

Vergaderjaar 2023–2024

**36 440**

## **Regels over het bemannen van zeeschepen (Wet bemanning zeeschepen)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN**

##### **1 Aanleiding**

Het wetsvoorstel bemanning zeeschepen strekt tot een herziening en modernisering van de bepalingen ten aanzien van de bemanning van zeeschepen en vervangt de Wet zeevarenden (hierna: vigerende wet). Hiervoor is aanleiding vanwege de vele wijzigingen die in de loop der tijd zijn doorgevoerd. Deze zijn ten koste gegaan van de overzichtelijkheid van de wet- en regelgeving en maakt het doorvoeren van nieuwe wijzigingen steeds complexer. Verder is er vanuit de maritieme sectoren en de opleidings- en trainingsinstituten behoefte aan verbeteringen op het vlak van ruimte voor innovatie en modernisering van het onderwijs.

##### *1.1 Bestaande regelgeving*

De Wet zeevarenden en de bijbehorende uitvoeringsregelgeving in het Besluit zeevarenden (hierna: vigerende besluit) en de Regeling zeevarenden (hierna: vigerende regeling) behelzen de 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: handelsvaart, passagiersvaart, waterbouw, offshore, zeevisvaart en zeilvaart. De regelgeving bevat onder meer bepalingen met betrekking tot de verantwoordelijkheden, verplichtingen en bevoegdheden van de scheepsbeheerder en de kapitein, het veilig bemannen van zeeschepen, het bemanningsplan en het bemanningcertificaat, 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. De vigerende wet is gericht op zeeschepen die bedrijfsmatig worden gebruikt en op overheidsschepen met uitzondering van oorlogsschepen of marinehulpschepen of andere schepen die in gebruik zijn voor de uitvoering van de militaire taak. De bepalingen zijn zowel van toepassing op zeeschepen die zijn gecertificeerd voor de zeevaart als voor

zeeschepen die (tijdelijk) op de binnenwateren worden ingezet. Tenzij deze zeeschepen uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren of in gebieden waar Nederlandse havenvoorschriften gelden.

## 1.2 Internationale regelgeving

Met dit bestaande regelgevingscomplex is uitvoering gegeven aan verplichtingen voortvloeiend uit verdragen van de International Maritime Organization (IMO), de International Labour Organization (ILO) en de verplichtingen voortvloeiend uit EU-richtlijnen op het gebied van de bemanning van zeeschepen.

Het betreft de volgende IMO-verdragen ten aanzien van de bemanningseisen:

- het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (hierna: STCW-verdrag) voor de handelsvaart;<sup>1</sup>
- het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen (hierna: STCW F-verdrag);<sup>2</sup>
- Hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (hierna: SOLAS-verdrag) <sup>3</sup> met de bepalingen inzake minimale bemanningssterkte op zeeschepen (minimum safe manning).

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

- het Maritiem Arbeidsverdrag inzake maritieme arbeidsnormen (hierna: MLC-verdrag);<sup>4</sup>
- het Verdrag betreffende werk in de visserijsector (hierna: C188-verdrag).<sup>5</sup>

Het betreft de volgende EU-richtlijnen:

- richtlijn (EU) 2022/993<sup>6</sup> die handelt over bemanningseisen met betrekking tot de handelsvaart (hierna: richtlijn (EU) 2022/993);
- richtlijn 2009/13/EG<sup>7</sup> die betrekking heeft op de verplichte bepalingen die voortkomen uit het MLC-verdrag (hierna: richtlijn (EU) 2009/13);

<sup>1</sup> Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144).

<sup>2</sup> Het op 7 juli 1995 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van personeel van vissersschepen van de Internationale Maritieme Organisatie (Trb. 2013, 218).

<sup>3</sup> Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

<sup>4</sup> Het op 23 februari 2006 in Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen en aanhangselen.

<sup>5</sup> Het door de Internationale Arbeidsconferentie te Genève op 14 juni 2007 tijdens haar zesennegentigste zitting aangenomen Verdrag betreffende werk in de visserijsector (IAO-Verdrag nr. 188) (Trb. 2011, 152).

<sup>6</sup> Richtlijn (EU)2022/993 van het Europees parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2022, L 169).

<sup>7</sup> Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (PbEU 2009, L 124).

- richtlijn (EU) 2017/159<sup>8</sup> die betrekking heeft op de verplichte bepalingen die voortkomen uit het C188-verdrag voor vissers in loondienst (hierna: richtlijn (EU) 2017/159);
- richtlijn 92/29/EEG<sup>9</sup> die betrekking heeft op verplichte bepalingen inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van zeeschepen (hierna: richtlijn 92/29/EEG).

### 1.3 Doel en noodzaak

#### 1.3.1 Aanleiding

De bemanningswetgeving voor zeeschepen vormt een belangrijk onderdeel van de toegevoegde waarde van de Nederlandse vlag en daarmee de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepsregister. Goede, efficiënte en doelmatige wetgeving voor het bemannen van zeeschepen, met aandacht voor administratieve lasten en ruimte om te kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen is een belangrijke voorwaarde voor een optimale bedrijfsvoering aan boord van zeeschepen. Daarom is het van belang dat regelmatig wordt gezien of deze nog adequaat en actueel is. De vigerende wet en de bijbehorende uitvoeringsregelgeving zijn in de huidige vorm al sinds 1997 in werking maar sinds die tijd vele malen gewijzigd. De meest majeure wijzigingen betroffen de wijzigingen van richtlijn 2008/106/EG<sup>10</sup> (de voorloper van richtlijn (EU) 2022/993), de uitvoering van de zogenaamde STCW Manilla-amendementen<sup>11</sup> en de uitvoering van het MLC-verdrag.<sup>12</sup> Tussentijds hebben de nodige kleinere wijzigingen plaatsgehad, meestal gericht op de uitvoering van gewijzigde internationale regelgeving. Het uitvoeren van relatief kleine, verplichte wijzigingen is tijdrovend. Daarbij blijkt het steeds complexer om deze in te passen in de bestaande regelgeving. Dit was aanleiding om met vertegenwoordigers van de maritieme sector, te weten Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, het Productschap Vis, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij en het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, te bezien of het wetgevingscomplex als geheel nog voldoende doelmatig en gebruiksvriendelijk was. Dit overleg met de maritieme sector heeft de volgende bevindingen opgeleverd:

- door het grote aantal kleinere wijzigingen in de afgelopen jaren is de regelgeving gaandeweg weinig overzichtelijk geworden, een meer gestructureerde en integrale aanpassing gericht op samenhang en verduidelijking is gewenst;

<sup>8</sup> Richtlijn (EU) 2017/159 van de Raad van 19 december 2016 tot uitvoering van de op 21 mei 2012 door het Algemeen Comité van de landbouwcoöperaties van de Europese Unie (COGECA), de Europese Federatie van vervoerswerknemers (EFT) en de Vereniging van de nationale organisaties van visserijondernemingen in de Europese Unie (Europêche) gesloten Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007 (PbEU 2016, L 25).

<sup>9</sup> Richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG 1992, L 113).

<sup>10</sup> Richtlijn 2008/106/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 323).

<sup>11</sup> Wet van 25 september 2013 tot wijziging van de Wet zeevarenden, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning (Stb. 2013, 381).

<sup>12</sup> Wet van 26 november 2009 tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden en de Wet van 6 juli 2011 inzake implementatie van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93).

- de vigerende wet kent een bovenmatige detaillering waardoor slecht kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en innovaties;
- de detaillering maakt dat de vigerende wet vaak op relatief kleine aspecten<sup>13</sup> moet worden aangepast. Uit oogpunt van wetgevingskwaliteit en efficiency is dit onwenselijk. Het kost veel (procedure) tijd en geeft een onnodige belasting voor betrokken partijen omdat de aanpassingen veelal direct voortvloeien uit verdragsverplichtingen;
- de maritieme sector heeft een aantal knelpunten in de bemanningswetgeving geconstateerd. Deze betreffen deels de vigerende wet zelf, op onderdelen betreft het de uitvoeringsregelgeving;
- de maritieme sector vraagt om zo veel mogelijk reductie van administratieve lasten;
- een inspectie van de European Maritime Safety Agency (EMSA) uit 2016 heeft geleid tot een rapport van bevindingen<sup>14</sup> dat aanleiding geeft tot enkele wijzigingen op wetsniveau;
- voortschrijdende ontwikkelingen in technologie en wijze van het (digitaal) beheer van zeeschepen en bemanning vragen om een herijking van de bemanningswetgeving met meer ruimte voor innovatie en experimenten;
- de technologische ontwikkelingen in de zeevaart gaan snel en dat leidt tot de noodzaak van bij- en nascholing van zeevarenden;
- wijzigingen in het zeevaartonderwijs met een nieuw competentieprofiel waarin de beroepseisen worden beschreven van een maritiem officier op middelbaar beroepsonderwijs-niveau vereisen aanpassing van wetgeving;
- het is noodzakelijk de concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart te stimuleren. Dit is onderdeel van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025.<sup>15</sup> Deze strategie biedt een integraal kader voor het rijksbrede beleid voor de maritieme cluster. Een krachtige zeevaartsector gevestigd in Nederland is immers de beste garantie voor een positieve uitstraling naar andere maritieme sectoren en het behoud van gekwalificeerde werkgelegenheid. Flexibilisering van de bedrijfsvoering voor wat betreft de wijze waarop de zeeschepen bemand dienen te worden, inclusief een herijking van de vaarbevoegdheden is hierbij wenselijk. De wijze van invulling door vlaggenstaten van hun verantwoordelijkheden zorgen voor een verschil in het «level playing field» tussen vlaggenstaatregisters. Dit kan van invloed zijn op de concurrentiepositie van zeevaartondernemingen en de aantrekkelijkheid van hun vlag. De Nederlandse vlag staat bekend als een kwalitatief hoogwaardige vlag.

### 1.3.2 Project modernisering van de bemanningsregelgeving

De bovenstaande bevindingen zijn aanleiding geweest om met de maritieme sector een project te starten met als doel de modernisering van de bemanningsregelgeving. Het wetsvoorstel is het resultaat van dat project, waarbij vanwege de aard en omvang van de bevindingen en ter uitvoering daarvan benodigde wijzigingen is gekozen voor een nieuw wetsvoorstel in plaats van aanpassing van de bestaande wetgeving. Het wetsvoorstel bewerkstelligt een grondige herziening van het wetgevingscomplex dat betrekking heeft op bemanningseisen in de meest ruime zin. Dit wordt mede tot uitdrukking gebracht in de voorgestelde citeertitel Wet bemanning zeeschepen. Daarmee wordt duidelijk gemaakt dat het wetsvoorstel de bemanning betreft van alle typen van zeegaande

<sup>13</sup> Zie bijvoorbeeld artikel II van de Wet van 20 december 2017 tot implementatie van de wijzigingen van de Code en aanhangsels bij het Maritiem Arbeidsverdrag 2006, die door de Internationale Arbeidsconferentie zijn goedgekeurd op 11 juni 2014 (Trb. 2016, 85).

<sup>14</sup> Monitoring of the maritime education, training and certification system under Directive 2008/106/EC, as amended, Netherlands, 8–16 December 2016 VISIT REPORT.

<sup>15</sup> De Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025, januari 2015, overheid.nl.

vaartuigen: zeeschepen voor de handelsvaart, vissersvaartuigen, vaartuigen voor de waterbouw, vaartuigen ingezet voor offshore-industrie of windparken en zeilschepen. Hierbij wordt opgemerkt dat de modernisering van de bemanningsregelgeving slechts betrekking heeft op de vereisten die zijn opgenomen in de vigerende wet. De verplichtingen die voortvloeien uit de IMO en ILO verdragen en relevante EU-richtlijnen, die niet op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat liggen, zijn geen onderdeel van de modernisering. Zo kent het MLC-verdrag ook verplichtingen op het gebied van de zeevaart-arbeidsregelgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om bepalingen met betrekking tot de zee-arbeidsovereenkomst die zijn geïmplementeerd in afdeling 12 van titel 10 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek (BW).

## **2 Aanpak bevindingen en knelpunten**

Aan de hand van de bovengenoemde bevindingen en knelpunten is nader onderzocht op welke wijze verbeteringen kunnen worden bewerkstelligd. Het resultaat is hieronder per onderdeel op hoofdlijnen uitgewerkt.

### *2.1 Samenhang en verduidelijking*

Ten einde de samenhang van de wetgeving te verbeteren en deze te verduidelijken is een aantal algemene uitgangspunten gehanteerd. De uitvoering van strikte, verplichte verdragseisen wordt niet op wetsniveau geregeld maar op AMvB-niveau en waar het specifieke uitvoeringsaspecten betreft of internationale verplichtingen, waarbij geen of nauwelijks beleidsruimte is, bij ministeriële regeling. Dit is mogelijk omdat Nederland als verdragspartij al gehouden is uitvoering te geven aan deze eisen die geen of vrijwel geen afwegingsruimte bieden. In dit kader kan bijvoorbeeld gewezen worden op het voorstel om de inhoudelijke eisen voor de afgifte van het certificaat maritieme arbeid, de verklaring naleving maritieme arbeid en het visserij-arbeidscertificaat uit de vigerende wet over te hevelen naar AMvB-niveau. Procedurele elementen zoals de duur van de geldigheid van een certificaat of de inhoudelijke eisen voor afgifte en intrekking worden in beginsel bij ministeriële regeling vastgelegd. Modellen van certificaten en aanvraagformulieren worden bij voorkeur niet langer in regelgeving opgenomen maar beschikbaar gesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In een ministeriële regeling wordt volstaan met het vaststellen van aspecten die in ieder geval in het document moeten staan. In het geval er sprake is van op basis van internationaal of Europees recht verplicht te hanteren modellen wordt dit eveneens bij regeling vastgelegd. In lijn hiermee is waar mogelijk gebruikgemaakt van dynamische verwijzing naar verdragsbepalingen of richtlijnbevestigingen. Dit voorkomt de noodzaak van tussentijdse wetswijzigingen in verband met gewijzigde bindende verdragsbepalingen of richtlijnbevestigingen.

In de maritieme wetgeving wordt op verschillende wijzen verwezen naar verdragen. In de meeste gevallen wordt gebruikgemaakt van de Engelstalige afkorting. De verwijzing naar de Engelstalige afkorting is doorgevoerd in het wetsvoorstel. In deze lijn is het meest in het oog springend dat de term Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) is vervangen door MLC-verdrag. Wat Europese richtlijnen betreft is ervoor gekozen om uit te gaan van aanhaling van het richtlijnnummer hetgeen meer gebruikelijk is. In dit kader wordt voorgesteld de term bemanningsrichtlijn te vervangen door richtlijn (EU) 2022/993. Afsluitend wordt opgemerkt dat waar mogelijk gebruikte termen worden geharmoniseerd met de internationale scheepvaartregelgeving en de bovengenoemde richtlijnen.

## 2.2 Nautisch onderwijs

### 2.2.1 Algemeen

De zeevaart is een kleine, specifieke sector die zich kenmerkt door nicheopleidingen met relatief kleine aantallen leerlingen, die opleiden voor functies die grotendeels zijn gereguleerd door internationale verdragen. De Nederlandse opleidingsinstituten staan wat betreft kwaliteit van afgestudeerde officieren internationaal hoog aangeschreven. Naast het behoud van deze reputatie is het van belang in het kader van een «leven lang leren» te zorgen voor voldoende doorstroommogelijkheden tussen de nautische deelsectoren maar ook binnen de maritieme sector als geheel. Het nautisch onderwijs in Nederland is van oudsher verdeeld over beroepsopleidingen van het Middelbaar Beroepsonderwijs (mbo) gebaseerd op de Wet educatie en beroepsonderwijs (WEB) en het Hoger Beroepsonderwijs (hbo) gebaseerd op de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW). Deze onderverdeling brengt met zich mee dat diploma's of getuigschriften behaald binnen het mbo of het hbo recht kunnen geven op dezelfde vaarbevoegdheden. Bij het opstellen van wetgeving moet daarom rekening worden gehouden met de verschillen tussen de beide segmenten. De meest relevante aanpassingen ten aanzien van de beroepsopleidingen worden hieronder toegelicht. Allereerst wordt opgemerkt dat in het wetsvoorstel het begrip kennisbewijs opnieuw wordt gedefinieerd. Het kennisbewijs is het bewijs van het met goed gevolg hebben afgelegd examen van een beroepsopleiding. Dat kan zowel een mbo- als een hbo-opleiding betreffen. Nieuw in de begripsomschrijving is dat ook het voldoen aan een zelfstandig onderdeel van een beroepsopleiding binnen de reikwijdte van het begrip kennisbewijs komt te vallen. Het kan dan gaan om door de examencommissie afgegeven certificaat op grond van artikel 7.2.3 van de WEB, een mbo-verklaring op grond van artikel 7.4.6a van de WEB of een door desbetreffende examinator of examinatoren afgegeven bewijs op grond van artikel 7.11 van de WHW. Dit fungeert als een bewijs van verworven competenties. Met een dergelijk bewijs kan dan een (aanvullende) vaarbevoegdheid worden verkregen. Dit wordt hieronder toegelicht en verder uitgewerkt in het bij het wetsvoorstel behorende besluit en regeling.

### 2.2.2 Middelbaar en hoger beroepsonderwijs

De beroepseisen die voortvloeien uit het STCW-verdrag en het STCW F-verdrag worden binnen IMO regelmatig op onderdelen herzien of aangepast. Dit vergt van verdragspartijen dat zij wijzigingen op tijd doorvoeren maar maakt het ook noodzakelijk de opleidingen regelmatig als geheel tegen het licht te houden op actualiteit en kwaliteit. Naar aanleiding van een brede verkenning op dit vlak door sociale partners in de koopvaardij, visserij, waterbouw en de onderwijsinstellingen is een nieuw, breed gedragen, beroepscompetentieprofiel opgesteld dat in de plaats komt van de bestaande verschillende, deels overlappende, competentieprofielen. In het nieuwe competentieprofiel zijn de beroepseisen beschreven van een maritiem officier in nautische (stuurman) en maritiem-technische (scheepswerktuigkundige) beroepen op mbo-niveau 3 en 4. Op basis van het beroepscompetentieprofiel is na overleg tussen de maritieme sector en de maritieme beroepsopleidingen een nieuw kwalificatiedossier opgesteld (KD) conform de regelgeving van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCenW). Het KD bevat kwalificaties met de specifieke opleidingseisen om te kunnen voldoen aan het competentieprofiel. Dit KD is van toepassing voor studenten die vanaf studiejaar 2021/2022 met de opleiding starten. Binnen dit profiel studeren studenten af als «semi geïntegreerd» officier. De student volgt daarbij eerst een duaal (zowel nautisch als technisch) deel op operationeel niveau (operational level), gevolgd door een deel op managementniveau (management level) voor de nautische of de technische discipline. Dat

betekent dat studenten met operational level bevoegdheden als wachtstuurman en wachtwerktuigkundige afstuderen en de mogelijkheid hebben om in één discipline door te groeien naar het management level, hetgeen uiteindelijk een vaarbevoegdheid als kapitein of hoofdwerktuigkundige oplevert. Dit geldt zowel voor de opleidingen op niveau drie, kleine schepen, als voor de opleidingen op niveau vier, alle schepen. Uit oogpunt van doelmatigheid is daarbij het aantal bestaande opleidingen met bijbehorende kwalificatiedossiers zoveel mogelijk geclusterd in het nieuwe KD. Het voordeel hiervan is dat het eenvoudiger wordt om door te stromen van of naar andere maritieme (deel)sectoren. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van keuzedelen hetgeen kan leiden tot een verbreding van het vaarbevoegdheidsbewijs, voor zowel de handelsvaart als visserij, hetgeen de uitwisseling en mobiliteit van zeevarenden ten goede komt. Het met succes doorlopen van deze nieuwe opleiding leidt tot de afgifte van een kennisbewijs, dat in combinatie met de andere beroepseisen zoals het met succes doorlopen hebben van veiligheidstrainingen en het voldoen aan medische eisen, recht geeft op een vaarbevoegdheidsbewijs voor een specifieke functie. Dit wordt geregeld in het bij het wetsvoorstel behorende besluit en regeling. Binnen het hbo wordt ook overwogen om te kiezen voor een onderwijsprogramma waarmee studenten kunnen afstuderen als «semi geïntegreerd» officier.

Met ingang van het studiejaar 2021/2022 is in het hbo de mogelijkheid geboden tot een specialisatie (minor) officier elektrotechniek. De officier elektrotechniek is een functie die is opgenomen in het STCW-verdrag in het kader van de Manilla-amendementen. Tot op heden kan hiervoor in Nederland geen separate opleiding worden gevolgd. De benodigde kennis is onderdeel van de reguliere afstudeerrichting tot wachtwerktuigkundige en kan niet als losstaand onderdeel worden gevolgd. Vanuit de sector is de oproep gekomen om de specialisatie officier elektrotechniek ook aan te bieden aan studenten van andere maritieme opleidingen. Dit zal geschieden in de vorm van een minor binnen het hbo-onderwijs. Het met succes afronden van deze minor wordt aangetoond met een door desbetreffende examinator of examinatoren afgegeven bewijs op grond van artikel 7.11 van de WHW dat een tot deze opleiding behorende onderwijseenheid, in dit geval de specialisatie maritieme elektrotechniek, met goed gevolg is afgelegd. Met dat bewijs kan vervolgens een vaarbevoegdheidsbewijs voor deze functie worden aangevraagd bij KIWA Register BV. De voorgestelde ruimere begripsomschrijving van het begrip kennisbewijs maakt dit mogelijk.

### 2.2.3 Nascholing, herintreders en zij-instromers

Er bestaat een toenemende behoefte aan bij- en nascholingsmogelijkheden van zeevarenden gelet de technologische vooruitgang en overige ontwikkelingen in de zeevaart. Veelal vloeien de wijzigingen van opleidingseisen direct voort uit aanpassingen van het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Daarom zijn in het wetsvoorstel delegatiegrondslagen opgenomen waarbij de inhoudelijke aspecten over vaarbevoegdheden op een lager regelgevingsniveau kunnen worden geïmplementeerd of uitgevoerd. Gelet op de arbeidsmarktsituatie en de gewenste arbeidsmarktmobiliteit vraagt de maritieme sector aandacht voor herintreders die in het verleden de beschikking hadden over een vaarbevoegdheid. Het gaat om een populatie oud-zeevarenden die bijvoorbeeld na een carrière aan de wal graag weer een functie aan boord van een zeeschip willen vervullen. Het is op dit moment moeilijk voor deze groep om een eenmaal verlopen vaarbevoegdheidsbewijs te vernieuwen. Dat komt omdat in de vigerende wet is vastgelegd dat een vaarbevoegdheidsbewijs dat langer dan 5 jaar is verlopen niet meer vernieuwd kan worden door het aantonen van vakbekwaamheid. Voor zij-instromers die vanuit een ander vakgebied willen instromen als zeevarende en daartoe een deel van de vereiste

kennis vanuit dat andere vakgebied kunnen inbrengen, geldt eveneens een barrière. Voor beide categorieën geldt dat om in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs voldaan moet worden aan alle eisen van het STCW-verdrag dan wel het STCW F-verdrag. Uit het STCW-verdrag volgt immers dat blijvende vakbekwaamheid moet worden aangetoond door dienst te doen in een functie op zee waarvoor een geldig vaarbevoegdheidsbewijs nodig is. Als er geen blijvende vakbekwaamheid kan worden aangetoond betekent dit in principe dat de vakbekwaamheid op een andere wijze dient te worden vastgesteld. Dit kan door het (opnieuw) volgen van een (deel van een) opleiding ten einde in aanmerking te komen voor een mbo- of hbo-kennisbewijs maritiem officier, wachtstuurman of wachtwerktuigkundige. Vervolgens kan op basis van het kennisbewijs een vaarbevoegdheid worden aangevraagd. Het STCW-verdrag biedt uitdrukkelijk mogelijkheden voor opleidingen voor herintreders en zij-instromers. Dit wordt onder meer tot uitdrukking gebracht in sectie A1/11, derde en vierde lid, bij het STCW-verdrag. Het doorlopen van een volledig opleidingstraject is voor herintreders en zij-instromers een te grote barrière en is bovendien onnodig gezien de kennis waar betrokkenen al over beschikken en die kan worden ingebracht. Met de in dit wetsvoorstel opgenomen definitie van het begrip kennisbewijs is rekening gehouden met de behoefte aan bij- en nascholing en met herintreders en zij-instromers. Aan de hand van de bij algemene maatregel van op te stellen normen wordt bij ministeriële regeling vastgelegd wat de concrete inhoud van het kennisbewijs dient te zijn in het kader van nascholing, herintreding of zijinstroom. Dit betreft een beschrijving van de inhoud van de door de examencommissie afgegeven certificaat of mbo-verklaring (mbo) dan wel van een door desbetreffende examinerator of examineratoren afgegeven te verstrekken bewijs (hbo). Tevens wordt de aandacht gevestigd op de mogelijkheid dat onderwijsinstellingen in het mbo en het hbo vrijstellingen kunnen verlenen aan studenten die al relevante leer- en werkervaring hebben. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van een EVC-procedure (Erkenning van eerder Verworven Competenties) die uitgevoerd wordt door een erkende EVC-aanbieder, waarbij iemand een ervaringscertificaat ontvangt als bewijs van eerder verworven leer- en werkervaring. Er zijn diverse voorbeelden bekend van onderwijsinstellingen die samenwerken met EVC-aanbieders. Ook hebben onderwijsinstellingen de mogelijkheid om met in eigen beheer ontwikkelde valideringsinstrumenten vast te stellen of iemand al beschikt over relevante leer- en werkervaring. Voldoet iemand aantoonbaar aan (een deel van de) vereisten van de opleiding dan kan de examencommissie besluiten tot het verlenen van vrijstellingen of, in het meest gunstige geval, directe diplomering. In overleg met de onderwijsinstellingen wordt gezien op welke wijze de validering van eerdere leer- en werkervaring bij maritieme opleidingen kan worden gestimuleerd.

### *2.3 Vaarbevoegdheidsbewijzen en digitalisering*

Met het wetsvoorstel wordt de digitalisering van persoonsdocumenten van zeevarenden mogelijk gemaakt. De bepalingen in het wetsvoorstel over persoonsdocumenten van zeevarenden komen voort uit het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Vooralnog vereisen beide verdragen dat deze documenten fysiek op de persoon aanwezig zijn. De digitalisering van gegevens en documenten is echter volop in ontwikkeling. Binnen IMO wordt al enige tijd gewerkt aan de digitalisering van documenten, zie bijvoorbeeld de binnen het IMO/Facilitation Committee ontwikkelde Guidelines for the use of electronic certificates en de in het sub-Committee on Human element, Training en Watchkeeping (HTW)



ontwikkelde MSC-circulaire over digitale bemanningsdocumenten.<sup>16</sup> Op grond hiervan wordt door verschillende individuele verdragspartijen geëxperimenteerd met digitale persoonsdocumenten. Het gaat bijvoorbeeld om de digitale vaarbevoegdheidsbewijzen en monsterboekjes. Digitalisering kan naast het verlagen van (administratieve) lasten ook de betrouwbaarheid van documenten verhogen. Persoonsdocumenten kunnen worden aangevraagd via het digitaal loket van KIWA Register BV.

#### *2.4 Ruimte voor innovatie en experimenten*

De maritieme sector heeft aangegeven dat meer ruimte in de bemanningsregelgeving nodig is voor innovatie en het doen van experimenten. In het wetsvoorstel wordt tegemoetgekomen aan deze wens. Voorgesteld wordt om bestaande ruimte voor innovatie en het doen van experimenten gekoppeld aan een specifiek zeeschip te verbeteren in het geval er sprake is van aantoonbare technologische innovatie. Het gaat hierbij met name om veranderingen van technische of wetenschappelijke aard. Nieuw is dat het experimenteren met de beroepseisen van zeevarenden werkzaam aan boord van een specifiek schip voor een beperkte tijd mogelijk wordt gemaakt. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om alternatieve of experimentele vaarbevoegdheden. Het betreft hier tijdelijke experimenten met als doel om vooruitlopend op mogelijke aanpassing van wetgeving onder voorwaarden te kunnen experimenteren. Experimenteerruimte is vooral ook bedoeld voor de Nederlandse scheepsbouwsector die nieuwe typen van zeeschepen of technieken voor zeeschepen ontwikkelt en deze in de praktijk moet kunnen beproeven. Wat de ontwikkelingen in nationaal verband betreft waarvoor experimenteerruimte van belang is, kan onder meer worden gewezen op het project Smart Shipping. Onder Smart Shipping wordt niet alleen het vergaand geautomatiseerd varen op zee en op binnenwateren verstaan, maar ook het slimmer inrichten van de (digitale) infrastructuur en kunstwerken al dan niet met gebruik van slimmere data. Wat internationale ontwikkelingen betreft kan worden gewezen op de ontwikkelingen binnen IMO op het gebied autonoom varen, Maritime Autonomous Surface Ships (MASS).<sup>17</sup> De verdragen die relevant zijn voor de bemanningsregelgeving kennen ruimte voor het onder voorwaarden afwijken van bepaalde regels of het doen van experimenten. Wat het SOLAS-verdrag betreft wordt gewezen op voorschrift V/14 (Ship's manning) en de bijhorende IMO Assembly resolutie A.1047(27). Deze zijn zodanig opgesteld dat binnen de reguliere kaders voldoende experimenteerruimte bestaat. Voor het STCW-verdrag wordt gewezen op artikel IX (Equivalents) en voorschrift I/13 (Conduct of trials). In het verleden zijn door Nederland zowel op basis van artikel IX als voorschrift I/13 experimenten toegestaan. Het eerste betrof het experiment Shore Support en het tweede het experiment Solo Watchkeeping. Het STCW F-verdrag kent eveneens een vergelijkbare bepaling in voorschrift I/10 (Equivalents). Ook het MLC-verdrag kent experimenteerruimte. Gewezen wordt op artikel VI met betrekking tot het toepassen van «substantial equivalency». Voorschrift 2.7 en standaard A2.7 (Manning levels) zijn zodanig opgesteld dat binnen de reguliere kaders experimenteerruimte wordt toegestaan. Ten aanzien van het C188-verdrag wordt gewezen op de artikelen 13 en 14 (Manning and hours of rest) die zodanig zijn opgesteld dat er binnen de reguliere kaders voldoende experimenteerruimte lijkt te bestaan.

---

<sup>16</sup> Zie FAL.5/Circ.39/Rev.2) van 20 April 2016 Guidelines for the use of electronic certificates.

<sup>17</sup> Zie MSC.1/Circ.1604 van 14 juni 2019 inzake interim- guidelines for MASS trials.

### 3 Hoofdlijnen van het wetsvoorstel

#### 3.1 Hoofdlijnen

Met de voorgestelde hoofdstukindeling wordt uitgegaan van een indeling per verdrag. Alle eisen die voortvloeien uit een bepaald verdrag worden per hoofdstuk geclusterd. De EU-richtlijnen die relevant zijn voor de bemanningswetgeving volgen automatisch deze indeling omdat deze steeds gekoppeld zijn aan de uitvoering van een bepaald verdrag. De voorgestelde hoofdstukindeling zal ook in de onderliggende regelgeving worden doorgevoerd. Hiermee wordt het eenvoudiger om de uitvoering van verdragen ook in lagere regelgeving te herkennen en deze zo nodig aan te passen.

#### Indeling verdragen/richtlijnen

Hoofdstuk 2	Hoofdstuk 3	Hoofdstuk 4
Hfst. V SOLAS-verdrag	STCW-verdrag richtlijn (EU) 2022/993	MLC-verdrag richtlijn (EU) 2009/13
	STCW F-verdrag -	C 118-Verdrag richtlijn (EU) 2017/159

Hoofdstuk 1 bevat definities en de reikwijdte van het wetsvoorstel. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de vigerende wet betreft de voorgestelde experimenteerbepaling. De begripsbepalingen uit het wetsvoorstel zijn in overeenstemming met de definities die in de IMO- en ILO verdragen en EU-richtlijnen zijn opgenomen. De reikwijdte van het wetsvoorstel ziet op Nederlandse zeeschepen en vissersvaartuigen. Hoofdstuk 2 ziet op de eisen met betrekking tot het veilig bemannen van een zeeschip. Het betreft onder meer de primaire verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder voor het zodanig bemannen van zeeschepen dat deze veilig en milieuverantwoord kunnen varen, de minimaal veilige bemanningssamenstelling (minimum safe manning), de rol en verplichtingen van de kapitein en de monstering van zeevarenden. In dit hoofdstuk wordt mede invulling gegeven aan de aspecten vanuit het SOLAS-verdrag die van toepassing zijn op het bemannen van zeeschepen. In dit hoofdstuk zijn ook enkele nationale eisen opgenomen die verband houden met de veiligheid, zoals de eisen met betrekking tot de nationaliteit van de kapitein en de handhaving van de openbare orde door de kapitein. Hoofdstuk 3 gaat over de eisen met betrekking tot vaarbevoegdheden en beroepseisen. Met dit hoofdstuk worden de bepalingen van het STCW-verdrag en het STCW F-verdrag uitgevoerd. Verder wordt de implementatie van richtlijn (EU) 2022/993 in dit hoofdstuk gerealiseerd. Hoofdstuk 4 bevat de eisen met betrekking tot de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Dit hoofdstuk ziet op de uitvoering van het MLC-verdrag en het C188-verdrag. Hoofdstuk 5 regelt het tuchtrecht. Op verzoek van het Tuchtcollege wordt voorgesteld om een voorziening op te nemen voor het organiseren van zittingen op afstand. Verder zijn de plaatsvervangend secretarissen toegevoegd aan de bestaande regels over integriteit. Ten opzichte van de vigerende wet heeft het wetsvoorstel geen gevolgen voor de taken en bevoegdheden van de rechterlijke macht. Hoofdstuk 6 ziet op toezicht en opsporing, hoofdstuk 7 op verbodsbepalingen en hoofdstuk 8 bevat overige bepalingen. De hoofdstukken 9 en 10 bevatten de overgangs- en slotbepalingen.

### 3.2 Rechtsbescherming en gevolgen rechtelijke macht

Het MLC-verdrag en het C 188-verdrag kennen meerdere verplichtingen met betrekking tot de bescherming en rechtsbescherming van zeevarenden aan boord van zeeschepen. Voor een algemene toelichting hierover kan bijvoorbeeld worden gewezen op paragraaf 1.5 van de memorie van toelichting bij de uitvoeringswet van het MLC-verdrag.<sup>18</sup> Een aantal van deze verplichtingen is uitgevoerd in de vigerende wet en is inhoudelijk ongewijzigd overgenomen in dit wetsvoorstel. Gewezen kan worden op het klachtrecht dat is toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 6 en 40. Wat betreft de medische geschiktheid en het recht op herkeuring wordt gewezen op de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde artikelen 31 tot en met 33.

De kapitein wordt ten opzichte van de scheepsbeheerder extra beschermd. Hij mag in de uitvoering van zijn taken en (wettelijke) plichten geen nadeel ondervinden in zijn positie als werknemer. Zie hiervoor de toelichting bij de voorgestelde artikelen 16 en 17.

Zoals hierboven is aangegeven zijn kapiteins en officieren onderworpen aan tuchtrecht. Voor een toelichting over de onafhankelijkheid van het tuchtcollege, de behandeling van verzoeken en klachten en de mogelijkheid van hoger beroep wordt gewezen op de artikelsgewijze toelichting bij de voorgestelde artikelen 41 tot en met 60.

Dit wetsvoorstel brengt geen wijzigingen met zich mee ten aanzien van de taken en bevoegdheden van de rechterlijke macht.

## 4 Hoofdlijnen Besluit bemanning zeeschepen

Een belangrijke wijziging op AMvB-niveau die met het nieuw op te stellen Besluit bemanning zeeschepen ten opzichte van de bestaande regelgeving wordt bewerkstelligd betreft het doorvoeren van de nieuwe hoofdstukindeling van het wetsvoorstel. Voorts wordt een andere opzet van het vastleggen van de internationale vaarbevoegdheidseisen voorgesteld in hoofdstuk 3 van het ontwerpbesluit. In het vigerende besluit zijn deze eisen nu per kennisbewijs uitgeschreven zonder dat direct is aangegeven om welke verdragseis het gaat. In de praktijk roept dit soms vragen en misverstanden op en is het lastig aan te geven hoe bepaalde internationale eisen zijn opgenomen in de wet- en regelgeving. Dit punt is ook naar voren gekomen tijdens de inspectie van de European Maritime Safety Agency (EMSA) uit 2016 over de implementatie van richtlijn (EU) 2022/993 en de daaruit voortgevloeide ingebrekestelling. Verder is gebleken dat ook in het vigerende besluit het doorvoeren van relatief eenvoudige verdragsaanpassingen onnodig complex is en veel tijd vergt. Dit heeft geleid tot een andere opzet van de uitvoering en implementatie van de minimumeisen voor de verschillende functies zoals benoemd in het STCW-verdrag en het STCW-F-verdrag. De specifieke beroepseisen worden aan de hand van deze normen per functie ingevuld in de Regeling bemanning zeeschepen. 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 nieuwe opzet worden de normen voor de verschillende functies zoals benoemd in het STCW-verdrag en het STCW-F-verdrag strikt vastgelegd op AMvB-niveau en worden de daaruit voortvloeiende specifieke beroepseisen ingevuld op het niveau van een ministeriële regeling.

<sup>18</sup> Zie bijv. Kamerstukken II 2010/2011, 32 534 nr. 3, paragraaf 1.5.

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

## **5 Hoofdlĳn Regeling bemanning zeeschepen**

Ook op het niveau van de ministeriële regelgeving wordt ingezet op verbetering. Ook hier geldt dat voor de nieuw op te stellen regeling de hoofstukindeling wordt overgenomen van het wetsvoorstel.

Voor een toelichting op de vaarbevoegdheidseisen wordt verwezen naar het daarover gestelde in paragraaf 5. Een andere ingrijpende wijziging betreft het samenvoegen van de verschillende op zichzelf staande ministeriële regelingen die regels stellen aan de bemanning van zeeschepen tot een ministeriële regeling. De onderstaande ministeriële regelingen zullen worden samengevoegd in de op te stellen Regeling bemanning zeeschepen:

- Regeling zeevarenden;
- Erkenningsregeling trainingen zeevaartbemanning;
- Keuringsreglement voor de zeevaart 2012;
- Regeling bemanning zeegaande zeilschepen;
- Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart;
- Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart;
- Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij;
- Regeling werkrooster en werklĳst zeevarenden;
- Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw;
- Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardĳ.

De huidige regeling bevat eisen voor de accommodatie van zeevarenden die voortvloeien uit het MLC-verdrag en de eisen voor de accommodatie van vissers die voortvloeien uit het C188-verdrag. Zoals onder 5 is aangegeven worden ook de eisen met betrekking tot de huisvesting en voorzieningen ten behoeve van zeevarenden aan boord van zeeschepen van voor 20 augustus 2013, niet zijnde vissersvaartuigen en de eisen voor huisvesting, voorzieningen, voeding en drinkwater ten behoeve van vissers aan boord van vissersvaartuigen van voor 15 november 2019 overgeheveld uit het Schepelingenbesluit. Hiermee worden alle accommodatie- of huisvestingseisen van de verschillende typen zeeschepen voortaan op één plaats geregeld.

## **6 Relatie Bonaire, Sint-Eustatius en Saba**

Het voorliggende wetsvoorstel is niet van toepassing op Caribisch-Nederlandse zeeschepen. Onder Caribisch-Nederlandse zeeschepen worden zeeschepen verstaan die geregistreerd zijn in de lokale registers in

Caribisch-Nederland op grond van de Vaartuigenwet 1930 BES. Het gaat doorgaans om zeeschepen in de kleine handels- en passagiersvaart die tussen en rond de eilanden in de Caribische handelszone varen. Bij de totstandkoming van de nieuwe staatkundige positie van de eilanden op 10 oktober 2010 is – in lijn met de afspraken die met de genoemde eilanden over de toepassing van Nederlandse regelgeving aldaar waren gemaakt – ervoor gekozen de (toenmalige) Zeevaartbemanningswet en haar onderliggende regelgeving niet van toepassing te laten zijn op Caribisch-Nederlandse zeeschepen. Wel biedt de vigerende wet een grondslag om artikelen van toepassing te verklaren en beroepseisen vast te stellen voor de bemanning van deze schepen. Deze grondslag is overgenomen in dit wetsvoorstel. Hiermee kan de huidige regeling voor de bemanning van Caribisch-Nederlandse schepen worden voortgezet.<sup>19</sup> Met deze regeling is aangesloten bij de bemanningseisen uit SCV-code.<sup>20</sup> Deze code is binnen IMO opgesteld omdat de internationale eisen voor veiligheid en bemanning op basis van het SOLAS-verdrag en het STCW-verdrag onevenredig zwaar zijn voor de relatief kleine schepen varende in het Caribisch gebied. Dit probleem is binnen IMO onderkend en heeft geleid tot de genoemde SCV-code. Deze code bevat specifieke veiligheidseisen voor kleine commercieel opererende zeeschepen in de Caribische handelszone. Het eisenpakket is afgeleid van het SOLAS-verdrag en specifiek voor de Caribische handelszone aangepast. Naast de specifieke veiligheidsaspecten kent de SCV-code ook eisen met betrekking tot de opleiding en diplomering van bemanning. Deze eisen zijn lichter dan die van het STCW-verdrag en zijn eveneens specifiek toegespitst op de Caribische handelszone.

## **7 Gevolgen**

### *7.1 Financiële gevolgen voor de rijksoverheid*

Het wetsvoorstel heeft geen financiële gevolgen voor de Rijksbegroting.

### *7.2 Financiële gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden*

Met het wetsvoorstel is aandacht gegeven aan de doelstelling om de administratieve lastendruk te reduceren. Er worden verschillende verbeteringen voorgesteld. De verplichting dat iedere zeevarende die op de bemanningslijst wordt vermeld in het bezit is van een geldig monsterboekje wordt losgelaten. In het monsterboekje wordt de diensttijd geregistreerd, hetgeen vereist is voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs. De verplichting te beschikken over een monsterboekje geldt uitsluitend nog voor de groep zeevarenden die een functie vervult op basis van de hoofdstukken II, III, IV en VII en van de bijlage bij het STCW-verdrag en de bijbehorende codes of hoofdstuk II van de bijlage bij het STCW F-verdrag.

De overige en grootste groep zeevarenden kan desgewenst afzien van het bezit van een monsterboekje en opteren voor een alternatief document dat aan het eind van elke reis door de kapitein wordt afgegeven. Daarmee wordt het monsterboekje een recht en geen plicht. Het gaat dan om een groep van grofweg 9000 zeevarenden aan boord van Nederlandse

<sup>19</sup> Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 20 augustus 2021, nr. IENW/BSK-2021/216552, tot wijziging van de Regeling zeevarenden vanwege de vaststelling van beroepsvereisten voor de bemanning van Caribisch-Nederlandse schepen (Stcrt 2021, 38007).

<sup>20</sup> De in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgestelde en bij circulaire SLS.14/Circ.396, als voor het Koninkrijk der Nederlanden geldende equivalente regeling, aangemelde Code voor de veiligheid van kleine commerciële schepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Small Commercial Vessels operating in the Caribbean).

gevlagde zeeschepen.<sup>21</sup> De kosten van een monsterboekje bedragen € 95,59 (prijsspeil 2022). Dit levert een potentiële totaalbesparing op van € 860.000. Er kunnen zich omstandigheden voordoen waarbij het beschikken over een monsterboekje wel de voorkeur geniet. Dat is dan ter overweging voor de scheepsbeheerder dan wel de zeevarende zelf. Daarnaast zijn in het wetsvoorstel wijzigingen opgenomen die op langere termijn tot besparing leiden. Gewezen wordt op de wijzigingen die betrekking hebben op de digitalisering van (persoons)documenten zoals vereist in de zeevaartsector. Het gaat dan bijvoorbeeld om vaarbevoegdheidsbewijzen. De toepasselijke internationale regelgeving vereist momenteel nog dat deze documenten fysiek aanwezig zijn. Zodra de internationale regelgeving het toelaat kan worden overgegaan tot digitale afgifte, hetgeen de efficiency en betrouwbaarheid ten goede komt. Naar verwachting leidt dit tot kostenvoordelen, omdat de betreffende documenten regelmatig vernieuwd en afgegeven moeten worden.

### *7.3 Toets ATR*

Dit wetsvoorstel is ter advisering voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van een toetsingskader. Naar het oordeel van het ATR zijn nut en noodzaak van de voorgestelde wijzigingen voldoende onderbouwd. Het wetsvoorstel herstructureert de wettelijke verplichtingen inzake de bemanning van zeeschepen. Deze herschikking op wetsniveau, en tussen de wet en de lagere regelgeving bevordert de kenbaarheid van de wettelijke bepalingen. Net als de voorgestelde verruiming van de experimenteermogelijkheden in het wetsvoorstel draagt dit bij aan de toekomstbestendigheid. Het ATR adviseert de regeldrukeffecten van het wetsvoorstel kwantitatief in kaart te brengen. Het wetsvoorstel past immers bepaalde grondslagen aan. In het advies wordt aangegeven in lagere regelgeving de specifieke bepalingen uit te werken. De toelichting bij die lagere regelgeving zal daarom de regeldrukeffecten op onderdelen gericht kwantificeren. Tevens adviseert het ATR per onderwerp expliciet te vermelden of sprake is van materiële wijzigingen ten opzichte van de huidige wet- en regelgeving. Is er sprake van een materiële wijziging dan is dat in de artikelsgewijze toelichting opgenomen.

### *7.4 Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid*

De ILT heeft het wetsvoorstel getoetst op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid (HUF-toets) en geconcludeerd dat deze handhaafbaar en uitvoerbaar is<sup>22</sup>. Daarbij is aangegeven dat de invulling van een aantal normen nog onduidelijk is omdat dat in lagere regelgeving wordt uitgewerkt. De ILT geeft aan dat nadere invulling pas mogelijk is in het kader van de HUF-toets op de lagere regelgeving.

## **8 Advies en consultatie**

### *8.1 Consultatie*

Het wetsvoorstel is tot stand gekomen in goed overleg met de meest representatieve organisaties van werknemers en werkgevers in de maritieme sector, te weten Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, CNV Vakmensen, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tevens zijn opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van

<sup>21</sup> Monitor 2021, het Nederlandse Maritieme Cluster.

<sup>22</sup> Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (hierna: OCenW) betrokken. Hierdoor is geborgd dat de maritieme opleidings- en trainingsinstituten in staat zijn (toekomstige) zeevarenden overeenkomstig de eisen van het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag op te leiden en te trainen voor hun functie. OCenW is betrokken vanuit haar verantwoordelijkheid voor de WHW en de WEB. Het regime van deze wetten is van toepassing op de opleidingen van de maritieme opleidingsinstituten. Op relevante onderdelen is voorts overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het tuchtcollege voor de scheepvaart en het Korps landelijke politiediensten (KLPD).

Het voorstel is ter advies voorgelegd aan Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Bij brief van 7 februari 2023 heeft de AP aangegeven geen opmerkingen te hebben over het voorstel.

## *8.2 Resultaten internetconsultatie*

De internetconsultatie is op 9 november 2022 afgerond, waarna 456 inspraakreacties zijn geteld. Grofweg 30 reacties waren afkomstig van belangenorganisaties, bedrijven en opleidingsinstituten. De overige 426 reacties waren van particulieren, veelal werkzaam in de maritieme sector. Omdat uitvoeringsbepalingen uit de vigerende wet worden gedelegeerd naar het bij het voorstel behorende besluit (Besluit bemanning zeeschepen) was ook het concept van dit besluit ter informatie bijgevoegd. Het conceptbesluit wordt op een later moment aangeboden voor de internetconsultatie.

Het merendeel van de reacties was gericht op het voorgestelde artikel 18, eerste lid, onderdeel c, betreffende de nationaliteit van de kapitein zoals opgenomen in het wetsvoorstel dat is voorgelegd in de internetconsultatie. Artikel 18 bepaalt dat op een Nederlands gevlagd zeeschip een kapitein wordt aangesteld met de Nederlandse of de EU/EER nationaliteit. Een kapitein met de nationaliteit van een derde land (buiten de EU/EER) kan bij ministeriële regeling worden vrijgesteld, mits Nederland met dat land een overeenkomst (MoU) heeft afgesloten én voor elke individuele kapitein, via een privaatrechtelijke regeling, door een paritaire commissie van sociale partners een individuele schriftelijke toestemming is verleend. Deze individuele toestemming is uitsluitend bedoeld ter regulering van de Nederlandse arbeidsmarkt voor kapiteins. Met het voorgestelde artikel 18 wordt de bestaande regeling voor buitenlandse kapiteins voortgezet. De in de internetconsultatie voorgelegde versie van artikel 18 had aanvullend een grondslag waarmee, bij algemene maatregel van bestuur, bepaalde derde landen konden worden aangewezen zodat de individuele schriftelijke toestemmingen van de paritaire commissie konden vervallen. De reacties op deze grondslag waren, op een inspraakreactie na, negatief. In de positieve reactie werd benadrukt dat rekening moet worden gehouden met de voortschrijdende internationalisering van de arbeidsmarkt voor zeevarenden. Maar de breed gedeelde mening was echter dat er geen ruimte moet worden gegeven aan verruiming van de nationaliteitseis van de kapitein. Daarom is de voorgestelde grondslag geschrapt. In het verlengde hiervan wordt in overleg met de sociale partners in de maritieme sector een evaluatie uitgevoerd van de vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein.

Verder wordt opgemerkt dat veel reacties het belang van een krachtige Nederlandse maritieme sector benadrukten. Daarbij werd vaak om aandacht en maatregelen gevraagd om de positie en toekomst van Nederlandse zeevarenden te verbeteren. Om tegemoet te komen aan deze vraag wordt separaat van het wetsvoorstel een traject gestart waarbij het overleg wordt aangegaan met sociale partners in de maritieme sector en maritieme onderwijsinstellingen over mogelijke maatregelen die zijn

gericht op het verbeteren van de positie, het aandeel en de toekomst van Nederlandse zeevarenden aan boord van Nederlands gevlagde schepen.

## 9 Overgangsrecht en inwerkingtreding

Met de voorgestelde overgangsbepalingen wordt bewerkstelligd dat de overgang naar de nieuwe wet geen gevolgen heeft voor de geldigheid van certificaten, vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen. De inwerkingtreding van de voorgestelde wet geschiedt bij koninklijk besluit. Zo kan, indien mogelijk, worden aangesloten bij de vaste veranderingen en kan aan betrokken partijen voldoende tijd worden geboden om zich voor te bereiden op de inwerkingtreding

## 10 Transponeringstabellen

### Transponeringstabel Wet zeevarenden naar wetsvoorstel

Wet zeevarenden	Wetsvoorstel
1, eerste lid	1
1, tweede lid	2, zevende lid
2	2, eerste tot en met zesde lid
3, eerste lid	4, eerste lid
3, tweede lid	4, vijfde lid
3, derde en vierde lid	5
4, eerste tot en met derde lid	4
4, vierde lid	8
4, vijf tot en met achtste lid	9
4, negen en tiende lid	12
5	20, eerste en tweede lid
6	20, derde lid, besluit
7	20, derde lid, besluit
8	20, derde lid, besluit
9	20, derde lid, besluit
10	20, derde lid, besluit
11	20, derde lid, besluit
12	16, derde en vierde lid
13	20, derde lid
14	20, derde lid
15	20, derde lid
16	20, vijfde lid
16a	3
17	20, vierde lid
17a	20, vierde lid
18	23, eerste en tweede lid
19	23, derde lid
19a	25
20	23 tot en met 26, besluit
21	25, derde lid
21a	29
22	27, 28
22a	27, 28
22b	27, 28
23	33
24	24, besluit
25	23, vijfde lid
25a	34
25b	25
26 (vervallen)	-
27, eerste lid	10, eerste lid
27, tweede lid	15
27, derde lid	17
27, vierde lid	10, tweede lid
28	11
29	18
30	19, besluit
31	12
32	14
32a	16, eerste en tweede lid
33	21, besluit



Wet zeevarenden	Wetsvoorstel
34	21, besluit
35	22, besluit
36	22, besluit
37	22, besluit
38	22, besluit
38a	22, besluit
39 (vervallen)	-
40	31
40a	31, derde lid
41	31
42	32
43	32
44, eerste en tweede lid	32, zesde lid
44, derde lid	32, vijfde lid
45	31, zesde en zevende lid
46 (vervallen)	-
47, eerste lid	31, vijfde lid
47, tweede lid	31, vijfde lid
48	4, derde lid
48a	4, derde lid
48b	36
48c	35, 37, besluit
48d	39
48e	37, besluit
48f	38, besluit
49	61
50	63
51	63
52	64
53	65
54	61
55	62
55a	41
55b	42, besluit
55c	43
55d	44
55e	45
55f	46
55g	47
55h	48, besluit
55i	49
55j	50
55k	51
55l	52
55m	53
55n	54
55o	55
55p	56
55q	57
55r	58
55s	59
55t	60
56	68
57	69
57a	73
58	71
59	70
59a	72
59b	74
60	75
60a	67
61	66
62	79
63	30
64	83
65, eerste lid	76
65, tweede lid	77
65a	76
66	76
67	78
68	30
69	23, eerste lid

Wet zeevarenden	Wetsvoorstel
69a	6
69b	40
69c	7
69d	7
69da	7
69db	7
69e	4, vierde lid
70	88 en 81
71	80 en 81
72–77a (vervallen)	-
78	84
79	85

### Transponeringstabel SOLAS-verdrag

Met dit wetsvoorstel uit te voeren bepalingen SOLAS-verdrag

Verdragsbepaling	Inhoud	Wetsvoorstel
Hoofdstuk V, voorschrift 14, eerste en tweede lid	Bemanningssterkte	Artikel 20, besluit
Hoofdstuk V, voorschrift 14, derde en vierde lid	Werktaal aan boord	Besluit

### Transponeringstabel richtlijn (EU) 2022/993 (en het STCW-verdrag)

Richtlijn (EU) 2022/993 (en STCW-verdrag)

Richtlijnbe­paling	Inhoud	Wetsvoorstel
Artikel 1	Toepassingsgebied	Artikel 2
Artikel 2	Definities	Artikel 1, besluit
Artikel 3, eerste lid	Opleiding en diplomering STCW	Artikelen 23 tot en met 25, besluit
Artikel 3, tweede lid	Opleiding en diplomering SOLAS, voorschrift III/10.4	Artikel 25, besluit
Artikel 4	Bewijs van beroepsbekwaamheid	
4, eerste lid	Afgifte slechts aan kandidaten die voldoen aan de eisen	Artikel 26, besluit
4, tweede lid	Officiële verklaring door lidstaat	Artikel 26, besluit
4, derde lid	Afgifte volgens voorschrift I/2, derde lid, bijlage	Artikel 26, besluit
4, vierde lid	Afgifte na controle echtheid en geldigheid documenten	Artikel 26, besluit
4, vijfde lid	Afzonderlijk bewijs toegestaan voor radiooperators	Frequentiebesluit 2013, Examenregeling frequentiegebruik 2008
4, zesde lid	Model vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	Artikel 26, besluit
4, zevende lid	Erkenning buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen inzake Voorschriften V/1–1 en V/1–2 van de bijlage	Artikel 27, besluit

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en STCW-verdrag)**

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
4, achtste lid	Voorwaarden vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen bedoeld in zesde en zevende lid	Artikelen 26 en 27, besluit
4, negende lid	Afstemming terminologie functies met bemanningsplan	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd
4, tiende lid	Model vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen mag onder voorwaarden afwijken model STCW-code	Artikel 26, besluit
4, elfde lid	Aanwezigheid vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen aan boord	Artikelen 23 tot en met 25
4, twaalfde lid	Te overleggen gegevens bij aanvraag vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	Artikel 26, besluit
4, dertiende lid	Register vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	Artikel 76
4, veertiende lid	Bevoegdheid Commissie gedelegeerde handelingen indien wijzigingen van het STCW-verdrag/STCW-code met betrekking tot digitale bewijzen voor zeevarenden	Gericht tot de Commissie, hoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 5	Jaarlijks aan de Cie te verstrekken gegevens	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 6	Wederzijdse erkenning vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	
6, eerste lid	Bewijzen van een andere lidstaat worden erkend	Artikelen 27 en 28, besluit
6, tweede lid	Bekwaamheidsbewijzen overeenkomstig de bepalingen V/1-1 en V/1-2 van bijlage I	Artikelen 27 en 28, besluit
6, derde lid	Erkenning geneeskundige verklaringen zeevaart andere lidstaat	Artikel 31
6, vierde lid	Uitvoering binnen redelijke termijn en recht op bezwaar bij weigering eerste tot en met derde lid door gastlidstaat	Artikelen 31 en 32
6, vijfde lid	Bevoegdheid gastlidstaat verdere beperkingen te stellen aan de functies, taken en bevoegdheids- en bekwaamheidsniveaus met betrekking tot reizen nabij de kust	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet separaat te worden geïmplementeerd
6, zesde lid	Ten hoogste 3 maanden erkenning op basis van lopende aanvraag	Artikel 27, derde lid
6, zevende lid	Kennis zeerecht lidstaat erkenning buitenlandse kapiteins	Artikel 19, besluit
Artikel 7	Opleidingseisen	Artikel 23, besluit
Artikel 8	Beginselen inzake reizen nabij de kust	
8, eerste lid	Strengere eisen voor zeevarenden van een andere lidstaat of verdragspartij niet toegestaan	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en STCW-verdrag)**

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
8, tweede lid	Onderlinge erkenning schepen met voordelen reizen nabij de kust door middel van overeenkomst tussen lidstaten of verdragspartijen	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
8, derde lid	Eisen reizen nabijheid van de kust van een andere lidstaat of verdragspartij	Besluit
8, vierde lid	Eisen reizen nabijheid van de kust van een staat, die geen partij is bij het STCW-verdrag	Besluit
8, vijfde lid	Erkenning buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen reizen nabij de kust	Artikel 27, besluit
8, zesde lid	Eisen vaarbevoegdheidsbewijzen reizen nabij de kust zijn in overeenstemming met sectie A-I/3 STCW-code, beperkingen worden opgenomen in vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikel 23, besluit
8, zevende lid	Mededeling Cie nationale bepalingen	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 9	Voorkoming van fraude en andere onrechtmatige praktijken	
9, eerste lid	Treffen passende maatregelen ter voorkoming van fraude en andere onrechtmatige praktijken	Hoofdstukken 6 en 7
9, tweede lid	Aanwijzen nationale autoriteiten	Artikelen 61 tot en met 66 en Wet havenstaatcontrole ten aanzien van buitenlandse schepen
9, derde lid	Verstrekken informatie op verzoek gastlidstaat	Artikelen 27 en 28, besluit
Artikel 10	Straffen of disciplinaire maatregelen	
10, eerste lid	Werkwijzen en procedures vaststellen voor het onpartijdig onderzoek van elke gerapporteerde onbekwaamheid, handeling, nalatigheid of inbreuk op de veiligheid	Hoofdstuk 5
10, tweede lid	Passende maatregelen ter voorkoming fraude en andere onrechtmatige praktijken	Hoofdstukken 6 en 7
10, derde lid	Straffen	Hoofdstuk 7, WED
10, vierde lid	Medewerking verlenen lidstaat of verdragspartij indien goede redenen maatschappij of persoon kennelijk sprake van niet-nakoming	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 11	Kwaliteitsnormen	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 12	Medische normen	
12, eerste lid	Normen en procedures betreffende de medische geschiktheid van zeevarenden	Artikelen 31 en 32, besluit
12, tweede lid	Verantwoordelijk beoordeling medische geschiktheid	Artikelen 31 en 32, besluit

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)**

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
12, derde lid	Verplichting bezit medische verklaring zeevaart	Artikel 31, besluit
12, vierde lid	Voorwaarden afgifte medische verklaring zeevaart	Artikel 31, besluit
12, vijfde lid	Geldigheid medische verklaring zeevaart	Artikel 31, besluit
12, zesde lid	Vervallen geldigheid medische verklaring zeevaart tijdens reis	Artikel 31
12, zevende lid	In dringende gevallen werken zonder medische verklaring zeevaart toegestaan	Artikel 31
Artikel 13	Verlenging van de geldigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	
13, eerste lid	Medische geschiktheid en vaartijd	Artikelen 23, 26 en 31, besluit
13, tweede lid	Bijzondere opleidingseisen	Artikel 25, besluit
13, derde lid	Bekwaamheid tankers	Artikel 24, besluit
13, vierde lid	Bekwaamheid varen in poolwateren	Artikel 24, besluit
13, vijfde lid	Vergelijking normen bekwaamheid met de normen deel A van de STCW-code voor de betrokken vaarbevoegdheids- en/of bekwaamheidsbewijzen	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
13, zesde lid	Vergelijking normen bekwaamheid schepen die gas als brandstof gebruiken met de normen in sectie A-V/3 van de STCW-code	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
13, zevende lid	Structuur herhalingscursussen en bijscholing	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
13, achtste lid	Actuele nationale wetgeving aan boord	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 14	Gebruik van simulatoren	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 15	Verantwoordelijkheden van maatschappijen	
15, eerste lid	Verantwoordelijkheid maatschappijen voor veilige en opgeleide bemanning	Artikel 4
15, tweede lid	Zorgplicht maatschappijen, kapiteins en bemanningsleden uitvoering dit artikel	Artikelen 4 en 9
15, derde lid	Schriftelijke instructies met beleidslijnen en procedures nieuw aangestelde zeevarenden	Artikel 4
15, vierde lid	Training vertrouwd maken ro-ro-passagiersschepen	Artikel 24, besluit
Artikel 16	Geschiktheid om dienst te doen	
16, eerste lid	Rustperioden instellen en naleving	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
16, tweede lid	Passende maatregelen tegen druggebruik en alcoholmisbruik	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en STCW-verdrag)**

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
16, derde lid	Gevaar vermoedheid zeevarenden	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
16, vierde tot en met zesde lid	Werk- en rustperiodes	Artikel 5:12 Arbeidstijdenwet, hoofdstuk 6 Arbeidstijdenbesluit vervoer
16, zevende lid	Ophangen wacht regelingen	Artikel 6.4.1 Arbeidstijdenbesluit vervoer
16, achtste lid	Compenserende rustperiode	Artikel 6.5.5 Arbeidstijdenbesluit vervoer
16, negende lid	Bijhouden rusturen zeevarenden	Artikel 6.4.2 Arbeidstijdenbesluit vervoer
16, tiende lid	Noodgevallen	Artikel 6.5.7 Arbeidstijdenbesluit vervoer
16, twaalfde en dertiende lid	Afwijkingen vierde en vijfde lid	Artikel 6.7.2 Arbeidstijdenbesluit vervoer
16, veertiende lid	Maximum alcoholgehalte van ten hoogste 0,05% bloedalcoholgehalte of 0,25 mg/l alcoholgehalte in uitgeademde lucht	Artikel 74
Artikel 17 17, eerste lid 17, tweede lid	Dispensatie Ten hoogste 6 maanden Dispensatie slechts verleend aan iemand met beroepsbekwaamheid functie onmiddellijk daaronder	Artikel 23, besluit Artikel 23, besluit
Artikel 18	Verantwoordelijkheden van de lidstaten met betrekking tot opleiding en beoordeling	Wet educatie en beroepsopleiding (WEB) dan wel de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW)
Artikel 19 Artikel 20	Communicatie aan boord Erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid	Besluit
20, eerste lid	Erkenning buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen volgend tweede tot en met vierde lid	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd.
20, tweede lid	Verzoek om erkenning derde land	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
20, derde lid	Vervolg verzoek Commissie	Gericht tot de Commissie, behoeft niet te worden geïmplementeerd
20, vierde lid	Officiële verklaring erkenning vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen derde land	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
20, vijfde lid	Erkende derde landen vóór 14 juni 2005 blijven geldig	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
20, zesde lid	Lijst erkende landen opgesteld door Cie	Gericht tot de Commissie, behoeft niet te worden geïmplementeerd
20, zevende lid	Tijdelijke erkenning ten hoogste drie maanden vooruitlopend op erkenning	Artikel 27
Artikel 21	Niet voldoen aan de eisen van het STCW-verdrag door erkend derde land	
21, eerste lid	Indien een lidstaat van oordeel is dat derde land niet meer voldoet aan de eisen van erkenning meldt deze dat aan de Cie	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd

Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)

Richtlijnbe­paling	Inhoud	Wets­voor­stel
21, tweede lid	Indien derde land volgens Cie niet meer voldoet aan de eisen van erkenning meldt de Cie dit aan de lidstaten	Gericht tot de Commissie, hoeft niet te worden geïmplementeerd
21, derde lid	Indien een lidstaat erkende vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen intrekt wordt dat gemeld aan de Cie en de overige lidstaten	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd
21, vierde lid	Cie herbeoordeelt de erkenning derde land indien mogelijk niet wordt voldaan aan de eisen	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd
21, vijfde lid	Cie maakt intrekking erkenning derde land 2 maanden vooraf bekend	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd
21, zesde lid	Besluit Cie intrekking erkenning derde land	Gericht tot de Commissie, hoeft niet te worden geïmplementeerd
21, zevende lid	Na intrekking blijven vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen geldig tot verloopdatum, geen vernieuwing toegestaan	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd
21, achtste lid	Indien in een periode van 8 jaar geen verzoek om erkenningen van een derde land is ontvangen niet onderzoek Cie	Gericht tot de Commissie, hoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 22	Regelmatige beoordeling van derde landen door de Commissie	Gericht tot de Commissie, hoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 23	Havenstaatcontrole	Ten aanzien van schepen onder de vlag van de lidstaat: Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd Ten aanzien van buitenlandse zeeschepen: Wet havenstaatcontrole
Artikel 24	Havenstaatcontroleprocedures	Ten aanzien van schepen onder de vlag van de lidstaat: Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd Ten aanzien van buitenlandse zeeschepen: Wet havenstaatcontrole
Artikel 25	Aanhouding	Ten aanzien van Nederlandse schepen grondslag aanhouding in artikelen 64 en 65. Ten aanzien van buitenlandse zeeschepen: Wet havenstaatcontrole
Artikel 26	Regelmatig toezicht op de naleving door Commissie	Gericht tot de Commissie, hoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 27	Gegevens voor statistische doeleinden	Gericht tot de Commissie, hoeft niet te worden geïmplementeerd
27, eerste lid	Lidstaten verstrekken gegeven bijlage III aan Cie	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd
27, tweede lid	Gebruik elektronisch format	Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplementeerd

---

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en STCW-verdrag)**

---

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
27, derde lid	Persoonlijke gegevens in verslag worden geanonimiseerd	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
27, vierde lid	Statistische analyse verzamelde gegevens moet mogelijk zijn	Gericht tot de lidstaat en Commissie, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 28	Evaluatieverslag door Cie	Gericht tot de Commissie, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 29	Wijziging, bevoegdheid Cie wijzigen bijlage I	Gericht tot de Commissie, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 30	Uitoefening van de delegatie bevoegdheid	Gericht tot de Commissie, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 31	Comitéprocedure. Bijstand Commissie door Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).	Gericht tot de Commissie, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 32	Sancties	Hoofdstukken 6 en 7
Artikel 33	Mededeling implementatie wetgeving	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 34	Intrekking richtlijn 2008/106/EG	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 35	Inwerkingtreding	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Artikel 36	Adressaten	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
<b>Bijlage I</b>		
<b>Hoofdstuk I</b>		
1	Algemene bepalingen Verwijzing naar dwingende bepalingen vervat in deel A van de STCW-code	Behoeft niet te worden geïmplementeerd
2	Waarborg dat zeevarenden over passende talenkennis beschikken	Besluit
3	Groepering normen deel A van de STCW-code	Behoeft niet te worden geïmplementeerd
<b>Hoofdstuk II</b>		
Voorschrift II/1		
II/1, eerste lid	Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening aan officieren belast met de brugwacht op schepen met een brutotonnage van 500 of meer	Artikel 23
II/1, tweede lid	Bezit vaarbevoegdheidsbewijs	Artikel 23, besluit
Voorschrift II/2		
II/2, eerste lid	Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening aan kapiteins en eerste stuurlieden van schepen met een brutotonnage van 500 of meer	Artikel 23, besluit
II/2, tweede lid	Bezit vaarbevoegdheidsbewijs >3000	Artikel 23, besluit
II/2, derde lid	Eisen vaarbevoegdheidsbewijs >3000	Artikel 23, besluit
	Bezit vaarbevoegdheidsbewijs 500–3000	Artikel 23, besluit

---



Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)

Richtlijnbe­paling	Inhoud	Wets­voor­stel
II/2, vierde lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe­wijs 500–3000	Artikel 23, besluit
Voorschrift II/3	Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheids­ver­lening aan officieren belast met de brugwacht en aan kapiteins van schepen met een brutotonnage van minder dan 500	
II/3, eerste lid	Bezit vaarbevoegdheidsbe­wijs officier <500 niet voor reizen nabij de kust	Artikel 23, besluit
II/3, tweede lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe­wijs officier <500 niet voor reizen nabij de kust	Artikel 23, besluit
II/3, derde lid	Bezit vaarbevoegdheidsbe­wijs officier <500 reizen nabij de kust	Artikel 23, besluit
II/3, vierde lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe­wijs officier <500 reizen nabij de kust	Artikel 23, besluit
II/3, vijfde lid	Bezit vaarbevoegdheidsbe­wijs kapitein <500 reizen nabij de kust	Artikel 23, besluit
II/3, zesde lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe­wijs kapitein <500 reizen nabij de kust	Artikel 23, besluit
II/3, zevende lid	Vrijstellingen indien sectie A-II/3 van de STCW-code onredelijk of onmogelijk is	Artikel 23, besluit
Voorschrift II/4	Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheids­ver­lening aan gezellen die deel uitmaken van de brugwacht	Artikel 23, besluit
II/4, eerste lid	Bezit vaarbevoegdheidsbe­wijs gezel >500	Artikel 23, besluit
II/4, tweede en derde lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe­wijs gezel >500	Artikel 23, besluit
Voorschrift II/5	Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheids­ver­lening aan gezellen als gekwalificeerd gezel met dekdienst	Artikel 23, besluit
II/5, eerste lid	Bezit vaarbevoegdheidsbe­wijs gezel >500	Artikel 23, besluit
II/5, tweede lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe­wijs gezel >500	Artikel 23, besluit
II/5, derde lid	Uitgewerkt overgangsrecht	
II/5, vierde lid	Uitgewerkt overgangsrecht	
II/5, vijfde lid	Uitgewerkt overgangsrecht	
II/5, zesde lid	Uitgewerkt overgangsrecht	
<b>Hoofdstuk III</b>	<b>Machinekamerdienst</b>	
Voorschrift III/1	Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheids­ver­lening aan officieren belast met de machineka­merwacht in een bemande machinekamer of de aangewezen scheepswerk­tuigkundigen belast met de wacht in een tijdelijk onbemandede machinekamer	
III/1, eerste lid	Bezit vaarbevoegdheidsbe­wijs officier	Artikel 23, besluit
III/1, tweede lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe­wijs officier	Artikel 23, besluit

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)**

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
Voorschrift III/2	Verplichte minimumeisen inzake vaar­be­voeg­dheids­ver­le­ning aan hoofd­werk­tuig­kun­digen en tweede scheepswerk­tuig­kun­digen op schepen met een hoofd­voort­stuwings­in­stalla­tie met een ver­mogen van 3000 kW of meer	
III/2, eerste lid	Bezit vaar­be­voeg­dheids­be­wijs hoofd­werk­tuig­kun­digen en tweede scheepswerk­tuig­kun­digen > 3000 kW	Artikel 23, besluit
III/2, tweede lid	Eisen vaar­be­voeg­dheids­be­wijs hoofd­werk­tuig­kun­digen en tweede scheepswerk­tuig­kun­digen > 3000 kW	Artikel 23, besluit
Voorschrift III/3	Verplichte minimumeisen inzake vaar­be­voeg­dheids­ver­le­ning aan hoofd­werk­tuig­kun­digen en tweede scheepswerk­tuig­kun­digen op schepen met een hoofd­voort­stuwings­in­stalla­tie met een ver­mogen tussen 750 kW en 3000 kW	
III/3, eerste en derde lid	Bezit vaar­be­voeg­dheids­be­wijs hoofd­werk­tuig­kun­digen en tweede scheepswerk­tuig­kun­digen 750–3000 kW	Artikel 23, besluit
III/3, tweede lid	Eisen vaar­be­voeg­dheids­be­wijs hoofd­werk­tuig­kun­digen en tweede scheepswerk­tuig­kun­digen 750–3000 kW	Artikel 23, besluit
Voorschrift III/4	Verplichte minimumeisen inzake vaar­be­voeg­dheids­ver­le­ning aan gezellen die deel uit­ma­ken van de ma­chine­kamer­wacht in een be­man­de ma­chine­kamer of zijn aan­ge­we­zen om dienst te doen in een tijdelijk on­be­man­de ma­chine­kamer	
III/4, eerste lid	Bezit vaar­be­voeg­dheids­be­wijs gezelschap >750 kW	Artikel 23, besluit
III/4, tweede en derde lid	Eisen vaar­be­voeg­dheids­be­wijs gezelschap >750 kW	Artikel 23, besluit
Voorschrift III/5	Verplichte minimumeisen inzake vaar­be­voeg­dheids­ver­le­ning aan gezellen als gekwalificeerd gezelschap in een be­man­de ma­chine­kamer of die zijn aan­ge­we­zen om dienst te doen in een tijdelijk on­be­man­de ma­chine­kamer	
III/5, eerste lid	Bezit vaar­be­voeg­dheids­be­wijs gekwalificeerde gezelschap	Artikel 23, besluit
III/5, tweede lid	Eisen vaar­be­voeg­dheids­be­wijs gekwalificeerde gezelschap	Artikel 23, besluit
III/5, derde lid	Uit­ge­werkt over­gangs­recht	
III/5, vierde lid	Uit­ge­werkt over­gangs­recht	
Voorschrift III/6	Verplichte minimumeisen inzake vaar­be­voeg­dheids­ver­le­ning aan elektro­tech­nisch officieren	
III/6, eerste lid	Bezit vaar­be­voeg­dheids­be­wijs elektro­tech­nisch officier	Artikel 23, besluit
III/6, tweede lid	Eisen vaar­be­voeg­dheids­be­wijs elektro­tech­nisch officier	Artikel 23, besluit

Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)

Richtlijnbe­pa­ling	Inhoud	Wets­voor­stel
III/6, derde lid III/6, vierde lid Voorschrift III/7	Uitgewerkt overgangsrecht Uitgewerkt overgangsrecht Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheids- verlening aan gezellen elektrotechniek	
III/7, eerste lid	Bezit vaarbevoegdheidsbe- wijs elektrotechnisch gezel	Artikel 23, besluit
III/7, tweede lid	Eisen vaarbevoegdheidsbe- wijs elektrotechnisch gezel	Artikel 23, besluit
III/7, derde lid III/7, vierde lid	Uitgewerkt overgangsrecht Uitgewerkt overgangsrecht	
<b>Hoofdstuk IV</b>	<b>Radiocommunicatie en radiooperators</b>	
Voorschrift IV/1 IV/1, eerste lid	Toepassing Toepassingsbereik	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplemen- teerd Geen gebruik van gemaakt
IV/1, tweede lid Voorschrift IV/2	Beperking GMDSS Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheids- verlening als GMDSS-radio- operator	
IV/2, eerste lid IV/2, tweede lid	Bezit bekwaamheidsbewijs Eisen bekwaamheidsbewijs- bewijs	Artikel 23, besluit Frequentiebesluit 2013, Examenregeling frequentiege- bruik 2008
<b>Hoofdstuk V</b>	<b>Bijzondere eisen inzake opleiding van personeel op bepaalde scheepstypen</b>	
Voorschrift V/1–1	Verplichte minimumeisen inzake opleiding en kwalificaties van kapiteins, officieren en gezellen op olietankschepen en chemicaliëntankschepen	
V/1–1, eerste lid	Bezit bekwaamheidsbewijs basistraining voor de behandeling van lading op olietankschepen en chemicaliëntankschepen	Artikel 24, besluit
V/1–1, tweede lid	Eisen bekwaamheidsbewijs basistraining voor de behandeling van lading op olietankschepen en chemicaliëntankschepen	Artikel 24, besluit
V/1–1, derde lid	Bezit bekwaamheidsbewijs vervolgtraining voor de behandeling van lading op olietankschepen kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en personen die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen, de zorg tijdens het vervoer	Artikel 24, besluit
V/1–1, vierde lid	Eisen bekwaamheidsbewijs vervolgtraining voor de behandeling van lading op olietankschepen	Artikel 24, besluit

---

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)**

---

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
V/1-1, vijfde lid	Bezit bekwaamheidsbewijs vervol­g­training voor de be­han­de­ling van lading op chemicaliëntankschepen kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en personen die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen, de zorg tijdens het vervoer, de behandeling van lading, reiniging van tanks of andere ladinggerelateerde werkzaamheden	Artikel 24, besluit
V/1-1, zesde lid	Eisen bekwaamheidsbewijs vervol­g­training voor de be­han­de­ling van lading op chemicaliëntankschepen	Artikel 24, besluit
V/1-1, zevende lid	Waarborg juiste afgifte	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Voorschrift V/1-2	Verplichte minimumeisen inzake opleiding en kwalificaties van kapiteins, officieren en gezellen op vloeibaar-gastankschepen	
V/1-2, eerste lid	Bezit bekwaamheidsbewijs basistraining voor de be­han­de­ling van lading op vloeibaar-gastankschepen officieren en gezellen aan wie specifieke taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de lading of de bijbehorende uitrusting op vloeibaar-gastankschepen worden opgedragen	Artikel 24, besluit
V/1-2, tweede lid	Eisen bekwaamheidsbewijs basistraining voor de be­han­de­ling van lading op vloeibaar-gastankschepen	Artikel 24, besluit
V/1-2, derde lid	Bezit bekwaamheidsbewijs vervol­g­training voor de be­han­de­ling van lading op vloeibaar-gastankschepen kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en personen die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen, de zorg tijdens het vervoer, de behandeling van lading, reiniging van tanks of andere ladinggerelateerde werkzaamheden	Artikel 24, besluit
V/1-2, vierde lid	Eisen bekwaamheidsbewijs de vervol­g­training voor de be­han­de­ling van lading op vloeibaar-gastankschepen	Artikel 24, besluit
V/1-2, vijfde lid	Waarborg juiste afgifte	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd

---

---

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)**

---

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
Voorschrift V/2	Verplichte minimumeisen inzake opleiding en kwalificaties van kapiteins, officieren en gezellen en ander personeel op passagiersschepen	
V/2, eerste lid	Toepassingsbereik	Behoeft niet te worden geïmplementeerd
V/2, tweede lid	Bekwaamheidsbewijs passagiersschepen alle zeevarenden	Artikel 24, besluit
V/2, derde lid	Plicht onderstaande eisen te voltooien	Artikel 24, besluit
V/2, vierde lid	Plicht herhalingstrainingen	Artikel 24, besluit
V/2, vijfde lid	Vertrouwd maken nood­situa­ties passagiersschepen alle zeevarenden	Artikel 24, besluit
V/2, zesde lid	Training veiligheid zeevaren­den betrokken bij dienstver­lening aan passagiers	Artikel 24, besluit
V/2, zevende lid	Training beheersen mensen­massa's kapiteins, officieren, gezellen, ander personeel op de monsterrol is aangewezen om passagiers bij te staan in nood­situa­ties aan boord van passagiersschepen	Artikel 24, besluit
V/2, achtste lid	Training crisisbeheersing en menselijk gedrag kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en personen die op de monsterrol zijn aangewezen als verantwoordelijk voor de veiligheid van passagiers in nood­situa­ties aan boord van passagiersschepen	Artikel 24, besluit
V/2, negende lid	Training passagiers­veilig­heid, lading­veilig­heid en de waterdichtheid romp kapiteins, hoofdwerktuig­kundigen, eerste stuur­lieden, tweede scheepswerk­tuigkundigen en iedere persoon die belast is met de directe verantwoordelijkheid voor het aan en van boord gaan van passagiers, voor het laden, lossen of veilig stuwen van de lading, of het sluiten van openingen in de romp aan boord van ro-ro-passagiersschepen	Artikel 24, besluit
V/2, tiende lid	Waarborg juiste afgifte	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
Voorschrift V/3	Verplichte minimumeisen inzake opleiding en kwalificaties van kapiteins, officieren en gezellen en ander personeel op schepen waarop de IGF-code van toepassing is	Artikel 24, besluit
V/3, eerste lid	Toepassingsbereik	Behoeft niet te worden geïmplementeerd
V/3, tweede lid	Plicht onderstaande eisen te voltooien	Artikel 24, besluit

---

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en STCW-verdrag)**

<b>Richtlijnbe­pa­ling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Wets­voor­stel</b>
V/3, derde lid	Vertrouwd maken met het zeeschip en de uitrusting alle zeevarenden	Artikel 24, besluit
V/3, vierde lid	Bekwaamheidsbewijs basistraining voor dienst op schepen waarop de IGF-code van toepassing is zeevarenden die verantwoordelijk zijn voor aangewezen veiligheidsta­ken in verband met de zorg voor, het gebruik van of noodgevallen met de brandstof	Artikel 24, besluit
V/3, vijfde lid	Eisen basistraining voor dienst op schepen waarop de IGF-code	Artikel 24, besluit
V/3, zesde lid	Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen staat gelijk aan bekwaamheidsbewijs basistraining voor dienst op schepen waarop de IGF-code van toepassing is	Artikel 24, besluit
V/3, zevende lid	Bekwaamheidsbewijs vervol­training voor dienst op schepen waarop de IGF-code van toepassing is kapiteins, scheepswerk­tuig­kundigen en alle personeel dat rechtstreeks verant­woor­delijk is voor de zorg voor en het gebruik van brandstoffen en brandstofsyste­men	Artikel 24, besluit
V/3, achtste lid	Eisen bekwaamheidsbewijs vervol­training voor dienst op schepen waarop de IGF-code	Artikel 24, besluit
V/3, negende lid	Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden is gelijk aan bekwaamheidsbewijs vervol­training voor dienst op schepen waarop de IGF-code van toepassing is	Artikel 24, besluit
V/3, tiende lid V/3, elfde lid	Overgangsbepaling Waarborg juiste afgifte	Uitgewerkt Gericht tot de lidstaat, hoeft niet te worden geïmplemen­teerd
V/3, twaalfde lid Voorschrift V/4	Herhalingsverplichting Verplichte minimeisen inzake training en kwalifica­ties van kapiteins en de­kofficieren op schepen die in polaire wateren varen	Artikel 24, besluit Artikel 24, besluit
V/4, eerste lid	Bekwaamheidsbewijs basistraining voor schepen die in polaire wateren varen kapiteins, eerste stuurlieden en officieren belast met de brugwacht	Artikel 24, besluit
V/4, tweede lid	Eisen bekwaamheidsbewijs basistraining voor schepen die in polaire wateren varen	Artikel 24, besluit

Richtlijn (EU) 2022/993 (en  
STCW-verdrag)

Richtlijnbe­pa­ling	Inhoud	Wets­voor­stel
V/4, derde lid	Bekwaamheidsbewijs gevorderdetraining voor schepen die in polaire wateren varen kapiteins en eerste stuurlieden	Artikel 24, besluit
V/4, vierde lid	Eisen bekwaamheidsbewijs gevorderdetraining voor schepen die in polaire wateren varen	Artikel 24, besluit
V/4, vijfde lid	Waarborg juiste afgifte	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplementeerd
V/4, zesde lid V/4, zevende lid <b>Hoofdstuk VI</b>	Overgangsbepaling Overgangsbepaling <b>Noodsituaties, veiligheid op het werk, beveiliging, medische verzorging en overlevingsmaatregelen</b>	Uitgewerkt Uitgewerkt
Voorschrift VI/1	Verplichte minimumeisen inzake de bekendheid met de materie, basistraining en instructie op het gebied van veiligheid voor alle zeevarenden	Artikel 25, besluit
VI/1, eerste lid	Bekwaamheidsbewijs basistraining veiligheid alle zeevarenden	Artikel 25, besluit
VI/1, tweede lid Voorschrift VI/2	Instructie over veiligheid Verplichte minimumeisen inzake de afgifte van bewijzen van bekwaamheid op het gebied van reddingsboten, hulpverleningsboten en snelle hulpverleningsboten	Artikel 25, besluit
VI/2, eerste lid	Bekwaamheidsbewijs reddingsboten en hulpverleningsboten anders dan snelle hulpverleningsboten	Artikel 25, besluit
VI/2, tweede lid	Bekwaamheidsbewijs snelle hulpverleningsboten	Artikel 25, besluit
Voorschrift VI/3	Verplichte minimumeisen inzake vervoltraining op het gebied van brandbestrijding	Artikel 25, besluit
VI/3, eerste lid	Bekwaamheidsbewijs vervoltraining op het gebied van brandbestrijdingstechnieken	Artikel 25, besluit
VI/3, tweede lid	Bekwaamheidsbewijs vervoltraining op het gebied van brandbestrijdingstechnieken	Artikel 25, besluit
Voorschrift VI/4	Verplichte minimumeisen inzake eerste hulp en medische verzorging	
VI/4, eerste lid	Bekwaamheidsbewijs eerste hulp zeevarenden aangewezen verlenen eerste hulp	Artikel 25, besluit
VI/4, tweede lid	Bekwaamheid medische verzorging zeevarenden aangewezen om de leiding te nemen bij de medische verzorging	Artikel 25, besluit
VI/4, derde lid	Bekwaamheid medische verzorging zeevarenden aangewezen om de leiding te nemen bij de medische verzorging	Artikel 25, besluit

**Richtlijn (EU) 2022/993 (en STCW-verdrag)**

Richtlijnbe­paling	Inhoud	Wets­voor­stel
Voorschrift VI/5	Verplichte minimumeisen inzake de afgifte van een bewijs van bekwaamheid aan scheepsbeveiligingsfunctionarissen	Artikel 25, besluit
VI/5, eerste lid	Bekwaamheidsbewijs scheepsbeveiligingsfunctio­naris	Artikel 25, besluit
VI/5, tweede lid	Waarborg juiste afgifte	Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplemen­teerd
<b>Hoofdstuk VII</b> Voorschrift VII/1	<b>Alternatieve bewijzen</b> Afgifte van alternatieve bewijzen	
VII/1, eerste lid VII/1, tweede lid		Artikel 23, besluit Gericht tot de lidstaat, behoeft niet te worden geïmplemen­teerd
Voorschrift VII/2	Afgifte van bewijzen aan zeevarenden	Artikelen 23 en 26, besluit
Voorschrift VII/3	Beginselen inzake de afgifte van alternatieve bewijzen	
VII/3, eerste lid VII/3, tweede lid VII/3, derde lid		Artikelen 23 en 26, besluit Artikelen 23 en 26, besluit Artikelen 9, 20 en 23, besluit
VII/3, vierde lid	Beginselen alternatieven vaarbevoegdheidsbewijzen Garantie dat bekwaamheid gehandhaafd blijft	Artikel 23, besluit

**Transponeringstabel STCW F-verdrag****STCW F-verdrag**

Verdragsbe­paling	Inhoud	Voor­stel
Artikel 1	Algemene verplichtingen	Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 2	Begripsomschrijvingen	Artikel 1, besluit
Artikel 3	Reikwijdtebepaling	Artikel 2
Artikel 4	Toezending informatie aan IMO	Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 5	Andere verdragen en interpretatie	Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 6	Diplomering overeenkomstig verdrag	Artikel 23
Artikel 7 7, eerste lid	Nationale bepalingen werkwijzen en procedures vast voor het onpartijdig onderzoek naar elk gerapporteerd geval van onbekwaamheid, handelen of nalaten dat een directe bedreiging kan vormen voor de veiligheid van mensenlevens of zaken op zee of voor het mariene milieu	Hoofdstuk 5
7, tweede lid 7, derde lid 7, vierde lid	Sancties In welke gevallen sancties Meldingen kennelijke niet-nakoming door andere verdragspartij opvolgen	Hoofdstuk 7 Hoofdstuk 7 Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 8	Controle	



**STCW F-verdrag**

<b>Verdragsbepaling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Voorstel</b>
8, eerste lid	Vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen aan boord buitenlandse vissersvaartuigen	Wet havenstaatcontrole
8, tweede lid	Aanhouding in geval van verzuim	Wet havenstaatcontrole
8, derde lid	Uitvoering havenstaatcontroles	Wet havenstaatcontrole
8, vierde lid	Geen gunstiger behandeling vissersvaartuigen niet verdragspartijen	Wet havenstaatcontrole
Artikel 9	Bevorderen technische samenwerking verdragspartijen	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 10	Wijzingen	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 11	Ondertekening en toetreding	Behoefte niet te worden uitgevoerd
Artikel 12	Inwerkingtreding	Behoefte niet te worden uitgevoerd
Artikel 13	Opzegging	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 14	Depositaris	Gericht tot IMO, hoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 15	Talen verdrag	Behoefte niet te worden uitgevoerd
<b>Bijlage</b>		
<b>Hoofdstuk I</b>		
Voorschrift 1	<b>Algemene bepalingen</b> Begripsomschrijvingen Toepassing	Artikel 1, besluit
Voorschrift 2		Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
Voorschrift 3	Bewijzen en officiële verklaringen	
3, eerste lid	Afgifte vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen uitsluitend indien aan de eisen is voldaan	Artikel 23, besluit
3, tweede lid	Format vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen	Artikel 26, besluit
3, derde lid	Taal	Artikel 26, besluit
3, vierde lid	Eisen radiooperator	Frequentiebesluit 2013, Examenregeling frequentiegebruik 2008
3, vijfde lid	Erkenning buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikel 24
3, zesde lid	Vervallen geldigheid vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikel 26, besluit
3, zevende lid	Passend vaarbevoegdheidsbewijs STCW-verdrag voldoet	Artikel 23, besluit
3, achtste lid	Afwijken format vaarbevoegdheidsbewijzen is toegestaan mits voldaan wordt aan dit lid	Artikel 26, besluit
Voorschrift 4	Controleprocedures	
4, eerste lid	Bevoegde functionaris controle uitvoering	Hoofdstuk 6, Wet havenstaatcontrole
4, tweede lid	Bevoegdheden functionaris	Hoofdstuk 6, Wet havenstaatcontrole
4, derde lid	Tekortkomingen die gevaarlijk worden geacht	Hoofdstuk 6, Wet havenstaatcontrole
Voorschrift 5	Toezending van informatie	
5, eerste lid	Verzending informatie over uitvoering artikel 4 door IMO	Gericht IMO, hoeft niet te worden uitgevoerd

---

**STCW F-verdrag**

---

<b>Verdragsbepaling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Voorstel</b>
5, tweede lid	Verzuim toezenden informatie	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
Voorschrift 6	Beheer van regelingen inzake diplomering	
6, eerste lid		Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
6, tweede lid	Register vaarbevoegdheidsbewijzen	Artikel 76
Voorschrift 7	Erkenning vaarbevoegdheidsbewijzen	
7, eerste lid	Waarborg alleen erkenning buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen indien voldaan wordt eisen, erkenning schriftelijk	Artikel 27, besluit
7, tweede lid	Geen erkenning vaarbevoegdheidsbewijzen niet-verdragspartij	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
7, derde lid	Tijdelijke erkenning ten hoogste drie maanden vooruitlopend op erkenning	Artikel 27
Voorschrift 8	Overgangsbepalingen	Uitgewerkt
Voorschrift 9	Ontheffingen	
9, eerste lid	In buitengewoon dringende omstandigheden ontheffing, niet langer dan 6 maanden	Artikel 23, besluit
9, tweede lid	Ontheffing slechts indien bevoegd voor ondergelegen functie of beschikt over bekwaamheid voor in te vullen functie	Artikel 23, besluit
9, derde lid	Elk jaar verslag aan IMO inzake ontheffingen	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
Voorschrift 10	Gelijkwaardige voorzieningen	
10, eerste lid	Bevoegdheid gelijkwaardige voorzieningen	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
10, tweede lid	Opname in verslag artikel 4	Gericht tot de verdragspartij, hoeft niet te worden uitgevoerd
<b>Hoofdstuk II</b>	<b>Diplomering van kapiteins, officieren, scheepswerktuigkundigen en radiooperators</b>	
Voorschrift 1	Verplichte minimumeisen inzake de diplomering van kapiteins van vissersschepen met een lengte van 24 meter of meer die varen in onbegrensde wateren	
1, eerste lid	Vaarbevoegdheidsbewijs kapitein 24 meter of meer onbegrensde wateren	Artikel 23, besluit
2, eerste lid	Eisen vaarbevoegdheidsbewijs kapitein 24 meter of meer onbegrensde wateren	Artikel 23, besluit
Voorschrift 2	Verplichte minimumeisen voor de diplomering van officieren die belast zijn met de brugwacht op vissersschepen 24 meter of meer die in onbegrensde wateren varen	

---

**STCW F-verdrag**

<b>Verdragsbepaling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Voorstel</b>
2, eerste lid	Vaarbevoegdheidsbewijs officier brugwacht 24 meter of meer onbegrensde wateren	Artikel 23, besluit
2, tweede lid	Eisen vaarbevoegdheidsbewijs officier brugwacht 24 meter of meer onbegrensde wateren	Artikel 23, besluit
Voorschrift 3	Verplichte minimumeisen inzake de diplomering van kapiteins 24 meter of meer die in begrensde wateren varen	
3, eerste lid	Vaarbevoegdheidsbewijs kapitein 24 meter of meer begrensde wateren	Artikel 23, besluit
3, tweede lid	Eisen vaarbevoegdheidsbewijs kapitein 24 meter of meer begrensde wateren	Artikel 23, besluit
3, derde lid	Welk aanvullend materiaal moet worden opgenomen in het examen of de examens	Wet educatie en beroepsopleiding (WEB)
3, vierde lid Voorschrift 4	Overgangsbepaling Verplichte minimumeisen inzake de diplomering van officieren belast met de brugwacht op vissersschepen met een lengte van 24 meter of meer die in begrensde wateren varen	Uitgewerkt
4, eerste lid	Vaarbevoegdheidsbewijs officier brugwacht 24 meter of meer begrensde wateren	Artikel 23, besluit
4, tweede lid	Eisen vaarbevoegdheidsbewijs officier brugwacht 24 meter of meer begrensde wateren	Artikel 23, besluit
Voorschrift 5	Verplichte minimumeisen inzake diplomering van hoofdwerktuigkundigen en tweede scheepswerktuigkundigen op vissersschepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een vermogen van 750 kW of meer	
	Vaarbevoegdheidsbewijs hoofdwerktuigkundige en tweede scheepswerktuigkundige 750 of meer	Artikel 23, besluit
	Eisen vaarbevoegdheidsbewijs hoofdwerktuigkundige en tweede scheepswerktuigkundige 750 of meer	Artikel 23, besluit
Voorschrift 6	Verplichte minimumeisen inzake diplomering van personeel dat belast is met radiocommunicatietaken aan boord van vissersschepen	
	Bekwaamheidsbewijs GMDSS-radio-operators	
6, eerste lid 6, tweede tot en met vijfde lid	Bezit bekwaamheidsbewijs Eisen bekwaamheidsbewijsbewijs	Artikel 23, besluit Frequentiebesluit 2013, Examenregeling frequentiegebruik 2008

---

**STCW F-verdrag**

---

<b>Verdragsbepaling</b>	<b>Inhoud</b>	<b>Voorstel</b>
Voorschrift 7	Verplichte minimumeisen om te waarborgen dat de vaardigheden van kapiteins, officieren en scheepswerktuigkundigen worden behouden en hun kennis wordt bijgehouden	
7, eerste lid	Eisen vernieuwing vaarbevoegdheid kapitein, officier of scheepswerktuigkundige	Artikelen 23 en 26, besluit
7, tweede lid	Goedgekeurde herhalingscursussen met daarin opgenomen recente wijzigingen wet- en regelgeving	Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
7, derde lid	Recente wijzigingen wet- en regelgeving beschikbaar	Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
Voorschrift 8	Verplichte minimumeisen om te verzekeren dat de vaardigheden van GMDSS-radio-operators worden behouden en hun kennis wordt bijgehouden	
8, eerste lid	Eisen behouden bekwaamheid	Frequentiebesluit 2013, Examenregeling frequentiegebruik 2008
8, tweede lid	Nieuw examen indien nieuwe werkwijzen dat noodzakelijk maken	Frequentiebesluit 2013, Examenregeling frequentiegebruik 2008
8, derde lid	Recente wijzigingen wet- en regelgeving beschikbaar	Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
<b>Hoofdstuk III</b>	<b>Basisopleiding veiligheid voor al het personeel van vissersvaartuigen</b>	
Voorschrift 1	Basisopleiding veiligheid voor al het personeel van vissersschepen	
1, eerste lid	Verplichting opleiding veiligheid alle vissers	Artikel 25, besluit
1, tweede lid	Grondslag beperking eisen aan boord van kleine vissersvaartuigen	Van deze mogelijkheid is geen gebruikgemaakt
<b>Hoofdstuk IV</b>	<b>Wachtdienst</b>	
1, eerste lid	Aandacht veilige brugwachter	Artikel 9
1, tweede lid	Zorgplicht kapitein veilige brugwachter	Artikel 9
1, derde lid	In achtnemen grondbeginzelen dit voorschrift verplicht, zeer kleine vissersvaartuigen kunnen uitgesloten worden	Artikel 9
1, vierde lid	Varen van en naar visgronden	Artikel 9
1, vijfde lid	Varen onder loodsaanwijzing	Artikel 9
1, zesde lid	Veiligheidsmaatregelen tijdens vissen	Artikel 9
1, zevende lid	Houden ankerwachter	Artikel 9
1, achtste lid	Houden radioluisterwachter	Artikel 9
Aanhangsel 1	Format vaarbevoegdheidsbewijs	Artikel 26, besluit
Aanhangsel 2	Format erkenning vaarbevoegdheidsbewijs	Artikel 26, besluit

---

## Transponeringstabel met dit voorstel uit te voeren bepalingen MLC-verdrag

### Met dit voorstel uit te voeren bepalingen MLC-verdrag

Verdragsbepaling	Inhoud	Voorstel
Artikel II		
II, eerste lid		
Onderdeel b	Verklaring naleving maritieme arbeid	Artikel 1
Onderdeel d	Certificaat maritieme arbeid	Artikel 1
Onderdeel f	Begrip zeevarende	Artikel 1
Onderdeel j	Begrip reder/ eigenaar(scheepsbeheerder)	Artikel 1
II, derde lid	Uitzonderen bepaalde categorieën personen	Artikel 2, zevende lid
II, vierde lid	Uitzonderen bepaald typ zeeschepen	Art 2, tweede lid
II, vijfde lid	Uitzonderen niet-commercieel gebruikte zeeschepen	Art 2, vijfde lid
Artikel V, zesde lid	Verbodsbepalingen	Artikelen 64 tot en met 69
Norm A1.2, eerste lid	Geneeskundige verklaring	Artikel 31, besluit
Voorschrift 1.2	Geneeskundige verklaring	Artikel 31, besluit
Norm A1.2	Geneeskundige verklaring	
Eerste lid	Bezit geneeskundige verklaring	Artikel 31, besluit
Tweede lid	Reikwijdte medisch onderzoek	Artikel 31, besluit
Derde lid	Gelijkstelling geneeskundige verklaring STCW eisen	Artikel 31, besluit
Vierde lid	Eis bevoegde geneeskundige	Artikel 31, derde lid
Vijfde lid	Arbiter	Artikel 32
Zesde lid	Gegevens opgenomen in medische verklaring	Artikel 32, vierde lid, besluit,
Zevende lid	Tijdvak geldigheid medische verklaring	Artikel 31, besluit
Achtste lid	Geen geldige medische verklaring spoedeisende gevallen	Artikel 31, zesde lid
Negende lid	Medische verklaring verstreken gedurende reis	Artikel 31, vijfde lid
Tiende lid	Engelse taal medische verklaring	Artikel 31, vierde lid, besluit
Leidraad B1.2.1	Internationale richtlijnen	Artikel 31, vierde lid, besluit
Voorschrift 1.3	Opleiding en kwalificaties	Artikel 23
Norm A2.1	Arbeidsovereenkomst voor zeevarenden	
Eerste lid		
Onderdeel a	Bezit arbeidsovereenkomst	Artikel 7, artikel 7:697, eerste lid BW
Onderdeel d	Informatie over arbeidsovereenkomst aan boord	Artikel 7, artikel 7:698 BW
Onderdeel e	Overzicht werkzaamheden zeevarenden	Artikel 22, besluit
Tweede lid	CAO in Engels taal aan boord beschikbaar	Artikel 7
Derde lid	Overzicht werkzaamheden bevat geen gegevens over kwaliteit werkzaamheden of loon	Artikel 7
Leidraad B2.2.2, vijfde lid	Klachtenbehandeling	Artikelen 6 en 40
Voorschrift 2.7	Bemanningssterkte	Artikelen 4, 5 en 9
Norm A2.7	Bemanningssterkte	
Eerste lid	Voldoende bemanning voor veilige vaart	Artikelen 4 en 20
Tweede lid	Rekening houden arbeidstijden bij vaststellen bemanningssterkte	Artikelen 4 en 20

**Met dit voorstel uit te voeren bepalingen MLC-verdrag**

Verdragsbepaling	Inhoud	Voorstel
Derde lid	Rekening houden met voeding en catering bij vaststellen bemanningssterkte	Artikel 4
Leidraad 2.7.1	Klachtenbehandeling	Artikel 6 en 40
Leidraad B2.8.2, eerste lid	Register	Artikel 78
Voorschrift 3.1, norm A3.1	Huisvesting en recreatievoorzieningen	Artikel 4, derde lid, en 35 ev
Voorschrift 3.2, norm A3.2	Voeding en catering	Artikel 4, derde lid, en 35 ev
Voorschrift 5.1.1	Verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat	Artikelen 35 tot en met 37
Voorschrift 5.1.3, leidraad 5.1.3	Certificaat en verklaring maritieme arbeid	Artikel 35 tot en met 37
Voorschrift 5.1.4, norm A5.1.4	Inspectie en handhaving	Hoofdstuk 6
Norm A5.1.5, leidraad B5.1.5	Klachtenprocedure aan boord	Artikel 6

**Transponeringstabel met dit voorstel uit te voeren bepalingen C188-verdrag**

Verdragsbepaling	Inhoud	Voorstel
Artikel 1	Begripsomschrijvingen scheepslengte en zeevarende	Artikel 1
Artikel 2	Reikwijdte	Artikel 2
Artikel 8	Verantwoordelijkheden van scheepsbeheerders van vissersvaartuigen, schippers en vissers	
8, eerste lid	Verantwoordelijkheid scheepsbeheerder	Artikel 4, vierde lid
8, tweede en derde lid	Verantwoordelijkheid veiligheid	Artikelen 4,5,8, 9, 16, 20
8, vierde lid	Opvolgen orders schipper	Artikel 10
Artikel 10, eerste lid	Bezit geneeskundige verklaring verplicht	Artikel 31
Artikel 11	Geneeskundig onderzoek	Artikelen 31 en 32, regeling
Artikel 12	Aanvullende eisen geneeskundig onderzoek	Artikelen 31 en 32, regeling
Artikel 13	Bemanningslijst, verantwoordelijkheid scheepsbeheerder en schipper	Artikelen 4,5,8,9
Artikel 14	Minimale bemanningssterkte	Artikel 20, besluit
Artikel 14, eerste lid, onderdeel a	Bemanningslijst	Artikel 21
Artikel 15	Nakoming verdragsbepalingen	Artikel 7
Artikel 16, onderdeel a	Bijhouden werkzaamheden visser	Artikel 22, besluit
Artikel 17, onderdeel b	Beschikbaarheid visserijarbeidscertificaat	Artikelen 6 en 7
Artikel 18	Beschikbaarheid arbeidsovereenkomst	Artikelen 6 en 7
Artikel 20	Verantwoordelijkheid repatriëring	Artikel 7
Artikel 21	Voeding en accommodatie	Artikelen 4 en 78, regeling
Artikelen 25 tot en met 28	Medische zorg aan boord	Artikel 4, besluit en bijlage 5 van de Regeling veiligheid zeeschepen
Artikel 29		Artikelen 4 en 9
Artikel 31, onderdeel a	Training en instructie aan boord van vissers	Artikel 25, besluit
Artikel 31, onderdeel b	Veiligheidstraining specifiek voor vissers	

Verdragsbepaling	Inhoud	Voorstel
Artikel 32, derde lid, onderdeel b	Basisveiligheidsstraining	Artikel 25, besluit
Artikel 41	Verplichting visserij-arbeidscertificaat	Artikel 38
Artikel 43	Klachten	Artikel 40

### Met dit voorstel uit te voeren bepalingen van richtlijn nr. 2009/13/EG

Richtlijnbe­paling	Inhoud	Voorstel
Artikel 1	Doel	Gericht tot de verdragspartij, behoeft niet te worden uitgevoerd
Artikel 2 2, eerste lid	Overleg sector bij twijfel wie zeevarende is	Artikel 2, zevende lid,
2, tweede lid, onderdeel c	Definitie zeevarende	Artikel 1
2, tweede lid, onderdeel d	Definitie reder	Artikel 1
Onderdelen 1 tot en met 6	Medische geschiktheid	Artikelen 9 en 31. regeling
Onderdeel 7	Medische scheidsrechter	Artikel 32
Onderdelen 8 tot en met 15	Geneeskundige verklaring	Artikelen 31 tot en met 34, regeling
Artikel 4	Sancties	Hoofdstuk 7

### Met dit voorstel uit te voeren bepalingen van richtlijn nr. (EU) 2017/159

Richtlijnbe­paling	Inhoud	Voorstel
Artikel 3 Overeenkomst betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake arbeid in de visserij van de Internationale Arbeidsorganisatie uit 2007	Sancties	Hoofdstuk 7
Artikel 1	Definities	Artikel 1
Artikel 2	Toepassingsgebied	Artikel 2
Artikel 5	Verantwoordelijkheden van scheepsbeheerders van vissersvaartuigen, schippers en vissers	
5, tweede lid	Verantwoordelijkheid scheepsbeheerder	Artikel 4
5, derde en vierde lid	Verantwoordelijkheid schipper	Artikelen 4, 8 en 20
5, vijfde lid	Opvolgen orders schipper	Artikel 10
Artikel 7	Bezit geneeskundige verklaring	Artikel 31
Artikel 8	Geneeskundig onderzoek	Artikelen 31 en 32, regeling
Artikel 9	Aanvullend geneeskundig onderzoek	Artikelen 31 en 32, regeling
Artikel 10	Minimale bemanningssterkte	Artikel 20, besluit
Artikel 12	Bemanningslijst	Artikel 21
Artikel 14	Verplichting arbeidsovereenkomst	Artikel 6 en 7
Artikel 15	Bijhouden werkzaamheden visser	Artikel 22, besluit
Artikel 16	Beschikbaarheid arbeids-overeenkomst	Artikelen 6 en 7
Artikel 18	Beschikbaarheid visserij-arbeidscertificaat	Artikelen 6 en 7
Artikel 21 tot en met 25	Voeding en Accommodatie	Artikelen 4 en 78, regeling

Richtlijnbe­paling	Inhoud	Voorstel
Artikel 34	Veiligheid en gezondheid op het werk en ongeval­lenpre­ventie	
Onderdeel a	Training en instructie aan boord van vissers	Artikel 25
Onderdeel b	Veiligheids­training specifiek voor vissers	Artikel 25, besluit
Artikel 35, derde lid, onderdeel b	Basis­veiligheids­training	Artikel 25, besluit
Artikel 35, derde lid, onderdeel c	Training veilig beruik van apparatuur	Artikel 9

Ten aanzien van de verdere implementatie van richtlijn 2009/13/EG en de uitvoering van het MLC-verdrag kan worden verwezen naar Bijlage 1 bij memorie van toelichting wetsvoorstel houdende implementatie MAV.<sup>23</sup>

Ten aanzien van de verdere implementatie van richtlijn (EU) 2017/159 en de uitvoering van het C188-verdrag kan worden verwezen naar de Transponeringstabel Verdrag betreffende werk in de visserijsector bij de memorie van toelichting bij de Implementatie van het Verdrag betreffende werk in de visserijsector en richtlijn (EU) 2017/159.<sup>24</sup>

## ARTIKELSGEWIJS

### Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In dit wetsvoorstel zijn de begripsomschrijvingen opgenomen die voortvloeien uit voorschrift I/1 van het STCW-verdrag, voorschrift 1 van de bijlage bij het STCW F-verdrag, artikel II, eerste lid, van het MLC-verdrag, artikel 1 van het C188-verdrag en hoofdstuk I, deel A, voorschrift 2, van het SOLAS-verdrag en de daarmee corresponderende richtlijnen. Enkele begripsomschrijvingen zijn verbeterd en aangepast aan de vernieuwde opzet van de bemanningsregelgeving die met het wetsvoorstel wordt beoogd. Voor een toelichting op de wijzigingen in de begripsomschrijvingen van bekwaamheidsbewijs en beroepseisen en het begrip kennisbewijs wordt verwezen naar de toelichting in paragraaf 2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Het begrip ervaring is vervangen door het begrip diensttijd. Deze wijziging is opgenomen omdat diensttijd ook wordt gebruikt in richtlijn (EU) 2022/993. Diensttijd is van belang vanwege de afgifte of vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs of een andere kwalificatie. Diensttijd die aan boord van zeeschepen wordt opgedaan, wordt uitgedrukt in maanden. Dit is overeenkomstig de verschillende bepalingen in het STCW-verdrag, het STCW F-verdrag en richtlijn (EU) 2022/993 die een concreet aantal maanden diensttijd vereisen.

Nieuw is het begrip FAL-verdrag en de bijbehorende begripsomschrijving. Deze omschrijving is opgenomen vanwege het vervangen van de monsterrol waarop alle zeevarenden van een zeeschip zijn geregistreerd, door de op het FAL-verdrag gebaseerde internationaal gebruikte standaardverklaring. Deze bevat informatie die betrekking heeft op de bemanningssamenstelling van een zeeschip. Daarbij wordt het begrip «bemanningslijst» gehanteerd. Met het hanteren van het begrip «bemanning» wordt gekozen voor internationaal gangbare en ingeburgerde terminologie. In internationale gremia wordt bijvoorbeeld

<sup>23</sup> Kamerstukken II 2010/11, 32 534, nr. 3, p. 74.

<sup>24</sup> Kamerstukken II 2018/19, 35 194, nr. 3, p. 27.



gesproken over «safe manning» en «crew». Het betreft ingeburgerde terminologie die genderneutraal geïnterpreteerd wordt.

Nieuw is ook het begrip «koud opgelegd zeeschip», voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij het voorgestelde artikel 2.

Verder is een begripsomschrijving opgenomen voor het monsterboekje, voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij het voorgestelde artikel 22.

Het begrip officier is aangepast aan de begripsomschrijving die wordt gebruikt in richtlijn (EU) 2022/993.

Bij de begripsomschrijving voor pleziervaartuig is aangesloten bij omschrijvingen van pleziervaartuig in andere maritieme regelgeving, waaronder de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Schepenwet.

Het begrip MAV (Maritiem Arbeidsverdrag) wordt gewijzigd in MLC-verdrag (Maritime Labour Convention). Het gebruik van de Engelse afkorting is in lijn met het elders in de scheepvaartregelgeving gehanteerde begrip. Bovendien wordt bij andere internationale verdragen de Engelse afkorting al gehanteerd, zoals het SOLAS-verdrag en het FAL-verdrag. In lijn hiermee wordt voorgesteld om het begrip Verdrag werken in de visserijsector te vervangen door C188-verdrag, gebaseerd op de door ILO gehanteerde afkorting voor dit verdrag. In verband met het in lijn brengen van begrippen wordt tevens voorgesteld om het begrip bemanningsrichtlijn te vervangen door richtlijn (EU) 2022/993. Deze vervangt richtlijn 2008/106/EG. Hierdoor wordt op meer gebruikelijke wijze naar Europese richtlijnen verwezen.

## **Artikel 2 Reikwijdte en uitzonderingen**

Met dit voorgestelde artikel worden de bepalingen uitgevoerd die voortvloeien uit voorschrift III van het STCW-verdrag, artikel 3 van de bijlage bij het STCW F-verdrag, artikel II, tweede tot en met het zesde lid, van het MLC-verdrag, artikel 2 van het C188-verdrag en hoofdstuk I, deel A, voorschrift 1 en 3, van het SOLAS-verdrag en de daarmee corresponderende richtlijnen.

Het eerste lid hanteert als uitgangspunt dat alle Nederlands gevlagde zeeschepen die bedrijfsmatig op zee worden ingezet, met inbegrip van vissersvaartuigen, moeten zijn voorzien van een geldig bemanningscertificaat en ten minste dienovereenkomstig moeten zijn bemand. Dit uitgangspunt geldt ook voor het traject komende van zee, op weg naar een anker- of ligplaats in een haven of op een ankerplaats, en het traject gaande naar zee. Daarbij is bepaald dat ten aanzien van vissersvaartuigen andere bepalingen mogelijk zijn. Hiermee kan onderscheid worden gemaakt in bepalingen uit de internationale verdragen op respectievelijk de handelsvaart en de visserij.

In het tweede lid wordt bepaald welke zeeschepen en andere vaartuigen zijn uitgezonderd. Deze uitzonderingen zijn gebaseerd op de artikelen II en III van het STCW-verdrag en zijn in lijn met artikel 2, onderdeel 7 en 8, van het STCW F-verdrag. De uitzonderingen zijn tevens in lijn met artikel II, eerste en vierde lid, van het MLC-verdrag en artikel 2 van het C188-verdrag.

De formulering van het voorgestelde tweede lid, onderdeel a, is aangepast ten opzichte van de vigerende wet. Daarin wordt bepaald dat de voorgestelde wet niet van toepassing is op zeeschepen die uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren of gebieden waar Nederlandse

havenvoorschriften gelden. Sinds de uitvoering van het MLC-verdrag is de vigerende wet niet van toepassing op binnenwateren of wateren binnen of dicht grenzend aan beschutte wateren. Voorgesteld wordt om de zinsnede «wateren binnen of dicht grenzend aan beschutte wateren» te laten vervallen. Hiermee wordt geen inhoudelijke wijziging beoogd omdat in de Nederlandse situatie er geen sprake is van een regime of ander-soortige eisen die van toepassing zouden zijn op wateren binnen of dicht grenzend aan beschutte wateren. Hiermee blijft ook gehandhaafd dat zeeschepen die uitsluitend op de Nederlandse binnenwateren en de aangrenzende havengebieden varen, buiten de reikwijdte van de voorgestelde wet en daardoor onder het regime van de binnenvaartregel-geving komen te vallen. Het begrip «uitsluitend» dient hierbij restrictief te worden geïnterpreteerd. Het gaat om zeeschepen, zoals havenslepers en andere schepen, die gedurende een aaneengesloten periode op binnen-wateren varen en hierbij niet de lijn passeren als bedoeld in artikel 1.2 van de Binnenvaartregeling. Zodra deze lijn wordt gepasseerd is de voorge-stelde wet van toepassing. Tot aan die lijn is de Binnenvaartwet van toepassing. Indien uitsluitend op de binnenwateren wordt gevaren is het mogelijk om met dergelijke zeeschepen te kunnen volstaan met een binnenvaartbemanning.

Met de voorgestelde formulering van het tweede lid, onderdeel b, is de regeling betreffende onbemande zeeschepen verbeterd. Er wordt geen inhoudelijke wijziging beoogd maar in de praktijk is gebleken dat de huidige term «onbemande schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien», tot verwarring kan leiden. Ook aan boord van onbemande zeeschepen, zoals bijvoorbeeld drijvende pontons, is het soms noodzakelijk dat er personen aan boord zijn. Dat kan onder meer het geval zijn gedurende het slepen van een ponton naar een andere locatie. Dan kan het nodig zijn dat bemanningsleden van de zeesleper aan boord zijn van het ponton gedurende de periode dat deze gesleept wordt als uitkijk of voor de veiligheid van de sleep. Deze zeevarenden worden runners genoemd. Het ponton is dan kortdurend bemand door beman-ningsleden van de zeesleper, maar er is geen sprake van een vaste bemanning van het ponton. Om dit verschil tot uitdrukking te brengen wordt voorgesteld de term onbemande zeeschepen te vervangen door zeeschepen zonder vaste bemanning die niet van middelen tot werktuig-lijke voortstuwing zijn voorzien. Een runner die tijdens een sleepdienst werkzaamheden verricht, blijft tot de vaste bemanning van de zeesleper behoren. Onder deze categorie vallen ook vaartuigen die voorzien zijn van een certificaat van deugdelijkheid voor onbemand gesleept vervoer. Dergelijke vaartuigen zoals pontons en drijvende bokken, vallen evenmin onder de werking van het MLC-verdrag omdat zij niet zelfstandig varen en daarmee niet onder het begrip zeeschip als bedoeld in artikel II, eerste lid, van het MLC-verdrag vallen. Ook zijn de personen die op een dergelijk vaartuig werkzaamheden verrichten niet aan te merken als zeevarenden in de zin van het MLC-verdrag, omdat het zijn van zeevarende is gekoppeld aan het verrichten van werkzaamheden op een zeeschip waarop het MLC-verdrag van toepassing is.

In het voorgestelde tweede lid, onderdeel c, worden koud opgelegde zeeschepen van de werking van de wet uitgezonderd. Met opleggen wordt bedoeld dat een zeeschip gedurende een bepaalde periode niet wordt geëxploiteerd. Opleggen komt voor als een zeeschip bijvoorbeeld vanwege ongunstige marktomstandigheden of wachtend op verkoop gedurende een langere periode niet wordt of kan worden geëxploiteerd. In de zeevaart wordt onderscheid gemaakt tussen warm opleggen en koud opleggen. Warm opleggen is geschikt voor zeeschepen die voor een beperkte tijd (circa zes maanden) uit de vaart worden genomen. In deze situatie blijft een klein deel van de bemanning aan boord en worden

reguliere veiligheids- en onderhoudscontroles en werkzaamheden uitgevoerd. Een beperkt aantal motoren en machines blijft ingezet om de essentiële scheepssystemen in bedrijf of gebruiksklaar te houden. Onderhoudsinspecties kunnen makkelijk plaatsvinden omdat het zeeschip goed toegankelijk is. Ook wordt voldaan aan vlag- en klasse-eisen. Een warm opgelegd zeeschip kan relatief snel vaarklaar worden gemaakt en in de vaart worden genomen. De minimaal aanwezige bemanning moet voldoen aan het bemanningsplan maar de mogelijk bestaat om een (tweede) aangepast bemanningsplan aan te vragen gebaseerd op de situatie van het schip. Zo kan het aantal bemanningsleden worden teruggebracht tot een aantal waarbij de veiligheid van het schip in de warm opgelegde situatie wordt gewaarborgd. Als het opleggen naar verwachting langer duurt wordt meestal overgegaan tot koud opleggen. Bij koud opleggen worden motoren, machines en scheepssystemen afgeschakeld en is er geen vaste bemanning meer aan boord. In beperkte mate is (incidenteel) onderhoudspersoneel aan boord. De stroomvoorziening aan boord wordt meest onderhouden door een noodaggregaat, een aan boord geplaatste mobiele generator of door walstroom. In deze situatie kan niet meer aan vlag- en klasse-eisen worden voldaan. Vanwege noodzakelijke opstartwerkzaamheden duurt het geruime tijd alvorens een koud opgelegd zeeschip weer in de vaart kan worden genomen. Dit onderdeel is ingevoegd op verzoek van de maritieme sector en de ILT.

Het derde tot en met zesde lid omvat een aantal bepalingen ten aanzien van uitzonderingen van de reikwijdte. Op grond van het derde lid kunnen bij ministeriële regeling, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, categorieën van zeeschepen worden aangewezen waarop het bepaalde bij of krachtens deze wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is. Met dit voorgestelde artikellid wordt mede invulling gegeven aan de artikelen III van het STCW-verdrag en II, vijfde lid, van het MLC-verdrag dat onder andere betrekking heeft op niet-commercieel gebruikte schepen. Op grond van het voorgestelde vierde lid kunnen nadere regels worden gesteld en kan worden bepaald welke categorieën van zeeschepen in ieder geval gerekend worden tot niet commercieel gebruikte zeeschepen. Het voorgestelde vijfde lid betreft een uitzondering voor niet commercieel gebruikte zeeschepen specifiek gericht op de verplichting tot het hebben van een certificaat maritieme arbeid en een verklaring naleving maritieme arbeid deel II op grond van het MLC-verdrag, de verplichting tot het hebben van een klachtenprocedure voor zeevarenden en het aan boord beschikbaar stellen van documenten met betrekking tot het MLC-verdrag. Deze uitzondering vloeit voort uit artikel II, vierde lid, van het MLC-verdrag waarin is bepaald dat zeeschepen die doorgaans worden gebruikt voor niet commerciële activiteiten zijn uitgezonderd van de reikwijdte van het verdrag. Met het voorgestelde zesde lid wordt bepaald dat voor categorieën van zeeschepen van minder dan 200 GT die geen internationale reizen maken, vrijstelling kan worden verleend. De vrijstellingsmogelijkheid is echter geclausuleerd, omdat op grond van het MLC-verdrag voor deze zeeschepen wel een gelijkwaardig beschermingsniveau dient te gelden. Met dit lid wordt mede invulling gegeven aan artikel II, zesde lid, van het MLC-verdrag.

In het voorgestelde zevende lid wordt bepaald dat na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden categorieën van personen kunnen worden aangewezen die in afwijking van de reikwijdte van het begrip zeevarende zoals volgend uit de begripsbepaling in het voorgestelde artikel 1, niet als zeevarende worden aangemerkt. Met deze bepaling wordt invulling gegeven aan artikel II, derde lid, van het MLC-verdrag. Dit verdragsartikel biedt de mogelijkheid aan verdragspartijen om in geval van twijfel over de toepassing van het verdrag ten aanzien van bepaalde categorieën van personen deze na overleg met

betrokken organisaties weg te nemen in de vorm van een uitzondering bij ministeriële regeling.

In zowel het derde, zesde als zevende lid is bepaald dat de toepassing plaatsvindt na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden. Dit is een uitdrukkelijke bepaling van het MLC-verdrag. Een dergelijk overleg laat onverlet dat ook de reguliere consultatie van betrokkenen als onderdeel van het proces van totstandkoming van een ministeriële regeling in acht wordt genomen.

### **Artikel 3 Experimenteerbepaling**

Dit voorgestelde artikel bevat grondslagen waarmee de Minister van IenW tijdelijk ontheffing kan afwijken van bepaalde artikelen van de vigerende wet voor het doen van experimenten of pilots in het kader van aantoonbare technologische innovatie. Een dergelijke ontheffing wordt genomen na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden en andere bij het experiment betrokken belangenorganisaties. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2 het algemeen deel van deze memorie van toelichting. Het voorgestelde artikel bestaat uit vier leden. Op grond van het eerste lid kan de Minister ontheffing verlenen van het bepaalde in de artikelen 9, tweede en zesde lid, 20, 23, eerste tot en met vierde lid, 24, eerste tot en met het derde lid, 25, eerste tot en met vierde lid, of 71 en de daarop berustende bepalingen. Het betreft ten eerste de mogelijkheid om te kunnen afwijken van een geldig bemanningscertificaat en het bemannen in overeenstemming met dat certificaat voor zowel zeeschepen in de handelsvaart als in de visserij. Ten behoeve van het draagvlak wordt een ontheffing afgegeven na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden en andere bij het experiment betrokken belangenorganisaties.

De ruimte om te experimenteren met de bemanningssamenstelling en afwijkende bemanningsvoorschriften is niet geheel nieuw. Gewezen wordt op de huidige regeling in artikel 16a van de vigerende wet dat een grondslag biedt om voor een bijzonder zeeschip ontheffing te verlenen van de verplichting om een bemanningsplan te voegen bij de aanvraag voor een bemanningscertificaat. Het voorgestelde artikel 3 biedt meer ruimte in de bemanningsregelgeving voor het doen van experimenten gekoppeld aan een specifiek zeeschip het geval er sprake is van aantoonbare technologische innovatie. De ontheffingsmogelijkheid wordt ook van toepassing op vissersvaartuigen. Tevens wordt een mogelijkheid tot afwijking geïntroduceerd van de verplichting tot het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs of het voldoen aan verplicht gestelde aanvullende beroepseisen die voortvloeien uit het STCW-verdrag of het STCW F-verdrag. Met deze mogelijkheid wordt experimenteerruimte geboden om functies op een andere wijze of op basis van een andere opleiding te vervullen. Daarbij biedt het ook ruimte om te komen tot andersoortige functies. Hiermee kan worden ingespeeld op (technologische) innovaties en verdergaande automatisering. In verband hiermee wordt ook de mogelijkheid geboden om af te kunnen wijken van het verbod op het niet naleven van de wachtverplichting in het voorgestelde artikel 71. Dit verbod vloeit voort uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en hoofdstuk VIII, delen 3 en 4, van het STCW-verdrag. De maximale duur van de ontheffing is drie jaar hetgeen voldoende wordt geacht om een experiment te kunnen uitvoeren. Het voorgestelde tweede lid geeft het kader en doel van de ontheffing. Het kan gaan om de bemanningssamenstelling of beroepseisen van zeevarenden werkzaam aan boord van een zeeschip. Op grond van het derde lid worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur ter waarborging van de veiligheid nadere regels gesteld met betrekking tot de beperkingen en voorwaarden die aan een ontheffing worden verbonden. Omdat het opstellen van regelgeving tijd

kost is in het vierde lid de mogelijkheid opgenomen om een ontheffing eenmalig met drie jaar te verlengen. Dit is alleen mogelijk in het geval de evaluatie van het experiment de Minister aanleiding geeft om regelgeving aan te passen. Met deze bepaling wordt mede invulling gegeven aan voorschrift I/13 van het STCW-verdrag inzake de uitvoering van experimenten.

#### **Artikel 4 Zorgplicht scheepsbeheerder**

Het veilig bemannen van zeeschepen brengt specifieke zorgplichten met zich mee voor de scheepsbeheerder en de kapitein. In dit voorgestelde artikel wordt de zorgplicht van de scheepsbeheerder vastgelegd. Voor de duidelijkheid zijn de voorgestelde artikelen over zorgplicht opgesplitst in een artikel gericht tot de scheepsbeheerder en een artikel specifiek gericht tot de kapitein (artikel 9). In artikel 4 wordt de zorgplicht van de scheepsbeheerder vastgelegd. De scheepsbeheerder is primair verantwoordelijk voor het bemannen van zijn schepen, zodanig dat deze veilig en milieuvriendelijk kunnen varen. Dit uitgangspunt komt overeen met artikel 3, eerste lid, van de vigerende wet. De scheepsbeheerder moet hierbij zorgdragen voor een toereikende en gekwalificeerde bemanning op het zeeschip. De bemanning moet in staat worden gesteld om redelijkerwijs alle werkzaamheden aan boord, zonder gevaar te verrichten. De hier bedoelde werkzaamheden betreffen alle werkzaamheden in die de vaart en het gebruik van het zeeschip met zich meebrengen. De scheepsbeheerder moet rekening houden met de te verwachten weersomstandigheden, de ladingbehandeling, het onderhoud van het zeeschip en hoe te handelen bij calamiteiten, zoals bijvoorbeeld brand. Het gebruik van het zeeschip omvat eveneens eventuele werkzaamheden in een haven of tijdens een dokbeurt. Het kan nodig zijn dat de scheepsbeheerder in deze specifieke gevallen aanvullende of andere voorzieningen treft ten einde de veiligheid te waarborgen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er een onderscheid is tussen «safe manning» en de «minimum safe manning» die door de Minister wordt vastgesteld. Dit wordt toegelicht in artikel 20, dat betrekking heeft op de bemanningssamenstelling en het bemanningcertificaat. Met dit voorgestelde artikel wordt tevens uitvoering gegeven aan voorschrift I/14 van het STCW-verdrag waarin is bepaald dat de scheepsbeheerder zorg moet dragen dat de bemanning van zijn zeeschepen voldoet aan de eisen van het STCW-verdrag. In het derde lid is dit gebeurd ten aanzien van het MLC-verdrag en het C188-verdrag. Het vierde lid voorziet in de verplichting tot het vastleggen van beleid ten aanzien van alcohol – en drugsmisbruik aan boord door zeevarenden die veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoeren. Hierbij wordt aandacht geschonken aan voorlichting over het gebruik van alcohol en drugs tijdens het werk en de gevolgen daarvan. Voorts wordt gewezen op artikel 74 dat betrekking heeft op een verbod inzake het gebruik van alcohol en drugs. Met het zorgdragen voor een schriftelijk beleid wordt invulling gegeven aan sectie B-VIII/1, onderdelen 6 tot en met 9 van de STCW-code. Het betreft hier het aanbevelende deel van de STCW-code. Met betrekking tot het voorkomen van drugsmisbruik zijn geen nadere bepalingen in de STCW-code opgenomen. Evenwel is het van belang ook voorlichting te geven over de gevolgen van het gebruik drugs tijdens het werk. Ondanks het gegeven dat het STCW-verdrag niet van toepassing is op vissersvaartuigen is deze bepaling ook van toepassing op vissersvaartuigen. In overleg met de Redersvereniging voor de zeevisserij en het Productschap Vis is ervoor gekozen de zeevisserij hierbij te laten aansluiten. Het kabinet is van mening dat zowel werkgevers als werknemers een bijdrage dienen te leveren aan het voorkomen van alcoholmisbruik binnen een onderneming. De werkgever kan dit doen door het voeren van een alcoholbeleid. Het gebruik van alcohol door zeevarenden kan het functioneren

negatief beïnvloeden en gezondheidsproblemen veroorzaken. Daarnaast kan de veiligheid van de zeevarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer in het geding komen. In ieder geval met betrekking tot functies die hoge eisen stellen aan het reactie- en beoordelingsvermogen dient er een gericht beleid te zijn opdat de genoemde problemen kunnen worden voorkomen of beperkt. Er zijn schepen waarop het gebruik van alcohol door zeevarenden zelfs in het geheel niet is toegestaan, ongeacht of deze zeevarenden wel of geen veiligheidstaken of beveiligingstaken uitvoeren. Het doel van een alcoholbeleid is het bevorderen van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van alle zeevarenden aan boord van het schip. Hierbij wordt over het algemeen bijzondere aandacht gegeven aan:

- de preventie op individueel- en groepsniveau, het zich bewust zijn en het bespreekbaar maken van de gevaren van het gebruik van alcohol;
- het voorkomen van probleemgebruik dat tot disfunctioneren zou kunnen leiden;
- het zo vroeg mogelijk herkennen van probleemsituaties; en
- het zo nodig bewerkstelligen van gedragsverandering ten aanzien van het gebruik van alcohol.

Op grond van het voorgestelde vijfde lid dient de scheepsbeheerder erop toe te zien dat de kapitein over voldoende middelen beschikt om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen.

Op grond van het voorgestelde zesde lid kunnen zo nodig bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld in geval de zorgplicht op concrete punten verduidelijking of invulling behoeft.

### **Artikel 5 Overzicht opleiding en diensttijd zeevarenden aan boord**

Met dit voorgestelde artikel wordt bepaald dat de scheepsbeheerder ten behoeve van het toezicht op de naleving voor elk van zijn zeeschepen een overzicht per zeevarende moet bijhouden per zeevarende van diens opleiding, diensttijd, aanvullende beroepseisen en zijn of haar medische geschiktheid. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan voorschrift I/14, paragraaf 1, onderdeel 4, van het STCW-verdrag. Het STCW F-verdrag is met betrekking tot dit aspect minder gedetailleerd maar kent met artikel 1, tweede lid, van het STCW F-verdrag ook een verplichting van verdragspartijen tot het houden van toezicht op de naleving. Het voorgestelde tweede lid bepaalt dat persoonsgegevens worden verwerkt, hetgeen noodzakelijk is om te kunnen beoordelen of de bemanning van zeeschepen voldoet aan de wettelijke eisen betreffende kennis en vaardigheden en ter uitvoering van internationale regelgeving. De scheepsbeheerder is verwerkingsverantwoordelijk. Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is de verwerkingsverantwoordelijke een natuurlijke of rechtspersoon die het doel en de middelen voor de verwerking van persoonsgegevens vaststelt. Op basis van het voorgestelde tweede lid wordt de uitdrukkelijke juridische bevoegdheid geboden. In het voorgestelde derde lid is dit geregeld met betrekking tot medische gegevens inzake de fysieke en psychische gesteldheid van de zeevarenden.

### **Artikel 6 Afhandeling klachten zeevarenden aan boord**

Het MLC-verdrag maakt onderscheid tussen twee klachtenprocedures: aan boord en aan de wal. De instelling van de MLC-klachtenprocedure vormt een verplichting voor vlaggenstaten en havenstaten. Elke verdragspartij dient ervoor te zorgen dat aan boord van zeeschepen varende onder zijn vlag, procedures gelden voor de eerlijke, doeltreffende en snelle behandeling van klachten van zeevarenden wegens een inbreuk op eisen die voortkomen uit het verdrag. Dit voorgestelde artikel draagt de scheepsbeheerder op om te zorgen voor een adequate afhandeling van klachten aan boord over schending of vermoedelijke schending van het MLC-verdrag.

Hiertoe dient de scheepsbeheerder een klachtenprocedure vast te stellen als bedoeld in voorschrift 5.1.5 van het MLC-verdrag. Het C188-verdrag kent geen verplichting voor de afhandeling van klachten aan boord. Evenwel is in artikel 40 van dat verdrag wel bepaald dat iedere verdragspartij een systeem instelt ter waarborging van de naleving van de vereisten van het verdrag voor de vaartuigen die onder zijn vlag varen. Daarbij worden ook klachtenprocedures genoemd. In samenspraak met werkgevers- en werknemersorganisaties in de visserijsector wordt mede daarom voorgesteld de verplichting inzake een klachtenprocedure aan boord ook van toepassing te verklaren op vissersvaartuigen. In het geval van vissersvaartuigen gaat het om schending of vermoedelijke schending van het C188-verdrag.

Zeevarenden aan boord van zeeschepen die een Nederlandse haven aandoen en zeevarenden aan boord van Nederlands gevlagde zeeschepen, waar ook ter wereld, hebben het recht om een klacht die betrekking heeft op schending van de eisen van de MLC-verdrag in te dienen en op behandeling van die klacht. Ingevolge het voorgestelde artikel 40 kan een zeevarende, werkzaam aan boord van een Nederlands gevlagd zeeschip, een dergelijke klacht indienen bij een daartoe aangewezen ambtenaar van de ILT. Voor de buitenlandse zeeschepen in Nederlandse havens is de klachtenprocedure geregeld in artikel 26a van de Wet havenstaatcontrole. Uitgangspunt hierbij is dat indien de klacht niet op een lager niveau binnen de personele organisatie van het zeeschip kan worden afgedaan (of indien het niet wenselijk wordt geacht dat te doen) het de zeevarende vrij staat zich tot de kapitein te wenden en indien nodig of wenselijk, tot de daartoe bevoegde instantie, in Nederland de ILT. In laatste instantie heeft de vlaggenstaat de plicht om maatregelen te nemen om te komen tot een oplossing. Een vlaggenstaat moet er ook voor zorgen dat represailles tegen een zeevarende wegens het indienen van een klacht zijn verboden of worden bestraft. Dit wordt geregeld in het voorgestelde artikel 67.

## **Artikel 7 Nakoming verplichtingen**

Met dit voorgestelde artikel wordt een grondslag gecreëerd voor de publiekrechtelijke handhaving van de verplichtingen van het MLC-verdrag en het C188-verdrag zoals opgenomen in de afdelingen 12, 12A en 12B van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek. Op grond van dit artikel dient de scheepsbeheerder in de praktijk te zorgen voor de nakoming van de in het Burgerlijk Wetboek neergelegde rechten die zeevarenden toekomen op grond van de overeenkomst die ze hebben gesloten. De overeenkomsten kunnen op papier in orde zijn, in de praktijk dienen ze ook te worden nageleefd. Civielrechtelijk is in eerste instantie de werkgever verantwoordelijk voor die nakoming en pas na een eventuele onherroepelijke veroordeling waarna de werkgever nog niet tot nakoming overgaat, de scheepsbeheerder (zie artikel 7:738 BW). Los van deze civielrechtelijke aansprakelijkheid, moet ook de vlaggenstaat op grond van voorschrift 5.1.4 en norm A5.1.4 van het MLC-verdrag toezicht kunnen houden op de naleving van deze verplichtingen. In dat kader is niet de werkgever maar de scheepsbeheerder degene die kan worden aangesproken op het nakomen van de uit het MLC-verdrag voortkomende verplichtingen. Dit is een logisch uitvloeisel van artikel V van het MLC-verdrag. Om als vlaggenstaat daadwerkelijk rechtsbevoegdheid te kunnen uitoefenen, moet het niet mogelijk zijn dat een scheepsbeheerder zich achter een werkgever van de zeevarenden kan verschuilen, zonder dat hij daarop door de toezichthouder kan worden aangesproken. De scheepsbeheerder heeft daarmee een zelfstandige verantwoordelijkheid ten opzichte van de zeevarenden aan boord van zijn schip, die de civielrechtelijke aansprakelijkheid van de werkgever onverlet laat. In het tweede lid zijn de verdrags- en richtlijnverplichtingen opgenomen voor de scheepsbeheerder inzake

de overeenkomst tot het verrichten van werk door een visser. De scheepsbeheerder behoeft in het kader van die overeenkomst niet altijd de wederpartij van de visser te zijn, maar hij is er wel verantwoordelijk voor dat de overeenkomst, op basis waarvan de visser zijn werkzaamheden aan boord verricht, schriftelijk wordt aangegaan en door partijen wordt ondertekend en dat een afschrift van die overeenkomst voor de visser aan boord beschikbaar is. Voor niet commercieel gebruikte zeeschepen gelden uitzonderingen op basis van het voorgestelde artikel 2, vijfde lid.

### **Artikel 8 Goed zeemanschap**

Op grond van dit voorgestelde artikel dienen de kapitein en de officieren zich als goed zeeman te gedragen. Deze algemene zorgplicht is breed en kan onder meer worden teruggevoerd op voorschrift 14 van het SOLAS-verdrag en voorschrift VIII/2 van het STCW-verdrag. Het meest expliciet op dit aspect is voorschrift 2 van het COLREG-verdrag<sup>25</sup> waarin is bepaald dat voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het zeeschip zich bevindt, geboden zijn.

### **Artikel 9 Zorgplicht kapitein**

Het voorgestelde eerste lid van artikel 9 geeft de bevoegdheid aan de kapitein om met betrekking tot het schip en de bemanning te doen wat nodig is voor het verrichten van alle werkzaamheden aan boord. Dit is een zelfstandige bevoegdheid van de kapitein en niet als vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder. Het zeeschip dient te allen tijde berekend te zijn op het verrichten van de werkzaamheden aan boord gelet op de bedrijfsvoering van het zeeschip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. Indien daar niet aan voldoen wordt kan de kapitein noodzakelijke maatregelen treffen, waaronder de maatregel om het schip niet te laten uitvaren. Indien deze zwaarwegende maatregel wordt genomen dient de kapitein, overeenkomstig artikel 16, de scheepsbeheerder in kennis te stellen en gemotiveerd te onderbouwen waarom deze maatregel is genomen. Met het voorgestelde tweede lid wordt invulling gegeven aan voorschrift VIII/2, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag, dat bepaalt dat de kapitein ervoor zorgt dat het wacht personeel de beginselen van een veilige wacht in acht neemt. De hierbij behorende principes hebben onder meer betrekking op normen voor brug- en machinekamermanagement, veilig wachtlopen en het plannen van laad- en losoperaties. Dit ziet ook toe op de situaties en werkzaamheden die zich voordoen terwijl het zeeschip aangemeerd is in een haven. Voor de wachtdienst op vissersvaartuigen wordt met deze bepaling tevens invulling gegeven aan voorschrift 1 van hoofdstuk IV van de annex bij het STCW F-verdrag. Met het voorgestelde derde lid wordt expliciet vastgelegd dat de kapitein er zorg voor draagt dat een op grond van hoofdstuk 3 vereist vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs aan boord aanwezig is. Dit volgt uit artikel 4, onderdeel 11, van richtlijn (EU) 2022/993 waarin is bepaald dat het origineel van elk op grond van de richtlijn vereist vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs aan boord dient te zijn van het zeeschip waarop de houder dienstdoet, in een papieren of digitaal formaat. Met het voorgestelde vierde lid wordt gedeeltelijk invulling gegeven aan voorschrift VIII/1, eerste lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag inzake het voorkomen van oververmoeidheid van zeevarenden (fatigue). De belangrijkste bepaling van dit verdragsartikel betreft de arbeidstijden van zeevarenden. Deze zijn geregeld in het

<sup>25</sup> Het op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (met Bijlagen) (Trb. 1974, 51).



Arbeidstijdenbesluit vervoer. Verder wordt met het voorgestelde eerste tot en met het vierde lid invulling gegeven aan voorschrift 2.7 van het MLC-verdrag. Dit voorschrift verplicht de verdragsstaten te verlangen dat de zeeschepen onder hun vlag een voldoende aantal zeevarenden aan boord hebben om te waarborgen dat de zeeschepen op doeltreffende wijze en onder alle omstandigheden met voldoende zorg voor de veiligheid worden geëxploiteerd, met de nodige aandacht voor het voorkomen van oververmoeidheid van de zeevarenden en de bijzondere aard en omstandigheden van de reis. In norm A2.7 van het MLC-verdrag wordt dit verder uitgewerkt. Bij de vaststelling, goedkeuring of herziening van de minimaal voorgeschreven bemanningssterkte en de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder voor de operationele bemanningssamenstelling moet met deze eisen rekening worden gehouden.

### **Artikel 10 Openbare orde**

De kapitein is enerzijds belast met de algehele leiding over het zeeschip en anderzijds is hij de vertegenwoordiger van het Nederlands openbaar gezag. In de Nederlandse rechtsorde geldt dat daar waar Nederlandse wetgeving van toepassing is, er een autoriteit is aangewezen die verantwoordelijk is voor de toepassing en het toezicht op de naleving. Of een Nederlandse wet of bepaling van toepassing is aan boord van een zeeschip hangt af van de aard van die wet, waarbij tevens gelet dient te worden op de tekst, het doel en de strekking van die wet of bepaling. Aan de kapitein zijn als het ware de «burgemeesterstaken» toebedeeld op een zeeschip. De voornaamste hiervan is de handhaving van de openbare orde en veiligheid aan boord als wezenlijk onderdeel van de uitoefening van de Nederlandse rechtsmacht over het zeeschip. Ten tweede heeft de kapitein een substantieel aantal taken en bevoegdheden in het kader van de opsporing van strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen – waaronder tijdelijke vrijheidsbeneming – ingevolge Titel VIb van het Vierde Boek van het Wetboek van Strafvordering. De kapitein heeft voorts belangrijke taken en verantwoordelijkheden in oorlogstijd en in tijden van crisis, gewapend conflict of oplopende spanning. Er rusten op de kapitein taken en verplichtingen ingeval van vordering door de Minister op grond van de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart. Tenslotte is de kapitein de vertegenwoordiger van de zeewerkgever in de uitvoering van de zee-arbeidsovereenkomsten met de zeevarenden die in dienst zijn aan boord, zoals bepaald in artikel 703, boek 7, van het Burgerlijk Wetboek.

### **Artikel 11 Werkzaamheden waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist of andere beroepseisen zijn vastgesteld**

Dit voorgestelde artikel bepaalt dat zeevarenden worden belast met taken waartoe zij bevoegd zijn. Het begrip beroepseisen moet worden gezien in samenhang met het voorgestelde artikel 22. Als voorbeeld kan genoemd worden de kok aan boord van een zeeschip; deze heeft geen vaarbevoegdheidsbewijs, maar voldoet wel aan specifieke beroepseisen hetgeen hem bevoegd maakt tot het uitoefenen van de functie als scheepskok. Er geldt een uitzondering voor gevallen van force majeure (overmachtssituatie) en voor taken die in het kader van een opleiding onder toezicht worden verricht. Dit wordt gerekend tot goed zeemanschap zoals bedoeld in het voorgestelde artikel 8.

### **Artikel 12 Verlaten zeeschip**

In het algemeen geldt dat geen enkele opvarende het zeeschip verlaat zonder toestemming van de kapitein. In het voorgestelde tweede lid is een uitzondering opgenomen voor zeevarenden. Een zieke zeevarende heeft recht op geneeskundige behandeling en onder dat recht kan ook worden

geschaard het recht om in een aanloophaven een arts of tandarts te raadplegen (norm A 4.1, eerste lid, onderdeel c, van het MLC-verdrag).

### **Artikel 13 Weigering toestemming om het zeeschip te verlaten**

Dit voorgestelde artikel bepaalt dat de kapitein een weigering van toestemming aan een zeevarende om de wal op te gaan in het scheepsdagboek vermeldt.

### **Artikel 14 Aanvang uitoefening gezag kapitein**

De kapitein is degene die belast is met het gezag over een zeeschip. De taken en bevoegdheden van de kapitein zoals opgenomen in de voorgestelde artikelen 8 tot en met 16 zijn van toepassing zodra de kapitein aan boord is en het gezag heeft aanvaard of overgenomen.

### **Artikel 15 Niet functionerende kapitein**

De beslissing tot ontheffing van de kapitein van zijn functie terwijl het zeeschip zich op zee bevindt, ligt bij de scheepsbeheerder. Het spreekt vanzelf dat hij van deze bevoegdheid slechts gebruikmaakt in zeer uitzonderlijke omstandigheden en alleen indien er sprake is van klemmende redenen. Uit de aard van de arbeidsverhouding volgt dat de scheepsbeheerder een beslissing tot ontheffing niet eerder neemt dan nadat hij de kapitein in de gelegenheid heeft gesteld zijn mening kenbaar te maken. Indien de kapitein, vanwege bijzondere omstandigheden, zoals een noodsituatie, ongeval, ernstige ziekte of overmatig drank- of drugsgebruik niet in staat is zijn mening kenbaar te maken, moet de scheepsbeheerder de kapitein daartoe in een later stadium alsnog in de gelegenheid stellen.

### **Artikelen 16 en 17 Verplichtingen kapitein jegens scheepsbeheerder en bescherming kapitein**

Vanwege de wisselwerking tussen enerzijds de taken en verplichtingen van de kapitein uit hoofde van dit wetsvoorstel en anderzijds zijn verhouding tot de scheepsbeheerder als werknemer, wordt in deze voorgestelde artikelen de positie van de kapitein ten opzichte van zijn werkgever versterkt. De kapitein heeft een grote handelingsvrijheid aan boord van een zeeschip. Evenwel is de kapitein verplicht te handelen overeenkomstig de orders die hij krijgt van de scheepsbeheerder, mits deze orders niet in strijd zijn met de wettelijke verplichtingen zoals die zijn vastgelegd in het voorgestelde artikel 9. De scheepsbeheerder verschafft de kapitein op grond van het voorgestelde artikel 4, vijfde lid, de middelen om hem in staat te stellen aan zijn verplichtingen te voldoen. De kapitein die heeft gehandeld ter voldoening aan zijn verplichting om ervoor zorg te dragen dat de bemanning te allen tijde berekend is voor haar taken, mag daarvan geen nadeel ondervinden in zijn positie als werknemer in de onderneming van de scheepsbeheerder. Deze bescherming geldt ook in het geval zijn zienswijze is gevraagd door de ILT over het bemanningsplan voorafgaand aan het afgeven van een bemanningscertificaat. De bescherming tegen benadeling omvat alle vormen van benadeling, zoals onvrijwillige overplaatsing, degradatie, schorsing of ontslag. De strekking van het voorgestelde artikel 17 is geënt op artikel 21 van de Wet op de ondernemingsraden. Met een beroep op het voorgestelde artikel 17 kan de kapitein zich daartegen bij de kantonrechter verweren, indien de benadeling verband houdt met de wijze waarop de kapitein zich heeft gekweten van zijn wettelijke taak op grond van het voorgestelde artikel 4. Uiteraard behoeft de kapitein niet lijdelijk af te wachten tot zijn rechtspositie door de scheepsbeheerder daadwerkelijk is geschaad, maar kan hij

zich in een kort geding ook verweren tegen een dreigende aantasting van zijn rechtspositie.

### **Artikel 18 Nationaliteit kapitein**

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, beschikt de kapitein van een Nederlands zeeschip over de Nederlandse nationaliteit. Ingevolge de uitleg die hieraan is gegeven door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen<sup>26</sup> is het de lidstaten toegestaan om het bezit van de eigen nationaliteit voor te schrijven voor betrekkingen, «die, al dan niet rechtstreeks, het deelnemen aan de uitoefening van overheidsgezag inhouden en die werkzaamheden omvatten, strekkende tot bescherming van de algemene belangen van de staat of van andere openbare lichamen, en die derhalve bij de betrokken functionaris een bijzondere band van solidariteit ten opzichte van de staat veronderstellen, alsmede een wederkerigheid van rechten en plichten die de grondslag vormen van de nationaliteitsverhouding». De betrokken persoon hoeft niet door de overheid te zijn aangesteld of in dienst genomen. Het handhaven van de openbare orde en de taken van de kapitein ten behoeve van de defensie en de behartiging van de belangen van het Koninkrijk in buitengewone omstandigheden moeten naar het oordeel van de regering als zodanig worden bestempeld. De conclusie van het voorgaande is dat de eis van het Nederlanderschap aan de kapitein niet in strijd is met Europeesrechtelijke verplichtingen. 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 andere daartoe gekwalificeerde onderdanen uit de Europese Unie betreft past volledig binnen het beginsel van vrij verkeer van werknemers tussen de lidstaten.

In het voorgestelde eerste lid, onderdeel c, is bepaald dat ook personen als kapitein kunnen worden aangesteld afkomstig uit een andere staat die verdragspartij is bij het STCW-verdrag indien de betrokken kapitein in het bezit is van een schriftelijke toestemming ingevolge artikel 19, vierde lid. Het gaat hier om personen niet zijnde EU of EER-onderdanen. Bovenvermelde Europese richtlijnen zien, met uitzondering van de opleidingen in Nederland en Duitsland, niet toe op de zeevisserij. Ook richtlijn (EU) 2022/993 ziet toe op de borging van kennis en kunde van (gekwalificeerde) zeevarenden. Dit betekent dat, anders dan in de zeevisvaart, de beroepsmatige kwaliteit van de Europese en EER-officieren en daarmee ook van aspirant-kapiteins volledig is gewaarborgd. Ten behoeve van vissersvaartuigen wordt op basis van het tweede lid bij ministeriële regeling in de mogelijkheid voorzien om van het aanbod aan Europese visserijkapiteins gebruik te maken. Aan deze aspirant-schippers wordt, evenals aan de Nederlandse kandidaten, de eis gesteld dat zij beschikken over voldoende kennis van de Nederlandse wetgeving. Deze kennis is benodigd voor het goed kunnen vervullen van de functie van kapitein van een zeeschip onder Nederlandse rechtsmacht. In het besluit is daarom de verplichting opgenomen dat in het geval van erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein of schipper de aanvrager dient te beschikken over het bekwaamheidsbewijs wetgeving en openbaar gezag.

---

<sup>26</sup> Zie jurisprudentie Hof van Justitie EG 1989, p. 1591 (zaak 33/88), 1986, p. 2121 (zaak 66/85) en 1980, p. 3881 (zaak 149/79).

## **Artikel 19 Vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein**

In het voorgestelde artikel 19, eerste lid, is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen van de in het voorgestelde artikel 18, eerste lid, opgenomen nationaliteitseis voor kapiteins. Het artikel ziet op personen, niet zijnde EU of EER-onderdanen, die worden toegelaten tot de kapiteinsfunctie mits een schriftelijke afspraak is vastgesteld met de betreffende staat over de wederzijdse erkenning van de vaarbevoegdheidsbewijzen die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de kapiteinsfunctie. Dat vloeit voort uit het voorgestelde tweede lid. Dit geschiedt doorgaans in de vorm van een memorandum of understanding (MoU) als bedoeld in voorschrift I/10 van de bijlage bij het STCW-verdrag. Op grond van artikel 20 van richtlijn (EU) 2022/993 is het EU-lidstaten alleen toegestaan om een MoU aan te gaan indien de Europese Commissie een besluit tot erkenning van die STCW-verdragspartij heeft genomen. Indien een dergelijke procedure bij de Europese Unie lopende is, is het toegestaan om vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven door de betreffende verdragspartij te erkennen. Aan personen als bedoeld in het voorgestelde tweede lid, kunnen volgens het voorgestelde derde lid nadere beperkingen of bepalingen worden gesteld door de Minister. Bijvoorbeeld indien er in bevoegde internationale gremia besloten wordt tot aanpassingen van kwalificatie-eisen voor officieren of tot wijzigingen in de te volgen procedures bij het wederzijds erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen, kan de Minister er krachtens deze bepaling adequaat en tijdig op reageren. Dit geldt ook indien er voorwaarden of beperkingen ten aanzien van buitenlandse kapiteins op Nederlandse schepen (afgezien van kapiteins met een van de nationaliteiten van de EU- of EER-staten) zouden voortvloeien uit andere internationale verplichtingen of afspraken van het Koninkrijk. In het vierde lid is bepaald dat werkgevers- en werknemersorganisaties in de koopvaardij en in de zeegaande waterbouw middels een privaatrechtelijke regeling nadere afspraken maken ter regulering van de arbeidsmarkt voor kapiteins. In die regelingen worden de voorwaarden opgenomen voor vrijstelling van de nationaliteitseis ingeval een scheepsbeheerder op een van diens zeeschepen een kapitein wil aanstellen met een andere nationaliteit dan de Nederlandse of van een van de overige lidstaten van de EU dan wel de EER of Zwitserland. De privaatrechtelijke regeling ziet toe op het aanvragen (en verkrijgen) van een schriftelijke toestemming tot het aanstellen van buitenlandse kapiteins door scheepsbeheerders. De procedure vereist dat de scheepsbeheerder zich in een dergelijk geval dient te wenden tot een privaatrechtelijke commissie van de sector koopvaardij, respectievelijk van de sector zeegaande waterbouw voor het verkrijgen van toestemming. Elke kapitein, afkomstig uit een derde land, die aan boord van een Nederlands gevlagd schip werkzaam is, dient te beschikken over een speciale vergunning. Deze vergunning kent een beperkte geldigheidsduur van maximaal 5 jaar. In de praktijk wordt een dergelijke vergunning voor een kortere periode afgegeven. Voor de kapiteins werkzaam aan boord van koopvaardij schepen geldt een RTK-regeling (Regeling Tewerkstelling niet EU-EER-Kapiteins) vergunning. In het geval de kapitein te werk wordt gesteld aan boord van zeegaande baggerschepen geldt een separate regeling. In het zesde lid is opgenomen dat bij besluit nadere regels worden gesteld met betrekking tot de inhoud van de privaatrechtelijke regelingen zoals bedoeld in het vierde lid.

## **Artikel 20 Bemanningssamenstelling en bemanningcertificaat**

Dit voorgestelde artikel stelt verplicht dat zeeschepen zijn voorzien van een geldig bemanningcertificaat. Daarmee wordt invulling gegeven aan hoofdstuk V, voorschrift 14, van het SOLAS-verdrag. Het SOLAS-verdrag is niet van toepassing op vissersvaartuigen. In dit voorgestelde artikel wordt echter bepaald dat ook vissersvaartuigen dienen te beschikken over

een bemanningscertificaat. De bemanningssamenstelling die in het bemanningscertificaat is opgenomen, is in beginsel voldoende om het zeeschip veilig en milieuverantwoord te laten varen. De scheepsbeheerder en de kapitein kunnen zich hierop onder normale omstandigheden beroepen. In het voorgestelde artikel 4 is bepaald dat de scheepsbeheerder primair verantwoordelijk is voor het bemannen van zijn schepen, zodanig dat deze veilig en milieuverantwoord kunnen varen. De Minister is verantwoordelijk voor het waarborgen van een veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee voor wat betreft zeeschepen onder Nederlandse vlag. Wat betreft het bemannen wordt onderscheid gemaakt tussen de «safe manning» en de «minimum safe manning». De «minimum safe manning», die door de Minister wordt vastgesteld is gebaseerd op een afgewogen beoordeling wat minimaal vereist is om het zeeschip veilig te varen. Dit betreft de minimaal voorgeschreven bemanningssamenstelling die op het bemanningscertificaat van het schip wordt vermeld. De «safe manning» vloeit voort uit het inspelen door de scheepsbeheerder op de variabele operationele factoren van een zeeschip gedurende de exploitatie zoals een bijzondere lading of bijzondere omstandigheden. Deze omvat ook de bemanning die de scheepsbeheerder bovenop de «minimum safe manning» aan boord dient te plaatsen om op die variabele factoren in te kunnen spelen.

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden de inhoudelijke bepalingen opgenomen over de verkrijging het bemanningscertificaat. Daarin is onder meer het principiële beginsel opgenomen dat het bemanningsplan het uitgangspunt is voor de beoordeling van de bemanningsomvang- en samenstelling op een zeeschip door de Minister. De scheepsbeheerder doet met het bemanningsplan een voorstel. Daarvoor is het noodzakelijk dat de ILT beschikt over zo recent mogelijke gegevens van het zeeschip. De beoordeling van het bemanningsplan is een bevoegdheid van de ILT, waarna een bemanningscertificaat, in beginsel voor een periode van 5 jaar, wordt afgegeven. In het geval van vissersvaartuigen wordt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaald dat de bemanningssamenstelling wordt vastgesteld op basis van bemanningstabellen. Het bemanningscertificaat wordt afgegeven na aanvraag van de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig. Op basis van het voorgestelde vijfde lid, kan in bijzondere gevallen voor een bepaald zeeschip voor een bepaalde periode ontheffing worden verleend van de verplichting om te beschikken over een bemanningscertificaat. Hierbij kan gedacht worden aan zeeschepen die in het kader van een proefvaart een korte reis maken. Het betreft dan zeeschepen die van de Schepenwet zijn uitgezonderd zoals bepaald in het voorgestelde artikel 2, eerste lid. In de praktijk worden dit ook wel de «artikel 2bis schepen» genoemd. In dergelijke gevallen stelt de ILT namens de Minister de bemanningssamenstelling vast met een zogenaamde artikel 2bis verklaring.

## **Artikel 21 Bemanningslijst**

Dit voorgestelde artikel bepaalt dat de kapitein zorgdraagt voor het opmaken van een actuele bemanningslijst, waarvan elk zeeschip dient te zijn voorzien. De bemanningslijst vloeit voort uit het bij het FAL-verdrag ingevoerde standaardverklaring die informatie bevat die betrekking heeft op de bemanningssamenstelling van een zeeschip. Om aan te sluiten bij de in internationaal verband gangbare term bemanningslijst, zal het nationale begrip monsterrol niet langer worden gebruikt. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden bepalingen vastgesteld over de wijze van opstellen en wijzigen van de bemanningslijst. De scheepsbeheerder moet ingevolge het voorgestelde artikel 4 zorgen voor adequate bemanning van het zeeschip. Hiertoe kunnen personen op het zeeschip tewerkgesteld worden die niet tot de zogenaamde «safe manning» behoren, zoals vermeld op het bemanningscertificaat. Zij vallen echter wel

onder het begrip zeevarende. De hier bedoelde zeevarenden worden in de bemanningslijst genoemd. In het derde lid is bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld met betrekking tot de voorwaarden voor opname op de bemanningslijst en de inhoud, alsmede het opmaken en wijzigen van de bemanningslijst. Op grond van het vierde lid kan in bijzondere gevallen door de Minister ontheffing worden verleend van het bemanningscertificaat ten behoeve van een bepaald schip en gedurende een bepaalde periode. Verder wordt met het voorgestelde vijfde lid de mogelijkheid geboden om in de toekomst de bemanningslijst «digitaal» bij te kunnen houden zodra digitale registratie in de internationale zeevaart geaccepteerd kan worden.

## **Artikel 22 Monsterboekje**

Dit voorgestelde artikel betreft de afgifte van een monsterboekje. 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.

De reden hiervoor is dat voor het behoud dan wel de ophoging van het vaarbevoegdheidsbewijs voor deze functies voldoende relevante diensttijd moet worden aangetoond. De registratie van diensttijd geschiedt in het monsterboekje. Op basis van het voorgestelde tweede lid kunnen zeevarenden met een andere dan de Nederlandse nationaliteit beschikken over een monsterboekje dat in ieder geval in de Engelse taal is opgesteld. Voor andere zeevarenden dan bovenvermelde groep is registratie van vaartijd niet van belang, echter zij dienen wel te beschikken over een geldig monsterboekje. Voorgesteld wordt deze verplichting los te laten, een grote groep zeevarenden kan volstaan met een alternatieve diensttijdverklaring in plaats van het monsterboekje. Dit leidt tot een reductie van administratieve lasten, omdat de kosten van een monsterboekje worden bespaard. In sommige situaties is het bezit van een monsterboekje voor deze zeevarenden evenwel toch gunstig of aan te bevelen. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer landen worden aangedaan die een monsterboekje vereisen voor walverlof. Het is aan de scheepsbeheerder dan wel de zeevarende zelf om die afweging te maken. Een alternatieve diensttijdverklaring is in lijn met de eisen van het MLC-verdrag. Norm A2.1, eerste lid, onderdeel e, van het MLC-verdrag bepaalt dat er regelgeving moet zijn die, met betrekking tot de zeeschepen onder de vlag van een verdragspartij, voorschrijft dat aan zeevarenden een document wordt uitgereikt dat een overzicht bevat van hun werkzaamheden aan boord van het zeeschip. Het derde lid van deze norm bepaalt dat het document, waarvan de vorm moet worden vastgelegd, geen verklaring mag bevatten betreffende de kwaliteit van de werkzaamheden of het loon. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zal worden bepaald welke informatie dit alternatief document dient te omvatten en welke informatie de verklaring niet mag omvatten. In het voorgestelde vierde lid is daartoe een grondslag opgenomen. Verder wordt met het voorgestelde vijfde lid de mogelijkheid geboden om in de toekomst de inhoud van een monsterboekje of een alternatief document «digitaal» bij te kunnen houden zodra digitale registratie in de internationale zeevaart geaccepteerd kan worden. Digitalisering van gegevens is een essentieel onderdeel van de technologische vooruitgang op het gebied van gegevensverzameling en -overdracht. Momenteel wordt echter nog vereist dat de registratie van vaartijd schriftelijk wordt opgetekend in het monsterboekje dan wel een alternatief document en dat het document fysiek op de zeevarende aanwezig is.

## **Artikel 23 Bezit vaarbevoegdheidsbewijs**

Het vaarbevoegdheidsbewijs (Certificate of Competency) is een van de belangrijkste elementen van het STCW-verdrag en het STCW F-verdrag inzake de opleiding en certificering van zeevarenden. De kapitein, officieren en bepaalde gezellen dienen te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs. Deze zeevarenden dienen in het bezit te zijn van een door de Minister afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs of een erkend vaarbevoegdheidsbewijs. Dit bewijs geeft aan dat zij voldoende zijn opgeleid om de taken aan boord van het zeeschip uit te voeren. Het document moet op grond van de verdragen door de administratie van een verdragspartij (de bevoegde autoriteit) worden afgegeven. Met dit voorgestelde artikel en de daarop te baseren regelgeving wordt uitvoering gegeven aan de bepalingen zoals opgenomen in hoofdstuk II, betreffende de kapitein en dekdiens, hoofdstuk III, betreffende machinekamerdiens, hoofdstuk IV, betreffende radiocommunicatie en radiooperators en hoofdstuk VII betreffende alternatieve certificering, van de bijlage bij het STCW-verdrag. Wat het STCW F-verdrag betreft wordt in dit kader gewezen op hoofdstuk II van de bijlage bij dat verdrag. Dit voorgestelde artikel heeft betrekking op het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs. In het eerste lid is bepaald dat dit geldt voor 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. Het voorgestelde tweede lid heeft betrekking op een zeevarende die een functie vervult van gezelschap als bedoeld in de hoofdstukken II, III en VII van de bijlage bij het STCW-verdrag en resolutie 4 van het STCW F-verdrag. Voor een vaarbevoegdheidsbewijs van een gezelschap gelden andere bepalingen dan voor de kapitein of officieren. Een belangrijk verschil betreft de geldigheidsduur. De geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs van een gezelschap is op grond van het STCW-verdrag onbeperkt, terwijl een vaarbevoegdheidsbewijs van een kapitein of officier een geldigheidsduur kent tot ten hoogste vijf jaar na de datum van afgifte. Een ander verschil is dat door buitenlandse autoriteiten afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen van gezelschap, 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 erkend hoeven te worden. Dat komt tot uiting in het voorgestelde artikel 28, dat betrekking heeft op de aanvaarding van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen. Voorgesteld wordt de bepalingen over de minimumeisen voor de functies als bedoeld in het eerste en tweede lid en de benodigde kennisbewijzen, de overige beroepseisen en de eisen van medische geschiktheid van de zeevarende vereist voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vast te leggen. De basis hiervoor is opgenomen in het voorgestelde derde lid. In dit wetsvoorstel wordt een aangepaste definitie van het begrip kennisbewijs voorgesteld. Voor een nadere toelichting van het begrip kennisbewijs wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemene deel van de toelichting.

In het voorgestelde vijfde lid is bepaald dat ontheffing kan worden verleend van de verplichting om te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs voor een bepaald zeeschip, een bepaalde functie of een bepaalde periode van niet meer dan 6 maanden. Met dit lid wordt invulling gegeven aan artikel 17 van richtlijn (EU) 2022/993. Daarin is bepaald dat in buitengewone omstandigheden dispensatie kan worden verleend mits degene aan wie dispensatie wordt verleend voldoende bekwaam is om de onbezette functie op een verantwoorde wijze te vervullen. Niettemin wordt geen dispensatie verleend aan de kapitein of de hoofdwerktuigkundige, behalve in geval van overmacht en dan nog slechts voor de kortst mogelijke tijd. Naast een vaarbevoegdheidsbewijs worden nog andere beroepseisen gesteld aan zeevarenden. Zie daarvoor

de toelichting bij de voorgestelde artikelen 24 en 25. Het voldoen aan deze eisen geschiedt met het vereiste bezit van een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. Met de voorgestelde uitvoering wordt zoveel mogelijk vastgehouden aan de terminologie met betrekking tot de vaarbevoegd- heden en beroepseisen van de verdragen. De kernbegrippen in deze zijn «Certificate of Competency» en het «Certificate of Proficiency». Deze zijn vertaald met vaarbevoegdheidsbewijs en bekwaamheidsbewijs.

### **Artikel 24 Bijzondere beroepseisen bepaalde scheepstypen**

Voor zeevarenden die werkzaamheden verrichten op bepaalde scheeps- typen gelden bijzondere beroepseisen. Deze beroepseisen vloeien voort uit hoofdstuk V, bepalingen betreffende de opleiding van personeel op bepaalde scheepstypen, van de bijlage bij het STCW-verdrag. Om bepaalde functies of taken te mogen uitoefenen aan boord van een bepaald scheepstype dient een zeevarende te voldoen aan specifieke beroepseisen hetgeen tot uitdrukking wordt gebracht in het bezit van een bekwaamheidsbewijs (Certificate of Proficiency) of schriftelijk bewijs. Hoofdstuk V bevat de verplichte trainingen voor werkzaamheden aan boord van specifieke scheepstypen zoals tankers en passagiersschepen, al dan niet in combinatie met overige bijzondere eisen voor een betreffende taak of functie die wordt verricht aan boord van bepaalde scheepstypen. Als het uitsluitend gaat om een beroepseis in de vorm van een training, kan de training of het trainingsinstituut dat de training verzorgt, door de Minister worden erkend. In dat geval geeft het trainingsinstituut een bekwaamheidsbewijs af. Indien er naast het trainingsvereiste overige bijzondere eisen worden gesteld, zoals het behalen van diensttijd, dan wordt het bewijs afgegeven door of namens Onze Minister. In de praktijk betekent dit, dat het bewijs van deelname aan een training dient te worden aangeleverd aan KIWA Register BV in combinatie met de vereiste relevante diensttijd, waarna KIWA Register BV het vereiste bekwaam- heidsbewijs kan afgeven. In dit kader wordt gewezen op het bekwaam- heidsbewijs ladingbehandeling olie-, gas- en chemicaliëntankschepen alsmede de bekwaamheidsbewijzen op grond van de Polar-code en de IGF-code.<sup>27</sup> Verder wordt gewezen op voorschrift V/2, Verplichte minimu- meisen inzake opleiding en kwalificaties van kapiteins, officieren en gezellen en ander personeel op passagiersschepen van het STCW-verdrag, betreffende familiarisatie-trainingen. Daarbij is een zeevarende verplicht om alvorens zijn taken aan te vangen, bekend te worden gemaakt met het zeeschip en zijn specifieke taken aan boord. Deze trainingen worden aan boord gegeven. Het bewijs dat een dergelijke training is voltooid wordt tot uitdrukking gebracht in de vorm van een aantekening in de scheepsadministratie. Voorschrift I/1 van de Annex bij het STCW-verdrag gebruikt de term «documentary evidence». Dit is vertaald met «schriftelijk bewijs». Het schriftelijk bewijs is op grond van de verdragen vormvrij. Het tweede lid van dit voorgestelde artikel bevat een grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen voor de functie of taak als bedoeld in het eerste lid, de benodigde trainingen en beroepseisen, vereist voor de afgifte van een bekwaamheidsbewijs en het schriftelijk bewijs om aan te tonen dat wordt voldaan aan de overige bijzondere eisen. In het voorgestelde vierde lid is bepaald dat de trainingen als bedoeld in het tweede lid of de trainingsinstituten die deze trainingen verzorgen, door de Minister worden erkend. In het voorgestelde artikel 26 is een grondslag opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen inzake de erkenning van trainingen of trainingsin- stituten.

<sup>27</sup> De ingevolge hoofdstuk XIV-1.1 van het SOLAS-verdrag toepasselijke Polar Code en de ingevolge hoofdstuk II-1/2.29 van het SOLAS-verdrag toepasselijke IGF Code.



## **Artikel 25 Aanvullende beroepseisen**

Om bepaalde functies of taken te mogen uitoefenen aan boord van een zeeschip dient een zeevarende te voldoen aan aanvullende beroepseisen, hetgeen ook tot uitdrukking wordt gebracht in het bezit van een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs. Deze aanvullende beroepseisen vloeien voort uit hoofdstuk VI, bepalingen betreffende beroepseisen over het handelen in 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. In het voorgesteld tweede lid wordt een grondslag geboden om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen voor de functie of taak als bedoeld in het eerste lid, de benodigde trainingen en beroepseisen, vereist voor de afgifte van een bekwaamheidsbewijs en het schriftelijk bewijs om aan te tonen dat wordt voldaan aan de overige aanvullende eisen. Verder kan bij ministeriële regeling worden bepaald voor welke bij internationale regeling aangewezen taak of functie het bezit van een bekwaamheidsbewijs of enig ander document voorgeschreven is. Dit vloeit voort uit het voorgestelde vierde lid. In het vijfde lid is opgenomen dat de trainingen als bedoeld in het tweede lid of de trainingsinstituten die deze trainingen verzorgen, door de Minister worden erkend. In het voorgestelde artikel 26 is een grondslag opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen inzake de erkenning van trainingen of trainingsinstituten.

## **Artikel 26 Afgifte vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen**

Dit voorgestelde artikel heeft betrekking op de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen in het algemeen. In het voorgestelde eerste lid wordt een grondslag geboden om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen met betrekking tot de afgifte, geldigheid, vernieuwing, ophoging, schorsing of intrekking van een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs en het model voor deze bewijzen. Verder is een grondslag opgenomen om regels te stellen inzake de erkenning van trainingen of trainingsinstituten. Met het voorgestelde tweede lid wordt de mogelijkheid geboden om in de toekomst de vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen in digitale vorm af te geven zodra deze in de internationale zeevaart geaccepteerd worden.

## **Artikel 27 Erkenning buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs**

In de internationale zeevaart is het gebruikelijk dat op een zeeschip zeevarenden met diverse nationaliteiten werkzaam zijn. Dit voorgestelde artikel biedt de grondslag om buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen van zeevarenden te erkennen. Met dit artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift I/10 van de Annex bij het STCW-verdrag en voorschrift 7 van de bijlage bij het STCW F-verdrag. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur 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. De overeenstemming dient schriftelijk te worden vastgelegd in een zogenaamde «undertaking» of «memorandum of understanding». In dit kader wordt voor zover het STCW-verdrag betreft ook gewezen op artikel 20 van richtlijn (EU) 2022/993. Op grond hiervan is het EU-lidstaten alleen toegestaan om een «undertaking» aan te gaan indien de Europese Commissie een besluit tot erkenning van die STCW-verdragspartij heeft genomen. Nieuw is dat ook de geneeskundige verklaring zeevaart onderdeel kan zijn van een «undertaking». Daarmee kunnen geneeskundige verklaringen zeevaart die zijn afgegeven door STCW-verdragspartijen worden aanvaard. De overeenstemming hierover dient eveneens in de «undertaking» te worden vastgelegd. De bepalingen omtrent medische geschiktheid zijn ondergebracht in het voorgestelde artikel 31, daarom is deze mogelijkheid opgenomen in dat artikel. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld met betrekking tot de inhoud, afgifte en intrekking van een erkenning. Zo is in voorschrift I/2, zevende lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag bepaald dat vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins, officieren en radiooperators en bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren slechts mogen worden erkend na controle van de authenticiteit en de geldigheid van de overgelegde bewijzen. In voorschrift I/10, vijfde lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag en artikel 20, zevende lid, van richtlijn (EU) 2022/993 wordt de mogelijkheid geboden om in het geval van een aanvraag om erkenning van een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs voor een periode van ten hoogste drie maanden dienst te kunnen doen op een zeeschip onder de vlag van het land waar de aanvraag is ingediend, indien men in het bezit is van schriftelijk bewijs omtrent de aanvraag (bewijs van aanvraag om erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs). Dit om te voorkomen dat gedurende de periode van behandeling van de aanvraag, die in verband met de verplichting tot verificatie van de overgelegde documenten enige tijd in beslag kan nemen, door de aanvrager niet kan worden gevaren. Deze voorziening is opgenomen in het voorgestelde derde lid, zodat een buitenlandse zeevarende met zijn buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijs en het bewijs van aanvraag om erkenning van dat vaarbevoegdheidsbewijs voor een periode van ten hoogste drie maanden kan varen als bemanningslid op een Nederlands zeeschip. De aanvrager zal hiertoe wel reeds een overeenkomst met een scheepsbeheerder moeten zijn aangegaan. Tevens zal worden verlangd dat de aanvrager een verklaring van de scheepsbeheerder overlegt waarin deze verklaart dat de door de aanvrager overgelegde bescheiden bij de aanvraag tot erkenning authentiek zijn en de verstrekte gegevens juist zijn. Deze voorwaarden worden bij ministeriële regeling vastgesteld. In de genoemde bepalingen van het STCW-verdrag en richtlijn (EU) 2022/993 zijn radioofficieren en radiooperators van de genoemde mogelijkheid uitgezonderd. Voorschrift 7, derde lid, van de bijlage bij het STCW F-verdrag kent deze uitzonderingsbepaling niet. Voorgesteld wordt daarom dat bij ministeriële regeling de gevallen worden aangewezen waarvoor de mogelijkheid niet van toepassing is.

### **Artikel 28 Aanvaarding buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs**

Dit voorgestelde artikel biedt de grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot de aanvaarding van een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs. Het gaat bijvoorbeeld om het aanvaarden van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie van gezelschap. 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. De inhoudelijke voorwaarden voor aanvaarding worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nader uitgewerkt. Vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins, officieren en radiooperators worden erkend volgens het voorgestelde artikel 27.

### **Artikel 29 Beroepseisen Caribisch-Nederlandse zeeschepen**

Op grond van dit voorgestelde artikel kunnen de in de vigerende regeling vastgestelde bemannings- en opleidingseisen worden voortgezet die zijn gebaseerd op de SCV-code. Daarmee kunnen bemannings- en opleidingseisen worden die gesteld worden aan bemanningsleden werkzaam op deze schepen in overeenstemming met die in de overige landen in de Caribische handelszone. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 6 van het algemene deel van deze memorie van toelichting.

### **Artikel 30 Examen bekwaamheidsbewijzen zeilvaart**

Alle opleidingen vinden plaats binnen het regulier onderwijs op grond van onderwijswetgeving zoals neergelegd in de WEB en de WHW, uitgezonderd de opleidingen in de zeilvaart. Deze worden verzorgd door de Enkhuizer Zeevaartschool en leiden voornamelijk op voor het dienstdoen op de zeilschepen van de traditionele chartervaart. Deze school is uniek in Nederland en zelfs in West-Europa. De -qua aantallen relatief beperkte-doelgroep volgt de opleiding gedurende de wintertijd, buiten het reguliere vaarseizoen voor de zeilvaart. Dit past niet in het stramien van de reguliere opleidingen op grond van de WEB en de WHW. De Minister kan op grond van het tweede lid een examencommissie aanwijzen voor het verplichte examen van een bekwaamheidsbewijs. Op basis van het voorgestelde derde lid worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de beroepseisen voor de vier in het eerste lid genoemde bekwaamheidsbewijzen vastgesteld. Bemanningsleden van zeilschepen dienen te beschikken over een specifiek bekwaamheidsbewijs voor de zeilvaart waarmee vervolgens een vaarbevoegdheidsbewijs voor een bepaalde functie in de zeilvaart kan worden aangevraagd, dit in combinatie met andere eisen die gelden voor die functie. Zo is voorzien in een apart bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtstuurman zeilvaart.

Van belang hierbij is dat het voorgestelde artikel 23 en de daarin opgenomen bepalingen ook van toepassing zijn op zeevarenden die dienstdoen aan boord van zeilschepen. Zij dienen te beschikken over een specifiek vaarbevoegdheidsbewijs voor de zeilvaart. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere eisen gesteld ten aanzien van de bemanning van zeegaande zeilschepen in de commerciële vaart. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen grote zeilvaart en kleine zeilvaart. De eisen ten aanzien van bemanning op zeilschepen van 500 GT en meer worden bij algemene maatregel van bestuur vastgelegd en zijn in lijn met het STCW-verdrag. De bemanningseisen voor zeegaande zeilschepen van minder dan 500 GT worden bij ministeriële regeling vastgesteld. De grens van 500 GT is de ondergrens van het STCW-verdrag. Onder deze grens kan worden afgeweken van het STCW-verdrag. Dat geeft lidstaten meer flexibiliteit. Het bestaande kader voor de zeilvaart wordt hiermee ongewijzigd voortgezet.

## Artikel 31 Medische geschiktheid

Een zeevarende moet, voorafgaand aan de aanvang van zijn werkzaamheden op een zeeschip, beschikken over een geldige geneeskundige verklaring zeevaart. Daarmee wordt aangetoond dat de zeevarende medisch geschikt is voor de functie die hij op een zeeschip vervult. Met dit voorgestelde artikel wordt 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 C188-verdrag stellen eisen aan de medische geschiktheid. De aard van het medisch onderzoek en de geneeskundige verklaring worden voorgeschreven door de bevoegde autoriteit. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de eisen van medische geschiktheid van zeevarenden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist en de overige zeevarenden. 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 of een beperkte rol. Zij worden aan minder stringente keuringseisen onderworpen. In de geneeskundige verklaring moet met name worden vermeld dat het gehoor, het gezichtsvermogen en, indien de te verrichten werkzaamheden nadelig kunnen worden beïnvloed door verminderd kleurenonderscheidingsvermogen, ook het vermogen kleuren te onderscheiden, toereikend zijn. Tevens moet worden vermeld dat een zeevarende niet lijdt aan een medische aandoening die mogelijk wordt verergerd door werkzaamheden op zee of deze ongeschikt maakt voor dergelijke werkzaamheden of de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen. De geneeskundige verklaring heeft een geldigheidsduur van ten hoogste twee jaar, voor zeevarenden jonger dan achttien jaar is de geldigheidsduur ten hoogste een jaar. Dit vloeit voort uit voorschrift I/9, vierde lid, van het STCW-verdrag inzake medische normen. Wat de geneeskundige verklaring van vissers betreft is hierbij aangesloten. In het voorgestelde tweede lid is bepaald dat een geneeskundige verklaring zeevaart wordt afgegeven door een keuringsarts die door de Minister is aangewezen of erkend. In het voorgestelde derde lid is bepaald dat Nederland geneeskundige verklaringen zeevaart aanvaardt die zijn afgegeven door een EU-lidstaat, Noorwegen, IJsland, Liechtenstein en Zwitserland, op basis van richtlijn 2005/45/EG.

Nieuw is dat ook de geneeskundige verklaring zeevaart onderdeel kan zijn van een «undertaking», zoals bedoeld in het voorgestelde artikel 27. Daarmee kunnen geneeskundige verklaringen zeevaart die zijn afgegeven door STCW-verdragspartijen waarmee een «undertaking» is aangegaan, worden aanvaard. De overeenstemming hierover dient eveneens in een dergelijke «undertaking» te worden vastgelegd. Uitgangspunt hierbij is dat een geneeskundige verklaring zeevaart is afgegeven door een keuringsarts die erkend is door de maritieme autoriteit van de betreffende verdragspartij. De mogelijkheid om nu ook geneeskundige verklaringen zeevaart van buiten de EU te kunnen erkennen komt de efficiency ten goede. De waarborgen die ook gelden voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen bieden afdoende garantie met betrekking tot de bescherming van de gezondheid van zeevarenden en de veiligheid van de zeevaart, sluiten aan bij richtlijn (EU) 2022/993, verminderen de administratieve lasten en vergroten de flexibiliteit voor de maritieme sector. In het voorgestelde vierde lid wordt 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. Indien de geldigheidstermijn van een verklaring gedurende een reis verstrijkt, blijft de verklaring van kracht tot aan de volgende aanloophaven waar een geneeskundige verklaring van

een bevoegde arts verkregen kan worden, mits die termijn ten hoogste drie maanden bedraagt. Deze bepaling, die in overeenstemming is met voorschrift I/9, onderdeel 6, van het STCW-verdrag, is opgenomen in het voorgestelde vijfde lid. De geneeskundige verklaringen voor zeevarenden die werkzaam zijn op zeeschepen die als regel internationale reizen maken, moeten ten minste in het Engels worden opgesteld. De geneeskundige verklaring wordt afgegeven door een bevoegde geneeskundige, of, in het geval van een verklaring die uitsluitend op het gezichtsvermogen betrekking heeft, door een door de bevoegde autoriteit daartoe erkend medisch specialist. Geneeskundigen en medisch specialisten moeten volledig onafhankelijk zijn wat betreft hun medisch oordeel bij het verrichten van medisch onderzoek. Zeevarenden aan wie een verklaring is geweigerd of aan wie een beperking is opgelegd met betrekking tot hun arbeidsgeschiktheid, in het bijzonder ten aanzien van tijd, soort werk of vaargebied, worden in de gelegenheid gesteld zich nader te laten onderzoeken door een als scheidsrechter aangewezen geneeskundige of medisch specialist.

In de zeevaart kunnen zich onverwachte situaties voordoen. Het voorgestelde zesde en zevende lid voorzien in de mogelijkheid dat de Minister ontheffing verleent. In de praktijk wordt deze taak uitgevoerd door de ILT. In spoedeisende gevallen mag de ILT een zeevarende toestaan zonder een geldige geneeskundige verklaring werkzaamheden te verrichten tot aan de volgende aanloophaven waar een medische verklaring kan worden verkregen. Voorwaarde daarvoor is dat de betrokken zeevarende wel in het bezit is van een verlopen geneeskundige verklaring van recente datum. De toestemming geldt voor een periode van ten hoogste drie maanden. Deze bepaling is in overeenstemming met voorschrift I/9, onderdeel 7, van het STCW-verdrag.

### **Artikel 32 Medisch scheidsrechter**

Uitsluitend zeevarenden die voldoen aan de geldende keuringseisen mogen worden goedgekeurd.

De wettelijke medische eisen voor de zeevaart zijn vastgelegd in het Keuringsreglement voor de zeevaart. Een zeevarende die niet voldoet aan de eisen, niet onder beperkte condities kan worden goedgekeurd of niet in het bezit is van een geldende ontheffing dient te worden afgekeurd. De zeevarende ontvangt daarop een verklaring van medische ongeschiktheid en wordt geïnformeerd over het recht op herkeuring. De zeevarende kan een herkeuring aanvragen bij een door de Minister aangewezen scheidsrechter. De basis hiervoor is opgenomen in het eerste en derde lid van dit voorgestelde artikel. Een zeevarende die is goedgekeurd maar van mening is dat hij medisch ongeschikt is kan op grond van het voorgestelde vierde lid een herkeuring vragen.

Voor de zeescheepvaart zijn twee scheidsrechters aangewezen. In het voorgestelde vijfde lid wordt voorts voorgesteld dat de Minister van de geldende medische eisen door middel van een ontheffing kan afwijken indien deze, daartoe gemotiveerd geadviseerd door een als scheidsrechter aangewezen geneeskundige of medisch specialist, van mening is dat de afwijking van de geldende medische norm zo klein is dat daardoor het veilig functioneren -in een bepaalde functie- niet wordt beïnvloed. Standaard A I/9, zesde lid, van de STCW-code biedt deze ruimte. In het voorgestelde zesde lid wordt een grondslag geboden om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen met betrekking tot de herkeuring door een als scheidsrechter aangewezen keuringsarts evenals de aanwijzing en erkenning van een als scheidsrechter aangewezen keuringsarts en de intrekking van deze aanwijzing en erkenning.

### **Artikel 33 Aanwijzingen van medische ongeschiktheid of onbekwaamheid**

Medische geschiktheid is een van de eisen voor toekenning van een vaarbevoegdheidsbewijs. Gebleken medische ongeschiktheid leidt tot intrekking, onderscheidenlijk ongeldigverklaring van het vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs als bedoeld in de artikelen 23, eerste en tweede lid, 24, eerste lid en 25, eerste lid. De procedure van het voorgestelde artikel 33 is van de nodige waarborgen voorzien, waaronder het recht zich nogmaals te laten keuren door een als scheidsrechter aangewezen andere geneeskundige of medisch specialist (zie het voorgestelde artikel 32 dat in het vijfde lid van overeenkomstige toepassing wordt verklaard). Tot de hier bedoelde waarborgen behoort ook het voorschrift in het eerste lid van het voorgestelde eerste lid dat verklaringen van derden betreffende mogelijke medische ongeschiktheid of onbekwaamheid tot het uitoefenen van een functie aan boord door een zeevarende alleen dan door of namens de Minister worden onderzocht, indien deze op schrift zijn gesteld.

### **Artikel 34 Verwerking persoonsgegevens**

Ter uitvoering van de voorgestelde artikelen 23 tot en met 32 worden persoonsgegevens die betrekking hebben op de medische geschiktheid van zeevarenden verwerkt. Die gegevens zijn noodzakelijk om te kunnen beoordelen of de zeevarende voldoet aan de wettelijke eisen inzake medische geschiktheid. Medische geschiktheid is een van de eisen voor toekenning van een vaarbevoegdheidsbewijs die voortvloeit uit de implementatie van artikel 12 van richtlijn (EU) 2022/993. Medische keuringen voor de scheepvaart kunnen uitsluitend worden verricht door bevoegde artsen. De keuringsartsen melden, zonder overdracht van het onderliggend medisch dossier, de tijdelijke of permanente afkeuringen aan de Minister. Deze gegevens worden namens de Minister beheerd door de medisch adviseur scheepvaart bij de ILT. Bij een scheidsrechterlijke herkeuring op grond van het voorgestelde artikel 32 dient de betrokkene schriftelijk toestemming te geven om de medische gegevens te delen met de medisch scheidsrechter. Van belang hierbij is dat de betrokkene belanghebbende is bij een gunstige(re) herbeoordeling. De medisch scheidsrechter overlegt na herkeuring eventueel met de medisch adviseur scheepvaart in hoeverre een restrictie dan wel een ontheffing kan worden toegepast. Hierbij worden medische gegevens uitgewisseld, echter bij de ILT wordt geen medisch dossier opgeslagen van de persoon in kwestie, slechts de conclusie wordt bijgehouden. De ILT houdt, per bevoegde arts, alleen de aantallen medische goedgekeurde verklaringen bij. Hierbij worden geen persoonsgegevens van zeevarenden bijgehouden. De uitvoering van artikel 33 bepaalt dat de Minister persoonsgegevens en persoonsgegevens betreffende de gezondheid verwerkt teneinde te kunnen beoordelen of een zeevarende in het bezit van een geldige geneeskundige verklaring zeevaart medisch ongeschikt of onbekwaam is. De Minister is verantwoordelijk voor deze verwerking.

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

Het MLC-verdrag als doel het «level playing field» in de zeevaartsector te verbeteren door minimumnormen te stellen op het gebied van arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden voor zeevarenden. Het verdrag is daarbij bepalend voor de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Iedere verdragspartij moet een systeem instellen dat de naleving van het verdrag waarborgt op de zeeschepen die zijn vlag voeren. Hiertoe geeft een verdragspartij een maritiem arbeidscertificaat en een verklaring naleving maritieme arbeid af. De regels omtrent het

certificaat maritieme arbeid en het visserij-arbeidscertificaat op basis van het C188-verdrag zijn opgenomen in dit hoofdstuk.

### **Artikel 35 Verklaring naleving maritieme arbeid I**

Net als in veel verdragen die gelden voor de zeescheepvaart, is in het MLC-verdrag geregeld dat commercieel gebruikte zeeschepen die varen onder de vlag van een lidstaat, voorzien moeten zijn van een certificaat om aan te tonen dat wordt voldaan aan de eisen van het verdrag. Op grond van het MLC-verdrag geldt voor zeeschepen van 500 GT die internationale reizen maken, dat ze moeten beschikken over een certificaat maritieme arbeid (voorschrift 5.1.3 van het MLC-verdrag). Onderdeel van die certificering is de verklaring naleving maritieme arbeid.

De verklaring naleving maritieme arbeid bestaat uit twee delen. In deel I geeft de Minister de concrete eisen waaraan moet worden voldaan. In deel II geeft de scheepsbeheerder aan hoe hij heeft gewaarborgd dat voortdurend wordt voldaan of zal worden voldaan aan deze eisen. Dat is geregeld in het voorgestelde artikel 36. De verklaring naleving maritieme arbeid wordt als bijlage vastgehecht aan het certificaat maritieme arbeid, dat op grond van artikel 37 wordt afgegeven. Het certificaat wordt pas afgegeven indien na inspectie aan boord van het schip is vastgesteld dat wordt voldaan aan geldende wet- en regelgeving inzake werk- en leefomstandigheden en de eisen zoals opgenomen in aanhangsel A5-I van het MLC-verdrag. Om in aanmerking te komen voor een certificaat maritieme arbeid dient de scheepsbeheerder de Minister te verzoeken een verklaring naleving maritieme arbeid deel I af te geven. Dit wordt geregeld in het eerste lid. De verklaring naleving maritieme arbeid deel I dient op grond van het MLC-verdrag door de bevoegde autoriteit te worden opgesteld gebaseerd op norm A5.1.3, tiende lid, van het MLC-verdrag en bevat een lijst met eisen en verwijzingen naar alle toepasselijke wettelijke bepalingen voor het desbetreffende zeeschip, eventuele scheepsspecifieke eisen op grond van de nationale wetgeving en de normen waarop wordt geïnspecteerd. Met deze lijst verkrijgt de scheepsbeheerder een overzicht van zijn verplichtingen om in aanmerking te kunnen komen voor een certificaat maritieme arbeid. Indien dat aan de orde is, wordt tevens aangegeven welke ontheffingen of wezenlijk gelijkwaardige bepalingen van toepassing zijn. Het gaat hierbij vooral om technische aspecten zoals accommodatie-eisen. Op basis van het voorgestelde tweede lid worden bij ministeriële regeling regels gesteld over de inhoud en het model van deze verklaring.

### **Artikel 36 Verklaring naleving maritieme arbeid deel II**

Voordat een zeeschip een certificaat maritieme arbeid kan verkrijgen, moet door de scheepsbeheerder een verklaring naleving maritieme arbeid deel II zijn ingevuld waarin hij aangeeft welke maatregelen worden genomen om de voortdurende naleving van het verdrag te waarborgen. Dat doet hij door middel van het opstellen van een verklaring naleving maritieme arbeid deel II. Dit wordt geregeld in het voorgestelde eerste lid. Met dit document toont de scheepsbeheerder aan hoe hij invulling zal geven aan de verklaring naleving maritieme arbeid deel I. Op basis van het voorgestelde tweede lid worden bij ministeriële regeling regels gesteld over de inhoud en het model van deze verklaring. Aan de hand van de verklaring naleving maritieme arbeid deel II kan de scheepsbeheerder een aanvraag doen bij de Minister voor het verkrijgen van een certificaat maritieme arbeid. De wijze waarop een aanvraag kan worden gedaan, wordt geregeld in het voorgestelde artikel 37.

### **Artikel 37 Certificaat maritieme arbeid**

Dit voorgestelde artikel regelt dat de Minister op aanvraag van een scheepsbeheerder een certificaat maritieme arbeid afgeeft voor een zeeschip van 500 GT of meer dat internationale reizen maakt. Het certificaat wordt pas afgegeven nadat na inspectie is vastgesteld dat voldaan wordt aan de voor het betreffende zeeschip van toepassing zijnde eisen. De verklaring naleving maritieme arbeid deel II dient daartoe bij de aanvraag om een certificaat maritieme arbeid te worden gevoegd. Hierbij wordt opgemerkt dat de betreffende werkzaamheden met betrekking tot de onderzoeken en certificering door de ILT is gemandateerd aan erkende klassenbureaus. De erkenning van klassenbureaus is in Nederland geregeld in de Schepenwet en in de Regeling erkende organisaties Schepenwet. Op basis van het voorgestelde tweede lid worden nadere regels gesteld. Schepen kleiner dan 500 GT zijn op grond van het MLC-verdrag niet verplicht te beschikken over de verklaringen naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid. Dat hoeft alleen niet aangetoond te worden met een certificaat. De ILT voert daarom op grond van norm A5.1.4 van voorschrift 5.1.4 van het MLC-verdrag handhavende inspecties uit op deze categorie van zeeschepen varend onder Nederlandse vlag. Daarbij wordt een inspectierapport achtergelaten. In overeenstemming met voorschrift 5.1.3, tweede lid, van het MLC-verdrag kunnen scheepsbeheerders van deze schepen, indien ze dat wensen, wel de verklaring naleving maritieme arbeid en vervolgens een certificaat aanvragen. Hieraan bestaat soms behoefte omdat deze schepen in het kader van een havenstaatcontrole in een buitenlandse haven kunnen worden gecontroleerd en daarmee eenvoudig kan worden aangetoond dat aan het MLC-verdrag wordt voldaan.

### **Artikel 38 Visserij-arbeidscertificaat**

Bepaalde vissersvaartuigen moeten beschikken over een geldig visserij-arbeidscertificaat om aan te tonen dat het vaartuig is geïnspecteerd ten behoeve van de naleving van de bepalingen van het C188-verdrag. Artikel 41 van het C188-verdrag bepaalt dat het gaat om 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. De eisen die hieruit voortvloeien en de wijze van aanvragen worden geregeld met het voorgestelde artikel. Het voorgestelde vierde lid voorziet erin dat de inhoudelijke eisen uit het C188 verdrag bij of algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd. Regels met betrekking tot de eisen voor de verkrijging, geldigheid, verlenging en intrekking van een visserij-arbeidscertificaat worden bij ministeriële regeling vastgesteld.

### **Artikel 39 Onderzoek en afgifte certificaat maritieme arbeid en visserij-arbeidscertificaat**

Dit voorgestelde artikel biedt de basis om, naast het aanwijzen van de ambtenaren van de ILT, rechtspersonen aan te wijzen die de onderzoeken verrichten ter verkrijging en verlenging van de certificaten maritieme arbeid en visserij-arbeidscertificaten. De Minister kan slechts door hem erkende natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen. In de regel gaat het om de aanwijzing van classificatiebureaus, vaak klassenbureau genoemd, die de technische inspectie van zeeschepen en offshore constructies uitvoeren. Bij ministeriële regeling kunnen op grond van het vierde lid regels worden gesteld met betrekking tot de wijze van erkenning, de voorwaarden voor erkenning en de intrekking van de erkenning. Op basis van het voorgestelde vijfde lid worden bij ministeriële



regeling regels gesteld met betrekking tot de inhoud en frequentie van de onderzoeken die vereist zijn ter verkrijging van een certificaat maritieme arbeid, verklaring naleving maritieme arbeid deel I of een visserij-arbeidscertificaat.

#### **Artikel 40 Klacht zeevarende aan de wal**

Een zeevarende aan boord van een Nederlands zeeschip kan een klacht indienen bij een daartoe aangewezen ambtenaar van de ILT over vermoedelijke schending van het MLC-verdrag of over een vermeend onrechtmatig bevel van de kapitein. Deze mogelijkheid dient op grond van de voorschriften 5.1.4 en 5.1.5 van het MLC-verdrag te worden geboden. Het MLC-verdrag voorziet in twee typen van klachtafhandeling. Ten eerste moet een zeevarende aan boord een klacht kunnen indienen zoals geregeld in het voorgestelde artikel 6. Uit de voorschriften 5.1.4 en 5.1.5 van het MLC-verdrag volgt dat aan zeevarenden tevens de mogelijkheid moet worden geboden om een klacht over een vermoedelijke schending van de eisen van het verdrag (met inbegrip van de rechten van zeevarenden) in te dienen bij een daartoe bevoegde functionaris van de vlagstaat. Indien hij dat wenst mag de zeevarende zich laten vertegenwoordigen door een derde. Dit vloeit voort uit norm A5.1.5, derde lid, van het MLC-verdrag waarin is bepaald dat een zeevarende zich mag laten vertegenwoordigen door een vereniging van beroepsbeoefenaren, een vereniging, een vakbond of, in het algemeen, eenieder die belang heeft bij de veiligheid van het zeeschip. Artikel 43 van het C188-verdrag voorziet in dezelfde mogelijkheid voor een visser aan boord van een vissersvaartuig. In het tweede lid is bepaald dat bij ministeriële regeling worden regels kunnen worden gesteld over de wijze waarop deze klachten worden behandeld. Norm A5.2.2 van het MLC-verdrag geeft regels waaraan procedures voor klachtenafhandeling aan de wal moeten voldoen. Zeevarenden van een buitenlands zeeschip kunnen ook een klacht indienen in een Nederlandse haven. Dit is geregeld in artikel 26a van de Wet havenstaatcontrole.

### **Hoofdstuk 5. Tuchtrechtspraak**

#### **Artikelen 41 Tuchtrechtspraak en tuchtcollege**

Kapiteins en scheepsofficieren zijn onderworpen aan het tuchtrecht indien zij handelen in strijd met de regels van goed zeemanschap die zij in acht moeten nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart is per 1 januari 2010 belast met de uitvoering van het tuchtrecht. Het college is gehuisvest in Amsterdam en de openbare zittingen vinden ook daar plaats. Kapiteins en officieren (lid van de bemanning, niet zijnde de kapitein, die aan boord van een zeeschip een functie als stuurman, werktuigkundige, maritiem officier of officier elektrotechniek vervult), van zeeschepen die onder de Nederlandse vlag varen, zijn onderworpen aan tuchtrechtspraak in de zeescheepvaart. Criterium om al dan niet tot het uitspreken van een tuchtmaatregel te komen is of de betreffende officier heeft gehandeld (of heeft nagelaten te handelen) in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.

#### **Artikel 42 Samenstelling tuchtcollege**

Het tuchtcollege bestaat uit een voorzitter, twee plaatsvervangende voorzitters, veertien leden en twintig plaatsvervangende leden. Op basis van het tweede lid van het voorgestelde artikel 41 worden bij algemene maatregel van bestuur nadere regels gesteld met betrekking tot de leden

die worden aangesteld. Het betreft opleidings- en kenniseisen en ervaringseisen. De periode van zitting bedraagt vier jaar met mogelijkheid tot herbenoeming.

### **Artikelen 43 Integriteit leden**

Het is van belang de onderlinge onafhankelijkheid te verzekeren van de voorzitter, de plaatsvervangende voorzitters, de leden en de plaatsvervangende leden van het tuchtcollege. In het eerste lid zijn de secretarissen en de plaatsvervangend secretarissen toegevoegd. Voorts is in het voorgestelde artikel 43, tweede lid, een regeling opgenomen omtrent de beëdiging van de voorzitter en de leden van het tuchtcollege en hun plaatsvervangers om aan dezelfde eisen te voldoen als de leden van de rechterlijke macht, die voorafgaand aan hun indiensttreding ook de ambtseed of belofte moeten afleggen. Het afleggen van de ambtseed vormt een bijdrage aan de bevordering van de integriteit van ambtsdragers.

### **Artikel 44 Toepassing artikelen Wet rechtspositie rechterlijke ambtenaren**

Indien de voorzitter of een lid van het tuchtcollege (of een van hun plaatsvervangers) door handelen of nalaten ernstig nadeel toebrengt aan de goede gang van zaken bij de tuchtrechtspraak of het in haar te stellen vertrouwen kan dat leiden tot het schorsen voor ten hoogste drie maanden (met de mogelijkheid van verlenging) of tot het ontslaan van de voorzitter of een lid van het tuchtcollege (of een van hun plaatsvervangers). Dat kan eveneens worden opgelegd wanneer deze tot een vrijheidsstraf is veroordeeld, onder curatele is gesteld, in staat van faillissement is verklaard, de schuldsaneringsregeling natuurlijke personen ten aanzien van hem of haar van toepassing is verklaard, hij of zij surséance van betaling heeft verkregen of wegens schulden is gegijzeld. Ook wanneer hij of zij wegens ziekte of anderszins ongeschikt is voor het verrichten van zijn of haar taak kan ontslag worden verleend. Een disciplinaire maatregel tot ontslag wordt door Hoge Raad opgelegd. De procedure bij de Hoge Raad is een zware procedure voor zeer ernstige gevallen, die in de Aanpassingswet modernisering rechterlijke organisaties (Stb. 2001, 584) ook voor de andere tuchtcolleges van toepassing is verklaard. Inmiddels is in artikel 46d van de Wet rechtspositie rechterlijke ambtenaren voor rechters en raadsheren de lichtere maatregel van schriftelijke berisping opgenomen die opgelegd kan worden door de president van het betrokken college. Het is gewenst aan de voorzitter van het tuchtcollege dezelfde bevoegdheid toe te kennen teneinde te kunnen voorzien in een lichte procedure voor minder zware gevallen.

Het voorgestelde derde lid geeft een tijdelijke voorziening voor de behandeling van klachten tegen gedragingen van de leden van het tuchtcollege en hun plaatsvervangers. De Minister van Justitie bereidt een nieuwe regeling voor de behandeling van klachten tegen leden van de rechterlijke macht voor, die te zijner tijd ook van toepassing kan worden verklaard op de leden van tuchtcolleges. Totdat deze nieuwe regeling in werking is getreden blijft de oude regeling, inhoudende dat een klager de procureur-generaal bij de Hoge Raad kan verzoeken om ter zake een vordering bij de Hoge Raad in te stellen, van kracht. Deze regeling komt overeen met de regeling van artikel 3 van Hoofdstuk 15 van de Aanpassingswet modernisering rechterlijke organisatie (Stb. 2001, 584).

## **Artikel 45 Vacatiegeld**

Voor de te verrichten werkzaamheden wordt vacatiegeld betaald alsmede een reis- en verblijfkostenvergoeding en verdere voorschotten.

## **Artikel 46 Secretaris**

Het tuchtcollege beschikt op grond van de vigerende wet over een secretaris en een plaatsvervangend secretaris. Op verzoek van het college wordt, om de continuïteit van de werkzaamheden van het tuchtcollege te garanderen, voorgesteld een tweede plaatsvervangende secretaris toe te voegen.

## **Artikel 47 Geheimhouding**

De onafhankelijke oordeelsvorming van de leden en de plaatsvervangende leden van het tuchtcollege moet zijn verzekerd. De strekking van deze bepaling is ontleend aan artikel 12 van Hoofdstuk 2 van de Wet op de rechterlijke organisatie. Het voorgestelde tweede lid regelt de verplichting tot geheimhouding van vertrouwelijke gegevens. Deze bepaling is ontleend aan artikel 13 van Hoofdstuk 2 van de Wet op de rechterlijke organisatie. Het voorgestelde derde lid regelt het geheim van de raadkamer, zoals dit voor de leden van de rechterlijke macht is geregeld in artikel 7, derde lid, van Hoofdstuk 2 van de Wet op de rechterlijke organisatie.

## **Artikel 48 Aanhangig maken**

Er zijn twee mogelijkheden tot een aanhangig maken van een zaak bij het tuchtcollege: op verzoek van de Minister of door een klacht van een belanghebbende.

In het voorgestelde tweede lid 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. Het voorgestelde derde lid bepaalt dat het verzoek of de klacht niet in behandeling wordt genomen indien de gedraging meer dan twee jaar geleden is voorgevallen. De reden voor deze beperking in de tijd is gelegen in de omstandigheid dat een kapitein en een officier niet te lang in onzekerheid behoren te verkeren of hun nog een tuchtzaak boven het hoofd hangt. De termijn van twee jaren is gekozen omdat dit ook de verjaringstermijn is voor overtredingen in artikel 70, eerste lid, onder 1, van het Wetboek van Strafrecht. Een langere verjaringstermijn is ook niet wenselijk, mede in verband met het bewijs, dat veelal door getuigenverklaringen zal moeten worden geleverd.

## **Artikel 49 Ontvankelijkheid**

De voorzitter functioneert als een soort «voorportaal» van het tuchtcollege voor de scheepvaart. Het verzoek en de klacht moeten daarom bij hem worden ingediend. In deze functie heeft hij de volgende twee taken. Ten eerste betreft het een «zeefunctie», waarbij de voorzitter door middel van een summier vooronderzoek toetst of een klacht ontvankelijk is, of een verzoek of een klacht op het eerste gezicht gegrond is, alsmede beoordeelt 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. Ten tweede betreft het een «bemiddelingsfunctie», waarbij de voorzitter eerst onderzoekt 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. Een dergelijke voorprocedure komt ook bij andere tuchtrechtstelsels voor. Wanneer de indiener van een niet-ontvankelijk verklaard verzoek of klacht niet overtuigd is door de – met redenen omklede – beslissing van de voorzitter dat de klager niet ontvankelijk is of dat het verzoek of de klacht kennelijk ongegrond is, kan deze op grond van het derde lid binnen een termijn van twee weken tegen de voorzittersbeslissing verzet doen bij het (volledige) tuchtcollege. Door een tijdig verzet vervalt de beslissing van de voorzitter met als gevolg, dat de voorzitter de zaak ter kennis van het (volledige) tuchtcollege brengt, waarna de zaak op de normale wijze door het tuchtcollege op een zitting met vijf of drie leden wordt behandeld. In het belang van een onafhankelijke en onbevangen oordeelsvorming door het tuchtcollege wordt de voorzitter, die in een eerdere fase de klager kennelijk niet ontvankelijk, dan wel het verzoek of de klacht kennelijk ongegrond heeft geoordeeld, vervangen door een van zijn plaatsvervaarders.

### **Artikel 50 In behandeling name verzoek of de klacht**

Wanneer een verzoek of een klacht niet door middel van een voorzittersbeslissing wordt afgewezen of niet in der minne wordt geschikt, brengt de voorzitter de zaak ter kennis van het volledige tuchtcollege. De secretaris van het tuchtcollege zendt vervolgens zo spoedig mogelijk aan de kapitein of de scheepsofficier, op wie het verzoek of de klacht betrekking heeft, een afschrift van de door de Minister of de klager bij het tuchtcollege ingediende stukken toe met het verzoek om binnen zes weken een verweerschrift in te dienen. Wanneer het tuchtcollege voor de scheepvaart eigener beweging een tuchtrechtelijk onderzoek aanhangig maakt deelt de secretaris dit schriftelijk mede aan de betrokken kapitein of scheepsofficier met een omschrijving van de gewraakte gedraging en van de bezwaren die tegen deze gedraging zijn gerezen, eveneens met het verzoek om binnen zes weken een verweerschrift in te dienen. Deze termijn kan eventueel nog verlengd worden, welke mogelijkheid in het bijzonder van belang kan zijn voor een kapitein of een scheepsofficier die langdurig op zee is. Zodra het verweerschrift door het tuchtcollege is ontvangen zendt de secretaris een afschrift hiervan toe aan de Minister of aan de klager.

### **Artikel 51 Vooronderzoek**

Op verzoek van het tuchtcollege is voor de duidelijkheid expliciet in de wet opgenomen dat een vooronderzoek ook op gemotiveerd verzoek van een deelnemer (de klager of betrokkene) aan de tuchtprocedure kan worden bevolen. In de praktijk wordt meermalen van de kant van betrokkenen en hun raadslieden geklaagd over het eenzijdige onderzoek door ILT. Dat via de voorzitter om een vooronderzoek kan worden gevraagd is onvoldoende bekend. De voorzitter van het tuchtcollege beslist of er voldoende grond is voor toekenning van het verzoek. Dat zal voor een betrokken kapitein of officier bijvoorbeeld het geval zijn als er een aanwijzing is voor een andere kijk op het voorval waarop de inspecteur namens de Minister zijn bezwaren baseert maar niet als het louter gaat om een zogenaamde «fishing expedition» van de betrokkene. Namens de Minister zal naar verwachting niet snel om een vooronderzoek gevraagd worden omdat ILT zelf over opsporingsbevoegdheden beschikt maar in een voorkomend geval is er misschien behoefte aan het afleggen van een getuigenverklaring onder ede. Een klager heeft geen wettelijke opsporingsbevoegdheden en zal vaker baat kunnen hebben bij een vooronderzoek. Ten opzichte van de Wet zeevarenden is de volgorde van de artikelen over de tuchtprocedure gewijzigd om duidelijk te maken dat een verzoek tot het instellen van een vooronderzoek kan worden

ingediend vanaf het in behandeling nemen van een verzoek door het tuchtcollege tot aan de behandeling ter zitting. In het voorgestelde tweede lid is bepaald dat aan de persoon of de personen die het vooronderzoek uitvoert of uitvoeren een aantal onderzoeksbevoegdheden worden toegekend. De bevoegdheid tot het betreden van elke plaats die de vooronderzoeker noodzakelijk acht, zo nodig met behulp van de sterke arm, met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner (onderdeel a) is ontleend aan de onderzoeksbevoegdheden die de onderzoekers van de Onderzoeksraad voor veiligheid bezitten (artikel 36 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid). De bevoegdheid tot het kennis nemen van alle schriftelijke stukken, waarvan de vooronderzoeker kennisneming in het belang van het onderzoek acht, en daarvan afschriften te maken (onderdeel b) is ontleend aan de onderzoeksbevoegdheden die de met het onderzoek belaste (plaatsvervangend) voorzitter van de kamer van toezicht en de vooronderzoekers van de Onderzoeksraad voor veiligheid bezitten (artikel 96, derde lid, van de Wet op het notarisambt, en artikel 38 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid). In artikel 5:17 van de Algemene wet bestuursrecht wordt aan een toezichthouder deze zelfde bevoegdheid toegekend. Hieraan is nog toegevoegd de aan artikel 125i van het Wetboek van Strafvordering ontleende bevoegdheid tot het kennis nemen van gegevens in geautomatiseerde werken. Deze bevoegdheden zijn uiteraard beperkt tot het kennisnemen van de schriftelijke stukken en de gegevens in geautomatiseerde werken die zich bevinden aan boord van het zeeschip, waar de gewraakte gedraging door de betrokken kapitein of officier heeft plaats gevonden.

Degene die het vooronderzoek verricht is onder andere bevoegd getuigen te horen (tweede lid, onderdeel d). In het kader van het vooronderzoek is het goed als de vooronderzoeker vóór het getuigenverhoor de visie van de betrokken kapitein of officier verneemt op het ingediende verzoek of de klacht. Daarnaast moet naar de mening van het tuchtcollege de betrokken kapitein of officier het recht hebben het getuigenverhoor bij te wonen. Daartoe is het wenselijk dat de betrokken kapitein of officier op de hoogte is van de inhoud van het verzoek of de klacht. In de huidige werkwijze van het tuchtcollege wordt, zodra tot een vooronderzoek is besloten, het verzoek of de klacht reeds aan de betrokken kapitein of officier toegezonden.

De formulering van de bepalingen met betrekken tot de bevoegdheid tot het horen van de klager, en de betrokken kapitein of officier (onderdeel c), en tot het horen van getuigen en deskundigen (onderdeel d) is ontleend aan artikel 66, tweede lid, van de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg.

In verband met een onafhankelijke en onbevangen oordeelsvorming door het tuchtcollege is in het voorgestelde derde lid bepaald dat de vooronderzoeker geen deel uitmaakt van het tuchtcollege dat de zaak ter zitting behandelt. De betrokken kapitein of officier wordt altijd in kennis gesteld van een verzoek of klacht als tot het instellen van een vooronderzoek is besloten. De secretaris stuurt daartoe een afschrift aan de betrokkene.

## **Artikel 52 Behandeling ter zitting**

Aan de behandeling van een zaak ter zitting nemen vijf leden deel waaronder de voorzitter of diens plaatsvervanger. Voor de vier overige leden geldt dat in het geval een tuchtzaak betrekking heeft op een bemanningslid van een koopvaardijship er vier – of bij eenvoudige zaken: twee -ervaren beroepsgenoten uit de koopvaardij aan de behandeling van de zaak deelnemen (derde lid). Daarbij kan gedacht worden aan: een

kapitein van een vrachtschip of van een passagierschip, een kapitein van een schip in de natte waterbouw, een stuurman, en een hoofdwerktuigkundige.

Wanneer een tuchtzaak betrekking heeft op een bemanningslid van een vissersvaartuig, dan nemen vier – of bij eenvoudige zaken: twee – ervaren beroepsgenoten uit de zeevisserij aan de behandeling van de zaak deel (derde lid). Daarbij kan gedacht worden aan een schipper van een vistrawler, een schipper van een viskotter, een stuurman zeevisvaart, en een werktuigkundige zeevisvaart. Teneinde te voorkomen dat hun ervaring te zeer verouderd is wordt in het eerste lid, onderdelen a en b, voorgeschreven dat zij in de aan hun benoeming voorafgaande periode van tien jaren ten minste vijf jaren moeten hebben gevaren.

### **Artikel 53 Verschoning en wraking**

Ingevolge het voorgestelde eerste lid kunnen de voorzitter en de leden, alsmede hun plaatsvervangers, verzoeken zich te laten verschonen. Op grond van het voorgestelde tweede lid beslissen de overige leden van het tuchtcollege over een dergelijk verzoek. Als waarborg voor de onpartijdigheid van de leden van het tuchtcollege bevatten alle tuchtrechtstelsels een enigszins vergelijkbare regeling voor de wraking en verschoning van de leden van het tuchtcollege. Daarbij komen twee verschillende redacties voor:

1. een redactie, bestaande uit één lid, waarin verwezen wordt naar het Wetboek van Strafvordering (artikel 47, tweede lid, van de Advocatenwet, artikel 100 van de Wet op het notarisambt, artikel 37, vierde lid, van de Gerechtsdeurwaarderswet, en artikel 63 van de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg);
2. een redactie, bestaande uit twee leden, zonder verwijzing naar het Wetboek van Strafvordering (artikel 30 van de Wet op de uitoefening van de diergeneeskunde 1990, artikel 38 van de Loodsenwet, artikel 41 van de Wet op de Registeraccountants, en artikel 63 van de Wet op de Accountants Administratieconsulenten). Om redenen van duidelijkheid en leesbaarheid is in dit wetsvoorstel gekozen voor de tweede redactie van de bepaling over wraking en verschoning.

### **Artikel 54 Mondelinge behandeling**

De oproep voor de mondelinge behandeling van de zaak ter zitting geschiedt in de praktijk bij zowel aangetekende brief als niet-aangetekende brief omdat de ervaring heeft geleerd dat een aangetekende brief soms niet bij de geadresseerde bezorgd kan worden omdat deze niet op het adres wordt aangetroffen, maar dat een niet-aangetekende brief de geadresseerde wel bereikt. De termijn tussen de oproep en de zitting is vier weken. De behandeling van de zaak en de uitspraak vinden in twee afzonderlijke zittingen plaats. Het tuchtcollege kan op grond van het tweede lid een zaak ter zitting bij verstek behandelen. Het voorgestelde artikel 57, eerste lid, bepaalt dat het tuchtcollege bij verstek uitspraak kan doen indien de betrokken kapitein of officier niet ter zitting is verschenen. In het vijfde lid is bepaald dat de betrokken kapitein of officier zich kan laten bijstaan door een raadsman. Nieuw is het voorstel dat het mogelijk maakt voor het tuchtcollege om in geval van gewichtige redenen te bepalen dat de mondelinge behandeling geheel of gedeeltelijk zal plaatsvinden door middel van een tweezijdig elektronisch communicatiemiddel. Dit voorstel is, mede op verzoek van het tuchtcollege, opgenomen indien het houden van een fysieke zitting niet mogelijk is. Met dit voorstel wordt deze tijdelijke mogelijkheid op basis van artikel 2 van de Tijdelijke wet COVID-19 Justitie en Veiligheid om de mondelinge behandeling plaats te laten vinden door middel van een

tweezijdig elektronisch communicatiemiddel structureel geregeld. Het tuchtcollege bepaalt of er sprake is van voldoende gewichtige redenen om gebruik te maken van deze mogelijkheid. Met dit voorstel kan de voortgang van tuchtzaken veilig worden gewaarborgd. Het kan daarbij gaan om situaties zoals die zijn ontstaan bij de uitbraak van COVID-19, maar de mogelijkheid staat ook open als een fysieke zitting om praktische redenen niet haalbaar is.

### **Artikel 55 Getuigen en deskundigen**

Overeenkomstig andere tuchtrechtelijke regelingen heeft ook het tuchtcollege voor de scheepvaart de mogelijkheid om getuigen en deskundigen te horen. Getuigen en deskundigen zijn verplicht om te verschijnen en worden beëdigd door de voorzitter. De oproeping bestaat uit drie fasen: eerst een aangetekende brief van het tuchtcollege zelf. Indien de getuige of deskundige hierop niet verschijnt wordt vervolgens een dagvaarding van de officier van justitie uitgebracht. Verschijnt de getuige of deskundige ook daarop niet dan wordt tenslotte een dagvaarding van de officier van justitie met bevel tot medebrenging uitgebracht. In het voorgestelde eerste lid is bepaald dat personen die betrokken zijn geweest bij het onderzoek door de Onderzoeksraad voor veiligheid door het tuchtcollege voor de scheepvaart niet als getuige of deskundige kunnen worden gehoord. Evenals in andere tuchtrechtstelsels is het verschoningsrecht van de artikelen 217 tot en met 219 van het Wetboek van Strafvordering van toepassing verklaard: bloed- en aanverwanten, (gewezen) echtgenoten, (gewezen) geregistreeerde partners, en personen die een geheimhoudingsplicht hebben kunnen zich verschonen van het geven van getuigenis of van het beantwoorden van bepaalde vragen. De getuigen en deskundigen ontvangen een schade-loosstelling van het Rijk overeenkomstig de regeling van de Wet tarieven in strafzaken (vergelijk artikel 33, zevende lid, van de Wet op de uitoefening van de diergeneeskunde 1990, en artikel 41, zevende lid, van de Loodsenwet).

### **Artikel 56 Tuchtmaatregelen**

Het tuchtcollege kan vier tuchtmaatregelen opleggen. Deze kunnen afzonderlijk of in combinatie worden opgelegd. De minst zware tuchtmaatregelen betreffen een waarschuwing of een berisping. Ook kan een geldboete als tuchtmaatregel worden opgelegd. Als laatste en zwaarste tuchtmaatregel is schorsing van de vaarbevoegdheid opgenomen, met een maximumtermijn van twee jaren. Een waarschuwing is de lichtste tuchtmaatregel, die – evenals de maatregel van berisping – door de voorzitter van het tuchtcollege in aanwezigheid van de betrokken kapitein of officier bij de beslissing mondeling wordt uitgesproken. De betrokken kapitein of officier wordt hiertoe bij aangetekende brief opgeroepen. Indien de betrokkene niet bij de uitspraak van het tuchtcollege is verschenen, deelt de secretaris van het tuchtcollege hem of haar de inhoud van de waarschuwing of berisping tezamen met de beslissing van het tuchtcollege bij aangetekende brief mee. In het voorgestelde eerste lid, onderdeel, c is de geldboete als tuchtmaatregel opgenomen. Er geldt een maximumboete van ten hoogste het bedrag van de derde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht. Dat is momenteel een bedrag van € 4.500. De tuchtrechter bepaalt binnen welke termijn de boete moet worden betaald. Daarbij kan hij bepalen dat de boete in twee of meer termijnen mag worden voldaan (voorgesteld derde lid)

In het voorgestelde tweede lid is als bijkomende maatregel de openbaarmaking van de tuchtspraak opgenomen. Deze maatregel komt, behalve bij het tuchtrecht van de loodsen, in alle andere tuchtrechtstelsels voor. Wanneer het tuchtcollege deze bijkomende maatregel oplegt, dient het in zijn beslissing aan te geven in welke dagbladen of tijdschriften de uitspraak zal worden gepubliceerd (de Staatscourant, één of meer vaktijdschriften, of één of meer nieuwsbladen). De secretaris van het tuchtcollege draagt zorg voor deze publicatie(s). In het voorgestelde vierde lid is de mogelijkheid opgenomen om de tuchtmaatregelen van geldboete en van schorsing van de vaarbevoegdheid geheel of ten dele voorwaardelijk op te leggen. De Schepenwet kent deze mogelijkheid niet, maar in een aantal andere tuchtrechtstelsels komt deze mogelijkheid wel voor (vergelijk artikel 48a van de Advocatenwet, artikel 48, zesde lid, van Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg, en artikel 17, eerste lid, van de Wet op de uitoefening van de diergeneeskunde). Aan het vierde lid is toegevoegd dat het tuchtcollege aan een voorwaardelijke maatregel ook een bijzondere voorwaarde kan verbinden. Te denken valt bijvoorbeeld aan het volgen van een bepaalde cursus of training. In het commune strafrecht bestaat deze mogelijkheid al lang maar ook in het tuchtrecht komt dit vaker voor. Zie artikel 48a, eerste lid, van de Advocatenwet

### **Artikel 57 Beslissing**

Hoewel in het voorgestelde artikel 54, derde lid, de mogelijkheid is opgenomen om de betrokken kapitein of officier door de officier van justitie te doen dagvaarden met bevel tot medebrenging, bestaat altijd de mogelijkheid dat hij niet ter zitting verschijnt (bijvoorbeeld omdat het tuchtcollege deze zware procedure niet wil volgen of omdat de betrokkene onvindbaar blijkt). Teneinde buiten twijfel te stellen dat het tuchtcollege ook in die gevallen uitspraak kan doen is in het voorgestelde eerste lid expliciet de mogelijkheid van uitspraak bij verstek opgenomen. Voor de tenuitvoerlegging van de tuchtmaatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid wordt een belangrijke rol toegekend aan het Centraal register bemanningsgegevens, waarvan de administratie wordt gevoerd door de Divisie Scheepvaart van de LT. Wanneer het tuchtcollege voor de scheepvaart deze tuchtmaatregel aan een kapitein of een officier oplegt, moet de secretaris tevens vermelden wanneer de schorsing ingaat. Deze ingangsdatum moet zijn gelegen na het verstrijken van de in het voorgestelde artikel 58, eerste lid, genoemde termijn van zes weken voor het instellen van hoger beroep. Aan de schorsing van de vaarbevoegdheid is de verplichting voor de betrokken kapitein of officier gekoppeld 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. In het voorgestelde vierde lid is een sanctie opgenomen, die niet door het tuchtcollege hoeft te worden opgelegd maar van rechtswege werkt, voor het geval de betrokkene niet voldoet aan zijn verplichting om zijn vaarbevoegdheidsbewijs tijdig bij het Centraal register bemanningsgegevens in te leveren. Deze sanctie is ontleend aan de sanctie die in artikel 180, zesde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is opgenomen voor het niet tijdig inleveren van het rijbewijs bij een ontzegging van de rijbevoegdheid. Zolang de betrokkene zijn vaarbevoegdheidsbewijs niet heeft ingeleverd loopt de periode van de schorsing zonder enige beperking door. Omdat het de bedoeling is dat van deze sanctie een preventieve werking uitgaat, is in het voorgestelde derde lid bepaald dat de secretaris van het tuchtcollege de mogelijkheid van deze sanctie aan de betrokken kapitein of officier mededeelt. Wanneer bij het College van Beroep voor het



bedrijfsleven hoger beroep wordt ingesteld tegen de beslissing van het tuchtcollege, kan een door het tuchtcollege opgelegde tuchtmaatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid niet worden ten uitvoer gelegd (voorgestelde artikel 56, vijfde lid).

### **Artikel 58 Termijn hoger beroep**

De tuchtrechtspraak in hoger beroep is ondergebracht bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Uit oogpunt van efficiency en kostenbesparing is ervoor gekozen om voor de beroepsgroep van zeevarenden aan te sluiten bij een reeds bestaande instantie van de rechterlijke organisatie voor hoger beroep. Bij de keuze van deze instantie heeft een afweging plaats gevonden tussen een gerechtshof en het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Omdat het College van Beroep voor het bedrijfsleven reeds appèlinstantie is voor de tuchtgerichten in de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie, de tuchtgerichten die zijn ingesteld op grond van de Landbouwkwaliteitswet, de raden van tucht voor registeraccountants en accountants-administratieconsulenten en het tuchtcollege loodsen, is hieraan de voorkeur gegeven boven een gerechtshof, dat meer geschikt is als appèlinstantie voor de tuchtrechtspraak voor de juridische beroepen.

### **Artikel 59 Behandeling hoger beroep**

Wanneer bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven hoger beroep wordt ingesteld tegen de beslissing van het tuchtcollege, kan een door het tuchtcollege opgelegde tuchtmaatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid niet ten uitvoer worden gelegd (voorgestelde artikel 56, eerste lid, onderdeel d). Daardoor vervalt dus ook de ingangsdatum van de schorsing alsmede de verplichting voor de betrokken kapitein of officier om zijn vaarbevoegdheidsbewijs vóór die datum bij het Centraal register bemanningsgegevens in te leveren. In verband hiermee is in het voorgestelde artikel 56, tweede lid, bepaald dat de griffier van het College van Beroep voor het bedrijfsleven ook het Centraal register bemanningsgegevens inlicht omtrent het ingestelde hoger beroep. Indien het College van Beroep voor het bedrijfsleven opnieuw een tuchtmaatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid oplegt, deelt de griffier van het College van Beroep voor het bedrijfsleven aan de betrokken kapitein of officier de nieuwe ingangsdatum van de schorsing mee, alsmede de verplichting voor de betrokkene om zijn vaarbevoegdheidsbewijs vóór die datum in te leveren bij het Centraal register bemanningsgegevens, en de gevolgen van het niet tijdig inleveren van het vaarbevoegdheidsbewijs (het voorgestelde artikel 57 wordt in voorgestelde artikel 56, vierde lid, van overeenkomstige toepassing verklaard). De beslissing van het College van Beroep voor het bedrijfsleven is onherroepelijk, zodat een tuchtmaatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid direct ten uitvoer kan worden gelegd. Het indienen van een verzoek tot herziening (voorgestelde artikel 60) heeft geen invloed op de tenuitvoerlegging van enige tuchtmaatregel.

### **Artikel 60 Herziening tuchtmaatregel**

Dit voorgestelde artikel voorziet in de mogelijkheid tot het verzoeken van herziening van een opgelegde tuchtmaatregel. Deze mogelijkheid staat alleen open voor de tot een tuchtmaatregel veroordeelde personen. De mogelijkheid is beperkt tot het geval dat er na een onherroepelijk geworden beslissing van het tuchtcollege nieuwe feiten of omstandigheden bekend worden die een ander licht werpen op de beslissing tot het opleggen van een tuchtrechtelijke maatregel.

## Hoofdstuk 6. Toezicht en opsporing

### Artikelen 61 tot en met 66 Toezicht en opsporing

In deze voorgestelde artikelen wordt een regeling gegeven voor de aanwijzing en bevoegdheden van toezichthouders. Het voorgestelde artikel 61 regelt de aanwijzing van toezichthouders. Het betreft ambtenaren van de ILT. Daarnaast kan de Minister op grond van het voorgestelde tweede lid ook andere ambtenaren of personen aanwijzen. In het Besluit aanwijzing toezichthouders Wet zeevarenden zijn de toezichthouders opgenomen, zoals de ambtenaren van het Korps Nationale Politie. De in het voorgestelde artikel 64 opgenomen bevoegdheid tot aanhouding van een schip (een van de vormen van bestuursdwang) is voorbehouden aan de ambtenaren van de ILT, dit gelet op de vereiste deskundigheid en ervaring en in aanmerking genomen de zwaarte van de maatregel. De Minister kan op grond van het voorgestelde artikel 61, derde lid, besluiten de bevoegdheden van bepaalde toezichthouders te beperken. Het voorgestelde artikel 62 regelt de aanwijzing van opsporingsambtenaren. Deze aanwijzing is niet gewijzigd ten opzichte van de vigerende wet. Het voorgestelde artikel 63 regelt de bevoegdheden van toezichthouders jegens de kapitein en alle opvarenden. In dat artikel wordt de toezichthouder tevens bevoegd verklaard om, zo dit voor de vervulling van zijn wettelijke taak nodig is, aan boord van een zeeschip hutten en andere bemanningsverblijven binnen te treden. Voor het toezicht op de naleving van deze wet kan het noodzakelijk zijn de woonruimten aan boord van zeeschepen te onderzoeken, bijvoorbeeld om te kunnen beoordelen of de bemanningsleden die wachtlopen ook daadwerkelijk aan boord zijn en of hun verblijf aan boord van langere duur is. Ook moet kunnen worden onderzocht of de bemanningsleden over de juiste en geldige documenten beschikken, indien zij die niet aanstonds wensen te tonen.

De korte periode die een zeeschip in de haven is, belet in veel gevallen dat op de vereiste toestemming van de bewoner of op een schriftelijke machtiging van het Openbaar Ministerie dan wel de burgemeester kan worden gewacht. In de afweging tussen de belangen van de toezichthouder om een niet-naleving te kunnen onderzoeken, die bij het verlaten van de haven een strafbaar feit oplevert en dat van de scheepsbeheerder om het zeeschip spoedig te kunnen laten uitvaren enerzijds, en dat van het bemanningslid dat zijn woonruimte aan boord niet zonder zijn toestemming kan worden betreden anderzijds, dienen eerstgenoemde belangen zwaarder te wegen. Door de interventie van de toezichthouder kan het mogelijke strafbare feit worden voorkomen. Bovendien houdt niet-naleving steeds een potentieel gevaar in voor de veiligheid aan boord en voor het scheepvaartverkeer. Ook de gezondheid aan boord en de bescherming van het milieu lopen bij niet-naleving gevaar. Bij het vorenstaande is zorgvuldig acht geslagen op de in artikel 8 van het Europese verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden limitatief opgesomde beperkingsgronden. Het voorgestelde artikel 64, eerste en tweede lid, geeft aan in welke gevallen een ambtenaar van de ILT bevoegd is een zeeschip aan te houden. Zo biedt het voorgestelde eerste lid, onderdeel f, grond voor aanhouding bij schending van het MLC-verdrag dan wel het C-188-verdrag. Of er sprake is van een ernstige schending van het verdrag hangt af van het «professional judgement» van de toezichthoudende ambtenaar. Het instellen van bezwaar en beroep tegen besluiten in het kader van deze wet wordt beheerst door de Algemene wet bestuursrecht. Het voorgestelde artikel 65 regelt de in kennisstelling van de aanhouding van een zeeschip. Hierbij wordt opgemerkt dat, voor de toepassing van artikel 3:40 van de Algemene wet bestuursrecht, de kapitein – naast de scheepsbeheerder –

ook als belanghebbende wordt aangemerkt. In aanvulling op de Algemene wet bestuursrecht is in artikel 66 bepaald dat tegen besluiten administratief beroep openstaat in plaats van de mogelijkheid om bezwaar tegen bedoelde besluiten te maken. Op de voorgestelde wijze kan het belang van de eenheid van beleid goed worden gewaarborgd, aangezien de controle in verschillende havens wordt uitgevoerd. Teneinde regionale differentiatie in besluitvorming te vermijden, wordt het wenselijk geacht in dezen administratief beroep open te stellen.

## **Hoofdstuk 7. Verbodsbepalingen**

### **Artikel 67 Bescherming klager**

Met dit voorgestelde artikel 67 wordt gevolg gegeven aan voorschrift 5.1.5, tweede lid, van het MLC-verdrag dat voorschrijft dat elke vorm van represaille tegen een zeevarende vanwege het indienen van een klacht verboden en bestraft moet worden.

### **Artikelen 68 Verbod varen zonder geldig bemanningscertificaat**

In het voorgestelde artikel 20 is bepaald dat een zeeschip voorzien moet zijn van een geldig bemanningscertificaat (Minimum Safe Manning Document), dat is afgegeven door de ILT. Het zeeschip dient minimaal bemand zijn volgens het bemanningscertificaat. Het certificaat is maximaal 5 jaar geldig. Met dit voorgestelde artikel 68 is het verboden te varen zonder een geldig bemanningscertificaat.

### **Artikelen 69 tot en met 71 Verbodsbepalingen**

Deze voorgestelde artikelen hebben betrekking op een aantal verbodsbepalingen. Zo rust op basis van het voorgestelde artikel 70 een verplichting op de scheepsbeheerder tot het bijhouden van een overzicht van alle bemanningsleden die zich aan boord bevinden door het opmaken van een bemanningslijst. Het verbod omschreven in het voorgestelde artikel 71 geldt wanneer het zeeschip zich op zee bevindt, van zee komt of naar zee gaat alsook wanneer het is afgemeerd in een haven of ten anker ligt op een rede. In het voorgestelde artikel 71, eerste lid, is een verbod opgenomen het houden van een uitkijk, dan wel het optreden als verantwoordelijke voor de wacht op de brug of als verantwoordelijke voor de wacht in de machinekamer, op te dragen aan bemanningsleden die hiervoor niet bevoegd zijn. Hierbij heeft enige redactie plaatsgehad, waarbij de termen «chef van de wacht op de brug» en «chef van de wacht in de machinekamer» vervangen zijn door de termen «verantwoordelijke voor de wacht op de brug» en «verantwoordelijke voor de wacht in de machinekamer» om beter tot uitdrukking te brengen dat het gaat om het bemanningslid dat verantwoordelijkheid draagt voor de desbetreffende werkzaamheden.

### **Artikel 72 Verbod varen zonder geldig certificaat maritieme arbeid of visserij-arbeidscertificaat**

Norm A5.1.4, zeventiende lid, van het MLC-verdrag vraagt passende sancties te stellen ten aanzien van schending van de eisen van het verdrag. Het voorgestelde artikel 72 bevat een verbodsbepaling waarvoor de strafbaarstelling is opgenomen in de Wet op de economische delicten. De mogelijkheid tot het opleggen van deze sancties geldt naast de mogelijkheid om maatregelen te treffen als aanhouding van het schip en intrekking van het certificaat maritieme arbeid. Het is verboden een internationale reis te maken zonder de in het MLC-verdrag voorgeschreven documenten aan boord te hebben. In het voorgestelde tweede

lid is een verbod opgenomen voor vissersvaartuigen die langer dan drie dagen op zee blijven en een lengte hebben van 24 meter of meer of die normaliter meer dan 200 zeemijlen uit de kustlijn varen, te varen zonder visserij-arbeidscertificaat.

### **Artikel 73 Verbod niet naleven aanhouding**

Het voorgestelde artikel 64, eerste en tweede lid, geeft aan in welke gevallen een ambtenaar van de ILT bevoegd is een zeeschip aan te houden. Het komt echter voor dat zeeschepen tijdens een dergelijke aanhouding wegvaren. Het voorgestelde artikel is afgeleid van artikel 54 van de Schepenwet op basis waarvan het wegvaren na een aanhouding op grond van artikel 16 van de Schepenwet verboden is. Op grond van de Wet op de economische delicten wordt overtreding van het verbod strafbaar gesteld. Deze bepaling bevat voor alle leden van de bemanning van een Nederlands zeeschip een algemeen verbod van gevaarstelling. Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, terwijl ook artikel 5 van de Wet Luchtverkeer een vergelijkbare bepaling bevat.

### **Artikel 74 Verbod gebruik drugs en alcohol**

Met dit voorgestelde artikel wordt invulling gegeven aan voorschrift VIII/1, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag en sectie A-VIII/1, onderdeel 10, van de STCW-code, die deel uitmaken van de bepalingen aangaande «fitness for duty». Voorschrift VIII/1, tweede lid, bepaalt dat iedere administratie, met het doel alcohol- en drugsmisbruik te voorkomen, moet verzekeren dat gepaste maatregelen worden genomen in overeenstemming met sectie A-VIII/1, daarbij rekening houdend met de leidraad opgenomen in sectie B-VIII/1, van de STCW-code.

In het tweede lid is aangesloten bij artikel 27, eerste en tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet en artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994. In beide wetten zijn alcoholmieten van 0,5 milligram (0,5 mg) alcohol per milliliter bloed en tweehonderdtwintig microgram (220 g) alcohol per liter uitgeademde lucht vastgesteld. Eveneens wordt in beide wetten bepaald dat men niet onder zodanige invloed van een stof mag verkeren waarvan men weet of redelijkerwijze moet weten dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof (hierna: een stof)-de rijvaardigheid respectievelijk de vaardigheid voor het voeren of sturen van het schip kan verminderen waardoor men niet tot het behoorlijk uitvoeren daarvan in staat moet worden geacht. De Scheepvaartverkeerswet is van toepassing op voor het openbaar scheepvaartverkeer openstaande binnenwateren en de Nederlandse territoriale zee. Het STCW-verdrag is van toepassing op zeegaande schepen varende onder Nederlandse vlag. De bovengenoemde STCW-bepalingen zijn wat Nederlandse zeeschepen betreft, voor zover zij zich binnen de Nederlandse territoriale zee bevinden, geïmplementeerd in artikel 27 van de Scheepvaartverkeerswet. Het voorgestelde artikel richt zich op zeeschepen die zich ophouden buiten de Nederlandse territoriale zee, op volle zee en op alle niet-Nederlandse wateren die met de volle zee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen. Het STCW-verdrag is niet van toepassing op vissersvaartuigen. In overleg met de Redersvereniging voor de Zeevisserij en het Productschap Vis is er echter voor gekozen de zeevisserij in dit geval te laten aansluiten bij wat voor de rest van de maritieme sector gaat gelden. Ook voor de veiligheid van de zeevisserij is het van belang dat men niet onder invloed van te veel alcohol of een stof verkeert.

### *Handhaving*

De verbodsbepalingen van het eerdergenoemde artikel 27 van de Scheepvaartverkeerswet worden gehandhaafd door middel van het strafrecht. Met betrekking tot schepen op volle zee levert de strafrechtelijke handhaving echter te veel praktische bezwaren op. Als handhavingsmodaliteit met betrekking tot overtreding van het voorgestelde artikel is daarom gekozen voor de tuchtrechtspraak, thans nog geregeld in hoofdstuk 5 van de vigerende wet. Het voorgestelde artikel 41 onderwerpt de kapitein en de officieren aan tuchtrechtspraak ter zake van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die zij als een goed zeeman in acht behoren te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. Het uitgangspunt hierbij is de eindverantwoordelijkheid van de kapitein en de officieren voor de veiligheid van het schip. Onder het begrip «goed zeemanschap» wordt ook de zorg niet te varen onder invloed van te veel alcohol of een stof begrepen. Het tuchtcollege voor de scheepvaart heeft dit in twee uitspraken bevestigd (zaaknummer 2010.V1 inzake Little Jane en zaaknummer 201.V3 inzake Eems Sky).

### *Medische geschiktheid en alcohol en drugs*

Naast de handhaving door middel van het straf- of tuchtrecht bestaat ook de mogelijkheid door middel van de verplichte medische keuring van zeevarenden een aanwijzing te verkrijgen over het overmatig gebruik van alcohol of een stof. Zeevarenden mogen niet op een schip werkzaam zijn tenzij zij beschikken over een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart (voorgestelde artikel 31). Een zeevarende dient over een voldoende lichamelijke conditie en fysieke vaardigheid te beschikken om zijn of haar functie naar behoren uit te kunnen voeren. In het kader van de medische keuring wordt ook specifiek aandacht besteed aan het gebruik van alcohol en drugs. Een verdenking van overmatig alcohol- of drugsgebruik kan ontstaan op basis van de antwoorden op gerichte vragen naar het gebruik ervan, op basis van het gedrag van de keurling en op basis van bevindingen bij het lichamelijke onderzoek. Frequent ziekteverzuim, een sterk wisselend werkpatroon, verlies van concentratievermogen, betrokkenheid bij ongevallen, verstoorde relaties met collega's, een onverzorgd uiterlijk, beven van de handen, «waterige» ogen, overmatig transpireren, wijde pupillen en naar alcohol ruiken zijn enkele signalen die kunnen duiden op een alcohol- of drugsprobleem. Bij verdenking van overmatig alcohol- of drugsgebruik zal de keurende arts dit met de keurling bespreken en desgewenst informatie opvragen of aanvullend onderzoek uit laten voeren. Chronisch alcoholisme en verslaving aan verdovende, opwekkende of andere psychotrope stoffen in de anamnese van de laatste vijf jaar in het algemeen is een reden voor ongeschiktheid.

### *Beleid scheepsbeheerder*

Tot slot is in het voorgestelde artikel 4, vierde lid, de verplichting opgenomen voor de scheepsbeheerder om te zorgen voor een schriftelijk beleid ten aanzien van de voorkoming van alcohol – en drugsmisbruik door zeevarenden die veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoeren. Daarbij moet aandacht worden geschonken aan voorlichting omtrent het gebruik van alcohol en drugs tijdens het werk en de gevolgen daarvan. Hiermee wordt invulling gegeven aan sectie B-VIII/1, onderdelen 6 tot en met 9, van de STCW-code. Het betreft hier het aanbevelende deel van de STCW-code.

## **Artikel 75 Verbodsbepalingen**

In dit artikel zijn diverse verboden ingesteld. Het gaat bijvoorbeeld om een verbod tot het niet nakomen door de scheepsbeheerder van de verplichting ervoor te zorgen dat zeevarenden de vereiste bijscholings- en herhalings-trainingen hebben gevolgd conform de eisen van de verschillende verdragen (voorgestelde artikel 4, tweede lid). De kapitein dient de beginselen van een veilige wacht in acht nemen (voorgesteld artikel 9, tweede lid) en de kapitein organiseert de werkzaamheden en de wachtdeling zodanig dat het wachtpersoneel voldoende uitgerust en anderszins geschikt is om diens te doen bij aanvang van de wacht (voorgesteld artikel 9, derde lid). Dit artikel behelst voorts een verbod op het niet nakomen van deze verplichtingen door de kapitein en een verbod met betrekking tot het niet nakomen van de verplichting van de scheepsbeheerder tot het hebben van een beleid met betrekking tot de voorkoming en bestrijding van alcoholmisbruik door zeevarenden (voorgesteld artikel 4, vierde lid). Overtredingen van de verboden zijn strafbaar gesteld in de Wet op de economische delicten.

## **Hoofdstuk 8. Overige bepalingen**

### **Artikel 76 Centraal register bemanningsgegevens**

Op grond van het voorgestelde eerste lid worden in het Centraal register bemanningsgegevens de gegevens over de afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen, bekwaamheidsbewijzen en monsterboekjes geregistreerd. Ook de vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen, afgegeven op grond van een erkend buitenlands bewijs, worden geregistreerd. Het register wordt beheerd door KIWA Register BV. In voorschrift I/2, veertiende lid, van de bijlage bij het STCW-verdrag en sectie A-I/2, onderdeel 9, van de STCW-code is aangegeven welke gegevens over de genoemde bewijzen moeten worden geregistreerd. Deze gegevens zullen worden aangewezen in de ministeriële regeling op grond van het voorgestelde tweede lid. Dit houdt in dat bijvoorbeeld ook een schorsing van een vaarbevoegdheid ten gevolge van een beslissing van het tuchtcollege voor de scheepvaart wordt geregistreerd. Op grond van het voorgestelde artikel 57, derde lid, wordt de beslissing van het tuchtcollege voor de scheepvaart tot schorsing van een vaarbevoegdheid aan het Centraal register bemanningsgegevens gezonden en daarin geregistreerd. Niet alle gegevens behoeven in één register te worden opgenomen, er kan sprake zijn van meer dan één register. Zo zullen de gegevens over de bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren in het Centraal register bemanningsgegevens worden opgenomen, en registratie BSN-nummer. Gegevens die betrekking hebben op andere bekwaamheidsbewijzen worden al geregistreerd in het Centraal register beroepsopleidingen, het Centraal Register Opleidingen Hoger Onderwijs en door de erkende trainingsinstituten. In voorgestelde tweede lid wordt de Minister de bevoegdheid toegekend tot het uitwisselen van informatie met de buitenlandse bevoegde autoriteiten over de verlenging van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen van zeevarenden. In het Centraal register bemanningsgegevens worden alle in dit verband van belang zijnde gegevens geregistreerd. Ingeval van twijfel over de echtheid van een door een buitenlandse bevoegde autoriteit afgegeven bewijs kan die autoriteit eveneens verzocht worden een schriftelijke bevestiging te verstrekken over de authenticiteit van het bewijs.

## **Artikel 77 Centraal inspectieregister**

Norm 5.1.4, dertiende lid, van het MLC-verdrag schrijft voor dat er een register wordt bijgehouden met de resultaten van de inspecties die jaarlijks worden gepubliceerd. Het voorgestelde artikel biedt de grondslag voor dit centraal register. Bij ministeriële regeling op grond van het tweede lid worden regels gesteld met betrekking tot het bijhouden van de inspectiegegevens. Daarbij zal worden geregeld dat de inspectiegegevens bij het Centrale inspectieregister gedeponereerd moeten worden.

## **Artikel 78 Openbare registers**

Dit voorgestelde artikel 78 betreft de grondslag voor het openbaar register van bemanningscertificaten van zeeschepen. Op grond van voorschrift 5.1.3, zesde lid, van het MLC-verdrag moet er een openbaar register worden ingesteld van de afgegeven certificaten maritieme arbeid. Daarnaast is in norm A5.1.3, twaalfde lid, van het MLC-verdrag voorgescreven dat op verzoek afschriften van de verleende certificaten moet worden verstrekt. Tevens worden visserij-arbeidscertificaten geregistreerd. Het C188-verdrag schrijft geen openbaar register voor, maar vanwege het feit dat het handhavingssysteem van dat verdrag overeenkomt met dat van het MLC-verdrag, is uniformering op dit punt passend. De registers kunnen kosteloos worden geraadpleegd.

## **Artikel 79 Vaststelling tarieven documenten**

Dit voorgestelde artikel 79 voorziet in een grondslag om bij ministeriële regeling tarieven te stellen voor de afgifte van documenten en voorts de erkenning die vereist zijn op grond van de vermelde verdragen. Alle tarieven worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Ook voor het verlenen van ontheffingen ingevolge deze wet wordt een tarief gesteld.

## **Artikelen 80 tot en met 82 Overgangsbepalingen**

Met deze voorgestelde artikelen wordt bewerkstelligd dat de overgang naar de nieuwe wet geen gevolgen heeft voor de geldigheid van reeds uitgegeven bemanningscertificaten, vaarbevoegdheidsbewijzen, bekwaamheidsbewijzen of certificaten maritieme arbeid dan wel visserij-arbeidscertificaten.

## **Artikel 83 Overgangsbepaling privaatrechtelijke regeling**

Met dit voorgestelde artikel 83 wordt bewerkstelligd dat de bestaande privaatrechtelijke regelingen die zij vastgesteld op grond van artikel 30, vijfde lid, van de vigerende wet geldigheid behouden als privaatrechtelijke regeling als bedoeld in artikel 19, vierde lid.

## **Artikel 84 Uitvoering van verdragen en besluiten van volkenrechtelijke organisaties**

Met dit voorgestelde artikel 84 wordt een voorziening getroffen voor het tijdig kunnen implementeren van wijzigingen van internationale bepalingen van meer technische aard, welke zijn opgenomen in bijlagen van verdragen. Voor bedoelde bijlagen geldt veelal dat zij door middel van een vereenvoudigde procedure kunnen worden gewijzigd, waarmee bij de goedkeuringswet van het desbetreffende verdrag is ingestemd. Daarnaast kan Europese regelgeving over veilige en milieuverantwoorde vaart en de gezondheid, veiligheid en behoorlijke leef- en werkomstandigheden van zeevarenden met toepassing van dit voorgestelde artikel bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden geïmplementeerd.

## **Artikel 85 Dynamische verwijzing (wijzigingen)**

Dit voorgestelde artikel 85 bevat de gebruikelijke bepalingen met betrekking tot de dynamische verwijzingen naar internationale regelgeving in geval van wijzigingen daarvan. Het betreft een dynamische verwijzing naar richtlijn (EU) 2022/993 en de op grond van deze wet toepasselijke verdragen en codes. Dit betekent dat wijzigingen in de genoemde richtlijn of de verdragen direct in werking treden met ingang van de uiterste datum voor omzetting. Het voorgestelde artikel omvat ook een verwijzing naar richtlijn 2009/13/EG en richtlijn (EU) 2017/159. Dit voorgestelde artikel regelt ook het tijdstip waarop wijzigingen van de op grond van toepasselijke verdragen en codes voor de toepassing van het wetsvoorstel doorwerken. Daarbij is, gelet op het internationale karakter van de scheepvaartsector en het feit dat ook de relevante Europese regelgeving in beginsel de internationale inwerkingtredingsdata volgt, aansluiting gezocht bij het tijdstip waarop wijzigingen internationaal in werking treden. Zoals gebruikelijk wordt voorzien in de mogelijkheid om de automatische doorwerking van wijzigingen bij ministerieel besluit te doorbreken. Dit is onder andere van belang met het oog op communautaire regelgeving die tot versnelde implementatie van verdragswijzigingen of wijzigingen van codes kan verplichten.

## **Artikel 86 Gebruik Engelse taal**

Met dit voorgestelde artikel wordt bepaald dat overtreding van regels gesteld in de Engelse taal strafbaar kunnen worden gesteld. Dit voorgestelde artikel komt overeen met artikel 79 van de vigerende wet en wordt uitgebreid met het STCW F-verdrag en het C188-verdrag. Hiermee wordt een uitzondering mogelijk gemaakt op de regel dat strafbepalingen in de Nederlandse taal moeten zijn gesteld. Hiervoor dient ingevolge de memorie van toelichting bij de Wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van bepalingen in de Engelse taal (Kamerstukken II 2012/13, 33 427, nr. 3) aan twee criteria te worden voldaan. Allereerst dient de doelgroep gewend te zijn in de betrokken vreemde taal te communiceren. Daarnaast dient het bepalingen te betreffen met een in hoge mate technisch karakter, die moeilijk vertaalbaar zijn met de kans op discrepanties met de authentieke versie en dus op verwarring bij de doelgroep en de handhaving. De Nederlandse zeevaartsector is een internationaal georiënteerde sector. De bemanning van zeeschepen bestaat voor een groot gedeelte uit buitenlandse zeevarenden. Daarmee wordt voldaan aan het eerste criterium. Het betreft daarnaast gedetailleerde normen van technische aard. Het wetsvoorstel wordt grotendeels beïnvloed door verdragen en besluiten van de IMO en de ILO. Door het gebruik in de handhaving van de authentieke teksten van IMO-besluiten en ILO-besluiten mogelijk te maken, sluit het onderhavige artikel aan bij het beleid om een doelmatige communicatie aan boord van zeeschepen te bevorderen en daardoor bij te dragen aan een veiliger zeevaart. Voor een uitvoerige uiteenzetting over de achtergronden van de uitzondering op de regel dat strafbepalingen in de Nederlandse taal moeten zijn gesteld, wordt verwezen naar de hoofdstukken 1 en 2 en de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen IV en VIII, in de memorie van toelichting bij de bovengenoemde Wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van bepalingen in de Engelse taal.

## **Artikelen 87**

Met dit voorgestelde artikel wordt de Wet zeevarenden ingetrokken.



## **Artikelen 88 tot en met 94 Wijzigingen andere wetten**

Met deze voorgestelde artikelen wordt de verwijzing naar de Wet zeevarenden in de desbetreffende wetten vervangen door verwijzingen naar de daarmee corresponderende artikelen van de Wet bemanning zeeschepen. Met deze artikelen worden geen inhoudelijke wijzigingen bewerkstelligd.

## **Artikel 95 Citeertitel**

Met de voorgestelde citeertitel wordt tot uiting gebracht dat dit wetsvoorstel ziet op de bemanningseisen in de meest ruime zin.

## **Artikel 96 Inwerkingtreding**

De inwerkingtreding van de voorgestelde wet geschiedt bij koninklijk besluit. Zo kan, indien mogelijk, worden aangesloten bij de vaste verandermomenten en kan aan betrokken partijen voldoende tijd worden geboden om zich voor te bereiden op de inwerkingtreding.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers