



614

Besluit van 12 november 1991, houdende uitvoering van artikel 4, eerste lid, van de Wet op de zeevaarddiploma's en artikel 5 van de Schepenwet (Bemanningseisenbesluit)

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 5 juni 1991, nr. S/J 30.890/91, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Gelet op artikel 4, eerste lid, van de Wet op de zeevaarddiploma's (Stb. 1935, 456) en artikel 5 van de Schepenwet (Stb. 1932, 86);

Gelet op het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144);

De Raad van State gehoord (advies van 11 september 1991, WO9.91.0292);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 november 1991, nr. S/J31.956/91, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

1. De definities, vermeld in artikel 1 van het Besluit zeevaarddiploma's (Stb. 1988, 260) zijn van toepassing.

2. In dit besluit wordt verstaan onder:

a. maritiem officier specialisatie navigatie: de maritieme officier, gediplomeerd door een instelling voor hoger beroepsonderwijs als bedoeld in de Wet op het hoger beroepsonderwijs (Stb. 1986, 289), studierichting maritiem officier, met specialisatie navigatie, tevens houder van ten minste het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het diploma A als scheepswerktuigkundige;

b. maritiem officier specialisatie werktuigkunde: de maritieme officier, gediplomeerd door een instelling voor hoger beroepsonderwijs als bedoeld in de Wet op het hoger beroepsonderwijs, studierichting maritiem officier, met specialisatie werktuigkunde, tevens houder van ten minste het diploma A als scheepswerktuigkundige en het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart;

c. middelbaar maritiem officier A: de houder van ten minste het diploma als stuurman voor de kleine handelsvaart tezamen met het aanvullingsdiploma als stuurman voor de kleine handelsvaart en het diploma A als scheepswerktuigkundige;

d. middelbaar maritiem officier M: de houder van ten minste het diploma als stuurman voor de kleine handelsvaart tezamen met het aanvullingsdiploma als stuurman voor de kleine handelsvaart en het diploma als motordrijver.

Artikel 2

1. Dit besluit is niet van toepassing op gesleepte schepen en op zeilschepen.

2. Voor de toepassing van dit besluit wordt het diploma als stuurman voor de kleine handelsvaart tezamen met het aanvullingsdiploma als stuurman voor de kleine handelsvaart, bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet op de zeevaarddiploma's (Stb. 1935, 456), gelijk gesteld met het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart.

HOOFDSTUK II. SCHEEPSTECHNICUS

Artikel 3

1. Scheepstechnicus is de houder van een getuigschrift als scheepstechnicus, afgegeven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. De aspirant scheepstechnicus dient:

a. 18 jaar of ouder te zijn;

b. in het bezit te zijn van het diploma scheepstechnicus, afgegeven op grond van de door Onze Minister van Onderwijs en Wetenschappen en Onze Minister goedgekeurde Eindexamenregeling van het project scheepstechnicus en het bijbehorende examenprogramma, dan wel van een overeenkomstig artikel 4, eerste lid, erkend bewijsstuk;

c. na het behalen van het onder b bedoelde diploma of bewijsstuk negen maanden diensttijd te hebben behaald aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer en

d. gedurende die diensttijd ten genoeg van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een praktijkboek te hebben bijgehouden.

3. De diensttijd, bedoeld in het tweede lid, onder c, mag ook zijn behaald aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW, mits aan boord van deze schepen een middelbaar maritiem officier M dienst doet.

4. Indien het praktijkboek niet in alle opzichten naar behoren is bijgehouden kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de aspirant scheepstechnicus een of meer aanvullende opdrachten geven, die binnen een daarbij te bepalen termijn van ten hoogste zes maanden dienen te worden uitgevoerd.

Artikel 4

1. Onze Minister kan andere bewijsstukken dan het diploma scheepstechnicus erkennen, indien zij worden afgegeven op grond van een examen dat naar zijn oordeel voldoende overeenkomt met een examen, afgelegd op grond van de Eindexamenregeling van het project scheepstechnicus en het bijbehorende examenprogramma.

2. Onze Minister kan de erkenning intrekken indien naar zijn oordeel de voldoende overeenkomst, bedoeld in het eerste lid, niet meer aanwezig is.

3. De erkenning door Onze Minister van bewijsstukken als bedoeld in het eerste lid, wordt in de Staatscourant bekendgemaakt. Op gelijke wijze wordt de intrekking bekend gemaakt.

Artikel 5

Ter verkrijging van het getuigschrift als scheepstechnicus wendt de aspirant scheepstechnicus zich schriftelijk tot het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onder overlegging van :

- a. het geldig paspoort of het monsterboekje van de aanvrager;
- b. het in artikel 3, tweede lid, onder b, bedoelde diploma scheepstechnicus of bewijsstuk;
- c. het bewijs dat hij de voorgeschreven dienstdienst heeft behaald;
- d. het gedurende de dienstdienst bijgehouden praktijkboek en
- e. een bewijs van betaling van de in artikel 7 bedoelde kosten.

Artikel 6

Een duplikaat van het getuigschrift als scheepstechnicus wordt, indien het verloren gaan van het getuigschrift aannemelijk wordt gemaakt, op verzoek van belanghebbende door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven, nadat een bewijs van betaling van de in artikel 7 bedoelde kosten is overgelegd.

Artikel 7

Onze Minister stelt de tarieven vast voor de te berekenen kosten van de behandeling van de aanvraag van het getuigschrift alsmede van een duplikaat van het getuigschrift als scheepstechnicus.

Artikel 8

Het model van het getuigschrift als scheepstechnicus en het model van het praktijkboek worden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld.

HOOFDSTUK III. BEMANNINGSEISEN

Artikel 9

In afwijking van het daaromtrent bepaalde in het Besluit zeevaarddiploma's en in de artikelen 110, 111 en 112 van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) kan een schip, indien het naar het redelijk oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daartoe geschikt is, worden bemand overeenkomstig een van de in dit besluit opgenomen bemanningssamenstellingen. De reder dient daartoe, onder opgave van de bemanningssamenstelling die hij wenst, een verzoek in bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 10

1. Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van 9000 of meer kan de volgende bemanning dienst doen:
 - a. bemanningssamenstelling I
 - 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;
 - 2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;

3°. een tweede stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaart-diploma's;

4°. een derde stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart;

5°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma C als scheepswerktuigkundige;

6°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma B als scheepswerktuigkundige;

7°. een derde scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige;

8°. een vierde scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver, met dien verstande dat deze vervangen mag worden door een sloopstechnicus en dat de vierde scheepswerktuigkundige niet vereist is aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 8000 kW en

9°. vier ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;

3°. een tweede stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaart-diploma's;

4°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma C als scheepswerktuigkundige;

5°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma B als scheepswerktuigkundige;

6°. twee maritieme officieren nautische dan wel specialisatie werktuigkunde;

7°. een sloopstechnicus en

8°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma C als scheepswerktuigkundige;

4°. een maritiem officier specialisatie werktuigkunde in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 17, in verband met artikel 22;

5°. twee maritieme officieren specialisatie navigatie of specialisatie werktuigkunde, waarvan één een diensttijd heeft behaald van ten minste twee jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer;

6°. twee sloopstechnici en

7°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

d. bemanningssamenstelling IV

- 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;
- 2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma C als scheepswerktuigkundige;
- 3°. een maritiem officier specialisatie navigatie die een diensttijd heeft behaald van ten minste vier jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer;
- 4°. een maritiem officier specialisatie werktuigkunde in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;
- 5°. twee maritieme officieren specialisatie navigatie dan wel specialisatie werktuigkunde, waarvan één een diensttijd heeft behaald van ten minste twee jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer;
- 6°. twee scheepstechnici en
- 7°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

e. bemanningssamenstelling V

- 1°. een kapitein, zijnde maritiem officier specialisatie werktuigkunde, dan wel specialisatie navigatie in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;
- 2°. een eerste officier, zijnde maritiem officier specialisatie navigatie, dan wel specialisatie werktuigkunde en in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 25, met dien verstande dat de specialisatie van de eerste officier een andere dient te zijn dan de specialisatie van de kapitein;
- 3°. een maritiem officier specialisatie werktuigkunde in het bezit van het bewijs van diensttijd bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;
- 4°. een maritiem officier specialisatie navigatie in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;
- 5°. twee maritieme officieren specialisatie navigatie dan wel specialisatie werktuigkunde;
- 6°. twee scheepstechnici en
- 7°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen.

2. De maritieme officieren specialisatie navigatie dan wel specialisatie werktuigkunde, genoemd in het eerste lid, onder b, 6°, onder c, 5°, onder d, 5°, en onder e, 5°, mogen worden vervangen door een middelbaar maritiem officier A, met dien verstande dat aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 8000 kW ook een middelbaar maritiem officier M dienst mag doen.

