
713

Besluit van 6 september 2010, houdende wijziging van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart in verband met de juiste implementatie van richtlijn nr. 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden alsmede in verband met de introductie van de mogelijkheid tot afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen

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 10 juni 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/714 sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144), zoals dat is gewijzigd op 7 juli 1995 (Trb. 1996, 249) en op 4 juni 1997 (Trb. 2006, 40), richtlijn nr. 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 323) en de artikelen 18, vierde lid, en 19, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet;

De Raad van State gehoord (advies van 21 juli 2010, nr. W09.10.0232/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 31 augustus 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/1196 sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel d wordt «het certificaat van deugdelijkheid» vervangen door: het geldige bemanningscertificaat.

2. Onder verlettering van de onderdelen e tot en met w in f tot en met x wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

e. reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen: het gebruik van een schip met een bruto tonnage van minder dan 500 GT en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer in een vaargebied dat zich uitstrekt tot dertig zeemijlen uit de kust, met dien verstande dat het schip ten hoogste twaalf uren varen verwijderd is van een op het geldige bemanningscertificaat met name genoemde werkhaven en nooit verder verwijderd is dan zes uren varen vanaf een beschutte haven of rede;

B

Artikel 4, zevende lid, komt te luiden:

7. Een vaarbevoegdheid is uitgebreid of beperkt tot een bepaalde categorie schepen, een bepaald bruto-tonnage, een bepaald voortstuwingsvermogen respectievelijk een bepaald vaargebied, indien deze uitbreiding respectievelijk beperking uitdrukkelijk op het vaarbevoegdheidsbewijs is opgenomen.

C

Artikel 14 wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel 1 wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

e. tweede werktuigkundige tot 3000 kW, indien hij de leeftijd heeft bereikt van 18 jaar en een diensttijd heeft van een jaar als werktuigkundige of als assistent-werktuigkundige in het kader van een opleiding tot maritiem officier;

2. In onderdeel 3 wordt na «jaar» ingevoegd: als maritiem officier, werktuigkundige of als assistent-werktuigkundige in het kader van een opleiding tot maritiem officier.

D

Artikel 16 wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel c wordt na «jaar» ingevoegd: en een diensttijd heeft van een jaar als werktuigkundige of als assistent-werktuigkundige in het kader van een opleiding tot maritiem officier kleine schepen.

2. In onderdeel d wordt na «jaar» ingevoegd: als maritiem officier of als werktuigkundige, waarvan ten minste één jaar in het bezit van de bevoegdheid als tweede werktuigkundige.

E

Artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden:

Onverminderd artikel 8, geeft het bezit van het kennisbewijs als baggeraar-machinist of als wachtwerktuigkundige alle schepen de aanvrager recht op het vaarbevoegdheidsbewijs voor alle schepen als:.

2. In onderdeel 2 wordt na «jaar» ingevoegd: als werktuigkundige of als assistent-werktuigkundige in het kader van een opleiding tot werktuigkundige.

F

Artikel 19 vervalt.

G

In artikel 20, onderdeel a, wordt na «jaar» ingevoegd: en een diensttijd heeft van ten minste een jaar als werktuigkundige of als assistent-werktuigkundige in het kader van een opleiding tot werktuigkundige;.

H

Artikel 21, onderdeel 3, komt te luiden:

3. kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen, indien hij:

- i. in het bezit is van het vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein op reizen nabij de kust;
- ii. een diensttijd heeft van ten minste zes maanden als kapitein op reizen nabij de kust, en
- iii. in het bezit is van het certificaat kapitein beperkt werkgebied zonder beperking in voortstuwingsvermogen.

I

Artikel 63, onderdeel c, komt te luiden:

c. heeft de aanvrager een goedgekeurde stage aan boord vervuld van ten minste een jaar als onderdeel van de onder b bedoelde opleiding, onder bijhouding van een goedgekeurd stageboek, en tijdens deze stage gedurende ten minste een half jaar wachtdienst op de brug gelopen onder toezicht van de kapitein, een bevoegde stuurman of een bevoegd maritiem officier.

