

Besluit bemanning zeeschepen

Nota van Toelichting

Inleiding

Dit besluit is onderdeel van de modernisering van de bemanningswetgeving waarbinnen de Wet zeevarenden en de uitvoeringsregelgeving in het Besluit zeevarenden en de Regeling zeevarenden zijn vervangen door de Wet bemanning zeeschepen (hierna: wet) en de uitvoeringsregelgeving in het voorliggende Besluit bemanning zeeschepen (hierna: besluit) en de Regeling bemanning zeeschepen (hierna: regeling). Met de gewijzigde bemanningsregelgeving is een grondige herziening bewerkstelligd van het wetgevingscomplex dat betrekking heeft op bemanningseisen aan boord van zeeschepen in de meest ruime zin. Dit is mede tot uitdrukking gebracht in de citeertitel van de Wet bemanning zeeschepen en in lijn daarmee in de citeertitel van dit besluit. De regelgeving heeft betrekking op bepalingen over de bemanning aan boord van zeeschepen, met het oogmerk de veiligheid van het zeeschip en de scheepvaart te bevorderen en het welzijn van de zeevarenden aan boord te waarborgen. Het betreft regelgeving die betrekking heeft op zeeschepen in de verschillende maritieme deelsectoren: handelsvaart, passagiersvaart, waterbouw, offshore, zeevisvaart en zeilvaart. De regelgeving bevat onder meer bepalingen met betrekking tot het veilig bemannen van zeeschepen, het bemanningsplan en het bemanningscertificaat, de vaarbevoegdheden, kennis- en ervaringseisen en de monsterring en de medische keuring van zeevarenden. Daarnaast zijn er bepalingen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Voor een nadere toelichting over de achtergronden en inhoud van de wijzigingen wordt verwezen naar het algemene deel van de memorie van toelichting bij de wet.¹

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

In de nieuwe opzet van de bemanningsregelgeving zijn de normen (minimumeisen voor de verschillende functies vanuit uit beide verdragen en richtlijn (EU) 2022/993 strikt vastgelegd in dit besluit. De specifieke beroepseisen worden aan de hand van deze normen per functie ingevuld in de regeling. Dit zal gebeuren in de vorm van tabellen die beter ingericht zijn om een overzicht te geven van de eisen per afzonderlijke functie. Het betreft dan niet alleen de vereiste kennisbewijzen maar ook de aanvullende verplichte bekwaamheidsbewijzen en eventueel vereiste vaartijd. Met deze opzet zijn de normen voor de verschillende functies zoals benoemd in het STCW-verdrag en het STCW-F-verdrag strikt vastgelegd op AMvB-niveau en is de uitvoering geregeld op het niveau van een ministeriële regeling. Hoofdstuk 4 omvat de eisen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Dit hoofdstuk omvat de uitvoering van het MLC-verdrag en het C188-verdrag. De uitvoeringsbepalingen, met name over de inhoud van de certificaten, zijn grotendeels overgeheveld naar het besluit. Het gaat bijvoorbeeld om de inhoudelijke eisen waaraan een certificaat maritieme arbeid en de verklaringen naleving maritieme arbeid (deel I en II) moeten voldoen.

Gevolgen

PM

¹ Kamerstukken II, 20PM, xxxx, nr. 3.

Advies en consultatie

PM

Overgangsrecht en inwerkingtreding

PM

Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1 Definities en reikwijdte

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

Enkele bestaande begripsbepalingen, opgenomen in artikel 1, eerste lid, van het besluit, zijn komen te vervallen. Het betreft de begrippen 'aannemersmaterieel' en 'reizen nabij de internationale kust'. Op basis van het ingetrokken Besluit zeevarenden werden vaarbevoegdheidsbewijzen 'alle schepen met een beperking tot aannemersmaterieel' afgegeven. Dat onderscheid wordt niet meer gemaakt. Aannemersmaterieel valt immers ook onder het begrip zeeschip. De beroepseisen die worden gesteld aan de bemanning werkzaam aan boord van dit soort zeeschepen vanuit het STCW-verdrag wijken niet af van de eisen die worden gesteld aan andere zeeschepen.

Het begrip 'reizen nabij de internationale kust' is vervangen door het begrip 'reizen nabij de kust'. Daarbinnen is nog wel een onderscheid gemaakt in reizen nabij de kust met een beperking tot de Nederlandse kust. Volgens het STCW-verdrag kan in het geval van reizen nabij de kust volstaan worden met lichtere beroepseisen voor zeevarenden werkzaam aan boord van zeeschepen binnen een dergelijk vaargebied. De zinsnede 'internationaal' is vervallen omdat daaruit zou kunnen worden opgemaakt dat met schepen in een dergelijk vaargebied een internationale reis kan worden gemaakt. Het STCW-verdrag staat dat echter niet toe, volgens sectie A-I/3, onderdeel 2, van de STCW-code. Het vaargebied zich beperkt tot de reis nabij de kust van de desbetreffende verdragsstaat, er kunnen geen internationale reizen worden gemaakt waarbij door meerdere aansluitende vaargebieden nabij de kust van verschillende verdragspartijen naar een andere bestemming wordt gevaren. Uit voorschrift I/3 van de bijlage bij het STCW-verdrag volgt dat de voordelen die aan het reizen nabij de kust van een verdragsstaat kunnen worden toegekend, eveneens van toepassing kunnen zijn op het reizen nabij de kust van een andere verdragsstaat. Voorwaarde daarvoor is dat de desbetreffende staten hiertoe een overeenkomst afsluiten waarin de vaargebieden en andere relevante voorwaarden worden vastgelegd. De gebieden waarin reizen nabij de kust van andere staten die partij zijn bij het STCW-verdrag kan plaatsvinden is afhankelijk van de omschrijving van het reizen nabij de kust van die andere staat. Benadrukt moet worden dat gedurende de reis naar de kust van een staat waarmee een overeenkomst is afgesloten kan geen gebruik worden gemaakt van de lichtere bemanningseisen voor het reizen nabij de kust. Voorts zijn een aantal begripsbepalingen toegevoegd. Het gaat hier om de verschillende functies aan boord van een zeeschip waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist. In artikel 23 van de wet is bepaald, dat voor de uitoefening van een functie aan boord van een zeeschip een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is, indien voor die functie bij of krachtens de wet voorschriften zijn gesteld. Het gaat hierbij om functies genoemd in bijlage I van richtlijn (EU) 2022/993 corresponderend met de hoofdstukken II, III en IV van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes of hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Een aantal begripsomschrijvingen is al in artikel 1 van de wet vastgelegd, zoals de kapitein en de schipper. Andere functies zoals de maritiem officier, eerste stuurman, de hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige, wachtwerktuigkundige, officier elektrotechniek, gezelschap elektrotechniek, wachtlopend gezelschap dek en machinekamer, gekwalificeerd gezelschap dek en machinekamer zijn opgenomen in artikel 1 van dit besluit. In hoofdstuk 3 vaarbevoegdheden en beroepseisen worden minimumeisen gesteld voor de vaarbevoegdheidsverlening voor verschillende van deze functies. Bij de functie maritiem officier wordt nog een onderscheid gemaakt naar eerste maritiem officier. Deze duale functie geeft bevoegdheden op zowel een functie in de dekdienst als een functie in de machinekamerdienst. Afhankelijk van de specifieke kenmerken van een zeeschip zoals het brutotonnage (GT) en het voortstuwingsvermogen (kW) gaat het om diverse bevoegdheden. Zo zal een eerste maritiem officier op schepen tot 3.000 GT en 3000 kW de taken vervullen van de eerste stuurman en de hoofdwerktuigkundige. Op schepen tot 3000 GT en 3000 kW zal de maritiem officier de taken van de eerste stuurman en de tweede werktuigkundige vervullen.

Artikel 1.2 Reikwijdtebepaling

In dit artikel is bepaald dat het besluit niet van toepassing is op zeilschepen en vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter. De eisen van het besluit zijn niet nodig voor dergelijk kleine vaartuigen. Daarbij is wel een uitzondering gemaakt voor de vissers werkzaam op

vissersvaartuigen van minder dan 12 meter. Deze vissers dienen te beschikken over het bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers en zij moeten medisch geschikt zijn. De eisen wat betreft basisveiligheid zijn ook voor de kleine vissersvaartuigen vastgelegd uit het oogpunt van een veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee met Nederlandse schepen. De grens van 12 meter sluit aan bij de internationaal gangbare maat. Schepen kleiner dan 12 meter komen ook niet in aanmerking voor een registratie met een IMO-nummer.

Hoofdstuk 2 Het bemannen van zeeschepen

Paragraaf 2.1 Bemanningssamenstelling handelsvaart en zeilvaart

Artikel 2.1.1 Reikwijdte

Deze paragraaf is niet van toepassing op vissersvaartuigen. De bepalingen over bemanningssamenstellingen van vissersvaartuigen zijn vastgelegd in paragraaf 2.2 en hebben tabellen met vaste bemanningssamenstellingen per type vissersvaartuig en vaargebied als uitgangspunt. Nieuw is echter de mogelijkheid om ook voor vissersvaartuigen groter of gelijk aan 60 meter, een bemanningsplan in te dienen. De Wet zeevarenden kende deze mogelijkheid niet. In artikel 2.2.5 is bepaald dat de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig met een lengte van 60 meter of meer desgewenst kan afwijken van de bemanningstabellen door een aanvraag te doen voor een bemanningscertificaat middels een bemanningsplan zoals vastgelegd in deze paragraaf. Deze mogelijkheid biedt de flexibiliteit om te kunnen anticiperen op innovatieve en technologische ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de bemanningssamenstelling of te kunnen varen in verschillende bemanningssamenstellingen al naar gelang het vaargebied of het al dan niet continu varen.

Artikel 2.1.2 Aanvraag voor een bemanningscertificaat

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

Artikel 2.1.3 Besluit bemanningssamenstellingen

De ILT besluit namens de Minister over de aanvraag, met name over elk van de ingediende bemanningssamenstellingen. De ILT beoordeelt of met de voorgestelde (minimale) bemanningssamenstelling veilig en milieuverantwoord kan worden gevaren. Het tweede lid geeft de concrete eisen waaraan moet zijn voldaan voor de afgifte van een bemanningscertificaat:

- de veiligheid van het zeeschip en de veilige en milieuverantwoorde vaart moet zijn gewaarborgd;
- de voor de bemanning geldende normen voor arbeids- en rusttijden worden niet overschreden en er is rekening gehouden met de beperking van oververmoeidheid (fatigue) van zeevarenden;
- er wordt aan de zorgplicht, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de wet; en
- er wordt voldaan aan het bij of krachtens de artikelen 4, derde lid, en 78 van de wet bepaalde.

Zo is in artikel 4 eerste lid van de wet bepaald dat de scheepsbeheerder zorgdraagt dat een zeeschip zodanig is bemand dat redelijkerwijs alle werkzaamheden aan boord, met inachtneming van de geldende arbeids- en rusttijden, en gelet op de bedrijfsvoering, het voorkomen van oververmoeidheid van zeevarenden, zonder gevaar voor de opvarenden, het zeeschip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer kunnen worden verricht. Dit is in lijn met voorschrift A2.7 van het MLC-verdrag dat betrekking heeft op de beperking van oververmoeidheid van

zeevarenden. In het derde en vierde lid van dit artikel is respectievelijk opgenomen dat de scheepsbeheerder desgevraagd nog nadere inlichtingen verschaft over het bemanningsplan en dat de ILT de kapitein kan raadplegen over de bemanningssamenstelling. Nieuw is dat de kapitein geraadpleegd kan worden door de ILT over de bemanningssamenstelling en het ingediende bemanningsplan voordat wordt overgegaan tot de afgifte van een bemanningscertificaat. In het vijfde lid is bepaald dat de ILT ambtshalve de bemanningssamenstelling van een zeeschip kan vaststellen en een bemanningscertificaat kan afgeven in het geval de ILT van oordeel is dat de bemanningssamenstelling zoals door een scheepsbeheerder in het bemanningsplan is voorgesteld niet voldoet aan de eisen zoals bepaald in het tweede lid. Op grond van het zesde lid verstrekt de scheepsbeheerder de kapitein een afschrift van het bemanningsplan. Met het zevende lid wordt de digitalisering van het bemanningscertificaat mogelijk gemaakt. Vooralsnog is vereist dat het bemanningscertificaat fysiek aan boord is. Dat komt voort uit de toepasselijke internationale regelgeving zoals het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Zodra de mogelijkheid zich voordoet om gebruik te maken van een digitale variant kunnen daarover regels worden gesteld bij ministeriële regeling.

Artikel 2.1.4 Bemanningscertificaat

Op het bemanningscertificaat worden de kenmerken van het zeeschip vastgesteld en zo nodig de bijzonderheden ten aanzien van het gebruik van het zeeschip in relatie tot de bemanningssamenstelling. Een bemanningscertificaat wordt voor een periode van ten hoogste vijf jaren afgegeven. Met het derde lid, waarin is bepaald dat een kopie van het bemanningscertificaat moet zijn aangebracht op een voor iedereen zichtbare plaats.

Artikel 2.1.5 Meerdere bemanningssamenstellingen

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

Artikel 2.1.6 Aantekening scheepsdagboek bemanningssamenstelling of bemanningsplan

Op grond van onderdeel a van dit artikel dient de kapitein in het geval er sprake is van meerdere bemanningssamenstellingen die op het bemanningscertificaat zijn aangegeven in het scheepsdagboek aan te tekenen met welke bemanningssamenstelling er wordt gevaren. Indien op een bemanningscertificaat meerdere bemanningssamenstellingen zijn aangegeven mag tijdens de reis slechts één van deze bemanningssamenstellingen worden toegepast. De kapitein is verplicht zijn keuze of wisseling voorafgaand aan de reis in het scheepsdagboek te vermelden. Op grond van onderdeel b is de kapitein verplicht om eventuele feiten of omstandigheden die niet in overeenstemming zijn met het bemanningsplan aan te tekenen in het scheepsdagboek.

Artikel 2.1.7 Wijzigingen gegevens bemanningsplan

De scheepsbeheerder kan binnen grenzen van de op het bemanningscertificaat vastgestelde minimale bemanningssamenstelling wijzigingen aanbrengen in de feitelijke bemanning. Het gaat hier bijvoorbeeld om het vervangen van een officier in een monodisciplinaire functie door een maritiem officier. De scheepsbeheerder dient alle wijzigingen van de gegevens van het bemanningsplan die hij voornemens is door te voeren en die gevolgen kunnen hebben voor het bemanningscertificaat te melden aan de ILT. Door de jaren heen kan de situatie van het betreffende zeeschip immers veranderen. Een andere inzet, veranderende omstandigheden en regelgeving kunnen gevolgen hebben voor de bemanningsomvang alsook voor de samenstelling hiervan. De scheepsbeheerder moet daarom relevante veranderingen aan de ILT melden en zo nodig een aangepast bemanningsplan indienen. Indien nodig zal de ILT bepalen of het bestaande bemanningscertificaat nog volstaat of dat een nieuwe aanvraag nodig is. Als er twijfel is over de feitelijke overeenstemming tussen het bemanningscertificaat en bemanningsplan kan de scheepsbeheerder voor een specifieke bemanningssamenstelling om een nieuw certificaat vragen.

Artikel 2.1.8 Intrekken bemanningscertificaat

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

Artikel 2.1.9 Bestaande bemanningscertificaat niet meer adequaat

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

Artikel 2.1.10 Ontheffing bijzonder zeeschip

Dit artikel voorziet in een ontheffingsmogelijkheid ten aanzien van de verplichting tot het voegen van een bemanningsplan bij de aanvraag van een bemanningscertificaat. Met dit artikel is ook invulling gegeven aan artikel IX van het STCW-verdrag, dat de mogelijkheid biedt om voor bijzondere zeeschepen afwijkende eisen vast te stellen met betrekking tot opleiding en training van zeevarenden, mits het veiligheidsniveau en de bescherming van het maritieme milieu minimaal gelijkwaardig is aan datgene wat in het STCW-verdrag is voorgeschreven. Een bijzonder zeeschip is gedefinieerd als een zeeschip dat in het bijzonder is aangepast aan technische ontwikkelingen of een bijzondere type zeeschip of zeeschip ingezet in een bijzonder soort vaart, als bedoeld in artikel IX van het STCW-verdrag. Voor zulke zeeschepen is het soms moeilijk en vaak niet zinvol om de standaard bemanningsvoorschriften uit het STCW-verdrag hierop toe te passen. Daarbij kan worden gedacht aan bijzondere typen van schepen zoals commercieel gebruikte onderzeeërs of schepen die gebruikmaken van alternatieve voortstuwingsmethoden. Indien de Minister een zeeschip als een bijzonder zeeschip aanmerkt, zullen aan de hand van de in het vijfde lid gevraagde informatie eisen worden gesteld aan de opleiding en de ervaring van de bemanningsleden. Deze eisen moeten ten minste gelijkwaardig zijn aan de reguliere beroepseisen om een gelijkwaardige bescherming van het mariene milieu en het veiligheidsniveau te kunnen waarborgen. Vervolgens zal de bemanningssamenstelling worden bepaald, die wordt vastgelegd op het bemanningscertificaat. Binnen twaalf maanden zal een evaluatie plaatsvinden van de in het bemanningscertificaat genoemde bemanningssamenstelling in relatie tot het gebruik van het zeeschip. Daarna wordt bezien of het bemanningscertificaat moet worden aangepast.

Artikel 2.1.11 Tijdelijke ontheffing overeenkomstig het bemanningscertificaat te bemannen

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

Artikel 2.1.12 Vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein

In artikel 18 van de wet is bepaald dat de kapitein van een Nederlands zeeschip de Nederlandse nationaliteit bezit. Dit met het oog op zijn publiekrechtelijke taken en bevoegdheden aan boord, waaronder de handhaving van de openbare orde als wezenlijk onderdeel van de uitoefening van de Nederlandse rechtsmacht over het zeeschip. Een uitzondering hierop betreft personen die de nationaliteit bezitten van een van de lidstaten van de Europese Unie of van een van de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, voor zover dat zeeschip geen vissersvaartuig is. Deze mogelijkheid van het eveneens als kapitein dienstdoen op een Nederlands zeeschip indien het daartoe gekwalificeerde onderdanen uit de EU betreft past volledig binnen het beginsel van vrij verkeer van werknemers tussen de lidstaten.

In artikel 19 van de wet is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen. Het betreft een categorie personen die worden toegelaten tot de kapiteinsfunctie uitsluitend en nadat er een schriftelijke afspraak (undertaking) is gemaakt met de betreffende staat inzake de wederzijdse erkenning van de vaarbevoegdheidsbewijzen noodzakelijk voor de uitoefening van de kapiteinsfunctie, doorgaans in de vorm van een zogenaamd Memorandum of Understanding (MoU) als bedoeld in voorschrift I/10 van de bijlage bij het STCW-verdrag. Die vrijstellingsmogelijkheid is nader uitgewerkt in artikel 19 van de wet. In het vierde lid is bepaald dat werkgevers- en werknemersorganisaties middels een privaatrechtelijke regeling nadere afspraken kunnen maken. In die privaatrechtelijke regelingen worden de voorwaarden opgenomen voor vrijstelling van de nationaliteitseis. De procedure vereist dat een scheepsbeheerder zich moet wenden tot een privaatrechtelijke commissie voor het verkrijgen van toestemming om niet-EU/EER kapiteins aan boord van

Nederlandse vlagschepen aan te kunnen stellen. Per niet-EU/EER kapitein wordt voor een bepaalde periode een aparte vergunning afgegeven. Met een privaatrechtelijke regeling wordt invulling gegeven aan zelfregulering. De sectoren zijn zelf verantwoordelijk voor de continue bewaking van de arbeidsmarkt voor kapiteins. Sociale partners kunnen naar eigen inzicht voorwaarden vaststellen waaraan door de scheepsbeheerders moet worden voldaan om schriftelijke toestemming te krijgen voor het aanstellen van een buitenlandse kapitein. Met de uitvoering en afhandeling van de desbetreffende privaatrechtelijke regeling wordt belast een door de sociale partners in de sector koopvaardij, respectievelijk in de sector zeegaande waterbouw te benoemen paritair samengestelde Commissie Privaatrechtelijke Vergunningen. De vorm en inhoud van de privaatrechtelijke regeling wordt overgelaten aan de marktsectoren zelf. Zij het dat in de wet zelf enkele onderdelen zijn vastgelegd.

In artikel 19, zesde lid, is bepaald dat nadere regels worden gesteld met betrekking tot de inhoud van de privaatrechtelijke regelingen. In artikel 2.1.12 is daar invulling aan gegeven. Zo is opgenomen in het eerste lid dat de privaatrechtelijke regelingen ten minste een klachtenprocedure ten behoeve van eerste stuurlieden en eerste maritieme officieren omvat. Het betreft hier met name een klachtenregeling voor de sectoren zelf ten behoeve van zeevarenden die in principe voldoen aan de beroepsmatige eisen om als kapitein aangesteld te kunnen worden. Gedacht wordt hier bijvoorbeeld aan kapiteins die in een lagere functie varen, aan eerste stuurlieden of maritieme officieren die in het bezit zijn van de vaarbevoegdheid als kapitein, maar nog niet in deze functie werkzaam zijn, dan wel voldoende vaartijd hebben om direct in het bezit te komen van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein. Als deze personen van oordeel zijn dat zij door de scheepsbeheerder, waarbij zij in dienst zijn, ten onrechte niet zijn of worden aangesteld in de functie van kapitein, kunnen zij een klacht indienen. Ook kunnen personen die bij een bepaalde scheepsbeheerder naar een vacante functie als kapitein hebben gesolliciteerd en naar hun mening ten onrechte zijn afgewezen, een klacht indienen.

Daarnaast worden in het tweede lid van artikel 2.1.12 aanwijzingen gegeven over de jaarlijks aan de Minister te verstrekken informatie die nodig is voor het intensief kunnen volgen en analyseren van de ontwikkelingen in de sectorale zeevaart-arbeidsmarkt. Deze informatie is voor de Minister een belangrijke informatiebron en vormt bovendien een belangrijke leidraad voor de eventuele noodzaak van vorming en ontwikkeling van nieuw bemannings-beleid, voor het bepalen van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het vigerende vrijstellingenbeleid, alsmede voor het bepalen of er op kortere of langere termijn behoefte bestaat aan aanpassing van de bestaande vrijstellingsregeling, respectievelijk opschorting van de mogelijkheid van het toelaten van buitenlandse kapiteins. In de praktijk wordt informatie beschikbaar gemaakt in de jaarlijkse Maritieme Arbeidsmarktmonitor. Het betreft gegevens die een duidelijk beeld geven van de werkgelegenheid op de Nederlandse vloot in zijn algemeenheid, alsmede van de herkomst en functies van de zeevarenden. Over meerdere jaren bekeken zal dat een duidelijke indicatie geven over de eventuele verschuiving van arbeidsplaatsen voor Nederlanders naar arbeidsplaatsen voor buitenlanders en de onderlinge verschuiving bij buitenlanders.

Paragraaf 2.2 Bemanningssamenstelling vissersvaartuigen

Artikel 2.2.1 Bemanningssamenstelling

Dit artikel regelt de minimale bemanningssamenstelling voor vissersvaartuigen. Deze samenstelling komt grotendeels overeen met de samenstelling zoals bepaald in het ingetrokken Besluit zeevarenden. Elk vissersvaartuig moet bemand zijn met vissers die gekwalificeerd zijn voor de functies die zijn opgenomen in de bij dit artikel behorende tabellen. Op grond van het derde lid is bepaald dat het toegestaan is een stuurman-werktuigkundige zeevisvaart overeenkomstig de toepasselijke tabel te vervangen door een stuurman zeevisvaart en een werktuigkundige zeevisvaart. Een wijziging ten opzichte van het ingetrokken besluit is dat een tabel is toegevoegd waarbij een vissersvaartuig geheel bemand is op basis van mono-functies in plaats van gecombineerde functies (tabel vissersvaartuigen met een lengte (L) van 45 meter of meer zonder gecombineerde functies). De overige tabellen komen overeen met het ingetrokken besluit. Voorts wordt opgemerkt dat dat de mogelijkheid bestaat, in het geval van vissersvaartuigen groter of gelijk aan 60 meter, om een bemanningsplan in te dienen. In artikel 2.2.5 is bepaald dat de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig met een lengte van 60 meter of meer desgewenst kan afwijken van de bemanningstabellen door een aanvraag te doen voor een bemanningscertificaat middels een bemanningsplan zoals bepaald in artikel 2.1.2.

Artikel 2.2.2 Aanvulling van het aantal bemanningsleden

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

Artikel 2.2.3 Vrijstelling

Dit artikel biedt een grondslag om bij ministeriële regeling vrijstelling te kunnen verlenen van het bepaalde in dit hoofdstuk. Het betreft een vrijstelling gekoppeld aan bepaalde categorieën vissersvaartuigen met een lengte (L) van minder dan 45 meter, waarvoor een bemanningscertificaat is afgegeven voor een vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan het begrensd vaargebied vissersvaartuigen.

Artikel 2.2.4 Bemanningscertificaat

In dit artikel is bepaald dat de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig een aanvraag moet doen voor een bemanningscertificaat. De bemanningssamenstelling wordt daarbij vastgesteld op basis van de bemanningstabellen opgenomen in artikel 2.2.1. In het derde lid is bepaald dat bij ministeriële regeling wordt aangegeven welke gegevens ten minste bij de aanvraag moeten worden ingediend.

Artikel 2.2.5 Bemanningsplan

Dit nieuwe artikel biedt de mogelijkheid voor scheepsbeheerders van vissersvaartuigen groter of gelijk aan 60 meter, om een bemanningsplan in te dienen waarbij bij afgeweken kan worden van de bemanningstabellen zoals bepaald in de artikelen 2.2.1 en 2.2.4. In de praktijk gaat het hierbij met name om trawlers. Wat betreft de wijze van aanvraag van een bemanningscertificaat is aangesloten bij de werkwijze voor de handelsvaart zoals bepaald in artikel 2.1.2.

Paragraaf 2.3 Bemanningslijst

Artikel 2.3.1 Opmaken bemanningslijst

Dit artikel komt overeen met artikel 94 van het ingetrokken Besluit zeevarenden. Nieuw is dat het begrip bemanningslijst het begrip monsterrol vervangt. Dit is gedaan vanwege het vervangen van de monsterrol waarop alle zeevarenden van een zeeschip zijn geregistreerd door de op het FAL-verdrag gebaseerde internationaal gebruikte standaard van de bemanningslijst. In het eerste lid is bepaald dat alvorens een zeeschip naar zee vertrekt dat het opmaken van de bemanningslijst ten minste eenmaal in de twaalf maanden moet geschieden. Uiteraard dient iedere mutatie op de bemanningslijst aangetekend te worden, met vermelding van de desbetreffende datum. De bemanningslijst is onderdeel van het overzicht van alle opvarenden (naast de passagierslijst) aan boord van een zeeschip zodra het is uitgevaren, met inbegrip van het varen naar zee vanuit een haven en het op weg zijn, komende vanuit zee, naar een haven. In het derde lid is een verplichting van de scheepsbeheerder vastgesteld om op zijn kantoor steeds te beschikken over een bijgewerkte lijst van de kapitein en alle opvarenden, met inbegrip van de passagiers, aan boord van ieder van zijn schepen. Een dergelijke lijst is van essentieel belang ingeval van scheepsrampen en incidenten aan boord (bijvoorbeeld ingeval van brand of het overboord slaan van een opvarende). In het vierde lid is bepaald dat in het geval van een vissersvaartuig de schipper een exemplaar van de bemanningslijst vóór het vertrek of onmiddellijk na het vertrek van het vaartuig aan de scheepsbeheerder verstrekt. Deze verplichting komt voort uit artikel 12 van het C188-verdrag.

Artikel 2.3.2 Gegevens bemanningslijst

Alle zeevarenden werkzaam aan boord van een zeeschip zijn geregistreerd op de op het FAL-verdrag gebaseerde internationaal gebruikte standaard van de bemanningslijst. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald welke andere gegevens op de bemanningslijst dienen te worden vermeld. Elke wijziging van de bemanningslijst en van een nieuw opgemaakte bemanningslijst moet de scheepsbeheerder bewaren en, op verzoek daartoe, aan de ILT kunnen overleggen. Voor het toezicht op de kwaliteit en de kwantiteit van de bemanning is het van belang dat duidelijk is gedurende welke periode een bepaald bemanningslid zijn werkzaamheden aan boord heeft verricht. Daarom moeten de data van aan- en van afmontering op de bemanningslijst worden aangetekend. Omdat de bemanningslijst de functie en de tijd aangeeft waarin de zeevarende zijn

werkzaamheden heeft vervuld, dient zij tevens als basis voor de gegevens die in het monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring moeten worden aangetekend.

Artikel 2.3.4 Bewaren bemanningslijst

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

Paragraaf 2.4 Monsterboekje of alternatieve diensttijdverklaring

Artikel 2.4.1 Afgifte monsterboekje

Volgens artikel 1 van de wet wordt onder bemanning verstaan: de kapitein, de officieren, de gezellen en de overige zeevarenden. Ingevolge artikel 21 van de wet moeten in de bemanningslijst de namen van de personen, die de scheepsbeheerder in overeenstemming met het bemanningscertificaat aan boord heeft geplaatst, worden opgenomen. De personen, die als bemanningslid dienstdoen aan boord moeten in het bezit zijn van een monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring. In artikel 22 van de wet is bepaald dat het bezit van een monsterboekje is verplicht voor zeevarenden 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 volstaan worden met een alternatieve diensttijdverklaring als bedoeld in artikel 22, derde lid van de wet. Er zijn echter situaties dat het wel de voorkeur geniet om te beschikken over een monsterboekje. Het is aan de scheepsbeheerder of zeevarende om dat te bepalen. In artikel 2.4.1 is bepaald welke personen in aanmerking komen voor de afgifte van een monsterboekje. Zo komen alle personen die kunnen aantonen dat zij een zee-arbeidsovereenkomst of zee-arbeidsovereenkomst in de zeevisserij zijn aangegaan in aanmerking. Ook de personen die een opleiding volgen voor een beroep waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is, moeten voor hun stage in de gelegenheid zijn als bemanningslid te monstereen. Ook zij moeten kunnen beschikken over een monsterboekje. Daarnaast kunnen bepaalde categorieën personen worden onderscheiden die uit hoofde van hun beroepsuitoefening aan boord werkzaam zijn, zonder deel uit te maken van de bemanning overeenkomstig het bemanningscertificaat. Zij zijn geen passagiers, maar houden bijvoorbeeld toezicht op bepaalde werkzaamheden of technische processen aan boord. Zij worden wel aangemonsterd. Het gaat om een aantal beroepsgroepen, die wanneer zij kunnen aantonen het monsterboekje nodig te hebben ten behoeve van de uitoefening van hun beroep aan boord van een zeeschip tijdens zee-reizen, desgewenst in aanmerking kunnen komen voor de afgifte van een monsterboekje. Bij ministeriële regeling wordt bepaald welke beroepsgroepen dat zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om loodsen of nautisch/technisch onderhoudspersoneel.

Artikel 2.4.2 Verzoek om afgifte monsterboekje

KIWA Register controleert de documenten en andere bescheiden die bij het verzoek om afgifte van een monsterboekje dienen te worden overlegd. Op grond daarvan wordt beoordeeld of voldaan wordt aan de materiële eisen voor de afgifte van het monsterboekje. Alvorens tot een inhoudelijke beoordeling over te gaan moet KIWA Register erop toezien dat de kosten van het monsterboekje zijn voldaan, ook in het geval dat het monsterboekje namens het bemanningslid door de scheepsbeheerder wordt aangevraagd. De scheepsbeheerder kan namelijk ten behoeve van 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. In het vierde lid is bepaald dat bij ministeriële regeling de wijze van afgifte van het monsterboekje wordt bepaald.

Artikel 2.4.3 Aantekeningen monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring

Om misbruik te voorkomen dient het monsterboekje door de houder te worden ondertekend. Een ingevuld maar niet ondertekend monsterboekje is niet geldig. De persoonsgegevens die de houder betreffen van een eenmaal ingevuld monsterboekje of voorlopig monsterboekje mogen niet meer worden gewijzigd. In het vierde lid is bepaald dat de kapitein in het monsterboekje dan wel de alternatieve diensttijdverklaring als bedoeld in artikel 22, derde lid, van de wet, de volgende informatie aantekent:

de dag van aanmonstering;

de dag en plaats van afmonstering;

de functie waarin het bemanningslid heeft dienstgedaan;

de naam en roepletters van het zeeschip en voor een passagiersschip van meer dan 100 GT of meer of een zeeschip, niet zijnde een passagiersschip, van 300 GT of meer, het IMO-nummer of ingeval het ontbreken daarvan het CFR-nummer als bedoeld in artikel 10 van Verordening (EG) 26/2004 van de Commissie van 30 december 2003 betreffende het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot (PbEU L 5/25);

GT van het zeeschip;

het voortstuwingsvermogen in kW;

het soort zeeschip, onderscheiden naar koopvaardijship, vissersvaartuig, zeilschip, alsmede werktuiglijke voortbeweging door middel van een inwendige verbrandingsmotor, een elektrische voortstuwingsinstallatie of door een stoomturbine of gasturbine gedreven voortstuwingsinstallatie, en,

het type zeeschip, onderscheiden naar olietankschip, chemicaliëntankschip, vloeibaargastankschip, IGF-schip, hogesnelheidschip, passagiersschip of zeeschip die vaart in poolwateren.

Artikel 2.4.4 Verlies monsterboekje

Een monsterboekje kan verloren raken of kan om verschillende redenen onbruikbaar zijn: het kan brandschade hebben, of door andere oorzaken vernield en onbruikbaar zijn, maar ook doordat alle bladzijden, waar de benodigde aantekeningen moeten worden opgenomen, zijn gebruikt, en het monsterboekje dus '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 dan wel andere bewijsstukken met betrekking tot het verlies.

Artikel 2.4.5 Vervangend monsterboekje

Bij de aanvraag voor een vervangend monsterboekje zijn de bepalingen zoals vastgesteld in artikel 2.4.1 tweede lid, inzake de afgifte van een monsterboekje, artikel 2.4.2 verzoek om afgifte monsterboekje en artikel 2.4.3 aantekeningen monsterboekje, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2.4.6 Personen naast de kapitein bevoegd tot het maken van aantekeningen

In het monsterboekje kunnen naast de door de kapitein gemaakte aantekeningen betreffende aan- en afmonstering aantekeningen worden gemaakt door derden. Zo kunnen onder andere daartoe bij ministeriële regeling erkende trainingsinstituten aantekening maken van met goed gevolg afgesloten veiligheidstrainingen. Bij ministeriële regeling is een en ander nader uitgewerkt.

Artikel 2.4.7 Teruggave monsterboekje

Na de aanmonstering blijft het monsterboekje van een zeevarende in handen van de kapitein. Bij afmonstering wordt het monsterboekje aan de zeevarende teruggeven. 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.

Artikel 2.4.8 Aanvraag en afgifte monsterboekje als geautomatiseerde bestanden

Met dit artikel wordt de digitalisering van het monsterboekje mogelijk gemaakt. Vooralsnog is vereist dat het monsterboekje fysiek op de persoon aanwezig is. Dat komt voort uit de toepasselijke internationale regelgeving zoals het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Internationaal wordt al wel gewerkt aan digitalisering maar het is nog niet bekend wanneer dit daadwerkelijk wordt ingevoerd. Zodra de mogelijkheid zich voordoet om gebruik te maken van een digitaal monsterboekje kunnen daartoe bij ministeriële regeling regels voor worden vastgesteld.

Paragraaf 2.5 Aanvullende bepalingen bemanning

Artikel 2.5.1 Zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen

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

Artikel 2.5.2 Vissersvaartuigen

In dit artikel is de verplichting vastgesteld dat de schipper van een vissersvaartuig er zorg voor draagt dat een voldoende aantal bemanningsleden in het bezit is van een bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen. Dit is nodig omdat in artikel 2.5.1 verwezen wordt naar het SOLAS-verdrag Dit verdrag heeft geen betrekking op vissersvaartuigen. Daarom is artikel 2.5.2 een met artikel 2.5.1 vergelijkbare verplichting vastgesteld voor vissersvaartuigen voor wat betreft het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen. 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 en het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen.

Artikel 2.5.3 Arts

Ingevolge richtlijn 92/29/EEG² moet bij een bemanning die bestaat uit honderd personen of meer een arts aan boord zijn; in dat geval zal niet de kapitein of een door hem aangewezen persoon zijn belast met het beheer van de medische uitrusting maar de voorgeschreven arts. Daarnaast vereist voorschrift A.4.1, vierde lid, onderdeel b, van het MLC-verdrag de aanwezigheid van een arts op schepen die internationale reizen maken van meer dan 3 dagen met meer dan 100 opvarenden aan boord. De aanvullende eisen met betrekking tot medische eerste hulp en medische verzorging zijn vastgesteld in artikel 3.5.4.

Artikel 2.5.4 Scheepskok

In dit artikel is de verplichting vastgesteld tot het beschikken over het bekwaamheidsbewijs scheepskok voor scheepskoks aan boord van schepen waarvan de voorgeschreven bemanning uit meer dan 9 personen bestaat. Zoals dat Nederland voor 2002 gebeurde worden door andere verdragspartijen vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven voor scheepskoks. Op grond van het derde lid kan de Minister deze buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen als gelijkwaardig aan Nederlandse bekwaamheidsbewijzen erkennen. Aan zeevarenden wordt tijdens hun dienstverband aan boord van het zeeschip kosteloos voeding verstrekt. Zeevarenden die als scheepskok zijn aangesteld en verantwoordelijk zijn voor de bereiding van levensmiddelen moeten voor hun functie aan boord over de nodige opleiding en kennisbewijzen beschikken. Norm A3.2 van het MLC-verdrag geeft aan deze bepalingen een nadere invulling. De scheepskok moet een erkende opleiding hebben voltooid die betrekking heeft op praktische kookvaardigheden, voeding en persoonlijke hygiëne, opslag van levensmiddelen, voorraadcontrole, milieubescherming, gezondheid en veiligheid met betrekking tot maaltijdverstrekking. Scheepskoks moeten ten minste achttien jaar zijn. Op schepen waarvan de bemanning uit minder dan tien personen bestaat hoeft geen gediplomeerde scheepskok aanwezig te zijn. Op dergelijke schepen moet iedereen die in de kombuis levensmiddelen verwerkt, een opleiding hebben genoten of instructies hebben gekregen op het gebied van voeding, persoonlijke hygiëne en behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen. In uitzonderlijke omstandigheden kan de bevoegde autoriteit ontheffing verlenen van de verplichting tot aanwezigheid van een gediplomeerde scheepskok tot aan de volgende geschikte aanloophaven of voor een periode van ten hoogste één maand. Degene aan wie de ontheffing is verleend moet wel

² Richtlijn 92/29/EEG van d Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEU 1992, L 113).

een opleiding hebben genoten of instructies hebben gekregen op het gebied van voeding, persoonlijke hygiëne en behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen.

Artikel 2.5.5 Maritieme radiocommunicatie

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

Artikel 2.5.6 Communicatievaardigheid zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen

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

Artikel 2.5.7 Verklaring communicatievaardigheid zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen

De scheepsbeheerder is verplicht een verklaring aan de minister over te leggen waarin vermeld staat hoe hij uitvoering heeft gegeven aan de in artikel 2.5.6 opgenomen verplichtingen. De scheepsbeheerder stelt een dergelijke verklaring op en geeft de kapitein daar een kopie van. Zo kan het nakomen van de verplichtingen gecontroleerd worden. De verklaring heeft een geldigheidsduur van vijf jaar. In het geval van passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen is een geldigheidsduur van één jaar van toepassing.

Artikel 2.5.8 Communicatievaardigheid op vissersvaartuigen

Dit artikel komt overeen met de bepalingen over communicatie vastgesteld in het aanhangsel bij de voorschriften 1 en 2 bij het STCW F-verdrag. Deze bepalingen over toereikende kennis van de Engelse taal, hebben betrekking op de schipper en dekofficieren die belast zijn met de brugwacht op vissersvaartuigen van 24 meter of meer die in onbegrensde wateren varen.

Hoofdstuk 3. Vaarbevoegdheden en beroepseisen

Hoofdstuk 3 omvat de eisen met betrekking tot vaarbevoegdheden en beroepseisen. Met dit hoofdstuk worden de bepalingen van het STCW-verdrag en het STCW F-verdrag uitgevoerd. Deze uitvoeringsbepalingen zijn onderbracht in het besluit en de regeling. In artikel 23 van de wet is bepaald, dat voor de uitoefening van een functie aan boord van een zeeschip een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is, indien voor die functie bij of krachtens de wet voorschriften zijn gesteld. Op grond van artikel 23 van de wet zijn vaarbevoegdheidsbewijzen vereist voor de

functies genoemd in de hoofdstukken II, III en IV van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes of hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Het gaat hierbij om functies zoals kapitein of schipper, eerste stuurman, eerste maritiem officier, maritiem officier, (hoofd)werktuigkundige, officier elektrotechniek, radio-operator en gezelschap. In dit besluit zijn de eisen voor de afgifte van en de bijzondere bepalingen met betrekking tot de vaarbevoegdheden en de afgifte en vernieuwing van vaarbevoegdheidsbewijzen uitgewerkt. De aanvrager van een vaarbevoegdheidsbewijs moet voldoen aan alle beroepseisen voor de functie. Bovendien moet hij de voorgeschreven relevante diensttijd hebben opgedaan. In paragraaf 3.1 zijn de algemene bepalingen vastgesteld over de aanvraag en afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen. In beginsel ligt aan elk afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs een specifiek kennisbewijs ten grondslag, bepaalde bekwaamheidsbewijzen en ervaring. In de nieuwe opzet zijn in dit besluit de minimumeisen voor de verschillende functies op basis van het STCW-verdrag, het STCW F-verdrag en richtlijn (EU) 2022/993 vastgelegd. De daaruit voortvloeiende concrete eisen per afzonderlijke functie zijn in de regeling uitgewerkt. Dit is gebeurd in de vorm van tabellen die beter ingericht zijn om een overzicht te geven van de eisen per afzonderlijke functie. Daarnaast zal een aanvrager ook over de vereiste geneeskundige verklaring zeevaart moeten beschikken. Paragraaf 3.2 heeft betrekking op de minimumeisen die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor een functie als vastgelegd in de hoofdstukken II tot en IV of VII van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes. Het gaat dan om functies aan boord van zeeschepen niet zijnde vissersvaartuigen. Daarbij is een onderscheid gemaakt in minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening met betrekking tot functies die onder de noemer 'kapitein en dekdiens' vallen, minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening voor functies in het kader van de 'machiniekamerdiens' en bijzondere beroepseisen voor bepaalde scheepstypen. Paragraaf 3.3 heeft betrekking op de bijzondere beroepseisen voor bepaalde scheepstypen. Paragraaf 3.4 heeft betrekking op de minimumeisen inzake de vaarbevoegdheidsverlening voor vissersvaartuigen. In deze paragraaf zijn de minimumeisen vastgelegd die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor een functie aan boord van een vissersvaartuig als bedoeld in hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Ook hier is een onderscheid gemaakt inzake de minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening met betrekking tot functies die onder de noemer 'kapitein en dekdiens' vallen en minimumeisen voor de vaarbevoegdheidsverlening voor functies in het kader van de 'machiniekamerdiens'. Paragraaf 3.5 heeft betrekking op de aanvullende beroepseisen die voor zeeschepen inclusief vissersvaartuigen van toepassing zijn.

Artikel 3.1.1 Afgifte vaarbevoegdheidsbewijs

In dit artikel is bepaald dat een vaarbevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 23, eerste lid, van de wet slechts wordt afgegeven indien ten minste wordt voldaan aan minimumeisen voor een betreffende functie. In onderdeel a is aangegeven dat in paragraaf 3.2 die eisen zijn vastgesteld voor zover het functies betreft op een van een zeeschip, niet zijnde een zeilschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT of een vissersvaartuig. In onderdeel b is aangegeven dat in paragraaf 3.4 de eisen zijn vastgesteld voor zover het functies betreft van een vissersvaartuig. In onderdeel c is bepaald dat bij ministeriële regeling de bemanningseisen worden vastgesteld voor zeegaande zeilschepen van minder dan 500 GT. Aangezien deze zeilschepen niet het gehele jaar varen maar zij seizoensgebonden worden ingezet, is voorzien in de mogelijkheid om met betrekking tot de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen in de genoemde regeling op het dienstdoen op dergelijke schepen toegesneden eisen op te nemen.

Artikel 3.1.2 Geldigheid vaarbevoegdheidsbewijs

De geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs is vijf jaar, met uitzondering van het vaarbevoegdheidsbewijs van een gezelschap. Dit is bepaald in het eerste lid. Deze geldigheidsduur is in overeenstemming met de bepalingen zoals vastgesteld in sectie A-1/11 van de STCW-code. In het tweede lid is bepaald dat vaarbevoegdheidsbewijzen voor gezellen een onbeperkte geldigheidsduur hebben. Dit volgt uit de voorschriften I/2, achtste lid, en I/11, eerste lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag.

Artikel 3.1.3 Vernieuwen vaarbevoegdheidsbewijs

De scheepsbeheerder, de kapitein en de zeevarende zelf zullen zich steeds ervan moeten

vergewissen, of de geldigheidsduur van de vaarbevoegdheidsbewijzen van de bemanningsleden voldoende is om een bepaalde reis te maken. Een vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs moet tijdig aangevraagd worden. Om een vaarbevoegdheidsbewijs binnen de geldigheidstermijn van vijf jaar te kunnen vernieuwen moet voldoende dienstdtijd zijn opgedaan, gerelateerd aan de datum van de aanvraag van de vernieuwing. Deze dienstdtijd moet zijn behaald in een relevante functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist en waarover de aanvrager beschikt, of in een naar het oordeel van de Minister gelijkwaardige functie. Bij ministeriële regeling worden de daarvoor in aanmerking komende functies vastgesteld. Deze bepaling is in overeenstemming met sectie A-I/11, onderdeel 1.1 van de STCW-code. In dit artikel is bepaald dat voor het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs de aanvrager dienst moet hebben gedaan gedurende ten minste 12 maanden in de voorafgaande periode van 5 jaar. Sectie A-I/11, onderdeel 1.1.1.2 van de STCW-code bepaalt dat het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs ook mogelijk is als gedurende de 6 maanden voorafgaand aan de datum tot aanvraag van vernieuwing van een dergelijk bewijs 3 maanden dienstdtijd is opgedaan.

Artikel 3.1.4 Vernieuwen vaarbevoegdheidsbewijs bij verstreken geldigheid of onvoldoende dienstdtijd

Een vaarbevoegdheidsbewijs dat door verloop van de geldigheidsduur ongeldig is geworden kan worden vernieuwd onder bepaalde condities. Ook kan het zo zijn dat binnen de reguliere geldigheidstermijn van vijf jaar onvoldoende dienstdtijd kan worden aangetoond waardoor het vaarbevoegdheidsbewijs niet via de reguliere wijze kan worden vernieuwd, zoals in artikel 3.1.3 is opgenomen. Indien de geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs niet langer dan 5 jaar is verstreken, betekent dit dat het vaarbevoegdheidsbewijs ten hoogste 10 jaar daarvoor is verstrekt. In dergelijke gevallen staat de mogelijkheid open dat de aanvrager gedurende een periode van ten minste 3 maanden aaneengesloten dienstdtijd opdoet in een relevante functie, in de periode van 6 maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing van het vaarbevoegdheidsbewijs. Dit betreft een functie boven de in het bemanningscertificaat genoemde bemanningssterkte of een functie binnen de bemanningssterkte maar op een lager niveau dan waarvoor het ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs gold. Deze laatste mogelijkheid betekent in de praktijk dat een zeevarende met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein gedurende 3 maanden vaart in een functie als wachtstuurman op basis van een ambtshalve afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs. Na die tijd kan de zeevarende weer in aanmerking komen voor de vaarbevoegdheid als kapitein. De mogelijkheid om de periode van 3 maanden te vervullen in de functie van eerste stuurman staat voor de zeevarende niet open omdat een eerste stuurman als plaatsvervanger van de kapitein optreedt. Dezelfde redeneerlijn geldt voor de zeevarende met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als hoofdwerktuigkundige. De zeevarende kan gedurende 3 maanden in een functie als wachtwerktuigkundige varen, waarna deze na afloop van die periode weer in aanmerking komt voor de vaarbevoegdheid als hoofdwerktuigkundige. De mogelijkheid om de periode van 3 maanden te vervullen in de functie van tweede werktuigkundige staat voor de zeevarende niet open omdat een tweede werktuigkundige optreedt als plaatsvervanger van de hoofdwerktuigkundige. Deze voorziening is niet van toepassing op zeevarenden met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman of als wachtwerktuigkundige omdat voor die functies geen relevante lagere vaarbevoegdheid bestaat. In het tweede lid is bepaald dat de maximale geldigheidstermijn voor een vaarbevoegdheidsbewijs dat wordt afgegeven voor de vervulling van een functie als bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, 12 maanden bedraagt.

Artikel 3.1.5 Verloren gegaan vaarbevoegdheidsbewijs

Als het vaarbevoegdheidsbewijs verloren of gestolen is kan een duplicaat worden aangevraagd bij KIWA Register. Naast een kopie van een geldig nationaliteitseis en een recente pasfoto in kleur wordt daarbij ook gevraagd om een verklaring van vermissing.

Artikel 3.1.6 Vaarbevoegdheidsbewijs als geautomatiseerd bestand

Met dit artikel wordt de digitalisering van het vaarbevoegdheidsbewijs mogelijk gemaakt. Vooralsnog is vereist dat het vaarbevoegdheidsbewijs fysiek op de persoon aanwezig is. Dat komt voort uit de toepasselijke internationale regelgeving zoals het STCW-verdrag of het STCW F-

verdrag. Zodra de mogelijkheid zich voordoet om gebruik te maken van een digitaal vaarbevoegdheidsbewijs kunnen regels worden gesteld bij ministeriële regeling.

Artikel 3.1.7 Beperkingen of aanvullingen vaarbevoegdheidsbewijs

In het eerste lid van dit artikel is aangegeven dat bij ministeriële regeling wordt bepaald welke beperkingen of aanvullingen mogen worden aangebracht op een vaarbevoegdheidsbewijs in verband met de aard van de lading, het soort zeeschip, de GT, het voortstuwingsvermogen, het type voortstuwing, de scheepslengte (L) of het vaargebied. Hiervoor is gekozen vanwege het detailniveau en de technische aard van de regels.

Artikel 3.1.8 Inhoudelijke beroepseisen

Bij ministeriële regeling worden beroepseisen vastgesteld voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs. Het betreft een vaarbevoegdheidsbewijs voor een kapitein, officier of gezelschap als bedoeld in artikel 23, eerste en tweede lid, van de wet. Voor zeevarenden die werkzaamheden verrichten op bepaalde scheepstypen gelden bijzondere beroepseisen zoals bepaald in artikel 24, eerste lid, van de wet. Om bepaalde functies of taken te mogen uitoefenen aan boord van een zeeschip dient een zeevarende te voldoen aan aanvullende beroepseisen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet. In het tweede lid is vastgelegd dat bij ministeriële regeling wordt bepaald aan boord van welke categorieën zeeschepen de dienstdoer voor een bepaalde vaarbevoegdheid moet zijn opgedaan en aan boord van welke grootte, klasse of het voortstuwingsvermogen van zeeschepen de dienstdoer moet zijn opgedaan dan wel welke dienstdoer, niet opgedaan aan boord van zeeschepen, in aanmerking wordt genomen.

Artikel 3.1.9 Erkennung vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs

Dit artikel geeft uitwerking aan artikel 27 van de wet. Dat artikel biedt de grondslag om buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen van zeevarenden te kunnen erkennen. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan voorschrift I/10 van de Annex bij het STCW-verdrag en voorschrift 7 van bijlage I bij het STCW F-verdrag. In dit besluit worden hierover nadere regels gesteld. Op grond van voorschrift I/10 van de Annex bij het STCW-verdrag is het erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen alleen toegestaan indien de betreffende staat eveneens verdragspartij is bij het STCW-verdrag en beide verdragspartijen daarover overeenstemming hebben bereikt. Voorschrift 7 van de bijlage bij het STCW F-verdrag kent een vergelijkbaar voorschrift. Verdragspartijen moeten 'verzekeren' dat de voorschriften van de verdragspartij waarvan overwogen wordt vaarbevoegdheidsbewijzen te erkennen, toereikend zijn. Dit laatste betekent in de praktijk dat de erkennende verdragspartij een bilaterale overeenkomst of 'memorandum of understanding' met die andere verdragspartij over deze materie moet hebben gesloten. Het eerste lid heeft betrekking op vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen die zijn afgegeven door een andere lidstaat van de Europese Unie. Het tweede lid is van toepassing als het gaat om verdragspartijen die niet behoren tot of geassocieerd zijn met de Europese Unie (derde verdragspartijen).

Voor erkenning van bewijzen die zijn afgegeven door verdragspartijen die lid zijn van of geassocieerd aan de Europese Unie is een specifieke bilaterale overeenkomst niet nodig en vormt Richtlijn 2005/36/EG over wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties het kader waarbinnen de toets van het te erkennen document kan plaatsvinden. Die richtlijn is omgezet in de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties.

Evenals dat vaarbevoegdheidsbewijzen uit derde verdragspartijen kunnen worden erkend, kunnen ook bekwaamheidsbewijzen afgegeven door die verdragspartijen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren worden erkend. Die verdragspartij zal daartoe eerst door de Europese Commissie moeten zijn erkend op grond van artikel 20 van richtlijn (EU) 2022/993. Het derde lid heeft betrekking op de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op vissersvaartuigen. Genoemd voorschrift 7 van bijlage I bij het STCW F-verdrag houdt in dat verdragsstaten moeten verzekeren dat de voorschriften van de staat waarvan overwogen wordt vaarbevoegdheidsbewijzen te erkennen, toereikend zijn. Dit laatste betekent in de praktijk dat de erkennende staat een bilaterale overeenkomst met die andere staat over deze materie moet hebben gesloten.

Artikel 3.1.10 Vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein of schipper

In dit artikel zijn de voorheen in artikel 10 van het Besluit zeevarenden opgenomen verplichtingen van de kapitein tot het in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs wetgeving en openbaar gezag gebundeld, waarbij de relatie is gelegd met artikel 27 van de wet met betrekking tot de erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen. De kapitein heeft een specifieke en bijzondere rol aan boord, hij verenigt meerdere hoedanigheden in zich. Hij is belast met de algehele leiding over het zeeschip en de bemanning maar ook met de handhaving van de openbare orde en veiligheid aan boord als vertegenwoordiger van het Nederlandse openbaar gezag op het zeeschip. Ook heeft hij een aantal taken in het kader van de opsporing van strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen ingevolge Titel VIa, boek 4, van het Wetboek van Strafvordering. Tenslotte is de kapitein de vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder. Met het oog hierop dient een kapitein te beschikken over een bekwaamheidsbewijs waarmee wordt aangetoond dat hij over de kennis beschikt om de hierboven genoemde extra taken naar behoren te kunnen uitvoeren. Voor de officieren is schriftelijk bewijs dat zij kennis hebben genomen van de voor het bekwaamheidsbewijs en ook voor hen van belang zijnde maritieme regelgeving voldoende.

Artikel 3.1.11 Aanvaarding buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs

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

Paragraaf 3.2 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening zeeschepen

Artikel 3.2.1 Reikwijdte

In deze paragraaf zijn de minimumeisen vastgesteld die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor een functie aan boord van een zeeschip, niet zijnde een vissersvaartuig en niet zijnde een zeilschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT. Daarbij is de grens gelegd op een brutotonnage van 500 GT. Wat betreft zeegaande zeilschepen is onderscheid gemaakt tussen de grote zeilvaart en de kleine zeilvaart. In dit besluit is uitgegaan van de grens van 500 GT omdat dit de ondergrens is van het STCW-verdrag. Onder deze grens kan worden afgeweken van het STCW-verdrag. Bij ministeriële regeling worden de bemanningsvoorschriften opgenomen voor zeegaande zeilschepen van minder dan 500 GT.

Artikelen 3.2.2 tot en met 3.2.10 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening dekdiens

Ingevolge artikel 23 van de wet dient een zeevarende aan boord van een zeeschip, die een functie vervult als kapitein of officier als bedoeld in de hoofdstukken II tot en met IV of VII van de bijlage bij het STCW-verdrag of hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag te beschikken over een door de Minister afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs of een erkend vaarbevoegdheidsbewijs. Deze documenten moeten op grond van de verdragen door de administratie van de verdragspartij (de bevoegde autoriteit) worden afgegeven. Naast een vaarbevoegdheidsbewijs worden nog andere beroepseisen gesteld aan zeevarenden. De paragrafen 3.3 (bijzondere beroepseisen bepaalde scheepstypen) en 3.5 (aanvullende beroepseisen omvatten de bepalingen omtrent deze andere beroepseisen, hetgeen tot uiting komt in het bezit van een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. In de artikelen 3.2.2 tot en met 3.2.10 is uitvoering gegeven aan de bepalingen zoals opgenomen in hoofdstuk II van richtlijn (EU) 2022/993 betreffende de kapitein en dekdiens. In deze artikelen zijn de minimumeisen voor de verschillende functies vanuit richtlijn (EU) 2022/993 en het STCW-verdrag vastgelegd. De specifieke beroepseisen zijn aan de hand van deze normen per functie ingevuld in de regeling. Dit gebeurt in de vorm van tabellen die ingericht zijn om een overzicht te geven van de eisen per afzonderlijke functie. Het betreft dan niet alleen de vereiste kennisbewijzen maar ook de aanvullende verplichte bekwaamheidsbewijzen en eventueel vereiste vaartijd. In hoofdstuk II van richtlijn (EU) 2022/993 is uitgegaan van een indeling naar scheepsgrootte in Brutotonnage/Gross Tonnage (GT) en voortstuwingsvermogen in kilowatt (kW), naar het type of doel waarvoor het zeeschip gebruikt wordt of naar vaargebied. In artikel 3.2.2 is bepaald dat een wachtstuurman van een zeeschip beschikt over een passend vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/1, tweede lid, en voorschrift II/3, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Artikel 3.2.3 heeft betrekking op de minimumeisen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip. Daarbij dient ten minste voldaan te worden aan voorschrift II/2, tweede lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Artikel 3.2.4 heeft betrekking op de minimumeisen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip met een brutotonnage tot 3000 GT. Daarbij dient ten minste voldaan te worden aan voorschrift II/2, vierde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

In artikel 3.2.5 zijn de minimumeisen opgenomen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een wachtstuurman van een zeeschip met een brutotonnage tot 500 GT. Daarbij dient ten minste te worden voldaan aan voorschrift II/3, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. In artikel 3.2.6 zijn de minimumeisen opgenomen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een kapitein van een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT. Daarbij dient ten minste te worden voldaan aan voorschrift II/3, tweede lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

Indien een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT wordt gebruikt voor reizen nabij de kust dan zijn de minimumeisen zoals bepaald in artikel 3.2.7 en 3.2.8 van toepassing. Artikel 3.2.7 heeft betrekking op de minimumeisen inzake een vaarbevoegdheidsverlening voor een wachtstuurman van een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT dat wordt gebruikt voor reizen nabij de kust. In dat geval dient ten minste voldaan te worden aan voorschrift II/3, eerste lid, van bijlage I bij de richtlijn.

In artikel 3.2.8 zijn de minimumeisen opgenomen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een kapitein van een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500 GT dat wordt gebruikt voor reizen nabij de kust. In deze situatie geldt dat de kapitein in het bezit dient te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/3, zesde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Voor beide artikelen geldt dat bij ministeriële regeling kan worden afgeweken van de minimumeisen. Op basis van voorschrift II/, zevende lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 kan vrijstelling worden verleend van enkele van de eisen indien deze onredelijk of onmogelijk zijn. In het geval van reizen nabij de kust met een beperking tot de

Nederlandse kust wordt gelet op het beperkte vaargebied in de Nederlandse Territoriale Zone, de schepen <500 GT waarmee wordt gevaren, de beperkte bemanningssamenstelling en de beschikbare nautische, medische en technische ondersteuning vanaf de wal volstaan met een lichter regime met betrekking tot vereiste trainingen. Zo wordt bij regeling uitgewerkt dat in een dergelijke situatie het bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden niet wordt vereist voor de kapitein en dat volstaan kan worden met het bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp. De artikelen 3.2.9 en 3.2.10 hebben betrekking op de minimumeisen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een gezelschap van een zeeschip met een brutotonnage van 500 GT of meer. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de eisen voor een gezelschap die deel uitmaakt van de brugwacht (artikel 3.2.9) en de eisen voor een gekwalificeerd gezelschap die deel uitmaakt van de dekdiens (artikel 3.2.10)

Artikelen 3.2.11 tot en met 3.2.19 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening machinekamerdiens

In de artikelen 3.2.11 tot en met 3.2.19 is uitvoering gegeven aan de bepalingen zoals opgenomen in hoofdstuk III van richtlijn (EU) 2022/993 betreffende de eisen voor vaarbevoegdheidsbewijzen die betrekking hebben op de machinekamerdiens.

Artikel 3.2.11 heeft betrekking op de minimumeisen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een werktuigkundige belast met de machinekamerwacht in een bemande machinekamer, of de aangewezen werktuigkundige, belast met de wacht in een tijdelijk onbemande machinekamer van een zeeschip. Daarbij dient ten minste voldaan te worden aan voorschrift III/1, tweede lid van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. De artikelen 3.2.12 en 3.2.13 bevatten de minimumeisen voor een vaarbevoegdheidsbewijs voor een hoofdwerktuigkundige of een tweede werktuigkundige. Artikel 3.2.13 is van toepassing in het geval het een zeeschip betreft met een hoofdvoortstuwingsinstallatie tot 3000 kW voortstuwingsvermogen. In de artikelen 3.2.14 en 3.2.15 zijn de beroepseisen opgenomen indien er sprake is van een door een stoomturbine (3.2.14) of een gasturbine (3.2.15) aangedreven zeeschip. In deze situaties moeten op deze schepen werkzame hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen en eerste maritiem officieren een op de voortstuwings toegespitste training gevolgd hebben, waarvoor het desbetreffende bekwaamheidsbewijs is afgegeven. De training heeft betrekking op de bijzondere voortstuwings en niet op installaties die niet tot doel hebben het zeeschip voort te sturen maar die bijvoorbeeld zorgen voor voorzieningen zoals elektriciteit, drinkwater en luchtbehandeling. Dergelijke schepen komen momenteel (nog) niet voor in het vlootbestand onder Nederlandse vlag. Ook de trainingen worden (nog) niet verzorgd in Nederland. Omdat deze bepalingen wel in sectie A-III/3, onderdelen 7 en 8, van de STCW-code zijn opgenomen en om de opname van dit soort schepen in het Nederlandse vlootbestand in de toekomst te kunnen faciliteren, is voorzien in de opname van deze artikelen. De artikelen 3.2.16 en 3.2.17 hebben betrekking op de minimumeisen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een gezelschap in een machinekamer van een zeeschip. Daarbij is onderscheid gemaakt in de wachtlopend gezelschap machinekamer die deel uitmaakt van de machinekamerwacht in een bemande machinekamer, of die aangewezen is om diens te doen belast met de wacht in een tijdelijk onbemande machinekamer (artikel 3.2.16) of de gekwalificeerd gezelschap machinekamer in een bemande machinekamer of in een tijdelijk onbemande machinekamer (artikel 3.2.17). Artikel 3.2.18 heeft betrekking op de minimumeisen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een officier elektrotechniek. In dat geval dient ten minste voldaan te worden aan voorschrift III/6, tweede lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. In artikel 3.2.19 zijn de minimumeisen opgenomen inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een gezelschap elektrotechniek. Daarbij dient ten minste voldaan te worden aan voorschrift III/7, tweede lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

Artikelen 3.2.20 tot en met 3.2.22 Alternatieve certificering

Artikel 3.2.20 heeft betrekking op de minimumeisen inzake het alternatief vaarbevoegdheidsbewijs van een maritiem officier of eerste maritiem officier. Een dergelijk vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven op grond van voorschrift VII/1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Dit vaarbevoegdheidsbewijs is gelijkwaardig met een vaarbevoegdheidsbewijs voor een functie als wachtstuurman, eerste stuurman of kapitein en een functie als wachtwerktuigkundige, tweede werktuigkundige of hoofdwerktuigkundige voor zover de eisen van afgifte van dat alternatief vaarbevoegdheidsbewijs voldoen aan de eisen van de desbetreffende afzonderlijke (mono) functies als bedoeld in bijlage I van richtlijn (EU) 2022/993. De maritiem officier verenigt immers de bevoegdheid om als stuurman en als scheepswerktuigkundige diens te doen. In combinatie met

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

Artikel 3.2.23 Uitwerking eisen per vaarbevoegdheidsbewijs

In dit artikel is bepaald dat bij ministeriële regeling voor elk vaarbevoegdheidsbewijs, genoemd in paragraaf 3.2 wordt vastgesteld welke kennisbewijzen, bekwaamheidsbewijzen, diensttijdvereisten en bijzondere of aanvullende beroepseisen vereist zijn waarmee voldaan wordt aan de voor die functie gestelde minimumeisen en die vervolgens recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende functie.

Paragraaf 3.3 Bijzondere beroepseisen bepaalde scheepstypen

Artikel 24 van de wet heeft betrekking op bijzondere beroepseisen op bepaalde scheepstypen voor een zeevarende als bedoeld in hoofdstuk V, bepalingen betreffende de opleiding van personeel op bepaalde scheepstypen, van de bijlage bij richtlijn (EU) 2022/993. Om bepaalde functies of taken te mogen uitoefenen aan boord van een bepaald zeeschip dient een zeevarende te voldoen aan beroepseisen hetgeen tot uitdrukking wordt gebracht in het bezit van een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. Hoofdstuk V bevat de trainingen voor werkzaamheden aan boord van specifieke scheepstypen zoals tankers en passagiersschepen. Ingevolge artikel 24 worden in dit besluit normen gesteld met betrekking tot de eisen van benodigde trainingen en beroepseisen, vereist voor de afgifte van een bekwaamheidsbewijs en het schriftelijk bewijs. In deze paragraaf zijn aan de hand van de verschillende scheepstypen en de taken en verantwoordelijkheden van zeevarenden de bijzondere beroepseisen, die voortkomen uit hoofdstuk V, opgenomen.

Artikel 3.3.1 Bijzondere beroepseisen olie- of chemicaliëntankschip

Dit artikel behelst de implementatie van voorschrift V/1-1 bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Gezien de bijzondere aard van olie, chemicaliën en de gevaren en risico's bij het vervoer ervan is het wenselijk de zeevarenden die bij dit vervoer betrokken zijn aanvullend te trainen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen zeevarenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben bij de ladingbehandeling en de daarbij behorende uitrusting en zeevarenden die hiervoor rechtstreeks verantwoordelijk zijn. Voor de eerste groep is een training en een bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling olie- en chemicaliëntankschepen vereist en voor de tweede groep een training en een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een training ladingbehandeling voor gevorderden gericht op olietankschepen of chemicaliëntankschepen. Zo is in het tweede lid bepaald dat een kapitein, hoofdwerktuigkundige, eerste stuurman, tweede werktuigkundige, eerste maritiem officier of zeevarende die rechtstreeks verantwoordelijk is voor het laden, lossen, de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis, de behandeling van de lading, het reinigen van tanks of andere werkzaamheden met betrekking tot de lading van een olietankschip in het bezit is van een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling olietankschepen voor gevorderden dat ten minste voldoet aan voorschrift V/1-1, vierde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. In het derde lid is een soortgelijk vereiste gesteld indien het een chemicaliëntankschip betreft. In dat geval is een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling chemicaliëntankschepen voor gevorderden vereist dat ten minste voldoet aan voorschrift V/1-1, zesde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Zeevarenden in het bezit van het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden hoeven daarnaast niet in het bezit te zijn van een afzonderlijk bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling. Zowel het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling als het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden kent voor kapiteins en officieren een geldigheidsduur van vijf jaar. Een dergelijk

bekwaamheidsbewijs van een kapitein of een officier kan worden vernieuwd indien ten minste drie maanden diensttijd op een bij ministeriële regeling voorgeschreven type tankschip, in de afgelopen vijf jaar, kan worden aangetoond, of door het volgen van een herhalingstraining die ten minste voldoet aan voorschrift V/1-1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

Ingevolge voorschrift I/2, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag mogen dergelijke bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren alleen worden afgegeven door de maritieme administratie van een verdragspartij. KIWA Register verzorgt in mandaat, namens de Minister, de afgifte van deze bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren op grond van het door het trainingsinstituut afgegeven bewijs van deelname. Voor de andere zeevarenden is het door het trainingsinstituut afgegeven bewijs van deelname voldoende.

Artikel 3.3.2 Bijzondere beroepseisen vloeibaargastankschip

Dit artikel behelst de implementatie van voorschrift V/1-2 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Gezien de bijzondere aard van gas en de gevaren en risico's bij het vervoer ervan is het wenselijk de zeevarenden die bij dit vervoer betrokken zijn aanvullend te trainen. Evenals bij olie- of chemicaliëntankschepen het geval is een onderscheid gemaakt tussen zeevarenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben bij de ladingbehandeling en de daarbij behorende uitrusting en zeevarenden die hiervoor rechtstreeks verantwoordelijk zijn. Voor de eerste groep is een training en een bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen vereist en voor de tweede groep een training en een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden. In het eerste lid is daarom een passend bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen onderscheiden dat ten minste voldoet aan voorschrift V/1-2, tweede lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Het tweede lid heeft betrekking op een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden dat ten minste voldoet aan voorschrift V/1-2, vierde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Zowel het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling als het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden kent voor kapiteins en officieren een geldigheidsduur van vijf jaar. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs van een kapitein of een officier kan worden vernieuwd indien ten minste drie maanden diensttijd op een bij ministeriële regeling voorgeschreven type tankschip, in de afgelopen vijf jaar, kan worden aangetoond, of door het volgen van een herhalingstraining die ten minste voldoet aan voorschrift V/1-1 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

Artikel 3.3.3 Bijzondere beroepseisen passagiersschip

Dit artikel omvat eisen met betrekking tot de training van zeevarenden werkzaam aan boord van een passagiersschip. Deze eisen zijn bij resolutie MSC.416(97) opgenomen in voorschrift V/2 van de bijlage bij het STCW-verdrag en sectie A-V/2 van de STCW-code. Dat komt overeen met voorschrift V/2 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Het eerste tot en met het vijfde lid corresponderen met voorschrift V/2, onderdelen 5 tot en met 9. In het eerste lid is het onderdeel familiarisatietraining voor noodsituaties aan boord van passagiersschepen, zoals bepaald in voorschrift V/2, vijfde lid van bijlage 1 bij richtlijn (EU) 2022/993, dat specifiek is gericht op zeevarenden werkzaam aan boord van passagiersschepen die internationale reizen maken. In de bovengenoemde resolutie is bepaald dat iedere zeevarende aan boord van een passagiersschip deze training moet volgen. Voor de trainingen zoals bepaald in het eerste tot en met het derde lid geldt dat deze niet bestaan uit afzonderlijke trainingen die door een erkend trainingsinstituut worden verzorgd. Deze trainingen vinden over het algemeen aan boord van het zeeschip plaats. Hiervan wordt geen bekwaamheidsbewijs uitgereikt maar moet aan boord wel schriftelijk bewijs worden afgegeven als bewijs dat de training is gevolgd. Dit bewijs kan bijvoorbeeld bestaan uit een aantekening van de scheepsbeheerder in het op grond van artikel 5, eerste lid, van de wet per zeeschip bij te houden overzicht van de door een zeevarende gevolgde opleiding, opgedane ervaring, vakbekwaamheid en medische geschiktheid. Ook een monsterboekje kan als schriftelijk bewijs dienen om aan te tonen dat de training is gevolgd. In respectievelijk het vierde en vijfde lid is bepaald dat het met succes afronden van de training crisisbeheersing en menselijk gedrag en de training passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp dient te worden aangetoond met een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. Het zesde lid betreft de eisen voor het aantonen dat een passende training is gevolgd en de wijze waarop de opgedane

kennis blijvend geborgd moet worden door het volgen herhalingstrainingen of het opdoen van praktijkervaring. In het zevende lid is bepaald dat in plaats van de aanwezigheid van de desbetreffende bekwaamheidsbewijzen aan boord van een zeeschip kan worden volstaan met de aantekening van het gevolgd hebben van de training in het hiervoor genoemde verplichte overzicht. Gezien de grote aantallen zeevarenden die op passagiersschepen dienstdoen zou het bijhouden van individuele bekwaamheidsbewijzen voor iedere in dienst zijnde zeevarende voor de scheepsbeheerder een onevenredig grote administratieve last met zich meebrengen. Het overzicht dient in dat geval wel aan boord van het betreffende zeeschip beschikbaar te zijn.

Artikel 3.3.4 Bijzondere beroepseisen IGF-schip

In dit artikel zijn trainingseisen gesteld ten aanzien van bemanning aan boord van schepen waarop de IGF-code van toepassing is. Dit artikel behelst de implementatie van het voorschrift V/3 van bijlage 1 bij richtlijn (EU) 2022/993. Gezien de bijzondere aard van schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlammpunt gebruiken is het wenselijk zeevarenden die aan boord van deze schepen werken aanvullend te trainen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen zeevarenden die verantwoordelijk zijn voor aangewezen veiligheidstaken in verband met de zorg voor, het gebruik van of noodgevallen met de brandstof aan boord van deze schepen of kapiteins, officieren en alle andere zeevarenden die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor de zorg voor en het gebruik van brandstoffen en brandstofsysteem op deze schepen. Op grond van het eerste lid dienen alle zeevarenden aan boord van een zeeschip dat onder de IGF-code valt alvorens hun taken aan te vangen, voldoende instructie en informatie te ontvangen om deze taken veilig te kunnen uitvoeren. Deze verplichting vloeit voort uit voorschrift V/3, derde lid, van de bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Het tweede lid geeft aan welke zeevarenden aan boord van een zeeschip dat onder de IGF-code valt in het bezit moeten zijn van een bekwaamheidsbewijs basistraining IGF-code. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, werktuigkundigen, maritiem officieren en eerste maritiem officieren en voorts alle andere zeevarenden die rechtstreeks belast zijn met de zorg voor en het gebruik van brandstoffen en brandstofsysteem aan boord moeten om hun taken te kunnen uitvoeren dienen in het bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining IGF-code dat ten minste voldoet aan voorschrift V/1-2, negende lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Dit is geregeld in het derde lid.

In het vierde lid is bepaald dat een bekwaamheidsbewijs een geldigheid heeft van 5 jaar na datum van afgifte. Dit vloeit voort uit voorschrift V/3, elfde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. De wijze van vernieuwing van bekwaamheidsbewijzen is ook geregeld in het vierde lid. Hieronder valt ook de optie van een herhalingstraining, indien de initiële training al eerder is gevolgd. De vernieuwing en omzetting van bekwaamheidsbewijzen wordt verzorgd door KIWA Register. De IGF-code staat verdragspartijen toe om af te zien van het stellen van de minimumeisen, of om beperktere eisen te stellen inzake de opleiding en kwalificaties van zeevarenden voor schepen kleiner dan 500 GT, niet zijnde passagiersschepen. Er is daarom in het vijfde lid een grondslag opgenomen om bij ministeriële regeling zo nodig nadere regels te kunnen opnemen.

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

Artikel 3.3.5 Bijzondere beroepseisen zeeschip dat in poolwateren vaart

In dit artikel worden eisen gesteld ten aanzien van de opleiding en training van zeevarenden aan boord van schepen die in polaire wateren varen. Dit artikel behelst de implementatie van het voorschrift V/4 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. De begripsbepalingen 'open polaire wateren' en 'andere polaire wateren' zijn in artikel 1 van dit besluit vastgesteld. Voor wat betreft 'open polaire wateren' wordt verwezen naar voorschrift 2.10 van de Polar-code. In dit voorschrift is de volgende definitie gegeven 'Open water means a large area of freely navigable water in which sea ice is present in concentrations less than 1/10. No ice of land origin is present'. Voor wat

betreft de kenmerken van 'ice of land origin' wordt verwezen naar de 'Sea Ice Nomenclature' van de World Meteorological Organization (WMO, no. 259, revision March 2010). Het gaat hier om polaire wateren met een beperkte hoeveelheid ijs. Daardoor gelden minder strenge eisen. Bij het begrip 'andere polaire wateren' gaat het om polaire wateren, niet zijnde wateren als bedoeld in de voorschriften 2.5 (wateren zonder ijs) en 2.10 van de Polar-code. De schepen die zich in deze wateren begeven dienen aan strengere eisen te voldoen vanwege de grotere hoeveelheden ijs. Het eerste lid betreft de eisen die gelden voor kapiteins, eerste stuurlieden, eerste maritiem officieren of maritiem officieren en wachtstuurlieden van tankschepen of passagiersschepen die in open polaire wateren varen. Zij dienen in het bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code. Hierbij moet worden benadrukt dat het gaat om zeevarenden die een bepaalde functie uitoefenen. Het tweede lid betreft de eisen voor kapiteins, eerste maritiem officieren en eerste stuurlieden in geval gevaren wordt in andere polaire wateren. Zij dienen in het bezit te zijn van het bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code als bedoeld in voorschrift V/4, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Wachtstuurlieden of maritiem officieren werkzaam aan boord van een zeeschip dat in andere polaire wateren vaart kunnen volstaan met een basistraining Polar-code. Dit is geregeld in het derde lid. Voor alle overige zeevarenden geldt dat indien zij in open polaire wateren of andere polaire wateren varen zij voldoende informatie en instructie moeten hebben gekregen over de apparatuur en de werkprocedures aan boord zoals opgenomen in het operationeel handboek polaire wateren (Polar Water Operational Manual, afgekort: PWOM), zoals bedoeld in hoofdstuk 2 van de Polar-code. De bekwaamheidsbewijzen kennen op grond van voorschrift I/11, derde lid bis, van hoofdstuk I van het STCW-verdrag een geldigheidsduur van vijf jaar, dit is vastgelegd in het vijfde lid. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs van een kapitein of officier kan worden vernieuwd indien in de periode van vijf jaar voorafgaand aan de datum van vernieuwing ten minste 2 maanden ervaring is opgedaan in een relevante functie waarvoor het bekwaamheidsbewijs vereist is. Eveneens kan een dergelijk bekwaamheidsbewijs worden vernieuwd indien de betrokkene in een relevante functie ervaring heeft opgedaan bij het navigeren in ijs. Deze ervaring wordt beschouwd als equivalent aan het navigeren in polaire wateren. In het monsterboekje, zoals bedoeld in artikel 22 van de wet of een alternatieve diensttijdverklaring zoals bedoeld in het derde lid van dat artikel, is onder meer de functie en een overzicht van de werkzaamheden opgenomen. Daarmee wordt bij voorkeur de ervaring aangetoond. Indien de betrokkene onvoldoende relevante diensttijd heeft gehaald zal de initiële training moeten worden gevolgd. Indien de initiële training al eerder is gevolgd kan op individuele basis door het trainingsinstituut beoordeeld worden of een versneld trainingsprogramma mogelijk is waarin alle onderwerpen wel aan bod komen maar waarbij de nadruk wordt gelegd op die onderdelen die aandacht nodig hebben. Het trainingsinstituut beoordeelt of een dergelijk programma mogelijk is. De afgifte van deze bewijzen wordt verzorgd door KIWA Register.

Artikel 3.3.6 Icemaster

In dit artikel zijn de trainingseisen vastgelegd voor de icemaster. Deze functie wordt in artikel 3.3.7 toegelicht. De icemaster is een zeevarende die gekwalificeerd is op basis van voorschrift 12.3.2, onder 1, van de Polar-code. De icemaster moet ten minste beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs als eerste stuurman of eerste maritiem officier dat geldig is voor het zeeschip waarop hij wordt ingezet en over een bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code bedoeld in voorschrift V/4, derde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

Artikel 3.3.7 Icemaster, tankschip of passagiersschip

Voorschrift 12.3.2 van de Polar-code staat toe dat het bevoegd gezag mag afwijken van geldende eisen voor opleiding en training. Voorwaarde hierbij is dat de kapitein, de eerste stuurman, de maritiem officier of de wachtstuurman bij de uitoefening van hun taken worden geadviseerd door een zeevarende die speciaal daartoe is opgeleid. In de praktijk wordt deze functionaris ook wel 'icemaster' genoemd. Wordt gebruik gemaakt van een dergelijke functionaris dan zal dat moeten zijn vastgelegd. Dat kan worden vastgelegd op het bemanningscertificaat, waar een zeeschip op grond van artikel 20, eerste lid, van de wet van voorzien moet zijn, of het kan ook in het scheepsdagboek, zoals bedoeld in artikel 2.1.3 van dit besluit, vermeld worden. In dit artikel zijn de afwijkingmogelijkheden en voorwaarden opgenomen met betrekking tot passagiersschepen en

tankschepen wanneer gevaren wordt met een icemaster. Het eerste lid betreft passagiersschepen en tankschepen in open polaire wateren. Hierbij gaat het om vrijstelling van het bezit van het bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code die verplicht is voor kapiteins, eerste stuurlieden, eerste maritiem officieren, wachtstuurlieden en maritiem officieren van tankschepen of passagiersschepen indien gebruik wordt gemaakt van een icemaster. Het tweede lid betreft een uitzondering indien er gevaren wordt met een icemaster van zowel de verplichting tot het hebben van een bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code voor de kapitein, de eerste stuurman, wachtstuurman, eerste maritiem officier of maritiem officier als bedoeld in artikel 3.3.5, tweede lid, als een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code voor de wachtstuurman of de maritiem officier, als bedoeld in artikel 3.3.5, derde lid. Deze uitzondering is van toepassing op passagiersschepen of tankschepen die varen in bergy wateren. Het begrip bergy wateren is in artikel 1 gedefinieerd. Op grond van het derde lid is artikel 3.3.5, tweede lid, niet van toepassing voor de kapitein, de eerste stuurman of de eerste maritiem officier van een passagiersschip of een tankschip dat in andere polaire wateren dan open polaire wateren of bergy wateren vaart. Hierbij gaat het om bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code. Voorwaarde is dat naast de aanwezigheid van een icemaster, de kapitein, de eerste stuurman of de eerste maritiem officier beschikt over een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code. Wachtstuurlieden of maritiem officieren worden indien er gevaren wordt met een icemaster overigens niet ontheven van de verplichting om te beschikken over een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code.

Artikel 3.3.8 Icemaster, zeeschip niet zijnde een tankschip of passagiersschip

In artikel 3.3.8 zijn de afwijkingsmogelijkheden en voorwaarden opgenomen met betrekking tot vrachtschepen, niet zijnde tankschepen of passagiersschepen. Indien deze schepen varen in andere polaire wateren met een ijsconcentratie van 2/10 of minder en met een icemaster, dan vervalt de eis van artikel 3.3.5, tweede en derde lid, dat kapitein, eerste stuurlieden en eerste maritiem officieren moeten beschikken over het bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code en wachtstuurlieden over een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code. In het tweede lid is bepaald dat in geval van een ijsconcentratie van 2/10 of meer vervalt de eis dat kapiteins, eerste stuurlieden en eerste maritiem officieren moeten beschikken over het bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code. In dat geval mogen ze indien ze worden geadviseerd door een icemaster volstaan met een bekwaamheidsbewijs basistraining Polar-code.

Artikel 3.3.9 Bijzondere beroepseisen hogesnelheidsschip

Dit artikel komt overeen met artikel 37 van het ingetrokken Besluit zeevarenden met betrekking tot het type rating certificate voor het dienstdoen op hogesnelheidsvaartuigen. Ten opzichte hiervan is de benaming gewijzigd in bekwaamheidsbewijs type rating HSC. Aangesloten is bij de gehanteerde terminologie van de High-Speed Craft Code 2000.³ Ingevolge de begripsbepaling 'hogesnelheidsschip' in artikel 1 geldt de verplichting tot het beschikken over het certificaat type rating HSC alleen als het betreffende zeeschip als hogesnelheidsschip is gecertificeerd. Een kapitein, hoofdwerktuigkundige, eerste stuurman, tweede werktuigkundige, wachtofficier, werktuigkundige, eerste maritiem officier of maritiem officier dienen in dat geval te beschikken over een bekwaamheidsbewijs type rating HSC.

Artikel 3.3.10 Uitwerking eisen per bijzondere beroepseis

In dit artikel is bepaald dat bij ministeriële regeling voor elke bijzondere beroepseis genoemd in paragraaf 3.3 de bekwaamheidsbewijzen, schriftelijk bewijzen of dienstdtijdvereisten worden vastgesteld waarmee voldaan wordt aan de voor die bijzondere beroepseis gestelde minimumeisen en die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende bijzondere beroepseis.

Paragraaf 3.4 Minimumeisen vaarbevoegdheidsverlening vissersvaartuigen

Op grond van artikel 23 van de wet dient een zeevarende aan boord van een zeeschip, die een

³ De bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 2000).

functie vervult als kapitein of officier als bedoeld in hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag te beschikken over een door de Minister afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs of een erkend vaarbevoegdheidsbewijs. Deze documenten moeten op grond van de verdragen door de administratie van de verdragspartij (de bevoegde autoriteit) worden afgegeven. In paragraaf 3.2 van dit besluit zijn de minimumeisen inzake de vaarbevoegdheidsverlening zeeschepen, niet zijnde vissersvaartuigen, vastgelegd op basis van de bepalingen uit richtlijn (EU) 2022/993 en het STCW-verdrag. In deze paragraaf zijn de minimumeisen inzake de vaarbevoegdheidsverlening met betrekking tot vissersvaartuigen vastgelegd op basis van het STCW F-verdrag. Het STCW F-verdrag heeft betrekking op normen inzake de opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersvaartuigen. In dat kader wordt gesproken over een functie als schipper of officier.

Artikel 3.4.1 Reikwijdte

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

Artikelen 3.4.2. tot en met 3.4.10 Minimumeisen dekdiens

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

In artikel 3.4.2 is bepaald dat een wachtstuurman zeevisvaart van een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer die vaart in onbegrensde wateren beschikt over een vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/2 van het STCW F-verdrag. Artikel 3.4.3 heeft betrekking op de minimumeisen voor een vaarbevoegdheidsbewijs voor een schipper van een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer die vaart in onbegrensde wateren. Deze dienen te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/1 van het STCW F-verdrag. In artikel 3.4.4 is bepaald dat een wachtstuurman zeevisvaart van een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer die vaart in begrensde wateren beschikt over een vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/4 van het STCW F-verdrag. In artikel 3.4.5 is bepaald dat een schipper van een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer die vaart in begrensde wateren beschikt over een vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/3 van het STCW F-verdrag. Artikel 3.4.6 heeft betrekking op de minimumeisen voor een vaarbevoegdheidsbewijs voor een wachtstuurman zeevisvaart van een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 24 meter die vaart in onbegrensde wateren. In dat geval dient de wachtstuurman te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/2 van het STCW F-verdrag. In artikel 3.4.7 zijn de minimumeisen vastgelegd voor een vaarbevoegdheidsbewijs voor schippers van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter die vaart in onbegrensde wateren. In dat geval dient te worden voldaan aan voorschrift II/1 van het STCW F-verdrag. De artikelen 3.4.8 en 3.4.9 zijn van toepassing zodra het vissersvaartuigen betreft met een lengte van minder dan 24 meter die varen in begrensde wateren. Artikel 3.4.8 bevat de minimumeisen in het geval van een vaarbevoegdheidsbewijs voor een wachtstuurman zeevisvaart en artikel 3.4.9 heeft betrekking op de vaarbevoegdheidsverlening voor een schipper. In dat laatste geval dient

ten minste te worden voldaan aan voorschrift II/3 van het STCW F-verdrag. Artikel 3.4.10 heeft betrekking op de minimumeisen voor een vaarbevoegdheidsbewijs voor een wachtlopend gezelschap zeevisvaart. Deze gezelschap die deel uitmaakt van de brugwacht van een vissersvaartuig dient in het bezit te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs dat ten minste voldoet aan voorschrift II/4, tweede lid, van het STCW-verdrag. Het vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtlopend gezelschap dek alle schepen is het vaarbevoegdheidsbewijs waarmee de functie als wachtlopend gezelschap op vissersvaartuigen kan worden uitgeoefend.

Artikelen 3.4.11 en 3.4.12 Minimumeisen machinekamerdienst

In de artikelen 3.4.11 en 3.4.12 is uitvoering gegeven aan de bepalingen zoals opgenomen in hoofdstuk II van het STCW F-verdrag betreffende de eisen voor vaarbevoegdheidsbewijzen die betrekking hebben op de machinekamerdienst in het geval van vissersvaartuigen. Artikel 3.4.11 heeft betrekking op de minimumeisen voor een vaarbevoegdheidsbewijs voor een hoofdwerktuigkundige zeevisvaart of tweede werktuigkundige zeevisvaart van een vissersvaartuig met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 3000 kW of meer. In dat geval dient ten minste te zijn voldaan aan voorschrift II/5 van het STCW F-verdrag. In artikel 3.4.12 zijn de minimumeisen bepaald inzake een vaarbevoegdheidsbewijs voor een hoofdwerktuigkundige zeevisvaart of tweede werktuigkundige van een vissersvaartuig met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van meer dan 750 kW en minder dan 3000 kW. In dat geval dient ten minste te worden voldaan aan voorschrift II/5 van het STCW F-verdrag.

Artikel 3.4.13 Minimumeisen vaarbevoegdheidsbewijs stuurman werktuigkundige zeevisvaart

Artikel 3.4.13 heeft betrekking op de minimumeisen inzake het alternatief vaarbevoegdheidsbewijs van een stuurman werktuigkundige zeevisvaart. Dit vaarbevoegdheidsbewijs is gelijkwaardig met een vaarbevoegdheidsbewijs voor een functie als schipper of wachtstuurman zeevisvaart en een functie als hoofdwerktuigkundige zeevisvaart of tweede werktuigkundige zeevisvaart voor zover de eisen van afgifte van dat alternatief vaarbevoegdheidsbewijs voldoen aan de eisen van de desbetreffende afzonderlijke (mono) functies als bedoeld in hoofdstuk II van het STCW F-verdrag. De stuurman werktuigkundige verenigt immers de bevoegdheid om als stuurman en als werktuigkundige dienst te doen. In combinatie met geavanceerde technische voorzieningen aan boord leidt deze functie-integratie binnen zekere grenzen tot een volledig geïntegreerde – zowel aan dek als in de machinekamer inzetbare – bemanning. Hetgeen leidt, binnen zekere grenzen, tot minder officieren.

Artikel 3.4.14 Uitwerking eisen per vaarbevoegdheidsbewijs

In dit artikel is bepaald dat bij ministeriële regeling voor elke functie genoemd in paragraaf 3.4 kennisbewijzen, bekwaamheidsbewijzen, dienstdtijdvereisten en aanvullende beroepseisen worden vastgesteld waarmee voldaan wordt aan de voor die functie gestelde minimumeisen en die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende functie.

Paragraaf 3.5 Aanvullende beroepseisen

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

Artikelen 3.5.1 tot en met 3.5.3 Minimumeisen betreffende veiligheid, het gebruik van reddingmiddelen, hulpverleningsboten en snelle hulpverleningsboten en gevorderde brandbestrijdingstechnieken

In deze artikelen die betrekking hebben op trainingen aangaande veiligheid, zijn de voorschriften VI/1, VI/2 en VI/3 van de bijlage bij het STCW-verdrag en de secties A-VI/1, A-VI/2 en A-VI/3 van de STCW-code vastgesteld. Het betreft trainingen op het gebied van veiligheid, reddingboten, (snelle) hulpverleningsboten en brandbestrijding. In artikel 3.5.1 is bepaald dat alle zeevarenden aan boord een training moeten volgen of instructies ontvangen met betrekking tot veiligheid, in overeenstemming met sectie A-VI/1 van de STCW-code. In de praktijk is dit bekend onder de noemer 'familiarisatietraining'. Dit is geregeld in het tweede lid. In het eerste lid is bepaald dat een kapitein of zeevarende die belast is met taken op het gebied van veiligheid of het voorkomen van verontreiniging van een zeeschip, niet zijnde een vissersvaartuig, in het bezit dient te zijn van een bekwaamheidsbewijs basisveiligheid als bedoeld in voorschrift A-VI/2 van de STCW-code en voorschrift VI/1, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Artikel 3.5.2 heeft betrekking op de training reddingmiddelen en hulpverleningsboten en de training snelle hulpverleningsboten. In het eerste lid is bepaald dat een kapitein of zeevarende die is belast met het gebruik van reddingmiddelen en hulpverleningsboten, niet zijnde snelle hulpverleningsboten, in het bezit dient te zijn van het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen dat ten minste voldoet aan de vereisten in voorschrift VI/2, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. In het tweede lid is bepaald dat een kapitein of zeevarende belast met het gebruik van snelle hulpverleningsboten in het bezit is van een bekwaamheidsbewijs snelle hulpverleningsboten dat ten minste voldoet aan de vereisten in voorschrift VI/2, tweede lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993.

Artikel 3.5.3 heeft betrekking op de training brandbestrijding voor gevorderden. Een kapitein of zeevarende die is aangewezen om leiding te geven aan brandbestrijdingsoperaties aan boord van een zeeschip dient in het bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden als bedoeld in voorschrift VI/3, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. De bekwaamheidsbewijzen bedoeld in deze artikelen hebben een geldigheid van 5 jaar. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs kan worden vernieuwd door het volgen van een passende herhalingstraining. De in deze artikelen bedoelde herhalingstrainingen, die ten minste iedere 5 jaar moeten worden gevolgd, zijn minder uitgebreid dan de initiële trainingen die moeten worden gevolgd, zij zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden van de zeevarende op te frissen. Op onderdelen kan een verdieping van de lesstof plaatsvinden. De STCW-bepalingen geven aan dat voor een deel van de desbetreffende veiligheidsonderdelen het behoud van vaardigheid op een andere wijze moet worden aangetoond dan door middel van dienstdtijd. In beginsel zou het behoud van vaardigheid kunnen worden aangetoond door middel van een toets op alle veiligheidsonderdelen maar uit praktische overwegingen is gekozen voor een combinatie van een training met daarin geïntegreerd een toetsing. De herhalingstrainingen bevatten alle onderdelen van de initiële trainingen waarbij de nadruk ligt op de elementen die aan boord niet goed of veilig kunnen worden geoefend. Om te voorkomen dat rederijen en zeevarenden met een veelvoud aan bekwaamheidsbewijzen en schriftelijke bewijzen te maken krijgen, leidt het met succes voltooiën van een herhalingstraining tot afgifte van een nieuw bekwaamheidsbewijs.

Artikel 3.5.4 Minimumeisen betreffende medische eerste hulp en medische verzorging

In dit artikel dat betrekking heeft op eerste hulp en medische zorg aan boord van zeeschepen, is aangesloten bij voorschrift VI/4 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Daarbij is onderscheid gemaakt naar 'medische eerste hulp' en 'medische zorg'. Hiermee is voldaan aan zowel richtlijn (EU)2022/993 als aan de bepalingen van richtlijn 92/29/EEG. De periodieke herhaling maakt hierbij naast de initiële opleiding onderdeel van de medische scholing uit. In de periodieke herhaling komen iedere 5 jaar alle competenties van de initiële opleiding weer aan bod om de kennis en de vaardigheden op te frissen. Degenen die verantwoordelijk zijn voor de medische zorg aan boord moeten beschikken over zowel het bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp aan boord als het bekwaamheidsbewijs medische zorg aan boord. In een aantal gevallen kan worden volstaan met het bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp aan boord, bijvoorbeeld op schepen op reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse

territoriale zee. De reden hiervoor is dat in het geval van een calamiteit medische ondersteuning snel vanaf de wal beschikbaar kan zijn. Op basis van artikel 3.2.23 en 3.4.14 wordt bij ministeriële regeling aangegeven voor welke vaarbevoegdheidsbewijzen de desbetreffende bekwaamheidsbewijzen behaald moeten worden. De trainingen medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord zijn voor alle scheepstypen, de koopvaardij, de visserij en de zeilvaart gelijk.

Artikel 3.5.5 Minimumeisen betreffende veiligheidsofficieren van zeeschip

In dit artikel is uitvoering gegeven aan de voorschriften VI/5 en VI/6 van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Zeevarenden die als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld moeten beschikken over het bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiligingsfunctionaris. Dit is geregeld in het eerste lid. In het tweede lid is bepaald dat zeevarenden die niet als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld maar wel belast zijn met veiligheidstaken in het bezit moeten zijn van het bekwaamheidsbewijs uitvoering beveiligingstaken dat ten minste voldoet aan de bekwaamheidsvereisten als bedoeld in voorschrift VI/6, vierde lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Elke andere zeevarende dan een zeevarende als bedoeld in het eerste of tweede lid dient in het bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging dat ten minste voldoet aan de bekwaamheidsvereisten als bedoeld in voorschrift VI/6, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993. Dit is geregeld in het derde lid. Een scheepsbeveiligingsfunctionaris in het bezit van het desbetreffende bekwaamheidsbewijs, hoeft daarnaast niet over de beide andere bekwaamheidsbewijzen, uitvoering beveiligingstaken en bewustwording scheepsbeveiliging, te beschikken. Ook zeevarenden die niet als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld maar wel in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiligingsfunctionaris, hoeven niet over de hiervoor vermelde bekwaamheidsbewijzen te beschikken. Een zeevarende belast met veiligheidstaken als bedoeld in het tweede lid hoeft evenmin over het bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging te beschikken. Alle zeevarenden moeten een scheepsbeveiligings gerelateerde familiarisatietraining volgen of daarover voldoende informatie en instructie krijgen. Dat is geregeld in het vierde lid. Zij moeten onder andere in staat zijn een beveiligings-incident te rapporteren. Daaronder worden niet alleen incidenten op het zeeschip begrepen maar eveneens bedreigingen of aanvallen door piraten of gewapende overvallen. Tevens moeten zij de procedures bij een beveiligingsdreiging kunnen volgen en deel kunnen nemen aan beveiligingsgerelateerde nood- en eventualiteitenprocedures (contingency plans). Het bekwaamheidsbewijs bewustwording scheepsbeveiliging en de familiarisatietraining in scheepsbeveiliging zijn ingevolge het zesde lid alleen verplicht voor zeevarenden aan boord van schepen waarvoor een internationaal bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiliging benodigd is. Om dat bekwaamheidsbewijs te kunnen verkrijgen moet worden voldaan aan de in hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag opgenomen maatregelen ter beveiliging van schepen (Special measures to enhance maritimesecurity), waarvan de ISPS-code⁴ het zwaartepunt vormt. Sectie A-VI/6, onderdelen 1 en 4, van de STCW-code verbindt de bovengenoemde verplichtingen aan schepen die moeten voldoen aan de ISPS-code. Dit betreft alle internationaal varende passagiersschepen, internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer en bepaalde passagiersschepen in nationale vaart. De bekwaamheidsbewijzen, genoemd in het eerste en tweede lid, zijn eveneens op zeevarenden aan boord van dergelijke schepen van toepassing. Dit vloeit voort uit het verplichte internationaal scheepsbeveiligingsbekwaamheidsbewijs en de daaraan gekoppelde verplichtingen met betrekking tot een scheepsbeveiligingsplan en een beveiligingsfunctionaris volgens de voorschriften van de ISPS-code (artikelen 9 en 50 Schepenbesluit 2004).

Artikel 3.5.6 Minimumeisen betreffende basistraining in en instructie over veiligheid voor vissers

Met dit artikel is voorschrift 1 van hoofdstuk III van de bijlage bij het STCW F-verdrag geïmplementeerd. Artikel 3.5.6 brengt met zich mee dat vissers in het bezit moeten zijn van het

⁴ De bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het SOLAS-verdrag op 12 december 2002 aangenomen Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (International Ship and Port Facility Security Code).

bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers. Maar in tegenstelling tot de verplichting voor de handelsvaart, die volgt uit het STCW-verdrag, is er voor de visserijsector vooralsnog geen sprake van een verplichting tot het volgen van herhalingstrainingen. De training basisveiligheid voor vissers is een training specifiek gericht op werkzaamheden aan boord van vissersvaartuigen. De training omvat activiteiten, procedures en vaardigheden die te maken hebben met de veiligheid op het water en aan boord van vissersvaartuigen. Het betreft elementen aangaande eerste hulp, overleven op zee, persoonlijke veiligheid en sociale verantwoordelijkheden, brandpreventie en brandbestrijding. Alhoewel het STCW F-verdrag een training basisveiligheid voor vissers voorschrijft, kent het verdrag echter geen gedetailleerde beroepseisen voor het onderdeel visserij. In overleg met de sector, bestaande uit organisaties van werkgevers en werknemers, betrokken trainingsinstituten en de ILT zijn de specifieke beroepseisen voor dit onderdeel geformuleerd. Die eisen zijn opgenomen in de regeling. Hiermee wordt bereikt dat de kwaliteit en uniformiteit van deze training worden geborgd en specifiek worden toegesneden op deze bedrijfstak. De training basisveiligheid voor vissers bestaat uit het onderdeel basisveiligheid overeenkomstig voorschrift VI/1, eerste lid, van bijlage I bij richtlijn (EU) 2022/993 aangevuld met het onderdeel veiligheid voor vissers. Deze module wordt aanvullend op het onderdeel basisveiligheid gegeven. Een trainingsinstituut dat de training basisveiligheid voor vissers verzorgt dient te worden erkend voor zowel het onderdeel basisveiligheid als de module visserij. Het doorlopen van deze onderdelen leidt tot de afgifte van een bekwaamheidsbewijs training basisveiligheid voor vissers. Op het bekwaamheidsbewijs staat vermeld dat aan beide onderdelen is voldaan. De ILT erkent de trainingen, namens de Minister, voor een periode van maximaal vijf jaar. De erkenning vindt plaats op basis van de beroepseisen. De inhoudelijke beroepseisen worden vastgelegd op het niveau van een ministeriële regeling. Uit praktische overwegingen is ten dele aangesloten bij de inhoudelijke beroepseisen basisveiligheid die internationaal zijn vastgelegd in de voorschriften van de bijlage bij het STCW-verdrag en in de zeer gedetailleerde secties van de STCW-code. Dit is vastgelegd in de regeling. Dat laat onverlet dat ook dit onderdeel kan worden toegesneden op de doelgroep. Als het gaat om de doelgroep vissers, zal ook dit onderdeel op deze groep toegesneden zijn. Vissers die een vaarbevoegdheid in de handelsvaart willen behalen, zullen hun bekwaamheidsbewijs basisveiligheid geldig moeten houden voor de handelsvaart. Dat kan door het volgen van herhalingstrainingen die ten minste iedere vijf jaar moeten worden gevolgd. Deze zijn minder uitgebreid dan de initiële trainingen, zij zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden van de zeevarende op te frissen. Bij de overstap van visserij naar handelsvaart kunnen er afhankelijk van de functie ook andere trainingseisen aan bod komen die niet verplicht zijn voor vissersvaartuigen. Tevens is in dit artikel, tweede lid, de eis opgenomen dat iedere visser alvorens hij zijn taak aan boord aanvangt, voldoende informatie en instructie krijgt. Deze eis staat bekend onder de noemer familiarisatietraining. Met deze training, die aan boord plaatsvindt, worden vissers bekendgemaakt met het zeeschip, de aanwezige apparatuur en de voor de visser relevante werk- en noodprocedures. Dat is evident omdat iedere visser, vanuit het oogpunt van veiligheid, bekend dient te zijn met de specifieke omstandigheden aan boord van het vissersvaartuig. Na overleg met de sector is in dit artikel tweede lid, onderdeel h, aangaande het kunnen vaststellen waar de verzamelplaatsen bij het sein 'schip verlaten', zich bevinden, toegevoegd. Alhoewel dit laatste onderdeel niet strikt volgt uit het STCW F-verdrag is dit wel van belang voor de veiligheid van vissers. Door het toevoegen van dit onderdeel worden dezelfde eisen gesteld aan de familiarisatietraining zoals die van toepassing zijn voor zeevarenden in de handelsvaart.

Artikel 3.5.7 Uitwerking eisen per aanvullende beroepseis

In dit artikel is bepaald dat bij ministeriële regeling voor elke aanvullende beroepseis genoemd in paragraaf 3.5 de bekwaamheidsbewijzen, schriftelijk bewijzen of diensttijdvereisten worden vastgesteld waarmee voldaan wordt aan de voor die aanvullende beroepseis gestelde minimumeisen en die recht geven op een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs voor de betreffende aanvullende beroepseis.

Paragraaf 3.6 Nadere regels medische geschiktheid zeevarenden

In artikel 31, vierde lid, van de wet is een grondslag geboden om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen van medische

geschiktheid, de wijze van keuren en het model, afgifte of geldigheid van een geneeskundige verklaring zeevaart. In deze paragraaf is daar invulling aan gegeven. Voorafgaand aan de aanvang van hun werkzaamheden op een zeeschip moet een zeevarende beschikken over een geldige geneeskundige verklaring zeevaart, waaruit blijkt dat de zeevarende medisch geschikt is voor de functie die op een zeeschip wordt vervuld. Hiermee is uitvoering gegeven aan voorschrift I/9 van het STCW-verdrag inzake medische normen en voorschrift 3, eerste lid, van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Ook het MLC-verdrag en het C 188-verdrag stellen eisen aan de medische geschiktheid.

Artikel 3.6.1 Model van de geneeskundige verklaring zeevaart

Met dit artikel is bepaald dat het model van de geneeskundige verklaring zeevaart bij ministeriële regeling vastgesteld.

Artikel 3.6.2 Medisch onderzoek

Een zeevarende dient te beschikken over een geldige geneeskundige verklaring zeevaart als bedoeld in artikel 31, eerste lid, van de wet. Hiervoor wordt de zeevarende onderworpen aan een medisch onderzoek. De periodieke medische onderzoeken worden verricht door artsen, die daartoe ingevolge artikel 31, tweede lid, van de wet door de Minister zijn aangewezen of erkend. Het tweede lid biedt een keuringsarts die twijfelt over een keuring of een aanvullend specialistisch advies nodig acht de mogelijkheid om de zeevarende door te verwijzen naar een medisch specialist. Het derde lid bepaalt dat een keuringsarts een geneeskundige verklaring zeevaart slechts afgeeft indien deze heeft vastgesteld dat de zeevarende voldoet aan de van toepassing zijnde medische eisen. In het vierde lid geeft de gekeurde zeevarende het recht zich opnieuw te laten onderzoeken, conform hetgeen hierover in artikel 32, eerste lid, van de wet is bepaald. Deze 'second opinion'-onderzoeken worden door een daartoe als medische scheidsrechter aangewezen arts of medisch specialist uitgevoerd. Het oordeel van de medische scheidsrechter is bindend. Om de onafhankelijkheid van keuringen te waarborgen is in het vijfde lid uitdrukkelijk bepaald dat de keurende arts of medisch specialist niet de behandelende arts of medisch specialist mag zijn. De onafhankelijkheid van de arts is benadrukt in de vorm van een algemene aanduiding van de ondertekenaar opgenomen op het keuringsformulier bij de plaats waar de arts of medisch specialist zijn handtekening en stempel zet.

Artikel 3.6.3 Medische eisen geneeskundige verklaring zeevaart

Krachtens het eerste lid zijn de medische eisen vastgesteld waaraan de zeevarende moet voldoen, alvorens een geneeskundige verklaring zeevaart kan worden afgegeven. De onderzoeken moeten ingevolge het tweede lid plaatsvinden aan de hand van de bij ministeriële regeling vast te stellen concrete medische normen en procedures. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen de eisen van medische geschiktheid waaraan de zeevarenden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist, moeten voldoen, en de eisen waaraan de overige zeevarenden moeten voldoen. De eerste categorie oefent een functie uit waarbij de veiligheid van het zeeschip in het geding is, bij de laatste categorie speelt de veiligheid over het algemeen geen rol. Zij worden daarom deels aan minder stringente keuringseisen onderworpen, met name op het gebied van de eisen voor ogen en oren. Een groot deel van de medische maatstaven voor de zeevarenden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist en voor de overige zeevarenden, is echter gelijk. Voor alle categorieën zeevarenden geldt dat zij een voldoende lichamelijke conditie en fysieke vaardigheid dienen te hebben om hun functie naar behoren uit te kunnen voeren. Daarbij wordt ook specifiek aandacht besteed aan het gebruik van alcohol en drugs. Bij de vaststelling van de medische eisen is onder andere rekening gehouden met de door de Internationale Arbeidsorganisatie van de Verenigde Naties (IAO) en Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) opgestelde Guidelines on the medical examinations of seafarers.⁵ Deze guidelines zijn in 2013 goedgekeurd door de IAO en de IMO. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de medische keuringseisen ook van toepassing zijn op vissers. Uit het oogpunt van uniformiteit en de doelstelling om bemanningsleden in de verschillende deelsectoren in de sector zeevaart beter uitwisselbaar te maken is er in overleg met de Nederlandse visserijsector en overige sociale partners in de maritieme sector voor gekozen om de medische

⁵ Guidelines on the medical examinations of seafarers / International Labour Office, Sectoral Activities Programme; International Migration Organization – Geneva: ILO, 2013, ILO/IMO/JMS/2011/12.

eisen mede van toepassing te verklaren op bemanningsleden van vissersvaartuigen. Dat is mede zo gedaan vanwege het feit dat het STCW F-verdrag geen nadere invulling geeft aan de medische eisen. De bovenvermelde guidelines die invulling geven aan de medische keuringseisen waren niet specifiek bedoeld voor vissers maar zijn daar wel voor geschikt en worden in de praktijk al geruime tijd als zodanig toegepast. In het derde lid is bepaald, dat bij het opnieuw vaststellen van medische normen ten behoeve van de scheepvaartkeuringen een ontheffing kan worden verleend aan zeevarenden die voor het tijdstip van het vaststellen van de nieuwe eisen waren gekeurd volgens de eerder geldende normen. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan aanscherping van de normen maar ook aan nieuw te formuleren eisen. De procedure houdt in dat nadat de geneeskundige of medisch specialist heeft vastgesteld dat de onderzochte niet voldoet aan de nieuwe normen de zeevarende zich kan laten herkeuren door een aangewezen medisch scheidsrechter. Deze kan vaststellen, dat de zeevarende weliswaar niet voldoet aan de strengere nieuwe eisen, maar wel is blijven voldoen aan de eerder geldende normen. De medische scheidsrechter laat zich hierbij leiden door de overgangsbepalingen in het keuringsreglement en houdt tevens rekening met de bepalingen dat de veilige uitoefening van de werkzaamheden niet mag worden belemmerd en dat de aanwezigheid van de zeevarende geen gevaar mag opleveren voor de gezondheid van de overige opvarenden. De medisch scheidsrechter adviseert de Medisch Adviseur Scheepvaart een ontheffing te verlenen van de nieuwe eis waarna deze laatste aan de zeevarende een geneeskundige verklaring zeevaart verschaft. Verder is van belang dat zeevarenden, die op het moment van aanscherping van de medische eisen waren afgekeurd, na herstel weer dienen te worden beoordeeld volgens de eerder geldende eisen.

In het vierde lid is bepaald dat de Medisch Adviseur Scheepvaart aan een zeevarende ontheffing kan verlenen van één van de medische eisen. Zo is het in een aantal gevallen billijk om enige soepelheid te betrachten, zoals bij het beoordelen van de geschiktheid van hen die al geruime tijd een zeevarend beroep hebben uitgeoefend, indien bij hen een ziekte of verwonding ontstaat. Voor het incidenteel en in een individueel geval toch afgeven van een geneeskundige verklaring bij een reden voor ongeschiktheid door een keurende arts is vereist dat daarover tevoren overeenstemming bestaat met de Medisch Adviseur Scheepvaart. In een aantal gevallen kan na een medisch scheidsrechterlijke herbeoordeling een ontheffing worden verleend eventueel met een beperking van het soort zeeschip of vaargebied.

Artikel 3.6.4 Geldigheidsduur geneeskundige verklaring zeevaart

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

Artikel 3.6.5 Verklaring keuringsarts

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

Artikel 3.6.6 Werkwijze keuringsarts

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

Artikel 3.6.7 Aanwijzing of erkenning keuringsarts

Met dit artikel is de aanwijzing en erkenning van keuringsartsen en medische scheidsrechters geregeld. De medisch adviseur Scheepvaart bij de ILT controleert de kwaliteit van deze artsen. Voor het keuren van zeevarenden moet een arts een aanwijzing (vergunning) aanvragen bij de ILT. Gewoonlijk zal een arts of medisch specialist een verzoek doen om als keuringsarts of als medisch scheidsrechter te worden aangewezen of erkend. De wet sluit echter niet uit dat een arts of medisch specialist op initiatief van de Minister is aangewezen als keurend arts of medisch scheidsrechter. Degene die als keuringsarts of als medisch scheidsrechter is aangewezen of erkend, moet beschikken over de juiste kwalificaties en ervaring. Een kwaliteitswaarborg is in de officiële registratie van de arts gevonden. Dat is een geldig bewijs van registratie als bedoeld in de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg (BIG-register). Een audit door de Medisch Adviseur Scheepvaart kan onderdeel zijn van de aanvraag voor een aanwijzing. Ook kan de ILT

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

Artikel 3.6.8 Intrekken aanwijzing of erkenning keuringsarts of medisch scheidsrechter

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

Artikel 3.6.9 Kosten van een geneeskundig onderzoek

De kosten van het geneeskundige of specialistische onderzoek ten behoeve van de afgifte van de geneeskundige verklaringen zeevaart komen in beginsel voor rekening van de scheepsbeheerder of werkgever. Dat geldt ook indien, na een afkeuring, de onderzochte zich nogmaals wil laten onderzoeken door een medisch scheidsrechter. Slechts indien er geen scheepsbeheerder of werkgever valt aan te wijzen, of indien op verzoek van het hoofd van de ILT een heronderzoek plaatsvindt, lijdt deze regel uitzondering. In deze gevallen betaalt degene die aan de arts of medisch specialist opdracht heeft gegeven voor het onderzoek.

Artikel 3.6.10 Verklaring van gelijkwaardigheid

Op basis van dit artikel bestaat de mogelijkheid om voor andere keuringen, die tenminste gelijkwaardig zijn, geneeskundige verklaringen af te geven of deze gelijkwaardig te verklaren. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan medische keuringen die bij of krachtens de Mijwet

Continentaal plat vereist zijn voor personeel in de offshore sector. Voor het dienstdoen aan boord van schepen werkzaam in die sector behoeft de zeevarende niet tweemaal aan een keuring te worden onderworpen maar kan door gebruik te maken van dit artikel de keuring tot eenmaal beperkt blijven terwijl wel twee geneeskundige verklaringen, op basis van verschillende wetten, kunnen worden afgegeven. Daarmee worden voor het bedrijfsleven de kosten van een dubbel medisch onderzoek bespaard. Het derde lid maakt het mogelijk om voor een groep van geneeskundige verklaringen een verklaring van gelijkwaardigheid af te geven. De zeevarende zal een kopie van deze verklaring van gelijkwaardigheid tezamen met de originele gelijkwaardige geneeskundige verklaring aan boord moeten kunnen tonen.

Hoofdstuk 4 Werk- en leefomstandigheden

Artikel 4.1.1 Voeding en drinkwater

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

Artikel 4.2.1 Afgifte en voorschriften certificaat maritieme arbeid

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

Artikel 4.2.2 Vervallen of intrekken certificaat maritieme arbeid

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

rechtsweg verval. Dit is het geval wanneer het zeeschip om- of uitvlagt, de geldigheidsduur is verstreken, de verplichte onderzoeken niet hebben plaats gevonden of indien het zeeschip van naam en nummer verandert. In het tweede lid is bepaald dat het certificaat kan worden ingetrokken vanwege overtreding van de normen die gelden voor het verkrijgen en behouden van een certificaat maritieme arbeid. Op grond van het derde lid kan bij ministeriële regeling worden bepaald dat een certificaat komt te vervallen in het geval het zeeschip een andere bestemming krijgt dan waarvoor het oorspronkelijk was bedoeld en waarvoor het certificaat maritieme arbeid was afgegeven. In het vierde lid is de verplichting opgenomen dat een vervallen of ingetrokken certificaat door de scheepsbeheerder aan de Minister moet worden gezonden.

Artikel 4.2.3 Afgifte en voorschriften visserij-arbeidscertificaat

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

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

Hoofdstuk 5 Tuchtrechtspraak

Hoofdstuk 5 van de wet regelt het tuchtrecht. Ten aanzien van het tuchtrecht zijn geen grote wijzigingen doorgevoerd. Wel zijn een aantal artikelen aangaande ervaringseisen voor leden van het tuchtcollege, het aanhangig maken van een klacht en de verzending van een beslissing van het tuchtcollege in hoofdstuk 5 van dit besluit ondergebracht. Voor een verdere toelichting met betrekking tot het tuchtrecht wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen in hoofdstuk 5 van de wet.

Artikel 5.1 Ervaringseisen leden tuchtcollege

Het tuchtcollege bestaat uit een voorzitter, twee plaatsvervangende voorzitters, twaalf leden en twintig plaatsvervangende leden. Op basis van het artikel 42, tweede lid, van de wet zijn in artikel 5.1 nadere regels gesteld met betrekking tot de diensttijd en daarmee de ervaring van leden die worden aangesteld. Het artikel 5.1, eerste lid, heeft betrekking op de voorzitters en plaatsvervangende voorzitters als bedoeld in artikel 42, eerste lid, van de wet. De voorzitter en de plaatsvervangende voorzitters dienen een wetenschappelijke opleiding te hebben gevolgd welke recht geeft op de titel meester of de graad van master op het gebied van het Nederlands recht. Het tweede en derde lid hebben betrekking op de diensttijd van leden van het tuchtcollege. In verband met die eisen worden veelal varende kapiteins en scheepsofficieren benoemd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen ervaring opgedaan aan boord van een zeeschip niet zijnde een vissersvaartuig (derde lid) en ervaring aan boord van een vissersvaartuig (vierde lid). Zo is in het derde lid bepaald dat acht leden en acht plaatsvervangende leden gedurende de aan hun benoeming voorafgaande periode van tien jaar ten minste vijf jaar als kapitein of als scheepsofficier aan boord van een ander zeeschip dan een vissersvaartuig hebben gevaren. In het vierde lid is de ervaring van plaatsvervangende leden geregeld.

Artikel 5.2 Ervaringseisen van de secretaris en plaatsvervangende secretarissen tuchtcollege

In artikel 46, eerste lid, van de wet zijn bepalingen vastgelegd met betrekking tot de secretaris van het tuchtcollege. Op verzoek van het tuchtcollege is in dat artikel opgenomen dat het

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

Artikel 5.3 Aanhangig maken klacht

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

- a. een 'zeeffunctie', hiervoor toetst de voorzitter door middel van een summier vooronderzoek of een klacht ontvankelijk is en of een verzoek of een klacht op het eerste gezicht gegrond is. Ook beoordeelt hij of een zaak van voldoende gewicht is om door het tuchtcollege te worden behandeld. Op grond van dit vooronderzoek kan de voorzitter kennelijk niet ontvankelijke klachten, evident ongegronde verzoeken en klachten, en bagatelzaken in een vroeg stadium met een eenvoudige voorzittersbeslissing afwijzen;
- b. een 'bemiddelingsfunctie', hiervoor onderzoekt de voorzitter eerst of een verzoek of klacht mogelijk in der minne kan worden geschikt. Indien dit het geval blijkt te zijn, wordt het verzoek of de klacht ingetrokken en behoeft de zaak niet meer door het tuchtcollege te worden behandeld.

Deze functies komen als voorprocedure ook bij andere tuchtrechtstelsels voor. In het advocatentuchtrecht zijn deze beide taken over verschillende functionarissen verdeeld: de deken van de plaatselijke orde van advocaten oefent de bemiddelingsfunctie uit (artikel 46d, eerste lid, Advocatenwet), en de voorzitter van de raad van discipline oefent de zeeffunctie uit (artikel 46g, eerste lid, Advocatenwet). In het tuchtrecht voor notarissen en kandidaat-notarissen oefent de voorzitter van de kamer van toezicht deze twee functies uit (artikel 99, tweede en derde lid, Wet op het notarisambt), en in het tuchtrecht voor gerechtsdeurwaarders oefent de voorzitter van de kamer voor gerechtsdeurwaarders deze beide functies uit (artikel 37, derde lid, en artikel 39, eerste lid, Gerechtsdeurwaarderswet). In het tweede lid is bepaald dat een de secretaris van het tuchtcollege een klager behulpzaam kan zijn indien deze daarom verzoekt.

Artikel 5.4 Verzending beslissing tuchtcollege

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

secretaris van het tuchtcollege ook het Centraal register bemanningsgegevens te informeren over de opgelegde tuchtmaatregel, alsmede over de datum waarop de schorsing ingaat. Dit is geregeld met het tweede lid.

Hoofdstuk 6. Overgangs- en slotbepalingen

Paragraaf 6.1 Overgangsbepalingen handelsvaart

PM

Paragraaf 6.2 Overgangsbepalingen zeevisvaart

PM

Paragraaf 6.3 Slotbepalingen

PM