Artikel 11

Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van 6000 of meer, doch minder dan 9000 en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, doch minder dan 8000 kW kan de volgende bemanning dienst doen:

- a. bemanningssamenstelling I
 - 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;
 - 2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als tweede stuurman voor de grote handelsvaart;
 - 3°. een tweede stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaart-diploma's;

4°. een derde stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart;

5°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma B als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

6°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 18 van het Besluit zeevaartdiploma's;

7°. een derde scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver, met dien verstande dat in plaats van een derde scheepswerktuigkundige ook een scheepstechnicus dienst mag doen en

8°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als tweede stuurman voor de grote handelsvaart;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma B als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 18 van het Besluit zeevaartdiploma's;

5°. twee middelbaar maritieme officieren M, waarvan één een diensttijd heeft behaald van ten minste twee jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer;

6°. een scheepstechnicus en

7°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als tweede stuurman voor de grote handelsvaart;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma B als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. een middelbaar maritiem officier A in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22 in verband met artikel 27;

5°. twee middelbaar maritieme officieren M, waarvan één in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

6°. een scheepstechnicus en

7°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

d. bemanningssamenstelling IV

1°. een kapitein, zijnde maritiem officier specialisatie werktuigkunde, dan wel specialisatie navigatie in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;

2°. een eerste officier, zijnde maritiem officier met specialisatie navigatie, dan wel met specialisatie werktuigkunde in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 25,

met dien verstande dat de specialisatie van de eerste officier een andere dient te zijn dan de specialisatie van de kapitein;

3°. een middelbaar maritiem officier A in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

4°. twee middelbaar maritieme officieren M, waarvan een in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

5°. een scheepstechnicus en

6°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen.

Artikel 12

Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van 4000 of meer, doch minder dan 6000 en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, doch minder dan 6000 kW kan de volgende bemanning dienst doen:

a. bemanningssamenstelling I

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een tweede stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. een derde stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart;

5°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

6°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en

7°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. een middelbaar maritiem officier A in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

5°. een middelbaar maritiem officier M;

6°. een scheepstechnicus en

7°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

c. bemanningssamenstelling III

- 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als scheepswerktuigkundige en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 3°. twee middelbaar maritieme officieren A, beiden in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;
- 4°. een middelbaar maritiem officier M;
- 5°. een scheepstechnicus en
- 6°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

d. bemanningssamenstelling IV

- 1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier A, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;
- 2°. een eerste officier, zijnde middelbaar maritiem officier A, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 25;
- 3°. een middelbaar maritiem officier A in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 17, in verband met artikel 22;
- 4°. een middelbaar maritiem officier M;
- 5°. een scheepstechnicus en
- 6°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen.

Artikel 13

Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van 4000 of meer, doch minder dan 6000 en een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW kan de volgende bemanning dienst doen :

a. bemanningssamenstelling I

- 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 3°. een tweede stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 4°. een derde stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart;
- 5°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 6°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver, met dien verstande dat de tweede scheepswerktuigkundige niet vereist is aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW en
- 7°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

- 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. twee middelbaar maritieme officieren M, waarvan een in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

5°. een scheepstechnicus en

6°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. drie middelbaar maritieme officieren M, waarvan twee in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

4°. een scheepstechnicus en

5°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

d. bemanningssamenstelling IV

1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;

2°. een eerste officier, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 25;

3°. twee middelbaar maritieme officieren M, waarvan een in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

4°. een scheepstechnicus en

5°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen.

Artikel 14

Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van 2000 of meer, doch minder dan 4000 en een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW kan de volgende bemanning dienst doen :

a. bemanningssamenstelling I

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een tweede stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart;

4°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

5°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver, met dien verstande dat de tweede scheepswerktuigkundige niet vereist is aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW en

6°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. een middelbaar maritiem officier M;

5°. een scheepstechnicus en

6°. een ongediplomeerde scheepsgezel;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. twee middelbaar maritieme officieren M, waarvan een in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

4°. een scheepstechnicus en

5°. een ongediplomeerde scheepsgezel;

of

d. bemanningssamenstelling IV

1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;

2°. een eerste officier, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 25;

3°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

4°. een scheepstechnicus en

5°. een ongediplomeerde scheepsgezel.

Artikel 15

Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van 1500 kW of meer doch minder dan 3000 kW kan de volgende bemanning dienst doen:

a. bemanningssamenstelling I

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en

5°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27;

4°. een scheepstechnicus en

5°. een ongediplomeerde scheepsgezel;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;

2°. een eerste officier, zijnde middelbaar officier M, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 25;

3°. een middelbaar maritiem officier M;

4°. een scheepstechnicus en

5°. een ongediplomeerde scheepsgezel.

Artikel 16

Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer doch minder dan 1500 kW kan de volgende bemanning dienst doen:

a. bemanningssamenstelling I

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's en

4°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27 en

4°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;

2°. een eerste officier, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 25;

3°. een middelbaar maritiem officier M en

4°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen.

Artikel 17

Aan boord van een vrachtschip met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voorststuwingsvermogen van minder dan 750 kW kan de volgende bemanning dienst doen:

a. bemanningssamenstelling I

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's en

3°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen, waarvan een scheepsgezel in het bezit van een verklaring als bedoeld in artikel 112 van het Schepenbesluit 1965;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27 en

3°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 23;

- 2°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 27 en
- 3°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen.

Artikel 18

Aan boord van een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 4000 en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, doch minder dan 8000 kW kan de volgende bemanning dienst doen:

a. bemanningssamenstelling I

- 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 4°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en
- 5°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

- 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma A als scheepswerktuigkundige en het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 3°. een middelbaar maritiem officier A in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 28;
- 4°. een middelbaar maritiem officier M;
- 5°. een scheepstechnicus en
- 6°. een ongediplomeerde scheepsgezel;

of

c. bemanningssamenstelling III

- 1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier A, in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 24;
- 2°. een eerste officier, zijnde middelbaar maritiem officier A, in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 26;
- 3°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van dienstdienst, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 28;
- 4°. een scheepstechnicus en
- 5°. een ongediplomeerde scheepsgezel.

Artikel 19

Aan boord van een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer, doch minder dan 3000 kW kan de volgende bemanning dienst doen:

a. bemanningssamenstelling I

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

4°. een tweede scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver, met dien verstande dat de tweede scheepswerktuigkundige niet vereist is aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW en

5°. twee ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

b. bemanningssamenstelling II

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

2°. een eerste scheepswerktuigkundige in het bezit van het diploma als motordrijver en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 17 van het Besluit zeevaartdiploma's;

3°. een middelbaar maritiem officier M die een diensttijd heeft behaald van ten minste zes maanden als maritiem officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten;

4°. een scheepstechnicus, met dien verstande dat aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW ook een ongediplomeerd scheepsgezel dienst mag doen en

5°. een ongediplomeerde scheepsgezel;

of

c. bemanningssamenstelling III

1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 24;

2°. een eerste officier, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 26;

3°. een middelbaar maritiem officier M;

4°. een scheepstechnicus, met dien verstande dat aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten met een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW ook een ongediplomeerde scheepsgezel dienst mag doen en

5°. een ongediplomeerde scheepsgezel.

Artikel 20

Aan boord van een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW kan de volgende bemanning dienst doen :

a. bemanningssamenstelling I

1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;

- 2°. een eerste stuurman in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 16 van het Besluit zeevaart-diploma's en
- 3°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen, waarvan een scheepsgezel in het bezit van een verklaring als bedoeld in artikel 112 van het Schepenbesluit 1965;

of

b. bemanningssamenstelling II

- 1°. een kapitein in het bezit van het diploma als derde stuurman voor de grote handelsvaart en het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 14, in verband met artikel 15 van het Besluit zeevaartdiploma's;
- 2°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 28 en
- 3°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen;

of

c. bemanningssamenstelling III

- 1°. een kapitein, zijnde middelbaar maritiem officier M, in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 24;
- 2°. een middelbaar maritiem officier M in het bezit van het bewijs van diensttijd, bedoeld in artikel 22, in verband met artikel 28 en
- 3°. drie ongediplomeerde scheepsgezellen.

Artikel 21

1. Onze Minister kan, na overleg met de naar zijn oordeel representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de zeevaart, zonodig onder nader te stellen voorschriften of beperkingen, het bezit van een ander bewijs van bekwaamheid toestaan.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvulling van de bemanning ingevolge dit besluit voorschrijven, indien de inrichting, de uitrusting, de bruto-tonnage, het voortstuwingsvermogen of de bestemming van het schip hem daartoe aanleiding geven.

HOOFDSTUK IV. DIENSTTIJD

§ 1. Algemeen

Artikel 22

1. De kapitein, eerste officieren en maritieme officieren die overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 23 tot en met 28 diensttijd hebben behaald, verkrijgen op een daartoe gedaan verzoek een bewijs van diensttijd.

