hun geheel van toepassing worden op zeilschepen < 500 GT, terwijl dit voor de in die paragrafen genoemde bekwaamheidsbewijzen in de afgelopen 22 jaar niet het geval was. Wij hebben hier destijds bij de internetconsultatie voor het Bbz al op gewezen, maar uit de aan de Raad van State voor advies voorgelegde stukken blijkt dat onze opmerkingen hierover zijn genegeerd.

3.3. Nieuwe situatie

Van de overzichtelijke combinatie van Rbz (alle bemanningsvoorschriften voor zeilschepen < 500 GT) en Bz (bemanningsvoorschriften voor koopvaardij en zeilschepen ≥ 500 GT) wordt nu afgestapt, waardoor zowel in het Bbz als in de Rbz een onoverzichtelijke mengelmoes ontstaat van bemanningsvoorschriften voor allerlei categorieën schepen, inclusief vissersschepen, die weinig tot niets met elkaar gemeen hebben.

De bepalingen uit het niet op zeilschepen < 500 GT van toepassing zijnde hoofdstuk 4 van het Bz zijn overgenomen in de paragrafen 3.3 en 3.5 van het Bbz en lijken nu wél van toepassing te gaan worden op deze schepen. Het betreft in totaal acht bekwaamheidsbewijzen of schriftelijke bewijzen waarvan deze schepen de afgelopen 22 jaar gemotiveerd waren vrijgesteld. Noch het Bbz, noch Rbz bieden beleidsruimte om vrijstellingen voor deze bekwaamheidsbewijzen te verlenen¹⁸ en er is ook niet voorzien in overgangstermijnen.

¹⁷ O.a. Zaaknummers ZWO 23/1493, ZWO 23/2488 en ZWO 24/2326

¹⁸ De enige beleidsruimte voor vrijstelling van STCW-verplichtingen is opgenomen in de artikelen 3.2.7 en 3.2.8 van het Bbz, voor koopvaardij schepen < 500 GT op reizen nabij de kust. Paragraaf 3.2 is echter niet van toepassing op zeilschepen < 500 GT. Voor deze schepen is geen enkele vrijstellingsmogelijkheid opgenomen.

Het is kwalijk dat zowel in het Beleidskompas als in de Toelichting iedere toelichting op, of motivering voor, deze aanzienlijke verzwaring van de bemanningseisen ontbreekt en ook niet aangegeven wordt welke vrijstellingen van toepassing blijven en wat de wettelijke grondslag voor dergelijke vrijstellingen zou zijn. Daarmee is de informatie die ter beschikking staat van participanten aan het wetgevingsproces (internetconsultatie, Raad van State, Tweede Kamer) onvolledig en misleidend.

Bovendien wordt noch in het Beleidskompas, noch in de Toelichting vermeld, dat over deze kwestie acht bestuursrechtelijke procedures lopen, waarvan het allerm minst zeker is dat de uitkomst het door ILT ingenomen standpunt met betrekking tot het verplicht stellen van het certificaat reddingmiddelen (en daarmee het op zeilschepen < 500 GT van toepassing verklaren van heel hoofdstuk 4 van het Bz) rechtvaardigt.

Ook wordt geen aandacht besteed aan de situatie die gaat ontstaan wanneer de bestuursrechter de Minister in het ongelijk zou stellen. Het zou naar onze mening getuigen van onbehoorlijk bestuur als verplichtingen die nooit van toepassing zijn geweest op zeilschepen < 500 ton dat nu, zonder enige rechtvaardiging, toelichting, onderbouwing of overgangstermijnen, opeens wél zouden worden. Het inwerkingstellen van het Bbz en Rbz in hun huidige vorm voordat de bestuursrechter uitspraak heeft gedaan zou naar onze mening van weinig respect getuigen voor de Nederlandse rechtsstaat.