J

In artikel 86, tweede lid, wordt na «doorgebracht» ingevoegd: en heeft hij in deze periode ten minste een half jaar wachtdienst op de brug gelopen onder toezicht van de kapitein, een bevoegde stuurman of een bevoegd maritiem officier.

K

Na artikel 92 wordt een opschrift ingevoegd, luidende:

§ 10 Beroepsvereisten voor scheepsofficieren

L

Na artikel 92a wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

Artikel 92b

Voor de afgifte van het certificaat kapitein beperkt werkgebied zonder beperking in voortstuwingsvermogen, heeft de aanvrager met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training kapitein beperkt werkgebied zonder beperking in voortstuwingsvermogen afgerond die ten minste de volgende aspecten omvat:

- a. karakteristieken van typen sleepboten;
- b. stabiliteit en krachten bij een voortstuwingsvermogen van 3000 kW en meer;
- c. technische- en milieutechnische aspecten;
- d. veiligheid van gebruikte materialen in relatie tot een voortstuwingsvermogen van 3000 kW en meer.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 6 september 2010

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de zevende oktober 2010

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

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Dit besluit strekt tot aanpassing van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (verder te noemen: het besluit) in verband met de juiste implementatie van richtlijn nr. 2008/106/EG¹ (verder te noemen: de richtlijn), alsmede in verband met de introductie van de mogelijkheid tot afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als «kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen».

In november 2008 is door de «*European Maritime Safety Agency*» (EMSA) een audit uitgevoerd naar de uitvoering in Nederland van richtlijn nr. 2001/25/EG². Die richtlijn is per 23 december 2008 vervangen door richtlijn nr. 2008/106/EG. In het door EMSA naar aanleiding van de audit uitgebrachte rapport is over het geheel genomen een redelijk positief oordeel gegeven over de uitvoering van deze richtlijn in Nederland. Tevens zijn op onderdelen enkele onvolkomenheden geconstateerd. In dit besluit wordt, op de punten waar dit noodzakelijk wordt geacht, de regelgeving aan de richtlijn en het daaraan gerelateerde STCW-Verdrag³ aangepast.

Met de introductie van de mogelijkheid tot afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als «kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen» wordt voorzien in een behoefte ten aanzien van de bemanning van zeegaande sleepboten die worden gebruikt in de havensleepdienst. De taak van deze schepen is het verlenen van assistentie. Zeeschepen worden in en uit de haven begeleid en geassisteerd bij het aan- en afmeren en het verhalen naar een andere ligplaats. Zeeschepen worden echter steeds groter in omvang, tonnage en voortstuwingsvermogen. Daardoor is het nodig gebleken de voortstuwingsvermogens van de assisterende sleepboten eveneens te verhogen. De nieuwe generatie sleepboten is dan ook in overwegende mate uitgerust met motoren met een vermogen van 3000 kW of meer. Met de bestaande vaarbevoegdheden als eerste stuurman of als kapitein op reizen nabij de kust is het niet toegestaan op dergelijke sleepboten dienst te doen. Die vaarbevoegdheden zijn beperkt tot schepen met een bruto tonnage van minder dan 500 en een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW. Voor grotere vermogens in een beperkt werkgebied bestond tot op heden geen specifieke opleiding. De kapitein moest daarvoor zowel de opleiding volgen als de dienstdtijd halen die zijn voorgescreven voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein op schepen in de wereldwijde vaart. Om die reden is in samenwerking met de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de havensleepvaartsector en de onderwijsbranche een kortdurende opleiding «kapitein beperkt werkgebied zonder beperking in voortstuwingsvermogen» ontwikkeld. Ervaren kapiteins zijn, na het volgen van deze opleiding, in staat veilig te varen op schepen met een groter motorvermogen. Aan hen kan daartoe een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in motorvermogen worden verstrekt. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de aanwezigheid van een afzonderlijke werktuigkundige (alle schepen) op de desbetreffende schepen noodzakelijk blijft. De aanvullende opleiding voor de kapitein is niet zodanig dat hij hierdoor verantwoordelijk kan zijn voor de machinekamer.