2. De in het eerste lid bedoelde diensttijd dient te zijn doorgebracht als lid van de bemanning van een voor de vaart ter zee gebezigd schip en te zijn behaald na het verkrijgen van het voor de betreffende functie vereiste diploma.

3. Ter verkrijging van een bewijs van diensttijd dient een belanghebbende een schriftelijk verzoek in bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onder overlegging van bewijsstukken met betrekking tot de behaalde diensttijd.

Artikel 23

1. Voor de toelating als kapitein op een vrachtschip met een bruto-tonnage van 6000 of meer dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste zes jaren waarvan ten minste een jaar als eerste officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer.

2. Voor de toelating als kapitein op een vrachtschip met een bruto-tonnage van 2000 of meer, doch minder dan 6000 dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste vier jaren waarvan ten minste een jaar als eerste officier aan boord van vrachtschepen met een bruto-tonnage van 2000 of meer en een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer.

3. Voor de toelating als kapitein op een vrachtschip met een bruto-tonnage van minder dan 2000 dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste drie jaren als maritiem officier dan wel van ten minste twee jaren als maritiem officier, waarvan een jaar als eerste officier of als enig maritiem officier.

Artikel 24

1. Voor de toelating als kapitein op een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 4000 dan wel een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste vier jaren waarvan ten minste een jaar als eerste officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer.

2. Voor de toelating als kapitein op een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste drie jaren als maritiem officier dan wel van ten minste twee jaren als maritiem officier waarvan een jaar als eerste officier of enig maritiem officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten.

3. Van de in het eerste en tweede lid bedoelde diensttijd mag ten hoogste de helft behaald worden aan boord van schepen geen bevoorradingsschip of sleepboot zijnde.

Artikel 25

1. Voor de toelating als eerste officier op een vrachtschip met een bruto-tonnage van 6000 of meer dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste vijf jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer.

2. Voor de toelating als eerste officier op een vrachtschip met een bruto-tonnage van 2000 of meer, doch minder dan 6000 dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste drie jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer.

3. Voor de toelating als eerste officier op een vrachtschip met een bruto-tonnage van minder dan 2000 dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste een

jaar als maritiem officier aan boord van vrachtschepen, met dien verstande dat voor toelating als eerste officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW volstaan kan worden met een dienstdtijd van ten minste zes maanden als maritiem officier aan boord van vrachtschepen.

Artikel 26

1. Voor de toelating als eerste officier op een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 4000 dan wel een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, dient de bezitter van het diploma maritiem officier een dienstdtijd te hebben behaald als maritiem officier van ten minste drie jaren aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer.

2. Voor de toelating als eerste officier op een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 2000 dient de bezitter van het diploma maritiem officier een dienstdtijd te hebben behaald van ten minste een jaar als maritiem officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten, met dien verstande dat voor toelating als eerste officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten met een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW volstaan kan worden met een dienstdtijd van ten minste zes maanden als maritiem officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten.

3. Het bepaalde in artikel 24, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

§ 4. Dienstdtijd maritieme officieren

Artikel 27

1. Voor de toelating als maritiem officier op een vrachtschip met een bruto-tonnage van 6000 of meer dient de bezitter van het diploma maritiem officier een dienstdtijd te hebben behaald van ten minste drie jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer.

2. Voor de toelating van maritiem officier op een vrachtschip met een bruto-tonnage van 2000 of meer doch minder dan 6000 dient de bezitter van het diploma maritiem officier een dienstdtijd te hebben behaald van ten minste twee jaren als maritiem officier aan boord van vrachtschepen met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer.

3. Voor de toelating als maritiem officier op een vrachtschip met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer dient de bezitter van het diploma maritiem officier een dienstdtijd te hebben behaald van ten minste een jaar als maritiem officier aan boord van vrachtschepen.

4. Voor de toelating als maritiem officier op een vrachtschip met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW dient de bezitter van het diploma maritiem officier een dienstdtijd te hebben behaald van ten minste zes maanden als maritiem officier aan boord van vrachtschepen.

Artikel 28

1. Voor de toelating als maritiem officier op een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 4000 dan wel een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, doch minder dan 8000 kW dient de bezitter van het diploma maritiem officier een dienstdtijd te hebben behaald van ten minste twee jaren als maritiem officier aan

boord van bevoorradingsschepen of sleepboten met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer.

2. Voor de toelating als maritiem officier op een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer, doch minder dan 3000 kW dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste een jaar als maritiem officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten.

3. Voor de toelating als maritiem officier op een bevoorradingsschip of een sleepboot met een bruto-tonnage van minder dan 2000 en een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW dient de bezitter van het diploma maritiem officier een diensttijd te hebben behaald van ten minste zes maanden als maritiem officier aan boord van bevoorradingsschepen of sleepboten.

HOOFDSTUK V. SLOTBEPALINGEN

Artikel 29

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden gesteld, met dien verstande dat dat tijdstip niet eerder is dan een maand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Artikel 30

Dit besluit kan worden aangehaald als: Bemanningseisenbesluit.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 12 november 1991

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *derde* december 1991

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

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 terinzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 14 januari 1992, nr. 9.

I. INLEIDING

Bij Wet van 14 februari 1987, Stb. 163, is de Wet op de zeevaarddiploma's gewijzigd in die zin, dat de bepalingen inzake het bemannen van schepen met gediplomeerden niet meer, zoals voorheen gebruikelijk, in de Wet zelf worden opgenomen, maar dat de vaststelling daarvan in het vervolg bij algemene maatregel van bestuur geschiedt (artikel 4).¹

Deze wetswijziging was ingegeven door de wens, bemanningsvoorschriften sneller te kunnen aanpassen aan de voortschrijdende ontwikkelingen op maatschappelijk en technisch vlak, alsmede de bedrijfsvoering aan boord van zeeschepen.

In het voetspoor van deze wetswijziging is tot stand gekomen het Besluit zeevaarddiploma's van 3 mei 1988, Stb. 260, alsmede een wijziging van hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367).

Tevens is in de Wet op de zeevaarddiploma's een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt experimenten uit te voeren met afwijkende bemanningsvoorschriften volgens een vooraf vastgestelde ministeriële regeling (artikel 5).

Het noodzakelijk complement van deze «experimenteerbepaling» vormt artikel 115 van het Schepenbesluit 1965. Immers, het uitsluitend kunnen experimenteren met afwijkende diplomavoorschriften zou voorbij zien aan het feit dat de bemanning nu eenmaal uit gediplomeerden en ongediplomeerden bestaat en dat experimenten in principe ook die totale bemanning dienen te betreffen.

Indien dergelijke experimenten succesvol verlopen, kan dit leiden tot het aanpassen van het Besluit zeevaarddiploma's en het Schepen besluit 1965.

In de achter ons liggende jaren zijn reeds op een aantal schepen experimenten met afwijkende bemanningsmodellen uitgevoerd. Deze betroffen de aan boord vereiste diploma's en/of de omvang en samenstelling van de totale bemanning.

Zoals hierboven is aangegeven kunnen succesvol verlopen experimenten telkenmale aanleiding geven tot bijstelling van de wettelijke voorschriften.

Gezien de veelvuldige en tijdrovende wetgevende arbeid die daarmee gepaard gaat, is de gedachte gerezen dat het mogelijk moet zijn in het continue proces van experimenten een aantal stappen te schetsen, die achtereenvolgens doorlopen kunnen worden en bij gunstig resultaat geldend recht zouden kunnen worden.

Deze stappen zijn voor een aantal met name genoemde categorieën van schepen (vrachtschepen en de zeesleep- en bevoorradingsvaart) neergelegd in het thans voorliggende Bemanningseisenbesluit. Artikel 29 van dit besluit opent de mogelijkheid bij koninklijk besluit de verschillende artikelen of onderdelen daarvan op verschillende tijdstippen in werking te doen treden. Deze flexibiliteit is nodig, omdat de experimenten niet alle synchroon lopen en dus ook niet op hetzelfde moment hun afronding kunnen vinden.

Overigens blijft de mogelijkheid bestaan om op basis van artikel 5 van de Wet op de zeevaarddiploma's en artikel 115 van het Schepen besluit 1965 met andere bemanningsmodellen te experimenteren, dan die welke in het Bemanningseisenbesluit zijn neergelegd.

¹ Het geheel van bemannings- en diploma-eisen is te vinden in de Wet op de zeevaarddiploma's (Stb. 1935, 456) en het daarop berustende Besluit zeevaarddiploma's (Stb. 1988, 260), het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) en het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 342).

Het Bemanningseisenbesluit als onderdeel van de modernisering van de bemanningswetgeving

Het besluit vormt een stap in het geheel van voorgenomen maatregelen van de overheid met betrekking tot de modernisering van de bemanningswetgeving alsmede de integratie van diploma- en bemanningseisen, iets dat in de in voorbereiding zijnde Zeevaartbemanningwet over de hele linie zal worden doorgevoerd.