Hier wreekt zich de werkwijze waarbij drie wetgevings- en uitvoeringsregelingen die nauw met elkaar verbonden zijn, gescheiden van elkaar voor internetconsultatie en voor advies aan de Raad van State worden aangeboden. Pas nu de tekst van de concept Rbz bekend is, worden immers de gevolgen van het Bbz voor zeilschepen < 500 GT in hun volle omvang duidelijk.

Deze afzonderlijke behandeling resulteert bovendien in merkwaa rdige juridische constructies, zoals bijvoorbeeld in artikel 3.5.3 van het Rbz, waarin de eisen voor de verkrijging van het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen vastgelegd zijn, en bepaald wordt dat *“Ten aanzien van zeilschepen van minder dan 500 GT kan worden volstaan met het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT.”* Het alternatieve bekwaamheidsbewijs is uiteraard niet gelijk aan het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen dat bijvoorbeeld in artikel 3.5.4 van het Bbz wordt bedoeld. Omdat het Bbz al een belangrijk deel van het wetgevingsproces heeft doorlopen (waaronder het advies door de Raad van State) kon dit alternatief voor het reguliere bekwaamheidsbewijs blijkbaar niet meer opgenomen worden in artikel 3.5.4 van het Bbz, waar het thuishoort, en werd het op rommelige wijze alsnog in het Rbz gefruitseld.

3.4. Alternatieve training Bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen < 500 GT

De introductie van een niet op STCW gebaseerde training reddingmiddelen voor zeilschepen < 500 GT als alternatief voor de reguliere STWC-training reddingmiddelen is, voorzichtig uitgedrukt, merkwaa rdig. Kapiteins en stuurlieden mogen kiezen welke van deze twee heel verschillende trainingen zij willen volgen, met als gevolg dat er op zeilschepen kapiteins en stuurlieden dienst zullen doen met verschillende opleidings- en bekwaamheidsniveaus.

Volgens bijlage 9 van Rbz omvat de nieuwe alternatieve training de volgende onderwerpen (doorgehaalde elementen zijn naar onze mening niet relevant voor zeilschepen < 500 GT):

Nr.	Competences	Knowledge, understanding and proficiency	Opmerkingen
1.	Take charge of survival craft or rescue boat after launch	Construction, outfit, characteristics and facilities of survival craft, launching in rough seas, recovering. Leaving the ship.	Aantal zaken zijn niet relevant voor reddingsvloten, verder vrijwel geheel ook onderdeel van de training basisveiligheid
2.	Manage survivors and survival craft after abandoning ship	Handling survival craft in rough weather, use of equipment, food & water, detectability, helicopter rescue, hypothermia (prevention), use of TPA's and immersion suits, beaching	Voor wat betreft reddingsvloten is vrijwel alles onderdeel van de training basisveiligheid of van de on-board familiarisatie
3.	Apply first aid to survivors	Use of first Aid kit, resuscitation techniques, management of injured persons	Kapiteins en stuurlieden hebben de training medische eerste hulp aan boord gevolgd, kapiteins bovendien de training medische zorg aan boord.
4.	Use of locating devices incl communication and signaling apparatus and pyrotechnics	Radio life saving appliances carried in survival craft, including EPIRB's and SARTs, pyrotechnics	Kapiteins en stuurlieden hebben een beperkt of volledig certificaat radiocommunicatie en zijn dus bekend met deze zaken, deels is dit ook onderdeel van de training basisveiligheid
5.	Organize Shipboard Emergency procedures	Design and layout ship; Safety regulations; emergency plans and procedures; drills of different emergency scenarios; escalation of emergencies;	Uit STCW training crisismanagement en menselijk gedrag
6.	Optimize the use of resources	Limitations of resources; delegating of tasks; taking over tasks; applying of short-term strategies; organizing realistic drills; debriefing; lessons learnt; points of improvement	Uit STCW training crisismanagement en menselijk gedrag
7.	Control response to emergencies	Control pax and personnel in emergency situations: reactions pax to emergencies, group support Awareness of reactions during emergency; impact of emergency; stress; behavioral response of pax; different assumptions on pax behaviour; categories of response.	Uit STCW training crisismanagement en menselijk gedrag
8.	Control passengers and other personnel during Emergency situations	Control pax and personnel in emergency situations: reactions pax to emergencies, group support; Awareness of reactions during emergency; impact of emergency; stress; behavioral response of pax; different assumptions on pax behaviour; categories of response.	Uit STCW training crisismanagement en menselijk gedrag
9.	Establish and maintain effective communications	Clear and concise instructions and reports; relevant information to pax; exchange of information; different means of communication; identify languages.	Uit STCW training crisismanagement en menselijk gedrag