¹ Richtlijn nr. 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 323).

² Richtlijn nr. 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 136).

³ Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144), herzien op 7 juli 1995 (Trb. 1996, 249) en op 4 juni 1997 (Trb. 2006, 40).

§ 2. Administratieve lasten en overige gevolgen voor het bedrijfsleven

Dit besluit brengt geen administratieve lasten voor de burger en het bedrijfsleven met zich mee. Wel brengt dit besluit een verlichting van de inhoudelijke nalevingskosten van het besluit voor reders met zich mee doordat kapiteins op havensleepboten met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer die onder het begrip «reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen» vallen, niet langer de opleiding hoeven te volgen en de dienstdtijd hoeven te halen die is voorgeschreven voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein op schepen in de wereldwijde vaart. De besparing die wordt gerealiseerd op de opleidingskosten en de vervanging tijdens de duur van de opleiding bedraagt € 76.000,- per havensleepboot, uitgaande van een bezetting van twee kapiteins in verband met het één week op, één week af principe. Daartegenover staat de opleiding voor het certificaat beperkt werkgebied die door de kapiteins gevolgd moet worden. De kosten hiervan bedragen per havensleepboot € 3.000,-. De besparing tijdens de opleiding bedraagt per schip derhalve € 73.000,-. Dit is op het totale aantal van ongeveer 100 sleepboten met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer een totale besparing van € 7.300.000,-. Daarnaast wordt een forse besparing in zowel tijd als loonkosten behaald doordat geen extra dienstdtijd hoeft te worden opgedaan.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft besloten het besluit niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten.

Artikelsgewijs

Artikel 1, onderdeel A

Artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van het besluit bevat een omschrijving van het begrip reizen nabij de kust. Hierin is een beperking aangebracht ten aanzien van het maximale voortstuwingsvermogen (3000 kW) van de schepen die het kan betreffen. Met de onderhavige wijziging van het besluit wordt juist beoogd ook schepen met een groter voortstuwingsvermogen onder het begrip reizen nabij de kust te brengen. Omdat het de bedoeling is een onderscheid te maken tussen de verschillende bevoegdheden met deze twee categorieën schepen, is ervoor gekozen een aparte begripsbepaling op te nemen. Op de schepen met een onbeperkt voortstuwingsvermogen zal een kapitein werkzaam kunnen zijn die voldoet aan de in artikel 21, derde lid, van het besluit opgenomen eisen. De overige bemanningsleden op dergelijke schepen moeten aan de normale beroepsvereisten en dienstdtijd voldoen. Voor de kapitein en de eerste stuurman op reizen nabij de kust op schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW, zijn de eisen van artikel 21, eerste en tweede lid, van toepassing.

In de begripsbepaling van artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van het besluit was opgenomen dat het schip ten hoogste 12 uren varen verwijderd mag zijn van een op het certificaat van deugdelijkheid genoemde werkhaven. Deze vermelding is vervangen door een vermelding op het geldige bemanningscertificaat. De relatie tussen de eisen aan de bemanning, het vaargebied en de werkhaven komt tot uiting in het bemanningscertificaat.

Artikel I, onderdeel B

Op grond van artikel 18, vierde lid, van de Zeevaartbemanningswet wordt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaald welke beperkingen of aanvullingen mogen worden aangebracht op een vaarbevoegdheidsbewijs in verband met de aard van de lading, het soort schip of het vaargebied. De «kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen» mag uitsluitend dienstdoen aan boord van schepen binnen het vaargebied van 30 mijlen uit de kust. In artikel 4, zevende lid, van het besluit is toegevoegd dat een vaarbevoegdheidsbewijs beperkt kan zijn tot een bepaald vaargebied.

Artikel I, onderdelen C tot en met G

De voorschriften III/2 en III/3 van bijlage I bij de richtlijn bepalen aan welke eisen moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs als tweede werktuigkundige of als hoofdwerktuigkundige op schepen met een voortstuwingsvermogen tot 3000 kW respectievelijk van 3000 kW en meer. Voor een vaarbevoegdheid als tweede werktuigkundige op beide categorieën schepen moet onder andere een goedgekeurde dienstdiensttijd zijn behaald van ten minste twaalf maanden als assistent-werktuigkundige of als werktuigkundige. Voor een vaarbevoegdheid als hoofdwerktuigkundige op schepen met een voortstuwingsvermogen tot 3000 kW moet onder andere een goedgekeurde dienstdiensttijd zijn behaald van ten minste vierentwintig maanden, waarvan ten minste twaalf maanden dienst is gedaan als werktuigkundige in het bezit van een vaarbevoegdheid als tweede werktuigkundige. Voor een vaarbevoegdheid als hoofdwerktuigkundige op schepen met een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer moet onder andere een goedgekeurde dienstdiensttijd zijn behaald van ten minste zesendertig maanden, waarvan ten minste twaalf maanden dienst is gedaan als werktuigkundige in een verantwoordelijke functie, in het bezit van een vaarbevoegdheid als tweede werktuigkundige.

In de artikelen 14, 16, 18, 19 en 20 van het besluit is aangegeven met welke kennisbewijzen en dienstdiensttijd een vaarbevoegdheidsbewijs als tweede werktuigkundige of als hoofdwerktuigkundige kan worden verkregen. Daarbij waren bovenstaande eisen niet volledig in de genoemde artikelen opgenomen. Met de onderhavige wijzigingen van deze artikelen is het besluit in overeenstemming met de richtlijn gebracht. De mogelijkheid tot verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs op grond van het diploma A als scheepswerktuigkundige (artikel 18) of het diploma motordrijver (artikel 19) is daarbij vervallen. Op grond van artikel 76 van de Zeevaartbemanningswet kon tot 1 februari 2002 examen worden afgelegd ter verkrijging van de genoemde diploma's. Met de daarna behaalde dienstdiensttijd was het tot 1 februari 2007 mogelijk een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen.

Met een kennisbewijs als hoger maritiem officier of als middelbaar maritiem officier, de leeftijd van achttien jaren en een dienstdiensttijd van een jaar, wordt voldaan aan de in de richtlijn gestelde eisen voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs als tweede werktuigkundige op schepen met een voortstuwingsvermogen tot 3000 kW. In artikel 14, onderdeel 1, onder e, (onderdeel C) is de mogelijkheid daartoe opgenomen.

Ten aanzien van de vereiste dienstdiensttijd wordt opgemerkt dat deze geheel of ten dele reeds kan zijn behaald gedurende de opleiding tot verkrijging van een kennisbewijs.

Onderdeel H

De schepen waarop met een vaarbevoegdheidsbewijs voor reizen nabij de kust mag worden gevaren hebben een sterke relatie met de werkhaven waaruit zij varen. Aansturing en ondersteuning op technisch vlak vindt plaats vanuit de werkhaven. Dientengevolge wordt van de schipper-machinist beperkt werkgebied weinig kennis, inzicht en ervaring op technisch vlak geëist in vergelijking met de eisen aan de wachtwerktuigkundige op andere schepen met een voortstuwingsvermogen tot 3000 kW. Aan deze laatstgenoemde worden specifieke eisen gesteld ten aanzien van de werkzaamheden in de machinekamer. De aan de schipper-machinist beperkt werkgebied gestelde eisen rechtvaardigen niet dat een separate bevoegdheid als wachtwerktuigkundige aan hem kan worden afgegeven. De in artikel 21, aanhef en onderdeel 3, van het besluit daartoe opgenomen mogelijkheid is om die reden komen te vervallen.

Een kapitein op reizen nabij de kust met een in die hoedanigheid behaalde diensttijd van (ten minste) zes maanden wordt geacht ruime ervaring te hebben opgedaan met het varen op schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW. Met de aanvullende kennis en ervaring verkregen bij de in artikel 92b van het besluit genoemde opleiding en training «kapitein beperkt werkgebied zonder beperking in voortstuwingsvermogen», beheerst een dergelijke kapitein ook de specifieke vaardigheden voor het varen met grotere motorvermogens. Daarmee wordt hij of zij geacht voldoende kennis, inzicht en ervaring te bezitten om te allen tijde veilig te varen als kapitein op alle schepen in het onder het begrip «reizen nabij de kust» omschreven gebied.

Onderdelen I en J

Volgens voorschrift II/1, onderdeel 2.3. van bijlage I bij de richtlijn moet voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs als officier belast met de brugwacht gedurende een periode van ten minste zes maanden wachtdienst op de brug zijn gelopen onder toezicht van de kapitein of een bevoegd officier. De artikelen 63, onderdeel c, en 86, tweede lid, zijn hiermee in overeenstemming gebracht. Deze aanpassingen hebben geen inhoudelijke gevolgen omdat de reeds vereiste diensttijd de facto steeds op de brug onder het gezag van de kapitein of een officier plaatsvindt.

Onderdeel L

Voor de verkrijging van het certificaat kapitein beperkt werkgebied zonder beperking in voortstuwingsvermogen moet de aanvrager een door de Minister erkende opleiding en training hebben afgerond. Deze omvat ten minste de in artikel 92b van het besluit genoemde aspecten. Het uitgangspunt daarbij is dat na een passende theoretische ondergrond de praktische uitvoering leidend is. Bij de in onderdeel a genoemde karakteristieken van typen sleepboten wordt inzicht gegeven in de verschillende mogelijkheden en beperkingen van de verschillende sleepboottypes waarbij verschillende technieken om te slepen aan de orde komen. Door de grotere vermogens kunnen de sleepboten ook worden ingezet voor sleepreizen langs de kust of voor het uitzetten van ankers voor booreilanden en dergelijke. Deze aspecten vereisen specifieke kennis.

Bij de in onderdeel b genoemde stabiliteit en krachten bij een voortstuwingsvermogen van 3000 kW en meer wordt aandacht geschonken aan de verschillende mogelijkheden om met een sleepboot kracht uit te oefenen op een schip dat wordt geassisteerd, waarbij ook de eisen aan de te

gebruiken materialen worden behandeld. De beïnvloeding van de kernpunten van de stabiliteit tijdens verschillende vormen van slepen en de kenmerkende begrippen met betrekking tot stabiliteit worden behandeld.

Bij de behandeling van de in onderdeel c genoemde technische- en milieutechnische aspecten wordt inzicht geboden in het brandstofverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen in relatie tot het ontwikkelde vermogen, het voorkomen van schade aan oevers en afgemeerde schepen, het voorkomen van trillingen aan boord en het verminderen van de manoeuvreereigenschappen van een schip door het dieper inzinken en door zuiging.

Tot slot is in onderdeel d de veiligheid van gebruikte materialen in relatie tot een voortstuwingsvermogen van 3000 kW en meer genoemd. Hierbij worden niet alleen het materiaal zelf en de relatie met de kracht ervan behandeld maar komt ook de veiligheid voor de bemanning van zowel de sleepboot als het gesleepte schip aan de orde.

Ten aanzien van de erkenning van de opleiding kan worden aangegeven dat deze overeenkomstig de in de Erkenningsregeling opleidingen zeevaartbemanning opgenomen bepalingen verloopt.

Artikel II

Het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit wijkt af van de voorgeschreven tijdstippen volgens het systeem van vaste veranderingen. Hiertoe is besloten omdat dit besluit reparatie van implementatie van Europese en internationale regelgeving betreft en zowel financiële als personele voordelen voor Nederlandse reders en zeevarenden oplevert.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings