
711

Besluit van 13 december 2004, houdende wijziging van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, alsmede van het Besluit zeevisvaartbemanning (herziening stelsel van geneeskundige verklaringen voor zeevarenden en enige andere wijzigingen)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 augustus 2004, nr. HDJZ/SCH/2003-1002, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 17, eerste lid, 18, vierde, vijfde en zesde lid, 19, eerste lid, 22, eerste lid, 34, eerste lid, 44, eerste lid, 64 en 71, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet, op Richtlijn nr. 2003/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 november 2003 houdende wijziging van Richtlijn 2001/25/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 326) en op de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de lidstaten enerzijds en de Bondsstaat Zwitserland anderzijds inzake het vrije verkeer van personen (Trb. 2000, 16);

De Raad van State gehoord (advies van 1 november 2004, nr. W09.04.0430/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 6 december 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2969, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

a. Aan artikel 1 wordt een nieuwe definitie toegevoegd, luidende:
v. aannemersmaterieel: schepen gebruikt voor het uitvoeren van bagger-, kust- en oeverwerken, met inbegrip van schepen gebruikt voor de bevoorrading van op zee

b. Vóór de tekst van artikel 1 wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

- c. Aan artikel 1 wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:
2. Een werkhaven als bedoeld in dit besluit beschikt 24 uur per dag over nautische en technische ondersteuning ten behoeve van schepen die in gebruik zijn als aannemersmaterieel.

B

a. In het eerste lid van artikel 9 wordt het woord «of» na «Europese Unie» vervangen door een komma en wordt het zinsdeel na de woorden «Europese Economische Ruimte» vervangen door: of de Bondsstaat Zwitserland, indien ten aanzien van dat vaarbevoegdheidsbewijs, diploma of certificaat wordt voldaan aan de criteria, bedoeld in artikel 18, derde lid, van Richtlijn nr. 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 136).

- b. Het vierde lid van artikel 9 komt te luiden:
4. Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein, eerste stuurman of hoofdwerktuigkundige legt de aanvrager het certificaat Wetgeving en Openbaar Gezag over.

C

Aan artikel 11 wordt een vijfde lid toegevoegd, luidende:
5. Voor de dienst aan boord van zeilschepen wordt met het kennisbewijs wachtstuurman in combinatie met het certificaat grote zeilvaart, bedoeld in artikel 86 van dit besluit, gelijkgesteld het kennisbewijs grote zeilvaart.

D

Artikel 16 komt te luiden:

Artikel 16

Onverminderd artikel 8, geeft het bezit van het kennisbewijs als stuurman-werktuigkundige kleine schepen de aanvrager recht op het vaarbevoegdheidsbewijs als:

- a. maritiem officier kleine schepen en maritiem officier op alle aannemersmaterieel;
- b. eerste stuurman tot 3000 GT en eerste stuurman op alle aannemersmaterieel, indien hij in het bezit is van het algemeen certificaat voor de maritieme radiocommunicatie en hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;
- c. tweede werktuigkundige tot 3000 kW en tweede werktuigkundige op alle aannemersmaterieel, indien hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;
- d. hoofdwerktuigkundige tot 3000 kW en hoofdwerktuigkundige op alle aannemersmaterieel, indien hij een diensttijd heeft van twee jaar;
- e. eerste maritiem officier kleine schepen en eerste maritiem officier op alle aannemersmaterieel, indien hij naast het certificaat genoemd in onderdeel b, een diensttijd heeft van twee jaar als maritiem officier;
- f. kapitein tot 3000 GT en kapitein op alle aannemersmaterieel, indien hij naast het certificaat genoemd in onderdeel b, in het bezit is van het certificaat radarnavigator, het certificaat scheepsmanagement-N, alsmede een diensttijd heeft van twee jaar als stuurman of maritiem officier, waarvan ten minste één jaar als eerste stuurman of eerste maritiem officier.

E

a. Artikel 17 komt te luiden:

Artikel 17

Onverminderd artikel 8, geeft het bezit van het kennisbewijs als stuurman tot 3000 GT de aanvrager recht op het vaarbevoegdheidsbewijs als:

- a. eerste stuurman tot 3000 GT en eerste stuurman op alle aannemersmaterieel, indien hij in het bezit is van het algemeen certificaat voor de maritieme radiocommunicatie en de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;
- b. kapitein tot 3000 GT en kapitein op alle aannemersmaterieel, indien hij naast het certificaat genoemd onder a, in het bezit is van het certificaat radarnavigator, het certificaat scheepsmanagement-N en een diensttijd heeft van drie jaar als stuurman, dan wel twee jaar als stuurman, waarvan ten minste één jaar als eerste stuurman.

b. Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

Onverminderd artikel 8, geeft het bezit van het diploma als motordrijver de aanvrager recht op het vaarbevoegdheidsbewijs als:

- a. wachtwerktuigkundige alle schepen;
- b. tweede werktuigkundige tot 3000 kW en tweede werktuigkundige op alle aannemersmateriaal, indien hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;
- c. hoofdwerktuigkundige tot 3000 kW en hoofdwerktuigkundige op alle aannemersmateriaal, indien hij een diensttijd heeft van twee jaar als werktuigkundige waarvan tenminste een jaar in het bezit van de bevoegdheid als tweede werktuigkundige.

F

Artikel 20 komt te luiden:

Artikel 20

Onverminderd artikel 8, geeft het bezit van het kennisbewijs als werktuigkundige tot 3000 kW de aanvrager recht op het vaarbevoegdheidsbewijs als:

- a. tweede werktuigkundige tot 3000 kW en tweede werktuigkundige op alle aannemersmaterieel, indien hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar;
- b. hoofdwerktuigkundige tot 3000 kW en hoofdwerktuigkundige op alle aannemersmaterieel, mits hij een diensttijd heeft van twee jaar als werktuigkundige, waarvan tenminste één jaar in het bezit van de bevoegdheid als tweede werktuigkundige.

G

Onder vervanging van de punt aan het eind van het artikel door een puntkomma wordt aan artikel 21 een derde onderdeel toegevoegd, luidende:

3. wachtwerktuigkundige op reizen nabij de kust.

H

In de artikelen 22, 23 en 121 wordt «Besluit radio-elektrische inrichtingen» telkens vervangen door: Besluit randapparaten en radioapparaten.

I

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het tweede lid wordt na «opleiding» ingevoegd: en training.

b. In het derde lid vervalt de punt aan het einde van het lid en wordt het volgende zinsdeel toegevoegd: of tonen aan dat zij in de afgelopen vijf jaar tenminste één jaar dienst hebben gedaan aan boord van passagierschepen.

J

In artikel 32, derde lid, vervalt de punt aan het einde van het lid en wordt het volgende zinsdeel toegevoegd: of tonen aan dat zij in de voorafgaande vijf jaar tenminste één jaar dienst hebben gedaan aan boord van ro-ro passagierschepen.

K

Artikel 36, eerste lid, wordt vervangen door:

1. Kapiteins, stuurlieden en maritiem officieren van zeilschepen met een lengte van 40 meter of meer zijn, naast één der in artikel 11, eerste, tweede of derde lid, genoemde kennisbewijzen of diploma's in het bezit van het certificaat grote zeilvaart, dan wel in bezit van het in artikel 11, vijfde lid, genoemde kennisbewijs grote zeilvaart.

L

Artikel 38 wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel b vervalt subonderdeel i, onder vernummering van de subonderdelen ii tot en met iv tot i tot en met iii.

b. In onderdeel b komt subonderdeel iii (nieuw) te luiden: in de handelsvaart een diensttijd heeft behaald van één jaar.

c. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

d. Er wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:

2. Een vaarbevoegdheidsbewijs als eerste stuurman op alle zeilschepen wordt afgegeven aan officieren en oud-officieren van de Zeedienst der Koninklijke Marine, met de rang van luitenant ter zee tweede klasse oudste categorie of een hogere rang, die:

a. in het bezit zijn van een getuigschrift van het Koninklijk Instituut voor de Marine;

b. in het bezit van het onder a genoemde getuigschrift gedurende ten minste vier jaar zijn geplaatst en dienst hebben gedaan als wachtofficier op operationeel in de vaart zijnde oorlogsschepen, voor zoveel deze ervaring of een deel daarvan niet langer dan vier jaar geleden is opgedaan, en

c. in het bezit zijn van de aantekening navigatieofficier, alsmede van:
i. een kennisbewijs ten aanzien van de Nederlandse en voornaamste internationale wettelijke voorschriften betreffende de zeescheepvaart;
ii. het certificaat grote zeilvaart;
iii. het algemeen certificaat voor de maritieme radiocommunicatie, en
iv. het certificaat radarnavigator.

M

Artikel 39 komt te luiden:

Artikel 39

1. Een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein alle schepen wordt afgegeven aan de houder van een bevoegdheid afgegeven op grond van artikel 38, eerste lid, die een diensttijd heeft behaald van een jaar als eerste stuurman.

2. Een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein alle zeilschepen wordt afgegeven aan de houder van een bevoegdheid afgegeven op grond van artikel 38, tweede lid, die een diensttijd heeft behaald van een jaar als eerste stuurman aan boord van zeilschepen.

N

In artikel 40 vervalt de aanduiding «a.».

O

In artikel 44 wordt na «vaarbevoegdheidsbewijs als» toegevoegd: wachtwerktuigkundige alle schepen en.

P

Artikel 54 wordt als volgt gewijzigd:

In de aanhef wordt na «tot 3000 KW» toegevoegd: en hoofdwerktuigkundige op alle aannemersmaterieel.

Q

Artikel 55 wordt als volgt gewijzigd:

a. In de aanhef wordt na «tot 3000 KW» toegevoegd: en tweede werktuigkundige op alle aannemersmaterieel.

b. Na onderdeel c wordt een onderdeel d toegevoegd, luidende:

d. De houder van een vrijstelling van het bezit van een diploma als scheepswerktuigkundige, voor de dienst aan boord van aannemersmaterieel, afgegeven op grond van artikel 11 van de Wet op de zeevaart-diploma's zoals dit artikel luidde vóór 1 augustus 1988, mits hij op 1 februari 2002 tevens in het bezit was van een verklaring van geschiktheid en bekwaamheid als bedoeld in artikel 119 van het Schepenbesluit 1965 zoals dit luidde vóór 1 februari 2002.

R

In artikel 58, onderdeel b, artikel 62, onderdeel b, en artikel 63, onderdeel b, wordt «radarnavigator» vervangen door: radarnavigatie.

S

In artikel 62, onder a, tweede gedachtestreepje, wordt: «voorschrift II/2, paragraaf 3.3» vervangen door: voorschrift II/2, paragraaf 4.3.

T

In artikel 63, onder a, tweede gedachtestreepje, wordt «voorschrift II/2, paragraaf 3.3» vervangen door: voorschrift II/2, paragraaf 4.3.

U

Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid worden het eerste en tweede lid van artikel 85 vervangen door:

1. Voor de afgifte van een type rating certificate voor de dienst aan boord van een hogesnelheidsvaartuig bestemd of gebezigd voor het vervoer van 36 passagiers of meer heeft de houder van tenminste het kennisbewijs wachtstuurman of wachtwerktuigkundige dan wel het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart of het diploma A als scheepswerktuigkundige, met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training afgerond die voldoet aan voorschrift 18.3.3 van de High Speed Craft Code.

2. Voor de afgifte van een type rating certificate voor de dienst aan boord van een hogesnelheidsvaartuig bestemd of gebezigd voor het vervoer van minder dan 36 passagiers heeft de houder van tenminste het kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training afgerond die voldoet aan voorschrift 18.3.3 van de High Speed Craft Code.

V

Artikel 86 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het eerste lid wordt na «62» het woord «en» vervangen door: of.

b. Het tweede lid wordt vervangen door:

2. Voor de afgifte van het kennisbewijs stuurman grote zeilvaart voldoet de aanvrager aan:

– voorschrift II/1, paragrafen 2.4 en 2.5 van de bijlage bij het STCW-verdrag;

– voorschrift II/2, paragraaf 4.3 van de bijlage bij het STCW-verdrag;

– voorschrift IV/2, paragraaf 2.2 van de bijlage bij het STCW-verdrag; en

– voorschrift VI/1 van de bijlage bij het STCW-verdrag;

en heeft de aanvrager met goed gevolg examen afgelegd ter afsluiting van een opleiding die ten minste voldoet aan:

– sectie A-II/1, de paragrafen 1 tot en met 6, van de STCW-Code, met uitzondering van de functie behandeling en stuwen van lading;

– sectie A-II/2, de paragrafen 1 tot en met 7, van de STCW-Code, met uitzondering van de functie behandeling en stuwen van lading, en onder toevoeging van de aspecten materialen en tuigage, scheepsvormen, behandeling van zeilschepen en dynamische stabiliteit van zeilschepen, en heeft de aanvrager een vaartijd behaald van tenminste een jaar waarvan tenminste één seizoen aan boord van zeilschepen is doorgebracht.

c. Er wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

3. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de beroepsvereisten voor de dienst aan boord van zeilschepen met een lengte van minder dan 40 meter.

W

Na artikel 92 wordt een artikel 92a ingevoegd luidende:

Artikel 92a

1. Voor de afgifte van het certificaat »Wetgeving en Openbaar Gezag« heeft de aanvrager met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding wetgeving en openbaar gezag afgerond.

2. Deze opleiding omvat in elk geval:

- a. kennis en inzicht in de Nederlandse wetgeving op de scheepvaart betrekking hebbende;
- b. kennis van de bepalingen en handleidingen inzake het uitoefenen van openbaar gezag aan boord, alsmede vaardigheid in de toepassing hiervan, en
- c. kennis van de maatregelen te nemen ter beveiliging van het schip en vaardigheid in het optreden in havens en op zee wat betreft veiligheidsaangelegenheden.

X

De artikelen 94 en 95 komen te luiden:

Artikel 94

1. Alvorens een schip voor de eerste maal naar zee vertrekt en vervolgens met tussenpozen van niet meer dan twaalf maanden wordt een monsterrol opgemaakt.
2. Bij elke wijziging in de bemanningssamenstelling wordt een monsterrol opgemaakt.
3. Ter uitvoering van artikel 34, eerste lid, onderdeel d, van de wet zendt de kapitein binnen een week na het opmaken, dan wel in de eerstvolgende haven de monsterrol aan de scheepsbeheerder.
4. De scheepsbeheerder houdt aantekening van de datum van ontvangst van monsterrollen.
5. De monsterrollen worden ten kantore van de scheepsbeheerder in Nederland bewaard en ter beschikking gehouden ten behoeve van het houden van toezicht door de inspecteur-generaal.

Artikel 95

De scheepsbeheerder stelt de inspecteur-generaal telkenmale schriftelijk in kennis van het feit dat hij van de kapitein een opgemaakte monsterrol heeft ontvangen.

Y

De artikelen 104 tot en met 113 komen te luiden:

Artikel 104

1. Alle bemanningsleden aan boord van Nederlandse schepen zijn voorzien van een geldige geneeskundige verklaring zeevaart.
2. Een bemanningslid dat aan boord met een wachtfunctie is belast, is bovendien voorzien van een verklaring dat dit lid voldoet aan de medische eisen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoor, bedoeld in artikel 106, eerste lid, tweede volzin.
3. Het model voor de verklaringen, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt door Onze Minister vastgesteld.

Artikel 105

1. Ten behoeve van de afgifte van een in artikel 104 genoemde geneeskundige verklaring worden de bemanningsleden aan een daarop gericht medisch onderzoek onderworpen door een door Onze Minister daartoe als keuringsarts aangewezen geneeskundige.
2. Indien de keuringsarts twijfels heeft omtrent de medische geschiktheid dan wel wanneer in de medische eisen, bedoeld in artikel 106, eerste lid, een specialistisch rapport is vereist, verwijst deze arts de keurling voor deelonderzoek door naar een specialist.

3. Een geneeskundige verklaring zeevaart wordt afgegeven door een keuringsarts die heeft vastgesteld dat de keurling voldoet aan de voor die verklaring van toepassing zijnde medische eisen, bedoeld in artikel 106, eerste lid.

4. Indien de gekeurde gebruik wenst te maken van zijn recht om opnieuw te worden onderzocht, wordt hij onderzocht door een ingevolge artikel 42, eerste lid, van de wet als scheidsrechter aangewezen geneeskundige.

5. De in dit besluit bedoelde onderzoeken worden verricht door geneeskundigen die niet de behandelend arts of specialist van de keurling zijn.

Artikel 106

1. Bij regeling van Onze Minister worden de medische eisen vastgesteld waaraan de keurling moet voldoen om in aanmerking te komen voor de geneeskundige verklaring, bedoeld in artikel 104. Daarbij worden tevens de medische eisen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoor vastgesteld voor bemanningsleden die aan boord een wachtfunctie vervullen.

2. Bij regeling van Onze Minister worden de procedures en andere voorschriften vastgesteld die in acht worden genomen bij elk van de onderzoeken, bedoeld in artikel 105.

3. Bij de vaststelling van medische eisen wordt bepaald ten aanzien van welke nieuwe medische eisen een ontheffing als bedoeld in artikel 44, tweede lid, van de wet kan worden verleend.

4. In afwijking van het vereiste in het eerste lid kan de Medisch Adviseur Scheepvaart aan een keurling ontheffing verlenen van één van de medische eisen indien naar zijn mening het niet voldoen aan die medische eis de veiligheid niet nadelig beïnvloedt.

Artikel 107

1. De geldigheid van een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 104 vervalt na verloop van ten hoogste twee jaar na de datum van afgifte ervan.

2. Op medische gronden kan de keuringsarts een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als genoemd in artikel 104 afgeven voor een kortere duur dan die, genoemd in het eerste lid.

3. De keuringsarts kan voorts een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 104 afgeven voor een beperkt vaargebied.

Artikel 108

1. De keuringsarts kan de gekeurde tijdelijk of blijvend ongeschikt voor de zeevaart verklaren.

2. De gekeurde is:

a. tijdelijk ongeschikt, indien op medische gronden wordt verwacht dat hij niet langer dan drie jaren voor de zeevaart ongeschikt zal zijn;

b. blijvend ongeschikt, indien op medische gronden wordt verwacht dat hij langer dan drie jaren voor de zeevaart ongeschikt zal zijn.

Artikel 109

De keuringsarts die het onderzoek uitvoert, neemt de in artikel 106, eerste lid, bedoelde medische eisen, de in artikel 106, tweede lid, bedoelde procedures en andere voorschriften, alsook voorzover van toepassing, de artikelen 107 en 108 in acht.

Artikel 110

1. Een geneeskundige kan Onze Minister verzoeken hem aan te wijzen als keuringsarts. Bij het verzoek wordt een geldig bewijs van registratie als arts, bedoeld in de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg, overgelegd.

2. Indien het verzoek is ingediend door een geneeskundige die in het buitenland zijn praktijk houdt, vergewist de Medisch Adviseur Scheepvaart zich van diens vakbekwaamheid.

3. Onze Minister gaat niet over tot aanwijzing van een geneeskundige indien diens onafhankelijkheid ten opzichte van werkgevers, werknemers of hun organisaties niet gewaarborgd is, of ingeval diens professionele kundigheden, praktijkervaring of beroepsuitrusting naar het oordeel van de Medisch Adviseur Scheepvaart, ressorterend onder Onze Minister, ontoereikend zijn.

4. Bij het besluit van Onze Minister over de aanwijzing worden het aantal reeds aangewezen geneeskundigen en de spreiding over het land in relatie tot de regionale of plaatselijke behoefte in aanmerking genomen.

5. De aanwijzing als keurend arts wordt afgegeven voor een periode van ten hoogste vijf jaren. Na afloop van deze periode kan een hernieuwd verzoek om aanwijzing als keurend arts worden ingediend; bij dit hernieuwde verzoek wordt het bewijsstuk vermeld in het eerste lid overgelegd, tenzij het tweede lid van toepassing is.

6. De aangewezen geneeskundige is verplicht de door Onze Minister, op aanbeveling van de Medisch Adviseur Scheepvaart, aangewezen nascholingscursussen te volgen. De kosten van deelname komen voor rekening van de betrokken geneeskundige.

Artikel 111

Onze Minister trekt, op advies van de Medisch Adviseur Scheepvaart, een aanwijzing in indien is gebleken dat de keuringsarts of scheidsrechter:

- a. de algemeen geldende medische of ethische normen niet in acht neemt;
- b. zich bij herhaling niet houdt aan het gestelde in de artikelen 105 tot en met 109 of zijn beroepsuitrusting niet toereikend is voor zijn taak als keuringsarts;
- c. valse of vervalste verklaringen heeft afgegeven;
- d. niet meer in het betrokken register vermeld is als arts;
- e. onder curatele is gesteld wegens geestelijke stoornis;
- f. anderszins niet meer gerechtigd is de geneeskunst uit te oefenen;
- g. een daartoe strekkend verzoek heeft ingediend;
- h. diens onafhankelijkheid ten opzichte van werkgevers, werknemers of hun organisaties niet langer gewaarborgd is;
- i. een te gering aantal keuringen heeft verricht om door praktische ervaring zijn bekwaamheid als keuringsarts op peil te houden, of
- j. heeft verzuimd een voor hem aangewezen nascholingscursus te volgen.

Artikel 112

1. De kosten van een geneeskundig onderzoek, heronderzoek of specialistisch deelonderzoek als bedoeld in de artikelen 40 en 42 van de wet komen voor rekening van de scheepsbeheerder of werkgever.

2. Voor zover er geen scheepsbeheerder of werkgever is aan te wijzen worden de kosten, bedoeld in het eerste lid, gedragen door degene die opdracht heeft gegeven voor het onderzoek.

3. De kosten van een geneeskundig onderzoek of specialistisch deelonderzoek als bedoeld in artikel 23, tweede lid, van de wet worden door het Rijk gedragen.

4. De kosten van een heronderzoek of een aanvullend specialistisch deelonderzoek, bedoeld in de artikelen 40 en 42 van de wet worden gedragen door het Rijk, voor zover zij naar het oordeel van Onze Minister redelijkerwijs niet voor rekening van de gekeurde behoren te komen.

Artikel 113

1. De Medisch Adviseur Scheepvaart kan geneeskundige verklaringen, afgegeven op grond van medische eisen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig zijn aan het geheel van de medische eisen die krachtens dit besluit worden gesteld, gelijkstellen met een of meer krachtens dit besluit afgegeven geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart.

2. Een geneeskundige verklaring als bedoeld in het eerste lid die niet op grond van dit besluit is afgegeven, mag niet langer dan twee jaren vóór de beoordeling zijn afgegeven.

3. Bij toepassing van het eerste lid geeft de Medisch Adviseur Scheepvaart een geneeskundige verklaring af als genoemd in artikel 104 van dit besluit.

Z

De artikelen 114 en 115 vervallen.

AA

In artikel 118, eerste en derde lid, wordt «certificaat van deugdelijkheid» vervangen door: veiligheidscertificaat voor vrachtschepen dan wel veiligheidscertificaat voor passagierschepen.

AB

Na artikel 124 wordt een artikel 124a ingevoegd, luidende:

Artikel 124a

Bij regeling van Onze Minister kunnen ter uitvoering van de Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van zeeschepen en havenfaciliteiten (PbEG L 129) nadere regels worden gesteld omtrent de opleiding van de voorgeschreven scheepsbeveiligingsofficier.

ARTIKEL II

Het Besluit zeevisvaartbemanning wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 4, eerste lid, wordt «certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor vaargebied I» vervangen door: bemanningscertificaat is afgegeven voor een vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan vaargebied I.

B

In de artikelen 6 tot en met 15 wordt «certificaat van deugdelijkheid» telkens vervangen door: bemanningscertificaat.

C

In artikel 22, tweede en derde lid, vervallen de woorden «van erkenning».

D

In artikel 25 wordt onderdeel a vervangen door:
a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige zeevisvaart SW4 dan wel het diploma voor de zeevisvaart S IV-v.

E

Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

- a. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
- b. Er wordt een nieuw lid toegevoegd luidende:
 2. Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als stuurman-werktuigkundige zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, op reizen in onbeperkt vaargebied, is tenminste vereist:
 - a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW5, dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW V;
 - b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie;
 - c. het certificaat radarwaarnemer, en
 - d. een diensttijd van één jaar.

F

In artikel 35 vervalt onderdeel b en wordt het bestaande onderdeel c verletterd tot b.

G

In artikel 38 worden na «vaarbevoegdheid» ingevoegd de woorden: als schipper aan boord van vissersvaartuigen waarvoor een bemanningscertificaat is afgegeven voor reizen met mosselen of mosselzaad tussen de Wadden en de Zeeuwse wateren, dan wel.

H

In de artikelen 40 en 41 wordt «brandbestrijding voor gevorderden» telkens vervangen door: basis veiligheidstraining vissersvaartuigen.

I

In artikel 43 wordt de zinsnede «sectie A-II/3 van de STCW-Code» in het eerste lid vervangen door: sectie A-II/2 van de STCW-Code, en de zinsnede «sectie A-II/3 van de STCW-Code» in het tweede lid vervangen door: sectie A-II/1 van de STCW-Code.

J

Artikel 46 en het opschrift van dit artikel vervallen.

K

De artikelen 50 en 51 komen te luiden:

Artikel 50

1. Alvorens een schip voor de eerste maal naar zee vertrekt en vervolgens met tussenpozen van niet meer dan twaalf maanden wordt een monsterrol opgemaakt.

2. Bij elke wijziging in de bemanningssamenstelling wordt een monsterrol opgemaakt.

3. Ter uitvoering van het gestelde in artikel 34, eerste lid, onderdeel d, van de wet zendt de kapitein binnen een week na het opmaken, dan wel in de eerstvolgende haven de monsterrol aan de scheepsbeheerder.

4. De scheepsbeheerder houdt aantekening van de datum van ontvangst van monsterrollen.

5. De opgemaakte monsterrollen worden ten kantore van de scheepsbeheerder in Nederland bewaard en ter beschikking gehouden ten behoeve van het houden van toezicht door de inspecteur-generaal.

Artikel 51

De scheepsbeheerder stelt de inspecteur-generaal telkenmale schriftelijk in kennis van het feit dat hij van de kapitein een opgemaakte monsterrol heeft ontvangen.

L

De artikelen 60 tot en met 69 van het Besluit zeevisvaartbemanning komen te luiden:

Artikel 60

1. Alle bemanningsleden aan boord van Nederlandse schepen zijn voorzien van een geldige geneeskundige verklaring zeevaart.

2. Een bemanningslid dat aan boord met een wachtfunctie is belast, is bovendien voorzien van een verklaring dat dit lid voldoet aan de medische eisen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoor, bedoeld in artikel 62, eerste lid, tweede volzin.

3. Het model voor de verklaringen, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt door Onze Minister vastgesteld.

Artikel 61

1. Ten behoeve van de afgifte van een in artikel 60 genoemde geneeskundige verklaring worden de bemanningsleden aan een daarop gericht medisch onderzoek onderworpen door een door Onze Minister daartoe als keuringsarts aangewezen geneeskundige.

2. Indien de keuringsarts twijfels heeft omtrent de medische geschiktheid dan wel wanneer in de medische eisen, bedoeld in artikel 62, eerste lid, een specialistisch rapport is vereist, verwijst deze arts de keurling voor deelonderzoek door naar een specialist.

3. Een geneeskundige verklaring zeevaart wordt afgegeven door een keuringsarts die heeft vastgesteld dat de keurling voldoet aan de voor die verklaring van toepassing zijnde medische eisen, bedoeld in artikel 62, eerste lid.

4. Indien de gekeurde gebruik wenst te maken van zijn recht om opnieuw te worden onderzocht, wordt hij onderzocht door een ingevolge artikel 42, eerste lid, van de wet als scheidsrechter aangewezen geneeskundige.

5. De in dit besluit bedoelde onderzoeken worden verricht door geneeskundigen die niet de behandelend arts of specialist van de keurling zijn.

Artikel 62

1. Bij regeling van Onze Minister worden de medische eisen vastgesteld waaraan de keurling moet voldoen om in aanmerking te komen voor de geneeskundige verklaring, bedoeld in artikel 60. Daarbij worden tevens de medische eisen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoor vastgesteld voor bemanningsleden die aan boord een wachtfunctie vervullen.

2. Bij regeling van Onze Minister worden de procedures en andere voorschriften vastgesteld die in acht worden genomen bij elk van de onderzoeken, bedoeld in artikel 61.

3. Bij de vaststelling van medische eisen wordt bepaald ten aanzien van welke nieuwe medische eisen een ontheffing als bedoeld in artikel 44, tweede lid, van de wet kan worden verleend.

4. In afwijking van het vereiste in het eerste lid kan de Medisch Adviseur Scheepvaart aan een keurling ontheffing verlenen van een van de medische eisen indien naar zijn mening het niet voldoen aan die medische eis de veiligheid niet nadelig beïnvloedt.

Artikel 63

1. De geldigheid van een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 60 vervalt na verloop van ten hoogste twee jaar na de datum van afgifte ervan.

2. Op medische gronden kan de keuringsarts een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als genoemd in artikel 60 afgeven voor een kortere duur dan die, genoemd in het eerste lid.

3. De keuringsarts kan voorts een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 60 afgeven voor een beperkt vaargebied.

Artikel 64

1. De keuringsarts kan de gekeurde tijdelijk of blijvend ongeschikt voor de zeevaart verklaren.

2. De gekeurde is:

a. tijdelijk ongeschikt, indien op medische gronden wordt verwacht dat hij niet langer dan drie jaren voor de zeevaart ongeschikt zal zijn;

b. blijvend ongeschikt, indien op medische gronden wordt verwacht dat hij langer dan drie jaren voor de zeevaart ongeschikt zal zijn.

Artikel 65

De keuringsarts die het onderzoek uitvoert, neemt de in artikel 62, eerste lid, bedoelde medische eisen, de in artikel 62, tweede lid, bedoelde procedures en andere voorschriften, alsook voorzover van toepassing, de artikelen 63 en 64 in acht.

Artikel 66

1. Een geneeskundige kan Onze Minister verzoeken hem aan te wijzen als keuringsarts. Bij het verzoek wordt een geldig bewijs van registratie als arts, bedoeld in de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg, overgelegd.

2. Indien het verzoek is ingediend door een geneeskundige die in het buitenland zijn praktijk houdt, vergewist de Medisch Adviseur Scheepvaart zich van diens vakbekwaamheid.

3. Onze Minister gaat niet over tot aanwijzing van een geneeskundige indien diens onafhankelijkheid ten opzichte van werkgevers, werknemers of hun organisaties niet gewaarborgd is, of ingeval diens professionele kundigheden, praktijkervaring of beroepsuitrusting naar het oordeel van

de Medisch Adviseur Scheepvaart, ressorterend onder Onze Minister, ontoereikend zijn.

4. Bij het besluit van Onze Minister over de aanwijzing worden het aantal reeds aangewezen geneeskundigen en de spreiding over het land in relatie tot de regionale of plaatselijke behoefte in aanmerking genomen.

5. De aanwijzing als keurend arts wordt afgegeven voor een periode van ten hoogste vijf jaren. Na afloop van deze periode kan een hernieuwd verzoek om aanwijzing als keurend arts worden ingediend; bij dit hernieuwde verzoek wordt het bewijsstuk vermeld in het eerste lid overgelegd, tenzij het tweede lid van toepassing is.

6. De aangewezen geneeskundige is verplicht de door Onze Minister, op aanbeveling van de Medisch Adviseur Scheepvaart, aangewezen nascholingscursussen te volgen. De kosten van deelname komen voor rekening van de betrokken geneeskundige.

Artikel 67

Onze Minister trekt, op advies van de Medisch Adviseur Scheepvaart, een aanwijzing in indien is gebleken dat de keuringsarts of scheidsrechter:

- a. de algemeen geldende medische of ethische normen niet in acht neemt;
- b. zich bij herhaling niet houdt aan het gestelde in de artikelen 61 tot en met 65, of zijn beroepsuitrusting niet toereikend is voor zijn taak als keuringsarts ;
- c. valse of vervalste verklaringen heeft afgegeven;
- d. niet meer in het betrokken register vermeld is als arts;
- e. onder curatele is gesteld wegens geestelijke stoornis;
- f. anderszins niet meer gerechtigd is de geneeskunst uit te oefenen;
- g. een daartoe strekkend verzoek heeft ingediend;
- h. diens onafhankelijkheid ten opzichte van werkgevers, werknemers of hun organisaties niet langer gewaarborgd is;
- i. een te gering aantal keuringen heeft verricht om door praktische ervaring zijn bekwaamheid als keuringsarts op peil te houden, of
- j. heeft verzuimd een voor hem aangewezen nascholingscursus te volgen.

Artikel 68

1. De kosten van een geneeskundig onderzoek, heronderzoek of specialistisch deelonderzoek als bedoeld in de artikelen 40 en 42 van de wet komen voor rekening van de scheepsbeheerder of werkgever.

2. Voor zover er geen scheepsbeheerder of werkgever is aan te wijzen worden de kosten, bedoeld in het eerste lid, gedragen door degene die opdracht heeft gegeven voor het onderzoek.

3. De kosten van een geneeskundig onderzoek of specialistisch deelonderzoek als bedoeld in artikel 23, tweede lid, van de wet worden door het Rijk gedragen.

4. De kosten van een heronderzoek of een aanvullend specialistisch deelonderzoek, bedoeld in de artikelen 40 en 42 van de wet worden gedragen door het Rijk, voor zover zij naar het oordeel van Onze Minister redelijkerwijs niet voor rekening van de gekeurde behoren te komen.

Artikel 69

1. De Medisch Adviseur Scheepvaart kan geneeskundige verklaringen, afgegeven op grond van medische eisen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig zijn aan het geheel van de medische eisen die krachtens dit besluit worden gesteld, gelijkstellen met een of meer krachtens dit besluit afgegeven geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart.

2. Een geneeskundige verklaring als bedoeld in het eerste lid die niet op grond van dit besluit is afgegeven, mag niet langer dan twee jaren vóór de beoordeling zijn afgegeven.

3. Bij toepassing van het eerste lid geeft de Medisch Adviseur Scheepvaart een geneeskundige verklaring af als genoemd in artikel 60 van dit besluit.

M

De artikelen 70 en 71 vervallen.

N

In artikel 73, eerste en derde lid, wordt «certificaat van deugdelijkheid» telkens vervangen door: bemanningscertificaat.

O

In artikel 77, eerste en tweede lid, wordt «Besluit radio-elektrische inrichtingen» telkens vervangen door: Besluit randapparaten en radio-apparaten.

ARTIKEL III

In artikel 11 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart wordt na «Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 of de Zeevaartdiploma's 1935,» ingevoegd: dan wel een examen als bedoeld in artikel 19, tweede lid, onderscheidenlijk artikel 68 van de Zeevaartbemanningwet,.

ARTIKEL IV

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen op de artikelen 36, tweede lid, 57, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, en 86, derde lid, van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart.

ARTIKEL V

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling monsterrol en monsterboekje zeevaart op de artikelen 93, 97 en 103 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, alsmede op de artikelen 49, 53 en 59 van het Besluit zeevisvaartbemanning.

ARTIKEL VI

1. De geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart die zijn afgegeven vóór de inwerkingtreding van dit besluit, behouden hun geldigheid tot de daarop aangegeven einddatum.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op vóór de inwerkingtreding van dit besluit verleende ontheffingen van medische eisen.

ARTIKEL VII

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2002 op de artikelen 104 en 106 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, alsmede op de artikelen 60 en 62 van het Besluit zeevisvaartbemanning.

ARTIKEL VIII

De aanwijzingen door Onze Minister van keurende artsen en medisch specialisten afgegeven vóór het in werking treden van dit besluit vervallen één jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKEL IX

De tekst van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, alsmede die van het Besluit zeevisvaartbemanning worden in het Staatsblad geplaatst.

ARTIKEL X

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 januari 2005, nr. 7.

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2005.
2. Artikel I, onderdeel Q, onder b, en artikel III werken na hun inwerkingtreding terug tot en met 1 februari 2002.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 13 december 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

- In dit besluit is uitwerking gegeven aan een aantal wijzigingen te weten:
- Wijzigingen verband houdend met de herziening van het stelsel van geneeskundige verklaringen als uitvloeisel van de succesvolle afronding van een experiment inzake geïntegreerde medische keuringen, zoals aangekondigd in de toelichting bij artikel 105 van het Besluit Zeevaartbemanning Handelsvaart en Zeilvaart (Stb. 2002, 25), in samenhang met het regeringsprogramma tot vermindering van administratieve lasten;
 - Wijzigingen in verband met de harmonisatie met het Koninkrijk België van de eisen ten aanzien van bemanningsleden op aannemersmaterieel;
 - Wijzigingen in de procedures rond de monsterrol;
 - Redactionele wijzigingen inzake de bevoegdheden op zeilschepen; en
 - Enige verbeteringen in de tekst van redactionele aard.

Bemanningseisen voor aannemersmaterieel

Door de Vereniging van waterbouwers in Bagger Kust en Oeverwerken (VBKO) is geconstateerd dat er verschillen bestaan in de eisen die door België en Nederland worden gesteld aan bemanningsleden die dienst doen aan boord van zeegaand aannemersmaterieel. Met deze verschillen is het voor een bepaalde categorie Nederlandse zeevarenden aantrekkelijker om onder Belgische vlag te gaan varen. Het door de Nederlandse overheid nagestreefde zgn. «Level Playing Field» lijkt met de verschillende eisen in deze sector in gevaar te komen, zeker daar waar de private markt voor ongeveer 90% in handen is van Nederlandse en Belgische ondernemingen met zeegaand aannemersmaterieel onder hun nationale vlaggen. De constatering van deze verschillen in benadering heeft geleid tot nader overleg tussen de Belgische en Nederlandse overheid om te bezien of de eisen gesteld aan de bemanningsleden op aannemersmaterieel met elkaar in overeenstemming kunnen worden gebracht.

Aan dit overleg werd van Belgische zijde deelgenomen door vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, en van Nederlandse zijde door het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (Directies Transportveiligheid en Transport & Infrastructuur), de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het overleg heeft duidelijk gemaakt dat er inderdaad sprake was van verschillen in de aan bemanningsleden gestelde eisen en dat beide landen het bestaan van deze verschillen tussen de twee «grootste baggernaties» ter wereld als onwenselijk beschouwen.

In dit besluit wordt grotendeels aangesloten bij de benadering die door België is gekozen, dat wil zeggen dat er een aparte categorie van schepen, aangeduid met 'aannemersmaterieel' en een apart vaargebied waarin aannemersmaterieel in zijn algemeenheid opereert, worden geïntroduceerd. In tegenstelling tot België waar het vaargebied niet is gekoppeld aan een werkhaven, strekt dit vaargebied zich uit tot 200 mijl uit de werkhaven van waaruit de aannemerswerkzaamheden plaatsvinden.. Deze afstand is gekozen omdat daarmee de gebieden waar zandwinning plaatsvindt kunnen worden bereikt. Op aannemersmaterieel, ongeacht de tonnage en het voortstuwingsvermogen, dat binnen dit gebied werkzaam is, kan worden volstaan met opleiding en ervaring zoals vereist in voorschrift II/2, paragrafen 3 en 4, dan wel voorschrift III/3, van de Bijlage bij het STCW-Verdrag¹ (in Nederland het niveau van de SWK opleiding). Met deze lagere opleiding kan worden volstaan omdat de bedoelde categorie schepen zich onderscheidt van de koopvaardij op de navolgende aspecten:

¹ Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationale Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144), zoals dat is gewijzigd op 7 juli 1995 (Trb. 1996, 249),

- zij is niet betrokken bij het vervoer van goederen;
- zij is niet betrokken bij het vervoer van passagiers; en
- de schepen opereren vanuit een walbasis waar voortdurend technische ondersteuning aanwezig is.

Bovenstaande aspecten gelden ook voor sleepboten in de kustsleepvaart en schepen die ondersteunende werkzaamheden verrichten ten behoeve van mijnbouwinstallaties; de definitie van aannemersmaterieel die in dit besluit wordt gehanteerd omvat dan ook tevens deze categorieën van schepen. Met deze benadering wordt geen afbreuk gedaan aan de veilige vaart van zeegeaand aannemersmaterieel en worden de bemanningseisen tussen beide landen, die bekend staan als werelds grootste baggernaties, geharmoniseerd. Voor het vervoer van goederen ter bevoorrading van booreilanden op het continentaal plat, dat over een betrekkelijk korte afstand plaatsvindt, kan gezien het karakter hiervan worden volstaan met dezelfde eisen als die voor de bemanning van aannemersmaterieel.

Over de wijzigingen die met dit besluit in de bemanningseisen worden doorgevoerd is intensief overleg gevoerd met de sociale partners in zowel de zeevaart als de natte aannemerij, te weten de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), de Vereniging van Waterbouwers in Bagger Kust en Oeverwerken (VBKO), de Federatie van Werknemers in de Zeevaart, de Bouw- en Houtbond FNV en de Hout- en Bouwbond CNV. Alle partijen hebben met de wijzigingen ingestemd.

Medische keuringen

In de nota van toelichting bij het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart¹ is aangegeven dat een experiment zou worden uitgevoerd om te bezien of het uitgangspunt, dat de medische keuringen van het gehoor- en gezichtsorgaan moeten worden blijven verricht door medisch specialisten, kan worden verlaten. Zoals reeds eerder aangekondigd komt dit uitgangspunt door de toenemende internationalisering steeds meer onder druk te staan en zijn de landen waar de periodieke keuringen van gehoor- en gezichtsorgaan uitsluitend door medisch specialisten worden uitgevoerd in de minderheid. Het experiment is in het voorjaar 2000 aangevangen en is eind 2002 afgerond. Uit de evaluatie van de resultaten van het experiment, die in het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden, is gebleken dat het uitvoeren van de keuringen van het gehoor- en gezichtsorgaan door algemene artsen geen noemenswaardige problemen oplevert, mits zij zijn voorzien van de daartoe benodigde apparatuur. Ingeval van twijfel bij de keuringsarts zal echter een specialistisch deelonderzoek moeten worden uitgevoerd. Daarnaast is de keuringstermijn aangepast en gesteld op twee jaar in plaats van de tot nu toe gehanteerde termijn van één jaar; hiermee wordt aangesloten bij de internationale bepalingen van ILO verdrag nr. 73, inzake de medische keuring van zeevarenden².

Het vereenvoudigen van het keuringsregime vergroot de efficiëntie en bespaart de zeevarende en zijn werkgever veel tijd. Tevens vindt een aanzienlijke besparing van de administratieve lasten van zowel het bedrijfsleven als de overheid plaats. De kosten van de keuringen komen volgens internationaal voorschrift ten laste van de werkgever. Voor het uitvoeren van de keuringen bestaan geen vastgestelde tarieven, maar richtlijnen. Zo wordt door het centraal orgaan tarieven gezondheidszorg voor het uitvoeren van de algemene lichamelijke keuring een tarief van € 74,20 geadviseerd, terwijl de specialisten bedragen hanteren variërend van € 35 tot € 50 per ogen- of orenkeuring. In het huidige systeem bedragen de lasten op jaarbasis bij benadering per zeevarende 1/6 van gemiddeld € 42,50 voor de keuring van het gehoororgaan plus 1/6 van gemiddeld € 42,50 voor de keuring van het gezichtsorgaan plus

¹ Stb. 2002, 25.

² Goedgekeurd voor het gehele Koninkrijk bij Wet van 24 juli 1948, Stb. I 326. Het ILO-Verdrag Nr. 73 betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden is in werking getreden voor het Koninkrijk (voor Nederland) op 17 december 1958 (Trb. 1958, 84).

gemiddeld € 75 voor de algemene lichamelijke keuring; totaal ca. € 89,- per jaar per zeevarende. Op basis van een aantal zeevarenden op de Nederlandse vloot van 16.000 bedragen de totale lasten thans circa € 1.424.000,- Met het nieuwe keuringsregime zullen deze lasten $16.000 \times \frac{1}{2} \times € 75,- =$ circa € 600.000,- bedragen; er wordt derhalve een reductie in administratieve lasten bereikt van circa € 824.000,-. Aangezien de aanwijzing tot keuringsarts om redenen van kwaliteitsborging thans elke 5 jaar opnieuw wordt beoordeeld – voordien was de aanwijzing voor onbepaalde tijd – nemen de administratieve lasten, gemoeid met de aanwijzing, voor de keuringsarts toe van 569 euro tot 1.154 euro voor alle keuringsartsen te samen.

De algehele vermindering van administratieve lasten komt dan ook uit op 823.415,- euro.

Procedures Monsterrol

Ingevolge het bepaalde in artikel 3 van de Zeevaartbemanningswet moet de scheepsbeheerder een overzicht bijhouden van de bemanningsleden aan boord van schip of schepen.

Ter controle op de naleving van de bemanningsvoorschriften kan de de inspecteur-generaal de scheepsbeheerder verzoeken hem de daarop betrekking hebbende gegevens ter beschikking te stellen.

Ter minimalisering van de administratieve lasten voor de scheepsbeheerder is er voor gekozen om voor het model van de monsterrol aan te sluiten bij het model van de Crew List, (IMO FAL Form 5) zoals vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie te London, welk model ook is overgenomen in ontwerp-Richtlijn C 180 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie. Deze crew list dient bij het binnenlopen van elke haven aan de havenautoriteiten te worden getoond en bevat de namen van alle personen die aan boord zijn. Veelal zullen dit uitsluitend de bemanningsleden zijn. Volstaan kan dus worden met een enkel formulier dat zowel kan worden gebruikt voor de havenautoriteiten als voor de controle op de naleving van de bemanningsvoorschriften.

Ter voorkoming van extra en bovendien onnodige werkzaamheden, zal het niet nodig zijn om wijzigingen op de monsterrol separaat door te geven aan het kantoor van de scheepsbeheerder maar zal steeds de gehele monsterrol, voorzover deze van belang is voor het toezicht op de naleving van de bemanningsvoorschriften, door de kapitein aan de scheepsbeheerder worden gezonden. Hiermee wordt bovendien bereikt dat elke monsterrol steeds de volledige bemanning van het desbetreffende schip aangeeft die op de datum van invulling van de rol aan boord werkzaam was.

Bevoegdheden op zeilschepen

Omtrent de huidige bepalingen ten aanzien van de aanvullende vereisten voor het dienstdoen aan boord van zeilschepen zijn diverse vragen gerezen; besloten is deze bepalingen te herredigeren om zodoende duidelijker te maken welke documenten een zeevarende moet bezitten om in aanmerking te komen voor een bevoegdheid voor de dienst aan boord van zeilschepen. Dit geldt evenzeer ten aanzien van de aanvullende vereisten voor officieren van de Koninklijke Marine die op zeilschepen dienst willen doen.

De opleiding grote zeilvaart, waarvoor de eisen zijn vastgelegd in een ministeriële regeling op grond van artikel 36 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart, voldoet op één punt na volledig aan de eisen van het STCW verdrag; in plaats van het onderdeel ladingbehandeling, zoals vermeld in het verdrag, wordt in deze opleiding aandacht besteedt aan zaken die op de zeilvaart betrekking hebben zoals

zeiluitgave, de dynamische stabiliteit van zeilschepen en de behandeling van zeilschepen.

Bezitters van kennisbewijzen voor de koopvaardij die deze aanvullen met het certificaat grote zeilvaart kunnen in aanmerking komen voor een bevoegdheid voor de dienst op zeilschepen; de opleidingen voor de koopvaardij aangevuld met het certificaat grote zeilvaart worden dan ook gelijkgesteld met het kennisbewijs grote zeilvaart.

Bezitters van het kennisbewijs grote zeilvaart kunnen door het behalen van een aanvullende opleiding op het gebied van ladingbehandeling in aanmerking komen voor een bevoegdheid op de koopvaardij. In de ministeriële regeling op grond van artikel 36 van het evengenoemde Besluit wordt het kennisbewijs grote zeilvaart in combinatie met certificaat ladingbehandeling dan ook gelijk gesteld met het kennisbewijs wachtstuurman.

Officieren van de Koninklijke Marine doen, veelal na afloop van hun actieve militaire carrière, dienst aan boord van de grotere Nederlandse zeilschepen; ook zij dienen daartoe in het bezit te zijn van het certificaat grote zeilvaart. In het oorspronkelijke Besluit is abusievelijk opgenomen dat zij, alvorens in aanmerking te komen voor een functie op de zeilvaart, eerstens in het bezit moesten zijn van een koopvaardij bevoegdheid; dit is nooit de bedoeling geweest en het besluit is dan ook dienovereenkomstig aangepast.

Redactionele verbeteringen

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt enige redactionele verbeteringen en correcties door te voeren.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A (artikel 1, letter v en nieuw tweede lid)

Deze definitie leggen het begrip annemersmaterieel en werkhaven vast; onder annemersmaterieel worden tevens verstaan offshore bevoorradingschepen en sleepboten werkzaam in het 200 mijl gebied. Met de definitie van werkhaven wordt tegemoet gekomen aan de wens van de werknemersvertegenwoordigers daarin vast te leggen dat er sprake moet zijn van nautische en technische ondersteuning, die is bedoeld om te kunnen assisteren bij het oplossen van complexere problemen met de installaties aan boord.

Artikel I, onderdeel B (artikel 9)

Door een EU-codificatieproject zijn de bestaande Richtlijnen 94/58/EG en 98/35/EG, inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, samengevoegd tot een integrale tekst, die is vastgelegd in Richtlijn 2001/25/EG; inhoudelijk zijn bij de samenvoeging geen wijzigingen aangebracht. Vervolgens zijn bij Richtlijn 2003/103/EG van 17 november 2003 onder meer de onderdelen van artikel 18, derde lid, van Richtlijn 2001/25/EG vervangen door nieuwe bepalingen. De tekst van het gewijzigde artikel 9 van het Besluit is zodanig geformuleerd, dat er sprake is van een dynamische verwijzing naar Richtlijn 2001/25/EG.

Op 21 juni 1999 hebben de EU en de lidstaten enerzijds en de Bondsstaat Zwitserland anderzijds een Overeenkomst gesloten over het vrije verkeer van personen (Trb. 2000, 16). Uit deze overeenkomst vloeit voort dat Zwitserland in het eerste lid van dit artikel dient te worden toegevoegd.

In de oude tekst van lid 4 van artikel 9 was er sprake van een door de Minister erkende opleidingsmodule wetgeving; de tekst is aangepast om aansluiting te vinden bij de systematiek die door het gehele Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart wordt gehanteerd; daarbij wordt de inhoud van de opleiding vastgelegd in het Hoofdstuk Beroepsvereisten. In artikel 57 van het Besluit is vastgelegd dat certificaten worden afgegeven door het bevoegd gezag van een door de Minister erkende opleiding, training, exameninstelling of certificerende instelling op het gebied van persoonscertificatie.

Artikel I, onderdeel C (artikel 11)

Zie de algemene toelichting inzake de bevoegdheden op zeilschepen.

Artikel I, onderdelen D, E en F (artikelen 16, 17, 19 en 20)

Met de wijzigingen in deze artikelen wordt uitvoering gegeven aan hetgeen in de algemene toelichting onder de bemanningseisen voor aannemersmaterieel is vermeld.

Artikel I, onderdeel G (artikel 21)

Het betreft hier het herstel van een omissie. Reizen nabij de kust zijn gedefinieerd in artikel 1, onderdeel d, van het oorspronkelijke Besluit. De voorschriften van het STCW verdrag vereisen impliciet de aanwezigheid van een werktuigkundige op schepen met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer. Binnen dit gebied kan daarbij worden volstaan met een persoon in het bezit van het kennisbewijs schippermachinist beperkt werkgebied; deze komt, naast de reeds vermelde bevoegdheden, tevens in aanmerking voor de bevoegdheid als wachtwerktuigkundige binnen dit gebied.

Artikel H (artikelen 22, 23 en 121)

Deze wijziging betreft uitsluitend het vervangen van een verwijzing, nu het Besluit radio-elektrische inrichtingen sedert 7 april 2000 is vervangen door het Besluit randapparaten en radio-apparaten.

Artikel I, onderdeel I, onder a (artikel 30, tweede lid)

Met de wijziging wordt de tekst in lijn gebracht met die van artikel 32.

Artikel I, onderdelen I, onder b, en J (artikelen 30, derde lid, en 32, derde lid)

Het STCW-Verdrag staat toe dat in plaats van herhalingscursussen kan worden volstaan met het aantonen van zogenaamde voortdurende vakbekwaamheid; aanvankelijk werd geoordeeld dat dit niet op een dusdanige manier kon plaatsvinden dat deze mogelijkheid handhaafbaar zou zijn en is gekozen voor het verplicht stellen van herhalingstrainingen. Met de verplichte introductie van veiligheidsmanagement systemen is gebleken dat dit niet langer noodzakelijk is, omdat in zulke systemen het handhaven van de vakbekwaamheid van bemanningsleden een prominente rol speelt. Daarnaast is gebleken dat het volgen van herhalingscursussen zelfs minder effectief is dan het continu trainen van de bemanning aan boord.

Artikel I, onderdeel K (artikel 36)

De wijziging van het eerste lid strekt tot implementatie van hetgeen in de algemene toelichting onder het hoofdstuk bevoegdheden op zeilschepen is toegelicht. Het tweede en derde lid zijn ongewijzigd.

Artikel I, onderdeel L (artikel 38)

De toevoeging is bedoeld om te verduidelijken dat de vaartijd niet op schepen van de Koninklijke Marine mag zijn behaald.

Met het nieuwe tweede lid wordt uitvoering gegeven aan hetgeen in de algemene toelichting reeds is vermeld inzake het abusievelijk vermelden van het allereerst verkrijgen van een koopvaardijbevoegdheid.

Artikel I, onderdeel M (artikel 39)

In dit artikel worden nu naast de voorwaarden voor het verkrijgen van een vervolg bevoegdheid op de koopvaardij tevens de voorwaarden voor het verkrijgen van een vervolg bevoegdheid op de zeilvaart vastgelegd.

Artikel I, onderdeel O (artikel 44)

Het betreft het herstel van een omissie; daar waar in het oorspronkelijke Besluit bij de toekenning van een bevoegdheid als tweede werktuigkundige tot 3000 KW tevens de bevoegdheid als wachtwerktuigkundige alle schepen wordt verleend, ontbrak deze laatste hier.

Artikelen I, onderdelen P en Q (artikelen 54 en 55)

De toevoeging in deze artikelen heeft betrekking op de verruiming van de bevoegdheden voor aannemersmaterieel; daar waar dit voor «nieuwe» zeevarenden geldt is dat evenzeer van toepassing op hen die vallen onder het overgangsrecht van de Zeevaartbemanningswet (in werking getreden op 1 februari 2002). Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een omissie in het overgangsrecht van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart te herstellen, die pas onlangs aan het licht is gekomen. Om deze reden is in artikel IX, tweede lid, van dit Besluit tot wijziging van evengenoemd Besluit bepaald dat het toegevoegde onderdeel d van artikel 54, na zijn inwerkingtreding, terugwerkt tot en met 1 februari 2002.

Artikel I, onderdelen R, S en T

Deze onderdelen bevatten redactionele wijzigingen van technische aard.

Artikel I, onderdeel U

De oorspronkelijke tekst van het eerste lid van dit artikel was gebaseerd op de grote hogesnelheidsvaartuigen, zoals die onder andere opereren tussen Hoek van Holland en Harwich en die zijn ingericht voor het vervoeren van grote aantallen passagiers. Voor dit type vaartuig werd en wordt het nodig geacht dat de bemanning, naast het zg. type rating certificaat, tevens in het bezit is van de hoogste, in de koopvaardij vereiste kwalificaties. Recent is een aantal kleine hogesnelheidsvaartuigen aangemeld voor registratie onder Nederlandse vlag. Voor deze zeegaande schepen, die slechts een beperkte passagierscapaciteit hebben en opereren op korte afstanden uit de kust, is de eis tevens te voldoen aan de hoogste kwalificaties voor de koopvaardij te hoog gegrepen; voor deze categorie kan worden volstaan met het bezit, naast het type rating certificaat, van het voor deze kleine vaartuigen reeds elders voorge-

schreven kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied. Dit kennisbewijs geeft toegang tot schepen met een tonnage van minder dan 500 ton en opererend binnen 30 mijl uit de kust.

Artikel I, onderdeel V (artikel 86)

In het toegevoegde vijfde lid artikel bij artikel 11 (onderdeel C) wordt het kennisbewijs stuurman grote zeilvaart gelijkgesteld met het kennisbewijs wachtstuurman in combinatie met het certificaat grote zeilvaart. Uit dien hoofde moeten in dit besluit dan ook de beroepsvereisten die ten grondslag liggen aan het verkrijgen van het kennisbewijs stuurman grote zeilvaart worden toegevoegd; het nieuwe tweede lid voorziet daarin.

Daar waar de bevoegdheden voor de dienst aan boord van zeilschepen met een lengte van minder dan 40 meter bij regeling van de Minister worden vastgesteld moet zulks evenzeer gelden voor de beroepsvereisten die aan de toekenning van zo'n bevoegdheid ten grondslag liggen; in het nieuwe derde lid wordt daarvoor de grondslag gelegd.

Artikel I, onderdeel W (artikel 92a)

Deze toevoeging vloeit voort uit de Wet van 22 mei 2003, Stb. 259, tot wijziging van de Zeevaartbemanningswet (Versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen).

Artikel I, onderdeel X (artikelen 94 en 95)

In deze beide artikelen is het enkel doorgeven van de wijzigingen op de monsterrol ten opzicht van de voorgaande monsterrol als mogelijkheid verdwenen.

Niet alleen brengt dit minder last met zich voor de scheepsbeheerder omdat er immers steeds een volledige rol moet worden opgemaakt voor de havenautoriteiten, het vereenvoudigt ook het toezicht op de naleving van de bemanningsvoorschriften voor de Scheepvaartinspectie doordat niet alleen een aantal monsterrollen naast elkaar behoeft te worden gelegd om de exacte samenstelling van de bemanning te kunnen vaststellen.

Artikel I, onderdelen Y en Z (artikelen 104 tot en met 113)

De wijzigingen in de artikelen betreffende de medische keuring van zeevarenden worden hierna toegelicht. Voor het overige blijft de nota van toelichting bij het oorspronkelijke Besluit van 23 augustus 2001¹ van belang voor de uitleg en de toepassing van Hoofdstuk 6 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart.

Artikel 104

In dit artikel wordt vastgesteld dat bemanningsleden in het bezit moeten zijn van een geldige geneeskundige verklaring, waarbij op de verklaring wordt aangetekend of zij voldoen aan de eisen ten aanzien van het gezichts- en gehoororgaan voor zover van toepassing op hun functie aan boord. Waren voorheen drie verschillende geneeskundige verklaringen vereist, in het huidige systeem zijn deze in één document samengevoegd.

Artikel 105

De periodiek terugkerende onderzoeken van gezichts- en gehoororgaan werden eenmaal in de 6 jaren verricht door medisch specialisten, als deskundigen daartoe aangewezen door de Minister van Verkeer en Waterstaat, ingevolge artikel 40, eerste lid, van de wet.

¹ Stb. 2002, 25.

Uit een proef met 20 aangewezen geneeskundigen, die niet gespecialiseerd zijn als oogarts of als KNO-arts is gebleken dat de het uitvoeren van de keuringen van het gehoor- en gezichtsorgaan door algemene artsen geen noemenswaardige problemen oplevert, mits zij zijn voorzien van de daartoe benodigde apparatuur. Op basis van dit artikel kunnen nu alle aangewezen geneeskundigen zowel de lichamelijke keuring doen als de keuring van het gezichts- en het gehoorsorgaan. De keuringsprocedure wordt hiermee sterk vereenvoudigd.

Bij twijfel of wanneer aangegeven in het keuringsreglement zal echter een specialistisch deelonderzoek moeten worden uitgevoerd.

De als keurend arts aangewezen arts blijft eindverantwoordelijk en beslist op basis van het verslag van de specialist of de zeevarende voldoet aan de keuringseisen.

De hier gevolgde procedure komt hiermee overeen met de reeds gehanteerde keuringsprocedure in de binnenvaart.

Artikel 106

Dit artikel is aangepast in overeenstemming met de wijzigingen in artikel 104 en 105. De ontheffing, bedoeld in het derde lid, wordt aangekend op de desbetreffende geneeskundige verklaring. Het onderzoek op Tuberculose is een onderdeel van het onderzoek naar medische geschiktheid. De onderzoeksfrequentie is gelijk aan die van de rest van de onderzoeken, en zal nu eens per 2 jaar gaan bedragen. De inhoud van artikel 107 (oud) zal naar het Keuringsreglement worden overgebracht.

(tekst naar de toelichting bij het KR).

Artikel 107

De keuringstermijn is in het eerste lid aangepast en gesteld op twee jaar in plaats van de tot nu toe gehanteerde termijn van één jaar. Hiermee wordt aangesloten bij de internationale bepalingen van het IAO-verdrag nr. 73 en de Richtlijn van de Internationale Arbeidsorganisatie in nauwe samenwerking met de Wereld Gezondheids Organisatie nr. ILO/WHO/D.2/1997 inzake de medische keuring van zeevarenden.

De geneeskundige verklaring dient gedurende de gehele termijn aan boord geldig te zijn. De zeevarende zal dus op voorhand moeten berekenen of hij zich voorafgaand aan inscheeping moet laten onderzoeken.

Artikel 108

Het onderscheid tussen «tijdelijke» en «voorlopige» ongeschiktheid was zonder rechtsgevolgen en kon daarom worden vereenvoudigd. Voor de zeevarende is van belang dat bij tijdelijke ongeschiktheid een nieuwe keuring kan worden verricht door dezelfde geneeskundige die de zeevarende ongeschikt heeft bevonden, maar dat bij blijvende ongeschiktheid herkeuring uitsluitend kan plaatsvinden door een aangewezen scheidsrechter.

Artikel 109

Dit artikel is aangepast in overeenstemming met de wijzigingen in artikelen waarnaar wordt verwezen.

Artikel 110 en 111

Met de toevoeging van de eis dat hun professionele kundigheden en praktijkervaring toereikend zijn (derde lid), alsmede de verplichting tot het volgen van nascholingscursussen (nieuw zesde lid), wordt beoogd te

verzekeren dat de keuringsartsen zowel bij de aanvang als naderhand in alle opzichten berekend zijn voor hun taak. In het bijzonder – maar niet uitsluitend – wordt daarbij gedacht aan voorafgaande keuringservaring, ervaring in het herkennen van ziektes en inzicht in het werken en leven aan boord van een zeeschip. Dit is van wezenlijk belang voor de kwaliteit van de uit te voeren keuringen. De Medisch Adviseur Scheepvaart, die ressorteert onder de Minister van Verkeer en Waterstaat en organisatorisch is ondergebracht bij de Inspectie van dit ministerie, beschikt over de professionele kwaliteiten om de Minister te adviseren omtrent de beslissing op een aanvraag van een geneeskundige om als keuringsarts te worden aangewezen. Mocht een aangewezen geneeskundige naderhand niet meer blijken te voldoen aan de gestelde eisen, zodat een of meer van de intrekingsgronden op hem (haar) van toepassing is, dan beslist de Minister over de intrekking van de aanwijzing op advies van de Medisch Adviseur. Ten aanzien van de benodigde beroepsuitrusting als keuringsarts geldt dat deze toereikend moet zijn volgens de regels en gebruiken van de beroepsgroep («*state of the art*»). De aanwijzing was in het verleden onbepaald, maar zal in de toekomst voor maximaal 5 jaar plaatsvinden. Aangewezen geneeskundigen die geen interesse meer hebben om keuringen te verrichten worden dan automatisch verwijderd. Door middel van een overeenkomst met de belanghebbende reders is er in voorzien dat de kosten van visitatie door de Medisch adviseur Scheepvaart van in het buitenland praktiserende aspirant-keuringsartsen door de reders worden gedragen.

Artikel 112

Er zijn slechts kleine tekstuele wijzigingen ten opzichte van het oude artikel 115.

Aangezien het vierde lid betrekking heeft op de beoordeling of bepaalde kosten van een medisch onderzoek voor rekening van het Rijk kunnen komen, ligt het in de rede de beslissingsbevoegdheid terzake bij de Minister te leggen.

Artikel I, onderdeel AA (artikel 118, eerste en derde lid)

Bij de algehele herziening van het Schepenbesluit 1965 zal het certificaat van deugdelijkheid, zoals dat tot nu toe voor elk schip is vereist, komen te vervallen. Volgens internationale bepalingen (SOLAS) is voor schepen met een tonnage van 500 ton of meer een veiligheidscertificaat vereist, dat ook nu reeds naast het certificaat van deugdelijkheid bestaat. Aangezien beide certificaten elkaar overlappen, is besloten het certificaat van deugdelijkheid dat puur op nationale voorschriften is gebaseerd, uit de regelgeving te verwijderen.

Tevens zal worden voorzien in de introductie van een veiligheidscertificaat voor schepen die niet onder internationale voorschriften vallen.

Artikel I, onderdeel AB (nieuw artikel 124a)

Aangezien het oorspronkelijke artikel 124 van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart alleen zag op de «veiligheid» in de betekenis van *safety*, is toevoeging van een nieuw artikel 124a gewenst, teneinde nadere regels te kunnen vaststellen omtrent de opleiding van de scheepsbeveiligingsofficier. Deze nieuwe functie aan boord van Nederlandse schepen in de handels- en zeilvaart – mits zij onder het SOLAS-Verdrag vallen – wordt in hoofdzaak geregeld in Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van zeeschepen en havenfaciliteiten (PbEG L 129), waar de Internationale Beveiligingscode

voor Schepen en Havens (*International Ship and Port Security Code*) van de IMO deel van uitmaakt.

Artikel II, onderdeel A (artikel 4, eerste lid)

Met deze wijziging wordt verduidelijkt dat vrijstelling van de bemanningsvereisten uit hoofdstuk 3 van het Besluit zeevisvaartbemanningscertificaat ook mogelijk is voor vissersvaartuigen waarvoor een bemanningscertificaat is afgegeven voor een kleiner vaargebied dan vaargebied I. De wijziging van de term certificaat van deugdelijkheid in bemanningscertificaat is een gevolg van de implementatie van Richtlijn 97/70/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt. Bij de herziening van het Vissersvaartuigenbesluit, waarin deze implementatie heeft plaatsgevonden¹, is het certificaat van deugdelijkheid vervangen door het certificaat van overeenkomst, conform de terminologie van de richtlijn. Aan een dergelijk certificaat kunnen slechts beperkingen worden opgelegd uit hoofde van de technische staat van het vissersvaartuig; beperkingen op het toepassingsgebied uit hoofde van de samenstelling van de bemanning zijn niet langer mogelijk. In de Zeevaartbemanningswet is mede daarom voorzien in de introductie van een separaat bemanningscertificaat waarop deze beperkingen wel kunnen worden aangebracht (zie artikel 6, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet). Volledigheidshalve zij opgemerkt dat het certificaat van deugdelijkheid is blijven bestaan voor zeevissersvaartuigen onder de 24 meter, aangezien het oude Vissersvaartuigenbesluit van 1989 ingevolge artikel 13.3, tweede lid, van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 voor deze categorie vissersvaartuigen van kracht is gebleven. Met het oog op de gewenste eenvoud van de wetgeving en gezien het feit dat de Zeevaartbemanningswet wat betreft het bemanningscertificaat voor zeegaande vissersvaartuigen geen onderscheid kent naar lengte, is besloten de vervanging van de verwijzing naar het certificaat van deugdelijkheid in het Besluit zeevisvaartbemanningscertificaat van de gehele linie te vervangen door een verwijzing naar het bemanningscertificaat.

Artikel II, onderdeel B (artikelen 6 tot en met 15)

Zie de toelichting bij artikel II, onderdeel A.

Artikel II, onderdeel C (artikel 22, tweede lid)

Het STCW-Visserijverdrag, dat in 1995 tot stand is gekomen, is nog niet in werking getreden, terwijl spoedige inwerkingtreding door het uitblijven van ratificeringen evenmin wordt verwacht.

De afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen van erkenning op de visserij is daarmee nog niet mogelijk; buitenlandse vissers die op de Nederlandse vissersvloot te werk worden gesteld zullen dan ook in het bezit moeten zijn van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs.

Artikel II, onderdeel D (artikel 25)

Deze wijziging betreft het herstel van een redactionele fout.

Artikel II, onderdeel E (artikel 34)

Het betreft hier het herstel van een omissie; op de grote trawlers met vermogens van 300 kW of meer wordt het wachtpersoneel mono-disciplinair ingezet naast de werktuigkundigen is er dan ook

¹ Besluit van 11 januari 2002, houdende veiligheidsvoorschriften voor vissersvaartuigen (Vissersvaartuigenbesluit 2002).

behoefte aan personen in het bezit van de bevoegdheid als stuurman zeevisvaart.

Artikel II, onderdeel F (artikel 35)

Het kennisbewijs W IV-v dan wel het diploma W IV-v kan pas worden verkregen na

het behalen van vaartijd verkregen in het bezit van het diploma SW V; het in dit artikel daar boven op nog eisen van aanvullende vaartijd is daarmee overbodig en kan vervallen.

Artikel II, onderdeel G (artikel 38)

De toevoeging betreft het in stand houden van de huidige bevoegdheid van personen die als schipper werkzaam zijn aan boord van mosselkotters; deze vaartuigen mogen, onder nadere voorwaarden en beperkingen, de reis met mosselzaad van de Wadden naar de Zeeuwse wateren over zee maken.

Artikel II, onderdeel H (artikelen 40 en 41)

De basis veiligheids cursus vissersvaartuigen is, op initiatief van het Produktschap Vis en met medewerking van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Directoraat-Generaal Goederenvervoer), speciaal voor deze bedrijfstak ontwikkeld. De cursus omvat naast elementen als veilig vissen en omgaan met vistuig, gebruik reddingmiddelen en schip verlaten, eerste hulp bij ongelukken en basis medische hulpverlening, een specifiek op vissersschepen geënte opleiding brandbestrijding. In deze opleiding brandbestrijding wordt bijzondere aandacht besteedt aan de bijzondere kenmerken van vissersvaartuigen die van belang zijn voor het effectief bestrijden van branden aan boord van deze schepen. Als zodanig is deze specifieke cursus een meer dan gelijkwaardig alternatief voor de cursus «brandbestrijding voor gevorderden» die voorheen werd vereist.

In verband hiermee is artikel 46 van het Besluit zeevisvaartbemanning komen te vervallen.

Artikel II, onderdeel I (artikel 43)

Met dit onderdeel wordt voorzien in een juiste verwijzing naar de STCW-Code.

Artikel II, onderdeel J (artikel 46)

Zie de toelichting bij artikel II, onderdeel H.

Artikel II, onderdeel K (artikelen 50 en 51)

Zie de toelichting bij artikel I, onderdeel X.

Artikel II, onderdelen L en M (artikelen 60 tot en met 71)

Zie de toelichting bij artikel I, onderdelen Y en Z.

Artikel II, onderdeel N (artikel 73, eerste lid)

Zie de toelichting bij artikel II, onderdeel A.

Artikel II, onderdeel O (artikel 77, eerste lid)

Zie de toelichting bij artikel I, onderdeel H.

Artikel III

Met dit artikel wordt beoogd een omissie te herstellen bij de totstandkoming van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart door in het Besluit vaarbewijzen binnenvaart¹ een verwijzing toe te voegen naar de examens, bedoeld in de artikelen 19, tweede lid, en 68 van de Zeevaartbemanningswet.

Artikelen IV tot en met X

Deze artikelen bevatten de benodigde overgangs- en slotbepalingen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ Stb. 1982, 623; laatstelijk gewijzigd bij
Besluit van 12 december 2002, Stb. 2003, 9.