De punten 1 t/m 4 uit deze tabel zijn overgenomen uit de training reddingmiddelen¹⁹. De punten 5 t/m 9 omvat vrijwel de volledige STCW-training crisisbeheersing en menselijk gedrag²⁰, waarvan zeilschepen < 500 GT al ruim 20 jaar expliciet en onderbouwd zijn vrijgesteld²¹, en waarvoor bovendien niet de herhalingsplicht geldt die door opname in deze alternatieve training feitelijk wél

¹⁹ Proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats, voor de volledige inhoud zie bijlage 1

²⁰ Crisismanagement and human behavior, voor de volledige inhoud zie bijlage 2

²¹ Zie pagina 5, toelichting op de Rbzz

wordt opgelegd. Voor de duidelijkheid: deze punten 5 t/m 9 zijn géén onderdeel van de reguliere training voor het certificaat Reddingmiddelen die als alternatief gevolgd kan worden.

Deze constructie heeft nogal wat merkwaardige consequenties:

- 1) Een aanmerkelijk deel van de kapiteins en stuurlieden in de zeilvaart heeft, naast een vaarbevoegdheid voor zeilschepen, óók een vaarbevoegdheid voor reguliere koopvaardij schepen, waarvoor zij het reguliere bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen verplicht moeten overleggen. Deze groep zeevarenden zal niet ook nog de alternatieve training reddingmiddelen voor zeilschepen < 500 GT gaan volgen. Zij zijn derhalve niet getraind in de onderdelen 5 t/m 9. Deze onderdelen kunnen ook niet toegevoegd worden aan de reguliere training reddingmiddelen, omdat de inhoud daarvan in het internationale STCW-verdrag en Europese richtlijn 2022/993 is vastgelegd en de Minister hier (dus) niet van af kan wijken. Deze training kan immers ook in het buitenland gevolgd worden. Dit heeft tot gevolg dat een deel van de kapiteins en stuurlieden op zeegaande zeilschepen wél getraind zal zijn in de onderdelen 5 t/m 9 en een ander deel niet²².
- 2) De punten 5 t/m 9 van de alternatieve training omvatten (vrijwel) de volledige STCW-training “Crisisbeheersing en menselijk gedrag”. Volgens het internationale STCW-verdrag en Europese richtlijn 2022/993 is dit een éénmalige training waarvoor, bij voldoende dienstdaag, geen herhalingsverplichting geldt. Als onderdeel van de alternatieve training reddingmiddelen zeilschepen < 500 GT zou deze training feitelijk wél iedere 5 jaar herhaald moeten worden. Dat is een aanmerkelijke en disproportionele verzwaaring in vergelijking met internationale verdragen en unierecht. Bovendien wordt op grond van artikel 3.3.3, 5^e lid van het Bbz de STCW-training “Crisisbeheersing en menselijk gedrag” verplicht gesteld voor alle bemanningsleden²³ en bieden Bbz noch Rbz beleidsruimte om hier vrijstelling van te verlenen. Zeevarenden die de alternatieve training reddingmiddelen volgen, krijgen de onderdelen 5 t/m 9 dus twee keer aangeboden, waarbij deze stof als onderdeel van de alternatieve training ook nog eens iedere vijf jaar herhaald moet worden. Uit het -feitelijk- opnemen van de STCW-training “Crisisbeheersing en menselijk gedrag” in de alternatieve training reddingmiddelen blijkt dat de Minister zich niet heeft gerealiseerd dat de STCW-training “Crisisbeheersing en menselijk gedrag” sowieso al verplicht wordt voor alle bemanningsleden die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de passagiers. Het is kenmerkend voor de onzorgvuldigheid waarmee Bbz, Rbz en de inhoud van deze alternatieve training zijn samengesteld.
- 3) Uit het feit dat zeevarenden die in het bezit zijn van het reguliere certificaat reddingmiddelen niet getraind hoeven te zijn in de onderdelen 5 t/m 9 van de alternatieve training kan geconcludeerd worden dat deze onderdelen niet strikt noodzakelijk geacht worden voor de veiligheid aan boord van zeilschepen < 500 GT. Het verplicht stellen van een training die grotendeels niet noodzakelijk is voor de veiligheid is uiteraard disproportioneel.

²² In niet-continue vaart bestaat de bemanning van een zeilschip veelal uit 1 kapitein en 1 matroos, in continue vaart veelal uit 1 kapitein, 1 stuurman en 2 matrozen.

²³ Op deze kleine zeilschepen dragen in het algemeen alle bemanningsleden verantwoordelijkheid voor de veiligheid van passagiers in noodsituaties.

- 4) De Minister lijkt het internationale karakter van de zee gaande zeilvaart te negeren. De alternatieve training kan beschouwd worden als een nationale training. Zij is samengesteld op basis van de persoonlijke opvattingen van enkele ambtenaren van toezichthouder. Omdat het bijbehorende bekwaamheidsbewijs geen internationale status of erkenning heeft, en buitenlandse maritieme autoriteiten derhalve geen beeld hebben van wat deze training omvat of welk doel zij dient, zal dit ongetwijfeld tot problemen leiden bij inspecties in het kader van Port State Control.
- Dat nationale bedenksels tot grote problemen in het buitenland kunnen leiden heeft de bedrijfstak al ervaren -en ervaart zij nog steeds- met betrekking tot het (nationale) Certificaat van Deugdelijkheid. Dergelijke nationale certificaten staan op gespannen voet met de doelstelling van internationale verdragen en unierecht om de opleiding en training van zeevarenden zoveel mogelijk te standaardiseren.
- Het is niet ondenkbaar dat de Europese Commissie bezwaar zal hebben tegen het introduceren van nationale trainingen voor de internationale (en intracommunautaire) zeevaart, waar het, mede in het kader van het vereenvoudigen van toezicht, juist de bedoeling is dergelijke trainingen zoveel mogelijk internationaal, en zeker in EU-verband, te standaardiseren.
- 5) De reguliere training en alternatieve training reddingmiddelen zijn niet uitwisselbaar. Dit betekent dat een zeevarende die eenmaal voor de alternatieve training heeft gekozen, verplicht is deze zelfde alternatieve training iedere vijf jaar te herhalen. Dat kan, vanwege het nationale karakter van deze training, alleen in Nederland. Gezien het beperkte aantal deelnemers zullen dergelijke trainingen slechts sporadisch gegeven worden, waarbij het maar afwachten is of dit in het -soms wereldwijde- vaarschema van de zeevarende past. Deelname kan bovendien tot hoge reiskosten (naar Nederland v.v.) leiden, terwijl de reguliere training ook in andere landen gevolgd kan worden. Mocht een zeevarende zo'n alternatieve training missen, dan rest hem geen andere mogelijkheid dan alsnog een reguliere training reddingmiddelen te volgen, terwijl de reguliere training continue aangeboden wordt en dus makkelijk "inge haald" kan worden.

4. Conclusies

Het Bbz en de Rbz hebben desastreuze gevolgen voor zeilschepen < 500 GT, omdat de bepalingen in paragrafen 3.3 en 3.5 van het Bbz in hun volle omvang van toepassing worden op deze schepen, terwijl hoofdstuk 4 van het Bz, waaruit deze bepalingen overgenomen zijn, dat de afgelopen 22 jaar niet was. De branchevereniging BBZ is hierover naar onze stellige overtuiging onvoldoende en misleidend geïnformeerd. Bbz en Rbz bieden geen juridische grondslag voor het voortzetten van de vrijstellingen die tot nu toe van kracht waren. Het plotseling opleggen van zoveel nieuwe verplichtingen zonder enige onderbouwing, toelichting of overgangstermijnen moet naar onze mening aangemerkt worden als onbetrouwbaar, zo niet onbehoorlijk, bestuur.

De geboden alternatieve training voor het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen in de vorm van de training voor het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen < 500 GT kan niet standhouden. Het resulteert er immers in dat zeevarenden die de training voor het alternatieve bekwaamheidsbewijs volgen wél, maar zeevarenden die de training voor het reguliere bekwaamheidsbewijs volgen géén kennis zullen hebben van crisisbeheersing en menselijk gedrag. Bovendien is het volkomen onduidelijk hoe deze alternatieve training zich verhoudt tot de reguliere training voor het bekwaamheidsbewijs crisisbeheersing en menselijk gedrag, die op grond van artikel 3.3.3. van het Bbz verplicht gesteld lijkt te gaan worden voor alle bemanningsleden van zeilschepen

< 500 GT en waarin exact dezelfde stof behandeld wordt, en waarom deze stof als onderdeel van de alternatieve training iedere 5 jaar herhaald dient te worden, terwijl zo'n verplichting niet bestaat voor de reguliere STCW-training.

De vraag of hoofdstuk 4 van het Bz van toepassing is op zeilschepen < 500 GT ligt op dit moment bij de Rechtbank Overijssel. Door nu reeds te bepalen dat paragrafen 3.3 en 3.5 van toepassing zullen zijn op zeilschepen < 500 GT geeft de Minister het signaal af zich weinig aan te zullen trekken van het oordeel van de Rechtbank.

De nu voorgestelde verzwaring van de bemanningsvoorschriften voor zeilschepen < 500 GT gaat veel verder dan internationale verdragen en unierecht voorschrijven. Nederland lijkt hier roomser te willen zijn dan de Paus. Eenzelfde ontwikkeling zien wij bij andere onderdelen van de voorgestelde regelgeving, bijvoorbeeld bij de bemanningsvoorschriften voor de visserij maar ook bij de mogelijke vrijstellingen voor koopvaardij schepen < 500 GT die veel beperkter zijn dan het STCW-verdrag en Europese richtlijn 2008/106/EG toestaan. Het is ons bekend dat ook de visserij grote bezwaren heeft tegen het verplichten van bekwaamheidsbewijzen²⁴ waarvoor geen grondslag bestaat in internationale verdragen of unierecht. Er lijkt sprake te zijn van manifestatie van persoonlijke stokpaardjes van enkele inspecteurs van ILT. Deze "nog beter willen zijn dan het beste jongetje van de klas"-mentaliteit staat haaks op het kabinetsbeleid om nationale koppen op internationale en Europese regelgeving te vermijden en af te schaffen.

Wij adviseren u derhalve dringend het voorgestelde besluit en de voorgestelde regeling in deze vorm niet in werking te doen treden. Invoering zal naar onze mening leiden tot een groot aantal bezwaarprocedures bij de afgifte (of weigering daarvan) van vaarbevoegdheidsbewijzen en bemanningscertificaten voor zeilschepen < 500 GT.

Omdat in deze kwestie naar onze mening sprake is van schending van de beginselen van behoorlijk bestuur overwegen wij de bestuursrechter te verzoeken een voorziening te treffen om inwerkingtreding van het Bbz en de Rbz in ieder geval te blokkeren totdat er uitspraken in beroep en eventueel hoger beroep gedaan zijn in de acht door scheepseigenaren aangespannen bezwaar- en beroepszaken die op dit moment in behandeling zijn bij de Rechtbank Overijssel. Tevens zullen wij de Raad van State verzoeken om bij hun advies over deze Rbz de in deze reactie benoemde zaken zorgvuldig mee te wegen.

5. Overige fouten, onduidelijkheden en onzorgvuldigheden

De voorgestelde regeling bevat enkele fouten, onduidelijkheden en onzorgvuldigheden. Wij beperken ons hier tot voorschriften die betrekking hebben op zeegaande zeilschepen < 500 GT.

1. De titel van paragraaf 3.2 luidt "Vaarbevoegdheidsbewijzen zeeschepen, niet zijnde zeilschepen". Dit moet zijn "Vaarbevoegdheidsbewijzen zeeschepen, niet zijnde zeilschepen < 500 GT". Artikel 3.2.1 is immers wel van toepassing op zeilschepen \geq 500 GT.
2. De titel van artikel 3.8.4 luidt "Bekwaamheidsbewijzen en diensttijd". Dit is waarschijnlijk bedoeld als paragraaftitel (vgl. de titel van Hoofdstuk 2 Rbzz). De titel van dit artikel moet

²⁴ O.a. de bekwaamheidsbewijzen reddingmiddelen en brandbestrijding voor gevorderden

zijn "Vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in vaargebied III en IV".

3. De titel van artikel 3.8.5 luidt "Vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in vaargebied I". Dit moet zijn "Vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in vaargebied I, II en IIIA".
4. De titel van artikel 3.8.7 luidt "Vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman zeilvaart". Dit moet zijn "Vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in de vaargebieden zeilvaart I, II en IIIA".
5. De titel van artikel 3.8.8 luidt "Vaarbevoegdheidsbewijs als gezelschap zeilvaart". Dit moet zijn "Vaarbevoegdheidsbewijs als gezelschap zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT".
6. Artikel 3.8.4., lid g en Artikel 3.8.5., lid f: Het is niet duidelijk waarom de vereiste vaartijd als wachtstuurman niet behaald zou mogen worden op zeilschepen ≥ 500 GT. Dat is op dit moment immers wel toegestaan (zie Rbzz artikel 3, lid f en artikel 4, lid e) en er lijkt geen enkele steekhoudende aanleiding te zijn om hierin een beperking aan te brengen.

Uiteraard zijn wij met genoeg bereid, waar nodig, nadere toelichting te geven.

Hoogachtend,



F.L. Snoek.

Bijlage 1

STCW training reddingmiddelen (Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats other than Fast Rescue Boats)

Bron: STCW-code, table A-VI/2-1

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Take charge of a survival craft or rescue boat during and after launch	Construction and outfit of survival craft and rescue boats and individual items of their equipment; Particular characteristics and facilities of survival craft and rescue boats; Various types of device used for launching survival craft and rescue boats; Methods of launching survival craft into a rough sea; Methods of recovering survival craft; Action to be taken after leaving the ship; Methods of launching and recovering rescue boats in a rough sea; Dangers associated with use of on-load release devices; Knowledge of maintenance procedures;
Operate a survival craft engine	Methods of starting and operating a survival craft engine and its accessories together with the use of the fire extinguisher provided
Manage survivors and survival craft after abandoning ship	Handling survival craft in rough weather; Use of painter, sea-anchor and all other equipment; Apportionment of food and water in survival craft; Action taken to maximize detectability and location of survival craft; Method of helicopter rescue; Effects of hypothermia and its prevention; use of protective covers and garments, including immersion suits and thermal protective aids; Use of rescue boats and motor lifeboats for marshalling; liferafts and rescue of survivors and persons in the sea Beaching survival craft;
Use locating devices, including communication and signalling apparatus and pyrotechnics	Radio life-saving appliances carried in survival craft, including satellite EPIRBs and SARTs; Pyrotechnic distress signals;
Apply first aid to survivors	Use of the first-aid kit and resuscitation techniques Management of injured persons, including control of bleeding and shock;

Bijlage 2

STCW training crisisbeheersing en menselijk gedrag (Crisis management and human behavior)

Bron: STCW-code, table A-V/2-2

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Organize shipboard emergency procedures	<p>Knowledge of:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 the general design and layout of the ship .2 safety regulations .3 emergency plans and procedures <p>The importance of the principles for the development of ship-specific emergency procedures, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 the need for pre-planning and drills of shipboard emergency procedures .2 the need for all personnel to be aware of and adhere to pre-planned emergency procedures as carefully as possible in the event of an emergency situation
Optimize the use of resources	<p>Ability to optimize the use of resources, taking into account:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 the possibility that resources available in an emergency may be limited .2 the need to make full use of personnel and equipment immediately available and, if necessary, to improvise <p>Ability to organize realistic drills to maintain a state of readiness, taking into account lessons learnt from previous accidents involving passenger ships; debriefing after drills</p>
Control response to emergencies	<p>Ability to make an initial assessment and provide an effective response to emergency situations in accordance with established emergency procedures</p> <p><i>Leadership skills</i> Ability to lead and direct others in emergency situations, including the need:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 to set an example during emergency situations .2 to focus decision making, given the need to act quickly in an emergency .3 to motivate, encourage and reassure passengers and other personnel <p><i>Stress handling</i> Ability to identify the development of symptoms of excessive personal stress and those of other members of the ship's emergency team Understanding that stress generated by emergency situations can affect the performance of individuals and their ability to act on instructions and follow procedures</p>
Control passengers and other personnel during emergency situations	<p><i>Human behaviour and responses</i> Ability to control passengers and other personnel in emergency situations, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 awareness of the general reaction patterns of passengers and other personnel in emergency situations, including the possibility that: <ul style="list-style-type: none"> .1.1 generally it takes some time before people accept the fact that there is an emergency situation

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
	<p>.1.2 some people may panic and not behave with a normal level of rationality, that their ability to comprehend may be impaired and they may not be as responsive to instructions as in non- emergency situations</p> <p>.2 awareness that passengers and other personnel may, inter alia:</p> <p>.2.1 start looking for relatives, friends and/or their belongings as a first reaction when something goes wrong</p> <p>.2.2 seek safety in their cabins or in other places on board where they think that they can escape danger</p> <p>.2.3 tend to move to the upper side when the ship is listing</p> <p>.3 appreciation of the possible problem of panic resulting from separating families</p>
<p>Establish and maintain effective communications</p>	<p>Ability to establish and maintain effective communications, including:</p> <p>.1 the importance of clear and concise instructions and reports</p> <p>.2 the need to encourage an exchange of information with, and feedback from, passengers and other personnel</p> <p>Ability to provide relevant information to passengers and other personnel during an emergency situation, to keep them apprised of the overall situation and to communicate any action required of them, taking into account:</p> <p>.1 the language or languages appropriate to the principal nationalities of passengers and other personnel carried on the particular route</p> <p>.2 the possible need to communicate during an emergency by some other means, such as by demonstration, or by hand signals or calling attention to the location of instructions, muster stations, life-saving devices or evacuation routes, when oral communication is impractical</p> <p>.3 the language in which emergency announcements may be broadcast during an emergency or drill to convey critical guidance to passengers and to facilitate crew members in assisting passengers</p>

Bijlage 3

STCW training basisveiligheid (Safety familiarization, basic training and instruction for all seafarers)

Bron: STCW-code, table A-V/1-1

Basic Safety: Specification of minimum standard of competence in personal survival techniques

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Survive at sea in the event of ship abandonment	<p>Types of emergency situations which may occur, such as collision, fire, foundering</p> <p>Types of life-saving appliances normally carried on ships</p> <p>Equipment in survival craft</p> <p>Location of personal life-saving appliances</p> <p>Principles concerning survival, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 value of training and drills .2 personal protective clothing and equipment .3 need to be ready for any emergency .4 actions to be taken when called to survival craft stations .5 actions to be taken when required to abandon ship .6 actions to be taken when in the water .7 actions to be taken when aboard a survival craft .8 main dangers to survivors

Bron: STCW-code, table A-V/1-2

Basic Safety: Specification of minimum standard of competence in fire prevention and fire fighting

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Minimize the risk of fire and maintain a state of readiness to respond to emergency situations involving fire	<p>Shipboard fire-fighting organization</p> <p>Location of fire-fighting appliances and emergency escape routes</p> <p>The elements of fire and explosion (the fire triangle)</p> <p>Types and sources of ignition</p> <p>Flammable materials, fire hazards and spread of fire</p> <p>The need for constant vigilance</p> <p>Actions to be taken on board ship</p> <p>Fire and smoke detection and automatic alarm systems</p> <p>Classification of fire and applicable extinguishing agents</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Fight and extinguish fires	Fire-fighting equipment and its location on board Instruction in: .1 fixed installations .2 fire-fighter's outfits .3 personal equipment .4 fire-fighting appliances and equipment .5 fire-fighting methods .6 fire-fighting agents .7 fire-fighting procedures .8 use of breathing apparatus for fighting fires and effecting rescues

Bron: STCW-code, table A-V/1-3

Basic Safety: Specification of minimum standard of competence in elementary first aid

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency	<p>Assessment of needs of casualties and threats to own safety</p> <p>Appreciation of body structure and functions</p> <p>Understanding of immediate measures to be taken in cases of emergency, including the ability to:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 position casualty .2 apply resuscitation techniques .3 control bleeding .4 apply appropriate measures of basic shock management .5 apply appropriate measures in event of burns and scalds, including accidents caused by electric current .6 rescue and transport a casualty .7 improvise bandages and use materials in the emergency kit

Bron: STCW-code, table A-V/1-4

Basic Safety: Specification of minimum standard of competence in personal safety and social responsibilities

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Comply with emergency procedures	<p>Types of emergency which may occur, such as collision, fire, foundering</p> <p>Knowledge of shipboard contingency plans for response to emergencies</p> <p>Emergency signals and specific duties allocated to crew members in the muster list; muster stations; correct use of personal safety equipment</p> <p>Action to take on discovering potential emergency, including fire, collision, foundering and ingress of water into the ship</p> <p>Action to take on hearing emergency alarm signals</p> <p>Value of training and drills</p> <p>Knowledge of escape routes and internal communication and alarm systems</p>
Take precautions to prevent pollution of the marine environment	<p>Basic knowledge of the impact of shipping on the marine environment and the effects of operational or accidental pollution on it</p> <p>Basic environmental protection procedures</p> <p>Basic knowledge of complexity and diversity of the marine environment</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency
Observe safe working practices	<p>Importance of adhering to safe working practices at all times</p> <p>Safety and protective devices available to protect against potential hazards aboard ship</p> <p>Precautions to be taken prior to entering enclosed spaces</p> <p>Familiarization with international measures concerning accident prevention and occupational health</p>
Contribute to effective communications on board ship	<p>Understand the principles of, and barriers to, effective communication between individuals and teams within the ship</p> <p>Ability to establish and maintain effective communications</p>
Contribute to effective human relationships on board ship	<p>Importance of maintaining good human and working relationships aboard ship</p> <p>Basic teamworking principles and practice, including conflict resolution</p> <p>Social responsibilities; employment conditions; individual rights and obligations; dangers of drug and alcohol abuse</p>
Understand and take necessary actions to control fatigue	<p>Importance of obtaining the necessary rest</p> <p>Effects of sleep, schedules, and the circadian rhythm on fatigue</p> <p>Effects of physical stressors on seafarers</p> <p>Effects of environmental stressors in and outside the ship and their impact on seafarers</p> <p>Effects of schedule changes on seafarer fatigue</p>