Deze modernisering verloopt in twee fasen: een eerste fase waarin nieuwe grenzen voor tonnage en voortstuwingsvermogens zijn geïntroduceerd, getalsmatige wijzigingen in de bemanning zijn doorgevoerd, en bevoegdheden van (nautisch of werktuigkundig opgeleide) officieren zijn verruimd en een tweede fase waarin, mede in het licht van de ontwikkelingen op het gebied van het maritieme onderwijs, een nieuw systeem van vaarbevoegdheden, functies voor geïntegreerd opgeleide officieren (zowel nautisch als werktuigkundig opgeleide) en de nieuwe functie van scheepstechnicus worden geïntroduceerd.

Naast dit besluit blijft voorshands de bestaande tweedeling, zoals neergelegd in het Besluit zeevaartdiploma's en in het Schepen besluit 1965, in stand.

Die regelingen blijven immers nodig ten aanzien van schepen die niet bij een bemanningsexperiment zijn betrokken, c.q. zolang bemanningsexperimenten niet hebben geleid tot een aanpassing van de wetgeving.

Kok en radio-officier

De bepalingen omtrent de radio-officier en de gediplomeerde scheepskok zijn niet opgenomen in dit besluit.

Het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242) regelt wanneer aan boord een gediplomeerd scheepskok is voorgeschreven en het Schepen besluit 1965 regelt dit voor de radio-officier.

Deze bepalingen blijven onverkort van kracht naast het bepaalde in dit besluit, dat wil zeggen dat aan boord van schepen, die gebruik maken van de in dit besluit opgenomen bemanningssamenstellingen, ook een radio-officier aan boord dient te zijn, wanneer het schip met een radio-telegraafinrichting is uitgerust (tenzij die functie op grond van een vrijstelling in het kader van de onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen afspraken over een nieuw wereldwijd maritiem communicatiesysteem, niet vervuld hoeft te worden). Een scheepskok dient deel uit te maken van de bemanning, indien (behoudens de kok) tien-of meer opvarenden zijn voorgeschreven.

Het Bemanningseisenbesluit in de verhoudingen binnen het Koninkrijk

Hoewel het Bemanningseisenbesluit mede is gebaseerd op de Schepenwet (een rijkswet) en derhalve in beginsel een algemene maatregel van rijksbestuur zou dienen te zijn, is er de voorkeur aan gegeven het onderhavige besluit alleen voor Nederland te doen gelden. Artikel 14, derde lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden opent hiertoe de mogelijkheid.

Deze beslissing is genomen in overeenstemming met de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba.

II. HET BEMANNINGSEISENBESLUIT IN HET LICHT VAN HET OVERHEIDSBELEID MET BETREKKING TOT DE ZEESCHEEP-VAART

Onder invloed van ontwikkelingen in de wereldscheepvaart die met name de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot raken, diende volgens de beleidsnota «Wel varen onder Nederlandse vlag» (Kamerstukken II 1986/87, 19 787, nr. 1) het bemanningsbeleid van de overheid terzake de voor te schrijven bemanningen te worden gewijzigd.

De groei van vloten onder goedkope vlag en belangrijke veranderingen in de vlootpolitiek van traditioneel maritieme landen, in het bijzonder het creëren van tweede registers, vroegen om een aangepast Nederlands beleid op onder andere bemanningsgebied. Een beleid, dat zodanig zou zijn aangepast, dat het door kostenverlaging en met inachtneming van de veiligheid zou bijdragen aan de versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot, zonder dat dit ten koste zou gaan van werkgelegenheid voor gekwalificeerde, dat wil zeggen Nederlands gediplomeerde, zeevarenden.

Tevens zou hiermee voorkomen kunnen worden dat er op den duur een eind zou komen aan de instroom van zeevarenden naar maritieme functies aan de wal. Immers, voor de instandhouding van de maritieme infrastructuur spelen de ex-zeevarenden met hun specifieke kennis en ervaring een belangrijke rol.

Ten einde de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot te versterken, verzocht de Tweede Kamer in mei 1987 bij motie om, vooruitlopend op het nieuwe bemanningsbeleid, de mogelijkheden te verruimen om op Nederlandse schepen met buitenlandse ongeschoolde scheepsgezellen te kunnen varen.²

Vanaf die tijd is het overheidsbeleid er niet meer actief op gericht de werkgelegenheid van Nederlandse ongediplomeerde scheepsgezellen te bevorderen. Gedwongen ontslagen in verband met vervanging door buitenlanders zijn echter niet toegestaan.

De in dit besluit opgenomen bemanningsschalen vormen het resultaat van functie-integratie, technische ontwikkelingen van invloed op uitrusting en inrichting van schip en machinekamer en van veranderde opvattingen over de aard van de bemoeienis van de overheid met de samenstelling en omvang van scheepsbemanningen. In die veranderde opvattingen wordt aan de reder een grotere vrijheid gelaten om naar eigen inzicht schepen te bemannen en is de overheid belast met het toetsen en formuleren van de eisen waaraan bemanningen, kwalitatief en kwantitatief, ten minste dienen te voldoen zodat veilig en milieuverantwoord kan worden gevaren, met inachtneming van de grenzen die in de Wet Arbeids- en Rusttijden Zeescheepvaart (Stb. 1973, 380) worden gesteld, en waarbij tevens voldaan wordt aan andere sociaal-economische criteria (zoals een verantwoorde en doelmatige arbeidsorganisatie, niveau en breedte van de opleiding van de zeevarende, etcetera). Rekening zal tevens worden gehouden met de in het Internationale Verdrag inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (het STCW-Verdrag, Trb. 1981, 144) vastgelegde normen voor zeevarenden.

Bij een geïntegreerde bedrijfsvoering zullen op alle schepen, behoudens op schepen kleiner dan 2000 GT met een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW, de toekomstige bemanningen overeenkomstig dit besluit in de uiteindelijke bemanningssamenstelling bestaan uit een aantal maritieme officieren, één of twee scheepstechnici en één

² Motie van de leden Tegelaar-Boonacker en Jorritsma Lebbink, Kamerstukken II 1986/87, 19 787, nr. 6

of twee voor de veiligheid benodigde ongediplomeerde scheepsgezellen, aangevuld met een gediplomeerd kok en radio-officier, indien vereist.

Op alle schepen, behoudens op schepen kleiner dan 2000 GT en met een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW, vindt met deze bemanningssamenstellingen ten opzichte van de huidige voorschriften een vermindering van de bezetting van gemiddeld 25 procent plaats en worden de bemanningskosten lager.

Op schepen kleiner dan 2000 GT en uitgerust met een voortstuwingsvermogen kleiner dan 1500 kW wordt geen scheepstechnicus voorgeschreven. Op deze schepen bestaat de voorgeschreven bemanning afhankelijk van het voortstuwingsvermogen uit drie of twee officieren vermeerderd met twee of drie ongediplomeerde scheepsgezellen.

Op schepen kleiner dan 2000 GT en minder dan 1500 kW is geen scheepstechnicus voorgeschreven omdat de bemanningseisen in vergelijking met de huidige voorschriften dan te veel zouden worden verzaamd. Immers naast het voorschrijven van twee of drie geïntegreerd opgeleide officieren, hetgeen in vergelijking met twee of drie monodisciplinair opgeleide officieren een kwalitatieve verzwaring betekent, zou in plaats van een ongediplomeerde scheepsgezel een scheepstechnicus worden voorgeschreven. Dit zou betekenen dat deze kwalitatieve verzwaring niet gepaard zou gaan met een kwantitatieve verlichting van de bemanningseisen, hetgeen niet strookt met het uitgangspunt van het bemanningsbeleid dat kwantiteit door kwaliteit kan worden vervangen.

Op schepen tot 2000 GT bedraagt de bemanningsvermindering afhankelijk van het voortstuwingsvermogen 16,5 of 29 procent, behoudens op schepen uitgerust met de kleinste vermogens (tot 750 kW) waarvan de bemanningsomvang ongewijzigd blijft.

Bemanningswetgeving en nationaliteit

In de bemanningswetgeving wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds functies die aan Nederlandse kwalificaties dienen te voldoen en waarvoor een Nederlands diploma wordt geëist en anderzijds voor de veiligheid essentiële, doch ongekwalificeerde functies waarvoor geen diploma nodig is, zoals bijvoorbeeld die van uitkijk en roerganger. Gezien de aard en het niveau van deze werkzaamheden is diplomering een te hoge eis. Volstaan kan worden met praktijkervaring, terwijl deze scheepsgezel bovendien functioneert onder direct toezicht van de wachtdoend officier. Behoudens de kapitein, die ingevolge het bepaalde in het Wetboek van Koophandel de Nederlandse nationaliteit dient te bezitten, worden aan de overige bemanningsleden met betrekking tot de nationaliteit geen eisen gesteld. Dit houdt in dat, indien een buitenlands diploma door de Nederlandse overheid wordt erkend of gelijkgesteld wordt met een Nederlands diploma, de houder van dat diploma gerechtigd is om te varen op schepen onder Nederlandse vlag.

Ingevolge de EEG-richtlijn terzake een algemeen stelsel van erkenning van hoger-onderwijsdiploma's waarmee beroeps-opleidingen van ten minste drie jaar worden afgesloten (PbEG. 1989, L019, van 24 januari 1989) mogen EG-Lid-Statens de toegang tot een in hun land gereguleerd beroep niet wegens onvoldoende kwalificaties weigeren aan EG-onderdanen die een in een andere Lid-Staat behaald hoger-onderwijsdiploma bezitten en in die Lid-Staat gerechtigd zijn het betrokken beroep uit te oefenen.

Aan de richtlijn zal uitvoering worden gegeven in een algemene wet. Een daartoe strekkend wetsvoorstel (Algemene wet erkenning EG-hoger-onderwijsdiploma's) is in voorbereiding. Het ligt in het voornemen van de regering het wetsvoorstel begin 1992 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aan te bieden. Deze wet stelt regels ten aanzien van de procedure voor het verkrijgen van toelating tot een beroep dat een migrant (in Nederland) wenst uit te oefenen en waarvoor in Nederland bij

of krachtens enige wet hoger onderwijs wordt vereist. Op grond van de algemene wet is de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd tot het nemen van beslissingen omtrent het al dan niet toelaten tot het beroep van zeevarende.

De plaatsing van EG-onderdanen met een hogere zeevaartopleiding op de vloot wordt derhalve niet langer door verschillen in diploma-eisen tussen de verschillende Lid-Staten belemmerd.

Een concept-richtlijn terzake het direct onder het HBO liggende niveau is in voorbereiding.

Binnen het tripartite gestructureerde kader van de arbeidsvoorziening met betrekking tot de sector zeevaart wordt een beleid gevoerd gericht op behoud van gekwalificeerde werkgelegenheid voor Nederlanders.

Overeenkomstig de eerder genoemde Tweede Kamer motie zijn de mogelijkheden voor de tewerkstelling van ongediplomeerde zeevarenden, afkomstig van landen buiten de EG, verruimd. De sociale partners hebben hun afspraken over arbeidsmarktaangelegenheden, die in 1977 waren neergelegd in de Regeling Arbeidsvoorziening Zeescheepvaart, in 1988 aangepast en in een nieuwe overeenkomst ondergebracht, die bekend staat als de Regeling Arbeidsvoorziening Zeescheepvaart 1988. De overheid is bij de uitvoering van deze regeling betrokken door maatregelen op het uitvoerend vlak en het houden van toezicht op de naleving van deze regels.

Een toenemende complexiteit van de uitrusting en inrichting van zeeschepen, een groeiend scheepvaartverkeer in reeds drukke vaarwegen, de inzet van weliswaar hooggekwalificeerde doch steeds kleinere bemanningsaantallen, alsmede het feit dat schepen in toenemende mate worden bemand met zeevarenden van verschillende nationaliteit en uit een verschillend taalgebied, vragen met het oog op de veilige bedrijfsvoering aan boord om een goed op elkaar ingespeelde bemanning.

Een goede communicatie aan boord is daarbij essentieel en kan bij calamiteiten zelfs van levensbelang zijn.

De vraag of bemanningsleden, met name wanneer zij van verschillende nationaliteit en uit een verschillend taalgebied zijn, daartoe een gemeenschappelijke taal voldoende moeten kunnen beheersen, is hiermede eigenlijk al bevestigend beantwoord.

Als gemeenschappelijke taal aan boord van Nederlandse schepen komt in de eerste plaats het Nederlands in aanmerking. Wanneer niet alle bemanningsleden deze taal voldoende machtig zijn, dient de bemanning een andere gemeenschappelijke taal, in beginsel het Engels, in voldoende mate te beheersen.

Op een aantal individuele schepen kan, gelet op de samenstelling van de bemanning, ook een andere taal dan het Engels worden aanvaard.

In overleg met het bedrijfsleven zal worden nagegaan welke maatregelen op het gebied van communicatie en taal op de Nederlandse vloot kunnen worden getroffen.

Internationaal wordt op het gebied van taalbeheersing reeds het een en ander voorgeschreven. Zo is in het STCW-verdrag de bepaling opgenomen dat nautische officieren over voldoende kennis van de Engelse taal moeten beschikken, teneinde zeevaarkundige publikaties te kunnen begrijpen en externe verbindingen te kunnen onderhouden.

Resolutie 22 bij dit Verdrag nodigt overheden uit maatregelen te treffen ter voorkoming van eenzaamheid en isolement van bemanningsleden. In dit kader is het van belang te vermelden dat de uit veiligheidsoogpunt gewenste communicatieve vaardigheid tevens ten goede komt aan de sociale contacten aan boord.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie heeft onlangs de Nederlandse reders er op gewezen dat, in verband met het bovenstaande, bij de samenstelling van bemanningen rekening gehouden moet worden met voldoende mogelijkheden tot communicatie.

Gelet op het mondiale karakter dient de problematiek overigens zoveel mogelijk in internationaal verband (IMO) te worden opgelost. Een eerste gedachtenwisseling hierover heeft in dit forum reeds plaatsgevonden.

Nederland is bereid voorstellen op dit vlak te doen dan wel te ondersteunen.

III. DE BOUWSTENEN VAN HET BEMANNINGSEISENBESLUIT

De maritieme officier en scheepstechnicus

In de jaren zeventig deed functie-integratie haar intrede op de Nederlandse handelsvloot: aanvankelijk op het niveau van de scheepsgezellen en later bij de officieren. In dit besluit doen de scheepstechnicus en de maritieme officier ook hun intrede in de wetgeving.

Onder invloed van veranderde maatschappelijke opvattingen over een moderne arbeidsorganisatie is de verticaal opgebouwde organisatiestructuur bij zowel de nautische als werktuigkundige dienst aan boord van schepen vervangen door een plattere organisatie waarbij beide disciplines functioneel zijn geïntegreerd en de verantwoordelijkheden evenwichtiger zijn gespreid, waardoor de communicatielijnen bovendien korter zijn.

Deze ontwikkeling is mede bevorderd door technische ontwikkelingen, waardoor de inhoud van de functie is veranderd en de officier een meer hoog gekwalificeerd procesbeheerser en procesbewaker is geworden en er minder een beroep wordt gedaan op traditionele kennis en handvaardigheden. Het verschuiven van een aantal taken van de officieren naar de scheepstechnicus vormt een essentieel onderdeel van dit concept.

In de nota «Wel varen onder Nederlandse vlag» is de scheepstechnicus geïntroduceerd als een onmisbare schakel in het toekomstige bemanningsconcept.

Immers, ondanks de functie-integratie is de aantrekkingskracht van het beroep van geïntegreerd scheepsgezel op Nederlandse jongeren ruim achtergebleven bij de verwachtingen die bij werkgevers en overheid bestonden.

In de functie van scheepstechnicus zijn de technische aspecten van het beroep verbreed en verdiept. Dat maakt het mogelijk om taken op het gebied van toezicht, onderhoud en reparatie, die eerder door officieren werden verricht, over te hevelen naar de scheepstechnicus. Deze uitbreiding maakt het beroep aantrekkelijker, terwijl er bovendien (zie hierna onder paragraaf: «Andere bewijzen van bekwaamheid») een carrièreperspectief aan zal worden verbonden, door de scheepstechnicus een kans te bieden een wachtbevoegdheid (een officierstaak) te behalen.

Door het middelbaar beroepsonderwijs, korte variant, wordt sinds 1988 een tweejarige opleiding tot scheepstechnicus verzorgd met aansluitend een praktijkperiode van negen maanden. De scheepstechnicus is na vaartijd inzetbaar op alle schepen. De regeling om als scheepstechnicus dienst te mogen doen vindt in dit besluit zijn wettelijke grondslag.

De maritiem officier is houder van diploma's in zowel de nautische als in de scheepswerktuigkundige discipline.

Beide diploma's werden in het verleden achtereenvolgens behaald door een opleiding in de hoofddiscipline te volgen en een zogenaamde plusopleiding in de nevendiscipline.

In 1985 is aan HBO-instellingen te Vlissingen, Rotterdam, Amsterdam en Terschelling de HBO-studierichting maritiem officier begonnen. In 1986 is op MBO-niveau te Delfzijl, en in 1987 te IJmuiden, Rotterdam en Vlissingen een geïntegreerde opleiding tot middelbaar maritiem officier gestart.

De HBO-opgeleide verkrijgt na het behalen van vaartijd en het volgen van een cursus scheepvaartkunde een eindbevoegdheid (kapitein c.q. 1e officier) op schepen van alle grootte-klassen. De MBO-opgeleide verkrijgt na vaartijd en het volgen van een cursus scheepvaartkunde eindbevoegdheid op schepen met een bruto-tonnage tot 6000 en met een voortstuwingsvermogen tot 6000 kW en heeft wachtbevoegdheid op de grotere schepen.

De experimenten

Alvorens de in dit besluit opgenomen bemanningssamenstellingen van kracht kunnen worden, dient hiermee geëxperimenteerd te zijn.

Deze experimenten worden uitgevoerd krachtens artikel 5 van de Wet op de zeevaartdiploma's en artikel 115 van het Schepenbesluit 1965.

In experimenten worden bemanningssamenstellingen in de praktijk getoetst. Deze toetsing vindt plaats onder toezicht van een tripartite samengestelde «Begeleidingscommissie Experimenten» die hiertoe in het leven is geroepen in het Tripartite Overleg Zeescheepvaart (TOZ) en waarin, evenals in het TOZ, zijn vertegenwoordigd het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM), de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), de Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart (VNRK) en de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (KNRV).

De experimenten worden in principe wetenschappelijk begeleid, tenzij na toetsing door de Begeleidingscommissie Experimenten aan een aantal omschreven criteria en op advies van deze commissie door het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken wordt besloten hiervan af te wijken.

Bij een experiment ligt de nadruk op het onderzoek of alle voor de veilige vaart aan boord uit te voeren essentiële taken kunnen worden verricht door de bemanning van het te toetsen model. Hierbij wordt mede gelet op sociaal-economische factoren.

De overige bemanningsleden die aan boord worden geplaatst in verband met de verzorging en de bedrijfsvoering maken geen deel uit van de kern van dit onderzoek, doch kunnen wel betrokken worden bij aanverwante doelen die bij een onderzoek kunnen worden gesteld.

Indien bij toetsing blijkt dat de betrokken bemanningssamenstelling in de praktijk niet voldoet, kunnen met gebruikmaking van de experimenteerbepalingen, aangepaste modellen worden uitgetest. Indien laatstbedoelde experimenten succesvol blijken te zijn, kan het Bemanningseisenbesluit dienovereenkomstig worden aangepast.

Er dient rekening mee te worden gehouden dat ook eindmodellen van tijdelijke aard zijn. Immers, zodra technische ontwikkelingen terzake ontwerp, uitrusting en inrichting van schip en machinekamer aanleiding geven tot veranderingen in de bedrijfsvoering en aanpassing van de arbeidsorganisatie, zal dit tot nieuwe bemanningssamenstellingen kunnen leiden.

De experimenten kunnen alleen worden uitgevoerd op schepen die naar het redelijk oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartininspectie daartoe geschikt zijn. Hierbij dient onder andere gedacht te worden aan

schepen die zijn uitgerust met geavanceerde elektronische plaatsbepalings- en communicatiesystemen, goed hanteerbaar meergerei, een machinekamer ingericht voor een nul-manswachtbezetting, een automatische stuurinrichting en die moderne manoeuvreermogelijkheden hebben.

Het experimenteerprogramma dient volledig te zijn in die zin, dat met voldoende verschillende sloopstypen uit de betreffende grootte-klasse moet zijn geëxperimenteerd.

Het is mogelijk dat na advies van de Begeleidingscommissie Experimenten wordt besloten om, na in één model de experimenten succesvol te hebben voltooid, experimenten met het direct daarna volgende model (of modellen) uit dezelfde grootte-klasse niet meer te houden. Een overweging hierbij is, dat er in die volgende modellen geen sprake is van een verdere bemanningsvermindering, doch dat monodisciplinair opgeleide officieren worden vervangen door (geïntegreerde) maritieme officieren die voldoen aan de ervaringseisen, die voor de betreffende functie zijn vastgesteld.

Opbouw en inhoud van de bemanningsmodellen

De in deze regeling opgenomen modellen per scheepsgrootte-categorie bestaan uit een reeks van ten hoogste vijf experimentele bemanningssamenstellingen. Terwille van de overzichtelijkheid zijn de bemanningssamenstellingen in de bijlage bij deze toelichting, schematisch weergegeven.

Het eerste model voor elke scheepsgrootte-categorie heeft betrekking op de niet-geïntegreerde bedrijfsvoering met monodisciplinair opgeleide officieren.

In deze modellen wordt zowel in omvang (kleiner aantal) als in samenstelling afgeweken van de reguliere bemanningsschalen.

Vanaf het tweede model neemt de functie-integratie toe totdat in het eindmodel alle gediplomeerde functies door geïntegreerd opgeleide opvarenden worden vervuld.

Op schepen tot 2000 GT worden voor de vervulling van de brugwacht twee maritieme officieren, inclusief de kapitein, voorgeschreven. Voor schepen tussen de 2000 en 4000 GT zijn dit er drie.

Overeenkomstig een internationaal aanvaarde aanbeveling wordt voor de grotere schepen de kapitein niet betrokken bij de bepaling van het aantal officieren benodigd voor het lopen van de brugwacht in een drie-wachtenstelsel. Daarom worden op Nederlandse schepen van 4000 GT en meer naast de kapitein, voor het vervullen van die taak, drie maritieme officieren voorgeschreven (deze grens voor zogenaamde «ships of limited size» kan per land verschillend zijn vastgesteld). In aanvulling op het bovengenoemde aantal maritieme officieren worden ten behoeve van het technisch onderhoud, afhankelijk van het voortstuwingsvermogen, nog één of twee maritieme officieren vereist.

Samenvattend bestaat in de eindmodellen de bezetting op schepen tot 4000 GT uit 2 of 3 maritieme officieren.

Op schepen van 4000–6000 GT, van 6000–9000 GT en vanaf 9000 GT zijn dit respectievelijk 4, 5 en 6 maritieme officieren.

Bij de vaststelling van het aantal vereiste ongediplomeerde scheepsgezellen is uitgegaan van functies die essentieel zijn voor een veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee. De sloopstechnicus is voor dat werk te hoog gekwalificeerd.

Het aantal scheepstechnici bedraagt in de geïntegreerde modellen op schepen vanaf 9000 GT niet meer dan twee, terwijl op schepen van 2000 GT/1500 kW tot 9000 GT varend met een geïntegreerde bedrijfsvoering, één scheepstechnicus is voorgeschreven.

Op schepen tot 2000 GT/1500 kW is geen scheepstechnicus voorgeschreven.

In dit besluit varieert de in de eindmodellen voorgeschreven bemanningsomvang op de vloot van ten minste vijf opvarenden, namelijk twee maritieme officieren en drie ongediplomeerde scheepsgezellen op de kleinste schepen (tot 2000 GT/750 kW) tot op de grootste schepen (vanaf 9000 GT) ten hoogste tien voorgeschreven opvarenden (behoudens gediplomeerde kok en radio-officier), namelijk zes maritieme officieren, twee scheepstechnici en twee ongediplomeerde scheepsgezellen.

De bemanningssamenstellingen hebben betrekking op de wereldwijde vaart. Onderscheid naar vaargebieden wordt niet gemaakt.

Hoeveel ongediplomeerde scheepsgezellen de reder boven het voorgeschreven aantal aan boord wil plaatsen, bijvoorbeeld in verband met onderhoud en schoonmaak, meren en ontmeren, is afhankelijk van de bedrijfsvoering aan boord, die per rederij en per schip anders kan zijn.

Inwerkingtreding van bemanningsmodellen

Tot op heden is geëxperimenteerd op schepen vanaf 9000 GT. Een experimenteerprogramma, dat was samengesteld uit experimenten met een aantal containerschepen en tankers van drie Nederlandse rederijen, is succesvol afgerond, zodat dit besluit voor wat betreft deze grootteklasse direct in werking zal kunnen treden. Op kleinere schepen zal het experimenteren nog wel enige tijd vragen, omdat met het opleiden van maritieme officieren op MBO-niveau later is begonnen dan op HBO-niveau.

Op schepen vanaf 9000 GT zal geleidelijk aan, dat wil zeggen rekening houdend met een toenemend aanbod van maritieme officieren en met het (natuurlijk) verloop onder de huidige personeelsbezetting, de bezetting met maritieme officieren toenemen.

Het beleid heeft, voorzover het de grote handelsvaartschepen vanaf 9000 GT betreft, die varen met een geïntegreerde bedrijfsvoering, als doelstelling dat deze worden bemand met twee scheepstechnici per schip.

Een termijn van enkele jaren zal nodig zijn om deze doelstelling grotendeels te realiseren. Behoudens overmacht dient de omschakeling omstreeks medio 1996 te zijn voltooid.

Tussentijds zal met de bedrijfstak de balans worden opgemaakt en zullen eventuele knelpunten worden besproken.

Op basis van het huidige aantal schepen vanaf 9000 GT betekent dit, dat op termijn enkele honderden scheepstechnici op schepen uit deze grootteklasse kunnen worden geplaatst.

IV. KNELPUNTEN EN OPLOSSINGEN

Andere bewijzen van bekwaamheid

In artikel 21 van dit besluit is de mogelijkheid opgenomen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat het bezit van een ander bewijs van bekwaamheid kan toestaan.

De houders van bepaalde vaarbevoegdheden, doch ook de reders, hebben er behoefte aan dat die houders na studie en het behalen van vaartijd kunnen beschikken over een hogere tussenliggende vaarbevoegdheid dan waarop zij thans, uit hoofde van hun opleiding, aanspraak kunnen maken.

Bij de daartoe te volgen applicatie-cursussen zal rekening worden gehouden met de normen die terzake opleiding en diplomering zijn gesteld in het eerdergenoemde STCW-Verdrag.

Behoudens voor de HBO-opgeleiden, die immers volledig bevoegd zijn, dient deze mogelijkheid voor alle (andere) bevoegdheden open te staan. Argumenten hiervoor zijn het kunnen bieden van carrière-perspectief en vergroting van het wervingsgebied voor functies in de zeevaart. Dit kan door jongeren, die niet toegelaten kunnen worden tot een hogere opleiding, in staat te stellen een vaarbevoegdheid op een tussenliggend niveau te behalen. De zeevaart heeft vanouds een beroep gedaan op jongeren uit deze groep en dit wordt alleen maar dringender nu zich een krapte op de arbeidsmarkt voor zeevarenden begint af te tekenen.

Met name bij de kleine handelsvaart bestaat er een sterke behoefte om kleine schepen te bemannen met officieren die een eenvoudiger opleiding hebben genoten dan de MBO-opgeleiden tot middelbaar maritiem officier.

In dit kader zal de mogelijkheid onderzocht worden of er een nieuwe opleiding, namelijk die voor stuurman/werktuigkundige op schepen tot 2000 GT/1500 kW, kan worden gecreëerd.

Verder wordt eraan gedacht om zeevarenden, die in het kort middelbaar beroepsonderwijs een opleiding tot schipper-machinist beperkt werkgebied hebben gevolgd, bij te scholen tot bovenbedoelde bevoegdheid. Ook voor de scheepstechnicus wordt er aan gedacht om deze na het volgen van een applicatiecursus en het behalen van vaartijd, een wachtbevoegdheid toe te kennen op schepen tot 2000 GT/1500 kW.

Tenslotte zullen ook de middelbaar opgeleide officieren in de gelegenheid worden gesteld na studie en vaartijd een hogere bevoegdheid te behalen. Deze nieuwe bevoegdheden zullen komen te liggen bij 9000 GT en 8000 kW; dit was 6000 GT en 6000 kW.

Overigens staat het verruimen van deze bevoegdheden los van de mogelijkheden die het reguliere onderwijs biedt tot doorstroming van MBO- naar HBO-onderwijs.

Hoewel dit onderwerp nog nadere uitwerking en overleg met name met betrokkenen uit het onderwijs behoeft, hebben partijen in het Tripartite Overleg Zeescheepvaart in beginsel ingestemd met het scheppen van de mogelijkheid van doorstroming naar de eerstvolgende bevoegdheid.

Overleg met het bedrijfsleven

Sinds begin 1987 wordt over bemanningsaangelegenheden in het Tripartite Overleg Zeescheepvaart intensief overleg gevoerd tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en werkgevers en werknemers in de zeevaart.

Hoewel in het overleg met de visie van betrokkenen rekening is gehouden en veelal aan de bezwaren tegemoet kon worden gekomen, is een aantal wensen onverenigbaar en is een keuze gemaakt. Deze keuze heeft met name betrekking op tegenstellingen tussen partijen betreffende scheepstechnici en ongediplomeerde scheepsgezellen.

De Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ) vindt het onjuist dat voor de vaststelling van bemanningssamenstellingen niet wordt uitgegaan van de vaart van kade tot kade, doch dat is uitgegaan

van de veilige vaart ter zee. Volgens de FWZ blijven zodoende belangrijke activiteiten in de haven, zoals bij meren en ontmeren en bij lading-overslag, buiten beschouwing. Mede hierom valt volgens de FWZ de bezetting met officieren te krap uit, terwijl op kleinere schepen bovendien te weinig scheepsgezellen worden voorgeschreven.

De overheid beschouwt genoemde activiteiten niet als essentieel voor de veiligheid en laat ze daarom buiten beschouwing.

De FWZ vindt dat in verband met de veilige vaart uitsluitend gediplomeerden dienen te worden voorgeschreven. Dit betekent dat functies waarvoor ingevolge dit besluit volstaan kan worden met ongediplomeerde scheepsgezellen, naar de mening van de FWZ een gediplomeerd scheepsgezel dient te zijn voorgeschreven.

Het is juist dat de ongediplomeerde scheepsgezellen voorgeschreven zijn in verband met de veilige vaart ter zee, doch zoals eerder opgemerkt is gezien de aard van het werk (uitkijk, roerganger) en de daarmee verbonden kosten, diplomering een te hoge eis. Er kan bovendien te weinig arbeids-satisfactie en perspectief worden geboden om dit werk voor hoger gekwalificeerde werknemers aantrekkelijk te maken. Het standpunt van de FWZ wordt, omdat de veiligheid ook met ongediplomeerde krachten gewaarborgd is en om sociaal-economische overwegingen, door de overheid niet gedeeld.

De KNRV kan zich verenigen met de voorstellen omtrent de scheeps-technicus.

Hoewel door het scheppen van de in de vorige paragraaf genoemde doorstromingsmogelijkheden voor de reders aangesloten bij de VNRK belangrijke obstakels uit de weg worden geruimd, blijft de VNRK gekant tegen het voorschrijven van een scheepstechnicus op handelsvaart-schepen van 2000 GT/1500 kW tot 9000 GT. Deze functie wordt voor de bedrijfsvoering niet nodig geacht. Er is ook een rentabiliteitsoverweging: een buitenlandse scheepsgezel is immers goedkoper dan een scheepstechnicus.

Niet ontkend kan worden dat scheepstechnici duurder zijn dan scheepsgezellen afkomstig uit bijvoorbeeld de Filipijnen of Indonesië, die te werk worden gesteld overeenkomstig de loonstandaard, die van toepassing is in de landen waar zij woonachtig zijn (door de VNRK wordt dit verschil op f 30 000 per werknemer per jaar geraamd). In het onderhavige besluit wordt echter in het algemeen het totaal aantal voorgeschreven bemanningsleden teruggebracht. Zo wordt de mogelijkheid geopend om het aantal gediplomeerde scheepsgezellen (3 tot 5) op schepen van 2000 tot 9000 GT terug te brengen tot één scheepstechnicus en enkele ongediplomeerde (buitenlandse) scheepsgezellen. Dit kan een niet te verwaarlozen kostenreductie met zich mee brengen. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot, waarover in Hoofdstuk II werd gesproken.

Voor de schepen groter dan 2000 GT en de schepen kleiner dan 2000 GT, maar met een voortstuwingsvermogen van meer dan 1500 kW, geldt volgens de overheid de overweging dat zonder dat er sprake is van verzwaring van de bemanningseisen de scheepstechnicus een nuttige en noodzakelijke bijdrage levert aan een uit veiligheidsoogpunt verantwoorde bedrijfsvoering aan boord.

Werkgelegenheidsaspecten

Voor de overheid weegt het werkgelegenheidsaspect zwaar. Een gevolg van het met de nota «Wel varen onder Nederlandse vlag»

ingezette beleid is dat de Nederlandse ongediplomeerde scheepsgezel op termijn van de Nederlandse vloot zal verdwijnen, doch tevens is aangekondigd dat daarvoor ten dele sloopstechnici in de plaats zouden komen. In totaal zullen op den duur in de bedrijfstak circa 750 sloopstechnici geplaatst kunnen worden.

V. DEREGULERING

De toetsing op grond van de Aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregelen van bestuur (Besluit van de Minister-President van 16 januari 1985, nr. 351994, gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant 1985, nr. 18) wordt verricht aan de hand van de zogeheten beknopte vragenlijst.

1. Over de strekking van het besluit is naar de mening van ondergetekende de nota van toelichting voldoende uitvoerig.

2. Het besluit vertoont samenhang met het Besluit zeevaartdiploma's en het Schepenbesluit 1965, zij het dat in het onderhavige besluit afwijkende bemanningssamenstellingen worden geregeld.

3. Met het oog op de uitvoering van dit besluit worden geen nieuwe organen in het leven geroepen.

4. Evenmin worden nieuwe bestuursinstrumenten gecreëerd.

5. De in dit besluit voorgeschreven bemanningssamenstellingen leiden in hun algemeenheid tot een vermindering van de lasten voor het bedrijfsleven.

