

## Reactie op internet consultatie Regeling bemanning zeeschepen

VisNed is vertegenwoordiger van vissersschepen die actief zijn op de Noordzee en dagelijks te maken hebben met de voorgestelde wijzigingen in de regeling bemanning zeeschepen. Hieronder doen wij een reactie toekomen inzake de voorgestelde wijzigingen.

### 1. Bemanningstabellen (artikel 2a)

In de regeling is er een nieuwe bemanningstabel toegevoegd "**Vissersvaartuigen met een scheepslengte van 45 meter of meer zonder gecombineerde functies**". Deze kwam in het oude Besluit zeevaartbemanning niet voor.

Vaargebied	Onbeperkt	Onbeperkt
Scheepslengte	≥ 45, < 60	≥ 60
Vermogen [kW]	≥ 3.000	≥ 3.000
Schipper zeevisvaart (zvv)	1	1
Plv schipper zvv	1	1
Stuurman zvv	2	2
Werktuigkundige zvv	2	3
Wachtlopend gezelschap zvv	2	2
Gezelschap zvv	2	3

In Nederland zijn er nog 2 grote viskotters met een lengte van 45,5 Meter, als deze onder de nieuwe bemanningseisen gaan vallen waarbij er geen gecombineerde functies mogelijk zijn kunnen deze 2 schepen niet meer vissen. Daarom verzoeken wij de kolom van scheepslengte ≥ 45, < 60 Meter te laten vervallen.

### 2. Certificaat reddingmiddelen (proficiency in survivalcraft)

In het besluit is een bepaling toegevoegd dat er aan boord voldoende bemanningsleden moeten zijn die in het bezit zijn van het Certificaat reddingmiddelen. De schipper wijst één bemanningslid aan die de leiding krijgt over de reddingsmiddelen en één bemanningslid als vervanger. Dit zou betekenen dat op alle vissersschepen, ongeacht grootte of vaargebied, tenminste twee bemanningsleden in het bezit van dit certificaat zouden moeten zijn. Dit kan niet de bedoeling zijn, zoals ook blijkt uit de Regeling waarin voor bepaalde functies, afhankelijk van lengte, vermogen en vaargebied, het certificaat reddingmiddelen niet verplicht is.

#### Artikel 2.4.2 Vissersvaartuigen

1. *De schipper van een vissersvaartuig draagt er zorg voor dat voor het ondernemen van een reis een voldoende aantal bemanningsleden in het bezit is van een bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen dat ten minste voldoet aan voorschrift VI/2, eerste lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag.*
2. *In afwijking van het eerste lid is een bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen niet vereist op reizen in beperkte wateren vissersvaartuigen.*
3. *De schipper wijst een visser die in het bezit is van een bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen aan die de leiding heeft over de te gebruiken groepsreddingmiddelen van een vissersvaartuig.*
4. *De schipper wijst tevens een visser die in het bezit is van een bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen aan als plaatsvervanger van de visser, bedoeld in het derde lid.*

#### Memorie van toelichting bij artikel 2.4.2:

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

Het Internationaal Verdrag van Torremolinos<sup>1</sup>, het Protocol van Torremolinos en de niet in de MvT genoemde maar zeer relevante Cape Town Agreement uit 2012<sup>2</sup> zijn nog niet van kracht, omdat ze door onvoldoende landen geratificeerd zijn. Gezien het gebrek aan enthousiasme om te ratificeren zullen zij dat naar verwachting voorlopig ook niet worden. Nederland loopt hier dus vooruit op de troepen. In ons omringende landen is, voor zover ik weet, het certificaat reddingmiddelen dan ook niet verplicht voor vissers.

Voor het van kracht worden van het verdrag moeten ten minste 15 landen met gezamenlijk ten minste 14.000 vissersschepen langer dan 24 meter het verdrag te ratificeren. Op dit moment, ruim 30 jaar na totstandkoming, hebben 17 landen met gezamenlijk 3.237 vissersschepen het verdrag geratificeerd. De laatste ratificatie dateert uit 2009.

Voor het van kracht worden van de overeenkomst moeten ten minste 22 deelnemers met gezamenlijk ten minste 3.600 vissersschepen langer dan 24 meter deze ratificeren. Op dit moment hebben 22 deelnemers met gezamenlijk 2.721 vissersschepen langer dan 24 meter de

---

<sup>1</sup> Het op 2 april 1977 te Torremolinos tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen, met Bijlage (Trb. 1980, 139) en het op 2 april 1993 te Torremolinos totstandgekomen Protocol van Torremolinos van 1993 met betrekking tot het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, met Bijlage (Trb. 2001, 168).

<sup>2</sup> De Overeenkomst van Kaapstad van 2012 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (met Bijlage en Aangansel) van 11 oktober 2012 (Trb. 2014, 49).

overeenkomst geratificeerd. Bron: IMO<sup>3</sup>

De in de Cape Town Agreement vastgelegde voorschriften voor training met reddingmiddelen en brandbestrijding komen overeen met de training basisveiligheid vissers; de in het verdrag van Torremolinos opgenomen voorschriften voor training zijn alleen van toepassing als de zaken waarvoor getraind wordt ook daadwerkelijk aan boord zijn. Aangezien zich op vissersboten uitsluitend reddingsvlotten aanwezig zijn, lijkt het niet zinvol om een training te volgen waarin de nadruk ligt op andere reddingsmiddelen (davit launched reddingsboten, vrije val boten etc.).

Zoals de tekst van het Besluit nu luidt, wordt het certificaat Reddingmiddelen verplicht op alle vissersschepen, ongeacht type of grootte, behalve voor schepen die in beperkte wateren varen, en moet dit certificaat voortaan iedere vijf jaar worden vernieuwd. Deze eisen gaan veel verder dan de internationale verdragen en Europese regelingen voorschrijven. Er is veel weerstand onder de visserij om deze cursus te moeten volgen omdat deze als totaal niet zinvol en praktisch wordt ervaren. Daarnaast beschikt geen enkele kotter over grote reddingsvloepen en ook is er veel overlap met andere verplichte cursussen zoals Basic Safety en Medical First Aid en Care.

Ook stellen ook internationale verdragen (SOLAS) en Europese richtlijnen het certificaat reddingmiddelen zelfs voor koopvaardijsschepen niet verplicht als er uitsluitend reddingsvlotten aan boord zijn dus verzoeken wij de regeling aan te passen en deze verplichting voor de visserij te laten vervallen.

### 3. Training basisveiligheid voor vissers

In het besluit wordt bepaald dat het certificaat “Basisveiligheid voor vissers” voortaan nog maar 5 jaar geldig is. Op dit moment is dat certificaat nog onbeperkt geldig.

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

1. *Een visser van een vissersvaartuig is in het bezit van een bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers dat ten minste voldoet aan voorschrift 1, hoofdstuk III, van de bijlage bij het STCW F-verdrag en artikel 33, onderdeel b, van het C188-verdrag.*
2. ...
3. *Een bekwaamheidsbewijs als bedoeld in het eerste lid is **geldig tot ten hoogste 5 jaar na de datum van afgifte.***
4. *Een bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers als bedoeld in het eerste lid wordt op verzoek vernieuwd indien de houder met tussenpozen van niet meer dan 5 jaar aantoont een passende herhalingsstraining te hebben gevolgd.*

*Memorie van Toelichting bij artikel 3.5.2.:*

*In tegenstelling tot de verplichting voor de handelsvaart, die volgt uit het STCW-verdrag, verplicht*

---

<sup>3</sup> <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status 2024.pdf>

*het STCW F-verdrag vooralsnog niet tot het volgen van herhalingstrainingen. Vissers die een vaarbevoegdheid in de handelsvaart willen behalen, zullen hun bekwaamheidsbewijs basisveiligheid geldig moeten houden voor de handelsvaart. Dat kan door het volgen van herhalingstrainingen die ten minste iedere vijf jaar moeten worden gevolgd. (Deze zijn minder uitgebreid dan de initiële trainingen, zij zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden van de zeevarende op te frissen).*

In de toelichting wordt het geldig houden van het certificaat basisveiligheid gekoppeld aan het willen behalen van een vaarbevoegdheid in de handelsvaart terwijl uit het eerste deel blijkt dat het certificaat altijd geldig gehouden moet worden, ook als men geen vaarbevoegdheid in de handelsvaart wil behalen. Uit voorgaande blijkt dat de opfriscursus van basic Safety Fishery niet gebaseerd is op internationale regelingen of overeenkomsten en wij verzoeken dan ook om geen herhalingsverplichting Basic Safety Fishery in te stellen voor de visserij aangezien dit in overeenstemming is met het huidige STCW-F.

#### **4. Brandbestrijding voor gevorderden (advanced fire fighting)**

“Een zeevarende die is aangewezen om leiding te geven aan brandbestrijdingsoperaties aan boord van een zeeschip” dient in het bezit te zijn van het certificaat Brandbestrijding voor gevorderden (advanced fire fighting).

Deze eis gaat aanzienlijk verder dan het STCW-F verdrag voorschrijft. De voor vissersschepen noodzakelijk geachte kennis over brandbestrijding is opgenomen in de training Basisveiligheid voor vissers. De situaties en brandbestrijdingsmiddelen waarmee geoefend wordt bij de training Brandbestrijding voor gevorderden is niet aanwezig op vissersschepen tot 60 meter. Het heeft dus ook geen zin om daarmee te oefenen.

Ook hier geldt, dat het in alle gevallen verplicht stellen van dit certificaat niet de bedoeling kan zijn, zoals ook blijkt uit de Regeling waarin voor bepaalde functies, afhankelijk van lengte, vermogen en vaargebied, het certificaat brandbestrijding voor gevorderden niet verplicht is.

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

- 1. Een zeevarende die is aangewezen om leiding te geven aan brandbestrijdingsoperaties aan boord van een zeeschip is in het bezit van een bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden dat ten minste voldoet aan voorschrift VI/3, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.*
- 2. Een bekwaamheidsbewijs als bedoeld in het eerste lid is geldig tot ten hoogste 5 jaar na de datum van afgifte.*
- 3. Een bekwaamheidsbewijs als bedoeld in het eerste lid wordt op verzoek vernieuwd indien de houder met tussenpozen van niet meer dan 5 jaar aantoonbaar een passende herhalingstraining te hebben gevolgd.*

In het Besluit wordt geen onderscheid gemaakt naar scheepstype, grootte of vaargebied. Ook dit

certificaat moet voortaan iedere vijf jaar vernieuwd worden. Dit zijn nationale koppen die verder gaan dan internationale verdragen en Europese regelingen voorschrijven en ook hier geldt dat er veel onbegrip is onder de visserij om deze cursus te moeten volgen omdat deze ook totaal niet zinvol en praktisch wordt gezien. Er is geen enkele kotter die beschikt over geavanceerde beademingsapparatuur en de cursus wordt ook als zeer belastend ervaren. Daarnaast is er ook veel overlap met andere verplichte cursussen zoals Basic Safety en Medical First Aid en Care.

Uit voorgaande blijkt dat de cursus brandbestrijding voor gevorderden niet gebaseerd is op internationale regelingen of overeenkomsten en uitsluitend Nederlandse vissers treft. Wij verzoeken dan ook om deze verplichting in het kader van een gelijk speelveld niet van toepassing te laten zijn in de visserij.

## **5. Medische eerste hulp en Medische zorg**

Zoals de tekst van het Besluit nu luidt zou niet alleen het certificaat Medische eerste hulp, maar ook het certificaat Medische zorg verplicht zijn op alle vissersschepen, ongeacht type, grootte of

vaargebied. Op dit moment is Medische zorg alleen verplicht voor vissersschepen met onbeperkt vaargebied.

*Artikel 3.5.5.*

- 1. Een kapitein of zeevarende die is aangewezen om eerste hulp te verlenen aan boord van een zeeschip is in het bezit van een bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp (...)*
- 2. Een kapitein of zeevarende die is aangewezen om medische verzorging aan boord van een zeeschip op zich te nemen is in het bezit van een bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp (...) en een bekwaamheidsbewijs medische zorg (...)*

Het opnemen van het certificaat Medische zorg voor (bemanningsleden op) vissersschepen geldt nu alleen voor onbeperkt vaargebied, door deze aanpassing zou het certificaat medische zorg ook verplicht worden voor (bemanningen op) vissersschepen in beperkt vaargebied. Dit kan niet de bedoeling zijn daarom verzoeken wij om dit aan te passen en duidelijk aan te geven dat het certificaat Medische zorg alleen verplicht is voor (functies met een) onbeperkt vaargebied en niet geldt voor (functies met) vissersschepen binnen beperkt vaargebied.

## **6. Duale functies voor schipper / werktuigkundige**

In de regeling bemanning zeeschepen is geen mogelijkheid opgenomen voor een gecombineerde vaartijd als schipper / werktuigkundige. Er is alleen sprake van de mogelijkheid om gecombineerde vaartijd te maken in de functie Stuurman / werktuigkundige. In de huidige Praktijk is er bij de kleinere visserij vaak sprake van een schipper die naast zijn nautische activiteiten ook het

onderhoud doet in de machinekamer en overige technische installaties aan boord. Echter omdat het niet mogelijk is om gecombineerde vaartijd op te geven voor zowel schipper als werktuigkundige is de kans dat ze de functie als werktuigkundige of juist als schipper kunnen kwijtraken doordat er niet voldaan kan worden aan de vaartijd eis voor één van beide functies.

Daarom verzoeken wij het toevoegen van de mogelijkheid om ook duale vaartijd te kunnen opgeven als schipper / werktuigkundige. Dit sluit beter aan op de praktijk en draagt bij aan het behoud van gecertificeerde bemanning voor de visserij.

## **7. Uitbreiding van de 48-uursregeling naar krabbenkotters**

Met verwijzing naar artikel 1.6 Vrijstelling garnalenkotters 48-uursregeling (1.3b Rz).

Ondersteunen wij het verzoek van Holland Crab B.V. om deze regeling uit te breiden naar schepen die andere visserijen beoefenen zoals de krabbenvisserij en standwant visserij.

## **8. Uitbreiden vaartijd SW6 functie schipper zeevisvaart < 24 meter met plv-schipper**

Voor het behalen van de functie Schipper zeevisvaart < 24 meter (art. 28g besluit zeevarenden) is ervaring vereist als schipper zeevisvaart < 45 meter < 1125 kW in een beperkt vaargebied of stuurman-werktuig kundige zeevisvaart < 24 meter < 3000 kW in een onbeperkt vaargebied.

Echter voor de functies Plv schipper zeevisvaart < 45 meter < 1500 kW en Schipper zeevisvaart < 24 meter in een beperkt vaargebied kan ook vaartijd worden gebruikt als plv schipper zeevisvaart < 24 meter < 3000 kW, wij verzoeken om deze mogelijkheid ook toe te voegen voor de eerstgenoemde functie van Schipper < 24 meter.

### **Conclusie:**

1. Door het uitbreiden van de bemanningstabel voor schepen vanaf 45 Meter worden grote viskotters in hun bedrijfsvoering gehinderd en verzoeken wij de grens te zetten op schepen vanaf 60 Meter.
2. In 2023 is door ILT bepaald dat het certificaat Reddingsmiddelen (PSCRB) verplicht moest worden aangeleverd voor het verlengen van de bevoegdheid als schipper < 60 Meter in de zeevisvaart. Dit is zonder overleg eenzijdig doorgevoerd, en in strijd met de letterlijke tekst

van het besluit. Hierdoor zijn veel opvarenden in de problemen gekomen bij het aanvragen van een verlenging van hun bestaande vaarbevoegdheid en moest men onnodige geldverspillende cursussen volgen met apparatuur en boten die niet gebruikt worden op vissersschepen. Deze onevenredige verzwarende eisen ten opzichte van andere landen heeft ervoor gezorgd dat veel vissers zijn gestopt met varen en er een grote schaarste is onder gekwalificeerde opvarenden en bemanningsleden waardoor de sector nog verder onder druk is komen te staan. Internationale verdragen stellen het certificaat niet verplicht als er uitsluitend reddingsvlotten aan boord zijn dus verzoeken wij de regeling aan te passen en deze verplichting voor de visserij te laten vervallen.

3. Het STCW-F stelt dat een herhalingscursus voor het basic safety fishery certificaat niet verplicht is. Vanwege het ontbreken van elke grond om deze verplichting in te voeren, en er in de nabije toekomst ook geen herziening van het STCW-F verdrag zit aan te komen, pleiten wij voor het handhaven van de huidige situatie zonder de eis van een herhalingscursus.
4. Onder verwijzing naar de argumenten onder punt 2 zijn wij ook hier van mening dat de eis voor een cursus Brandbestrijding voor gevorderden een onevenredige verzwarende eis is voor de visserij ten opzichte van het buitenland. Daarnaast is gebleken dat de cursus op geen enkel vlak aansluit op de praktijk van een vissersschip omdat men ook de apparatuur niet aan boord heeft waarmee wordt geoefend. Ook hier geldt dat internationale verdragen en Europese richtlijnen het certificaat niet verplicht stellen.
5. Een betere omschrijving van het uitsluitend verplichten van het certificaat Medische zorg voor vissersschepen in onbeperkt vaargebied.
6. Met het bekend worden van de Regeling bemanning zeeschepen zijn bepaalde inconsistenties duidelijk geworden in andere besluiten. Daarom willen wij op deze plek dit onderdeel benoemen dat op kleinere vissersschepen de schipper vaak een dubbel functie vervult van nautische navigerende taken in combinatie met het onderhoud van de motor. Op dit moment is het niet mogelijk om hiervoor gecombineerde vaartijd op te geven. Daarom verzoeken wij het toevoegen van de mogelijkheid om ook duale vaartijd te kunnen opgeven als schipper / werktuigkundige.
7. Wij ondersteunen het verzoek van Holland Crab B.V. om het uitbreiden van de 48-uurs regeling naar andere visserijen mogelijk te maken.
8. Bij het verhogen van de beginners bevoegdheid van een SW6 diploma naar Schipper < 24 Meter beperkt vaargebied wordt gevraagd naar vaartijd als plaatsvervangend schipper. Echter als men verder wil verhogen naar Schipper < 24 meter dan geldt deze vaartijd plotseling niet meer. Wij verzoeken om de vaartijd als plaatsvervangend schipper ook mee te laten tellen voor de verhoging naar de functie van Schipper zeevisvaart < 24 Meter.