Concluderend kan worden gesteld dat dit besluit uit oogpunt van deregulering geen bezwaren ontmoet.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Majj-Weggen

A. Vrachtschepen > 9000 GT

I	II	III	IV	V	
Kapitein	Kapitein	Kapitein	Kapitein	Kapitein (Maritiem officier N/W)	
1 ^e Stuurman	1 ^e Stuurman	1 ^e Stuurman	Hfd. werktuigkundige	1 ^e Officier (Maritiem officier N/W)	
2 ^e Stuurman	2 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 Maritiem officier N+	1 ^e Officier (Maritiem officier N/W)	
3 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 Maritiem officier W+	1 Maritiem officier W+	1 Maritiem officier N+	
Hoofdwerktuigkundige	2 ^e Werktuigkundige	1 Maritiem officier N/W+	1 Maritiem officier N/W+	1 Maritiem officier W+	
2 ^e Werktuigkundige	2 Marit. officieren N/W	1 Maritiem officier N/W	1 Maritiem officier N/W	2 Marit. officieren N/W	
3 ^e Werktuigkundige	Radio-officier	Radio-officier	Radio-officier	Radio-officier	
4 ^e Werktuigkundige	1 Scheepstechnicus	2 Scheepstechnici	2 Scheepstechnici	2 Scheepstechnici	
Radio-officier	Kok	Kok	Kok	Kok	
Kok	3 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	
4 Scheepsgezellen					
14	13				
10	10	12	12	12	Totaal
		10	10	10	Gediplomeerd

In plaats van een 4^e werktuigkundige mag ook een Scheepstechnicus worden aangemonsterd. Een 4^e werktuigkundige is niet vereist aan boord van schepen < 8000 kW. In plaats van een Maritiem officier N/W mag ook een Middelbaar maritiem officier-A (MMO-A) worden gemonsterd met dien verstande dat aan boord van schepen < 8000 kW een Middelbaar maritiem officier-M (MMO-M) in plaats van een Middelbaar maritiem officier-A (MMO-A) dienst mag doen.

I	II	III	IV	
Kapitein	Kapitein	Kapitein	Kapitein (Maritiem	
1 ^e Stuurman	1 ^e Stuurman	1 ^e Stuurman	officier N/W) +	
2 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e officier (Maritiem	
3 ^e Stuurman	2 ^e werktuigkundige	1 Middelb.mar.off-A +	officier W/N) +	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M +	1 Middelb.mar.off-M +	1 Middelb.mar.off-A +	
2 ^e werktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M	1 Middelb.mar.off-M	1 Middelb.mar.off-M +	
3 ^e werktuigkundige	Radio-officier	Radio-officier	1 Middelb.mar.off-M	
Radio-officier	1 Scheepstechnicus	1 Scheepstechnicus	Radio-officier	
Kok	Kok	Kok	1 Scheepstechnicus	
3 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	
12	11	9	9	Totaal
9	9	7	7	Gediplomeerd

In plaats van de 3^e werktuigkundige mag ook een scheepstechnicus worden aangemonsterd.
De kok is vereist indien ten minste 10 overige bemanningsleden zijn voorgeschreven.

I	II	III	IV	
Kapitein	Kapitein	Kapitein	Kapitein (MMO-A) +	
1 ^e Stuurman	1 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e Officier (MMO-A) +	
2 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	2 Middelb.mar.off-A +	1 Middelb.mar.off-A +	
3 ^e Stuurman	1 Middelb.mar.off.-A +	1 Middelb.mar.off-M	1 Middelb.mar.off-M	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M	Radio-officier	Radio-officier	
2 ^e werktuigkundige	Radio-officier	1 Scheepstechnicus	1 Scheepstechnicus	
Radio-officier	1 Scheepstechnicus	2 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	
Kok	2 Scheepsgezellen			
3 Scheepsgezellen				
11	9	9	8	Totaal
8	7	7	6	Gediplomeerd

D. Vrachtschepen: 4000 – < 6000 GT < 3000 kW

I	II	III	IV	
Kapitein	Kapitein	Kapitein	Kapitein (MMO-M) +	
1 ^e Stuurman	1 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e Officier (MMO-M) +	
2 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	2 Middelb.mar.off-M +	1 Middelb.mar.off-M +	
3 ^e Stuurman	1 Middelb.mar.off.-M +	1 Middelb.mar.off-M	1 Middelb.mar.off-M	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M	Radio-officier	Radio-officier	
2 ^e werktuigkundige*	Radio-officier	1 Scheepstechnicus	1 Scheepstechnicus	
Radio-officier	1 Scheepstechnicus	2 Scheepsgezellen	2 scheepsgezellen	
Kok	2 Scheepsgezellen			
3 Scheepsgezellen				
11	9	9	8	Totaal
8	7	7	6	Gediplomeerd

* Niet vereist aan boord van schepen < 1500 kW.

De kok is vereist indien ten minste 10 overige bemanningsleden zijn voorgeschreven.

E. Vrachtschepen: 2000 – < 4000 GT < 3000 kW

I	II	III	IV	
Kapitein	Kapitein	Kapitein	Kapitein (MMO-M) +	
1 ^e Stuurman	1 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e Officier (MMO-M) +	
2 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M +	1 Middelb.mar.off-M +	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M	1 Middelb.mar.off-M	Radio-officier	
2 ^e werktuigkundige	Radio-officier	Radio-officier	1 Scheepstechnicus	
Radio-officier	1 Scheepstechnicus	1 Scheepstechnicus	1 Scheepsgezel	
2 Scheepsgezellen	1 Scheepsgezel	1 Scheepsgezel		
8	7	7	6	Totaal
6	6	6	5	Gediplomeerd

Niet vereist aan boord van schepen < 1500 kW.

I	II	III	
Kapitein	Kapitein	Kapitein (MMO-M) +	
1 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e Officier (MMO-M) +	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M +	1 Middelb.mar.off-M	
2 ^e Werktuigkundige	1 Scheepstechnicus	1 Scheepstechnicus	
2 Scheepsgezellen	1 Scheepsgezel	1 Scheepsgezel	
6	5	5	Totaal
4	4	4	Gediplomeerd

Een radio-officier is voorgeschreven vanaf 1600 BRT/GT.

G. Vrachtschepen < 2000 GT 750 - < 1500 kW

I	II	III	
Kapitein	Kapitein	Kapitein (MMO-M) +	
1 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e Officier (MMO-M) +	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M +	1 Middelb.mar.off-M	
3 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	2 Scheepsgezellen	
6	5	5	Totaal
3	3	3	Gediplomeerd

Een radio-officier is voorgeschreven vanaf 1600 BRT/GT.

H. Vrachtschepen < 2000 GT < 750 kW

I	II	III	
Kapitein	Kapitein	Kapitein	
1 ^e Stuurman	1 Middelb.mar.off-M+	1 Middelb.mar.off-M+	
3 Scheepsgezellen	3 Scheepsgezellen	3 Scheepsgezellen	
5	5	5	Totaal
2	2	2	Gediplomeerd

Een Radio-officier is voorgeschreven vanaf 1600 BRT/GT.

I. Zeesleep- en supplyvaart < 4000 GT

3000 - < 8000 kW

I	II	III	
Kapitein	Kapitein	Kapitein (MMO-A) +	
1 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e Officier (MMO-A) +	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-A +	1 Middelb.mar.off-M +	
2 ^e werktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M	Radio-officier	
2 Scheepsgezellen	Radio-officier	1 Scheepstechnicus	
	1 Scheepstechnicus	1 Scheepsgezel	
	1 Scheepsgezel		
7	7	6	Totaal
5	6	5	Gediplomeerd

J. Zeesleep- en supplyvaart		< 2000 GT	750 – < 3000 Kw
I	II	III	
Kapitein	Kapitein	Kapitein (MMO-M) +	
1 ^e Stuurman	Hoofdwerktuigkundige	1 ^e Officier (MMO-M) +	
Hoofdwerktuigkundige	1 Middelb.mar.off-M +	1 Middelb.mar.off-M	
2 ^e werktuigkundige	1 Scheepstechnicus	1 Scheepstechnicus	
2 Scheepsgezellen	1 Scheepsgezel	1 Scheepsgezel	
6	5	5	Totaal
4	4	4	Gediplomeerd

De 2^e werktuigkundige is niet vereist op schepen < 1500 kW.

De Scheepstechnicus mag vervangen worden door een ongediplomeerde gezelschap aan boord van schepen < 1500 kW.

Een Radio-officier is voorgeschreven vanaf 1600 BRT/GT.

K. Zeesleep- en supplyvaart < 2000 GT < 750 kW

I	II	III
Kapitein 1 ^e Stuurman 3 Scheepsgezellen	Kapitein 1 Middelb.mar.off-M + 3 Scheepsgezellen	Kapitein (MMO-M) + 1 Middelb.mar.off-M + 3 Scheepsgezellen
5	5	5
2	2	2

Een Radio-officier is voorgeschreven vanaf 1600 BRT/GT.

Deze bijlage behoort bij de nota van toelichting van de Minister van Verkeer en Waterstaat

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen