

150

Besluit van 31 maart 2014, houdende wijziging van algemene maatregelen van bestuur op het terrein van de scheepvaart in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en van richtlijn 2012/35/EU en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 1 oktober 2013, nr. IenM/BSK-2013/209356, Hoofddirectie Bestuurlijke en 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), de bij dat verdrag behorende bindende bijlage en de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Trb. 1996, 249) zoals deze laatstelijk gewijzigd zijn op 25 juni 2010 (Trb. 2012, 43 en 198), hoofdstuk V, voorschrift 14, derde en vierde lid, van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), voorschrift A.4.1, vierde lid, onderdeel b, van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006, richtlijn 2012/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 houdende wijziging van Richtlijn 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU L 343), de artikelen 4, derde lid, 16, 18, derde lid, 19, eerste lid, 19a, eerste en tweede lid, 22, eerste lid, 25, eerste lid, 25b, eerste lid, 40, 48a, vierde lid, 64 en 69 van de Wet zeevarenden en de artikelen 5, eerste lid, en 19, eerste lid, onder a, van de Loodsenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 28 november 2013, nr. W14.13.0347/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 25 maart 2014, nr. IenM/BSK-2014/71368, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanduiding «1.» voor het eerste lid alsmede het tweede lid vervallen.

2. Onderdeel b vervalt, onder verlettering van de onderdelen c tot en met m tot b tot en met l.

3. Onderdeel c (nieuw) komt te luiden:

c. reizen nabij de Nederlandse kust: het gebruik van een schip waarvoor nautische en technische ondersteuning vanaf de wal beschikbaar is, in een vaargebied dat zich uitstrekt tot:

1. de Nederlandse territoriale zee;
2. de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee; of
3. de Nederlandse exclusieve economische zone;

4. Onderdeel d (nieuw) komt te luiden:

d. reizen nabij de internationale kust: het gebruik van een schip waarvoor nautische en technische ondersteuning vanaf de wal beschikbaar is, in een vaargebied dat een andere Staat die partij is bij het STCW-Verdrag op grond van voorschrift I/3 van de bijlage bij dat verdrag heeft aangemerkt als vaargebied voor reizen nabij de kust;

5. Onderdeel k (nieuw) komt te luiden:

k. *hogesnelheidsschip*: een schip als bedoeld in artikel 7 van het Schepenbesluit 2004;

6. De onderdelen n tot en met p, s en t vervallen, onder verlettering van de onderdelen q en r tot m en n en van onderdeel u tot o.

7. Onderdeel o (nieuw) komt te luiden:

o. *kennisbewijs*: een bekwaamheidsbewijs afgegeven door een instelling als bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs (WEB) of in de Wet hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW);

8. Na onderdeel o (nieuw) worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:

p. *schriftelijk bewijs*: een bewijs, niet zijnde een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs, dat door een zeevarende aan een beroepsvereiste is voldaan;

q. *certificaat*: een bekwaamheidsbewijs waaruit blijkt dat een door Onze Minister erkende training met goed gevolg is afgesloten en een bekwaamheidsbewijs als bedoeld in artikel 68 van de wet;

9. De onderdelen v en w worden verletterd tot r en s.

10. Onderdeel s (nieuw) komt te luiden:

s. *aannemersmaterieel*: schepen gebruikt voor het uitvoeren van bagger-, kust- of oeverwerken, voor de bevoorrading van op zee gelegen installaties of voor werkzaamheden daaraan en sleepboten, mits gebruikt binnen een afstand van niet meer dan 200 zeemijlen vanuit een met name in het scheepsdagboek vermelde werkhaven, en waarmee geen passa-

giers of andere gevaarlijke stoffen dan behorend tot de eigen uitrusting worden vervoerd;

11. Na onderdeel s (nieuw) wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
t. *scheepsbeveiligingsfunctionaris*: een zich aan boord bevindende, aan de kapitein verantwoordelijke persoon, dan wel de kapitein zelf, die door de scheepsbeheerder is aangesteld als verantwoordelijke voor de beveiliging van het schip, waaronder begrepen de uitvoering en het onderhoud van het scheepsbeveiligingsplan, en voor het contact met de beveiligingsfunctionaris van de zeescheepvaartonderneming en de beveiligingsfunctionarissen van de havenfaciliteiten;

12. Onderdeel x vervalt.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef van het eerste lid komt te luiden:
1. Op verzoek van de scheepsbeheerder kan Onze Minister een ontheffing als bedoeld in artikel 16 van de wet verlenen indien blijkt dat:

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

4. Onze Minister kan op een daartoe strekkend verzoek van de scheepsbeheerder in bijzondere omstandigheden ontheffing verlenen van de in artikel 120, eerste lid, bedoelde verplichting tot het in het bezit zijn van het bekwaamheidsbewijs scheepskok, indien de persoon ten aanzien van wie de ontheffing wordt verzocht een opleiding heeft genoten of instructies heeft gekregen op het gebied van voeding, persoonlijke hygiëne en de behandeling en opslag van levensmiddelen aan boord van schepen. De ontheffing geldt voor een specifiek tijdvak van ten hoogste een maand of tot aan het afmeren in de volgende aanloophaven.

5. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Indien de voorschriften niet worden nageleefd kan Onze Minister een ontheffing tussentijds intrekken.

C

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald welke beperkingen of aanvullingen mogen worden aangebracht op een vaarbevoegdheidsbewijs in verband met de aard van de lading, het soort schip, de GT, het voortstuwingsvermogen, het type voortstuwing, de scheepslengte of het vaargebied.

D

In artikel 6 vervallen het eerste lid en de aanduiding «2.» voor het tweede lid.

E

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

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

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Een vaarbevoegdheidsbewijs voor een gezelschap is onbeperkt geldig.

F

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede en derde lid komen te luiden:

2. Een geldig vaarbevoegdheidsbewijs of een aanvulling daarop kan worden vernieuwd indien de houder heeft dienstgedaan in een naar het oordeel van Onze Minister relevante functie waarvoor een vaarbevoegdheid is vereist en die door de houder op grond van de aan hem toegekende vaarbevoegdheden mocht worden vervuld of in een andere, bij regeling van Onze Minister vastgestelde, daarmee vergelijkbare functie, gedurende ten minste:

a. 12 maanden in de periode van 5 jaar voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing; of

b. 3 maanden in de periode van 6 maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing.

3. Een vaarbevoegdheidsbewijs of een aanvulling daarvan de geldigheid niet langer dan 5 jaar is verstreken wordt op verzoek vernieuwd indien de houder voorafgaand aan de aanvraag:

a. een opleiding heeft gevolgd als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de wet en deze met succes heeft afgesloten;

b. gedurende ten minste 3 maanden in de periode van 6 maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing in een naar het oordeel van Onze Minister relevante functie boven de sterkte heeft dienstgedaan; of

c. gedurende ten minste 3 maanden in de periode van 6 maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing in een naar het oordeel van Onze Minister relevante maar lagere functie heeft dienstgedaan dan waarvoor zijn ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs gold.

2. Het zevende en achtste lid vervallen en het vierde tot en met zesde lid worden vernummerd tot vijfde tot en met zevende lid.

3. Na het derde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. Onze Minister geeft op verzoek een vaarbevoegdheidsbewijs af met een geldigheidsduur van ten hoogste 6 maanden voor de vervulling van een functie als bedoeld in het derde lid, onderdeel c.

4. Het vijfde lid (nieuw) komt te luiden:

5. Een vaarbevoegdheidsbewijs waarvan de geldigheid langer dan 5 jaar is verstreken wordt op verzoek vernieuwd indien de houder voorafgaand aan de aanvraag een opleiding heeft gevolgd als bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de wet en deze met succes heeft afgesloten.

5. Na het zevende lid (nieuw) wordt een lid toegevoegd, luidende:

8. Voor de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen voor het dienstdoen op zeilschepen van minder dan 500 GT zijn, voor zover dat bij regeling van Onze Minister is bepaald, in plaats van de in het eerste tot en met zevende lid vermelde eisen de in die regeling vermelde eisen van toepassing.

G

Artikel 9 komt te luiden:

Artikel 9

Onze Minister erkent een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers door een kapitein of een officier dat is afgegeven door een bevoegde autoriteit van een staat, niet zijnde een Lid-Staat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of de Bondsstaat Zwitserland, indien ten aanzien van dat vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs wordt voldaan aan de criteria, bedoeld in artikel 19, tweede tot en met zesde lid, van de bemanningsrichtlijn.

H

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

1. Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein op grond van de artikelen 22 of 22a van de wet legt de aanvrager het certificaat wetgeving en openbaar gezag over.

2. Zeevarenden in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs op grond van de artikelen 22 of 22a van de wet voor de functie van eerste stuurman, hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige of eerste maritiem officier, nemen voor aanvang van hun dienst aan boord kennis van de voor het in het eerste lid genoemde certificaat van belang zijnde maritieme regelgeving. Van deze kennisneming wordt schriftelijk bewijs vastgelegd.

3. Bij regeling van Onze Minister worden de beroepsvereisten vastgesteld voor de verkrijging van het in het eerste lid genoemde certificaat.

I

Het opschrift van hoofdstuk 3, paragraaf 2, komt te luiden:

§ 2. Vereisten voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs

J

Artikel 11 komt te luiden:

Artikel 11

Bij regeling van Onze Minister worden de beroepsvereisten vastgesteld voor de verkrijging van een kennisbewijs ten behoeve van de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs en voor de in deze paragraaf bedoelde bekwaamheidsbewijzen en schriftelijke bewijzen.

K

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs hoger maritiem officier alle schepen of middelbaar maritiem officier alle schepen, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden;
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en

- e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies:
 - f. maritiem officier alle schepen;
 - g. wachtstuurman alle schepen;
 - h. eerste stuurman schepen van minder dan 3.000 GT;
 - i. eerste stuurman alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel;
 - j. wachtwerktuigkundige alle schepen;
 - k. tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen;
 - l. tweede werktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel; en
 - m. wachtwerktuigkundige zeevisvaart.
- 2. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste maritiem officier alle schepen indien de aanvrager een ervaring heeft van 24 maanden in de functie maritiem officier.
- 3. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman alle schepen indien de aanvrager een ervaring heeft van 12 maanden in de functie wachtstuurman.
- 4. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies kapitein schepen van minder dan 3.000 GT en kapitein alle schepen indien de aanvrager in het bezit is van:
 - a. het certificaat scheepsmanagement-N;
 - b. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
 - c. het certificaat medische zorg aan boord,en een ervaring heeft van:
 - d. 36 maanden in de functie wachtstuurman; of
 - e. 24 maanden in de functie wachtstuurman, waarvan ten minste 12 maanden in de functie eerste stuurman.
- 5. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige alle schepen indien de aanvrager een ervaring heeft van 12 maanden in de functie wachtwerktuigkundige.
- 6. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies hoofdwerktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen en hoofdwerktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager in het bezit is van het certificaat scheepsmanagement-W en een ervaring heeft van 12 maanden in de functie wachtwerktuigkundige.
- 7. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie hoofdwerktuigkundige alle schepen indien de aanvrager in het bezit is van het certificaat scheepsmanagement-W en een ervaring heeft van:
 - a. 36 maanden in de functie wachtwerktuigkundige; of
 - b. 24 maanden in de functie wachtwerktuigkundige, waarvan ten minste 12 maanden in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige.

L

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige kleine schepen, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden;
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies:

- f. maritiem officier alle schepen;
- g. wachtstuurman alle schepen;
- h. eerste stuurman schepen van minder dan 3000 GT;
- i. eerste stuurman alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel;

j. wachtwerktuigkundige alle schepen;

k. tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen;

l. tweede werktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel; en

m. wachtwerktuigkundige zeevisvaart.

2. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies eerste maritiem officier schepen van minder dan 3.000 GT en minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen en eerste maritiem officier alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager een ervaring heeft van 24 maanden in de functie maritiem officier.

3. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies kapitein schepen van minder dan 3.000 GT en kapitein alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager in het bezit is van:

- a. het certificaat scheepsmanagement-N;
- b. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- c. het certificaat medische zorg aan boord,

en een ervaring heeft van:

d. 36 maanden in de functie wachtstuurman; of

e. 24 maanden in de functie wachtstuurman, waarvan ten minste 12 maanden in de functie eerste stuurman.

4. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies hoofdwerktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen en hoofdwerktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager in het bezit is van het certificaat scheepsmanagement-W en een ervaring heeft van 24 maanden in de functie wachtwerktuigkundige, waarvan ten minste 12 maanden in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen.

M

De paragrafen 3 tot en met 7 van hoofdstuk 3. Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen, vervallen.

N

Na artikel 13 worden twintig artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 14

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs stuurman alle schepen of stuurman waterbouw, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden;
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies:

- f. wachtstuurman alle schepen;
- g. eerste stuurman schepen van minder dan 3.000 GT; en
- h. eerste stuurman alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel.

2. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman alle schepen indien de aanvrager een ervaring heeft van 12 maanden in de functie wachtstuurman.

3. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies kapitein schepen van minder dan 3.000 GT en kapitein alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager in het bezit is van:

- a. het certificaat scheepsmanagement-N;
- b. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- c. het certificaat medische zorg aan boord,

en een ervaring heeft van 24 maanden in de functie wachtstuurman, waarvan ten minste 12 maanden in de functie eerste stuurman.

4. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein alle schepen indien de aanvrager in het bezit is van:

- a. het certificaat scheepsmanagement-N;
- b. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- c. het certificaat medische zorg aan boord,

en een ervaring heeft van:

- d. 36 maanden in de functie wachtstuurman; of
- e. 24 maanden in de functie wachtstuurman, waarvan ten minste 12 maanden in de functie eerste stuurman.

Artikel 15

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs wachtstuurman tot 3.000 GT, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden;
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies:

- f. wachtstuurman alle schepen;
- g. eerste stuurman schepen van minder dan 3.000 GT; en
- h. eerste stuurman alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel.

2. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies kapitein schepen van minder dan 3.000 GT en kapitein alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager in het bezit is van:

- a. het certificaat scheepsmanagement-N;
- b. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en

- c. het certificaat medische zorg aan boord, en een ervaring heeft van:
 - d. 36 maanden in de functie wachtstuurman; of
 - e. 24 maanden in de functie wachtstuurman, waarvan ten minste 12 maanden in de functie eerste stuurman.

Artikel 16

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs scheeps-werktuigkundige alle schepen of scheepswerktuigkundige waterbouw, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden; en
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord, de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies:
 - e. wachtwerktuigkundige alle schepen;
 - f. tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen;
 - g. tweede werktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel; en
 - h. wachtwerktuigkundige zeevisvaart.

2. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige alle schepen indien de aanvrager een ervaring heeft van 12 maanden in de functie wachtwerktuigkundige.

3. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies hoofdwerktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen en hoofdwerktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager in het bezit is van het certificaat scheepsmanagement-W en een ervaring heeft van 12 maanden in de functie wachtwerktuigkundige.

4. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie hoofdwerktuigkundige alle schepen indien de aanvrager in het bezit is van het certificaat scheepsmanagement-W en een ervaring heeft van:

- a. 36 maanden in de functie wachtwerktuigkundige; of
- b. 24 maanden in de functie wachtwerktuigkundige, waarvan ten minste 12 maanden in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige.

Artikel 17

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs wacht-werktuigkundige tot 3.000 kW, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden; en
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord, de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies:
 - e. wachtwerktuigkundige alle schepen;
 - f. tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen;
 - g. tweede werktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel; en
 - h. wachtwerktuigkundige zeevisvaart.

2. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies hoofdwerktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen en hoofdwerktuigkundige alle schepen met de beperking tot aannemersmaterieel, indien de aanvrager in het bezit is van het certificaat scheepsmanagement-W en een ervaring heeft van:

- a. 36 maanden in de functie wachtwerktuigkundige; of
- b. 24 maanden in de functie wachtwerktuigkundige, waarvan ten minste 12 maanden in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige.

Artikel 18

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
 - b. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
 - c. het beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie,
- de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee.

2. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid; en
 - b. het certificaat medische eerste hulp aan boord,
- de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee.

3. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee, indien de aanvrager de leeftijd van 20 jaar heeft bereikt en een ervaring heeft van 12 maanden in de functie eerste stuurman.

4. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie hoofdwerktuigkundige schepen van minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee, indien de aanvrager een ervaring heeft van 12 maanden in de functie tweede werktuigkundige terwijl hij in het bezit is van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie, genoemd in het tweede lid.

Artikel 19

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en

d. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone.

2. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen; en
- c. het certificaat medische eerste hulp aan boord,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone.

3. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone, indien de aanvrager de leeftijd van 20 jaar heeft bereikt en in het bezit is van:

- a. het certificaat medische eerste hulp aan boord;
- b. het certificaat medische zorg aan boord; en
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden,

en een ervaring heeft van 12 maanden in de functie eerste stuurman.

4. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie hoofdwerktuigkundige schepen van minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone, indien de aanvrager een ervaring heeft van 12 maanden in de functie tweede werktuigkundige terwijl hij in het bezit is van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie, genoemd in het tweede lid.

Artikel 20

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- d. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de internationale kust.

2. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen; en
- c. het certificaat medische eerste hulp aan boord,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de internationale kust.

3. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de internationale kust indien de

aanvrager de leeftijd van 20 jaar heeft bereikt en in het bezit is van:

- a. het certificaat medische eerste hulp aan boord;
- b. het certificaat medische zorg aan boord;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden; en
- d. het certificaat aanvulling-N voor reizen nabij de internationale kust,

en een ervaring heeft van 12 maanden in de functie eerste stuurman.

4. Het in het eerste lid genoemde kennisbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie hoofdwerktuigkundige schepen van minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperkingen tot reizen nabij de internationale kust indien de aanvrager in het bezit is van het certificaat aanvulling-W voor reizen nabij de internationale kust en hij een ervaring heeft van 12 maanden in de functie tweede werktuigkundige terwijl hij in het bezit is van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie, genoemd in het tweede lid.

Artikel 21

Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het kennisbewijs officier elektrotechniek alle schepen, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden; en
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie officier elektrotechniek alle schepen.

Artikel 22

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie gezelschap elektrotechniek alle schepen heeft de aanvrager de leeftijd van 18 jaar bereikt en is hij in het bezit van:

- a. het certificaat basisveiligheid; en
- b. het kennisbewijs gezelschap elektrotechniek alle schepen; dan wel
- c. een door de kapitein of de hoofdwerktuigkundige goedgekeurd

takenboek waarin is verklaard dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-III/7 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 12 maanden als aankomend gezelschap elektrotechniek.

Artikel 23

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie gekwalificeerd gezelschap dek alle schepen heeft de aanvrager de leeftijd van 18 jaar bereikt en is hij in het bezit van:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen; en
- c. het kennisbewijs gekwalificeerd gezelschap dek alle schepen; dan wel

d. een door de kapitein goedgekeurd takenboek waarin is verklaard dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-II/5 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 18 maanden in de functie wachtlopend gezelschap dek.

Artikel 24

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie gekwalificeerd gezelschap machinekamer alle schepen heeft de aanvrager de leeftijd van 18 jaar bereikt en is hij in het bezit van:

- a. het certificaat basisveiligheid; en

- b. het kennisbewijs gekwalificeerd gezelschap machinekamer alle schepen; dan wel
- c. een door de kapitein of de hoofdwerktuigkundige goedgekeurd takenboek waarin is verklaard dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-III/5 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 12 maanden in de functie wachtlopend gezelschap machinekamer.

Artikel 25

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie gekwalificeerd gezelschap dek en machinekamer alle schepen heeft de aanvrager de leeftijd van 18 jaar bereikt en is hij in het bezit van:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen; en
- c. het kennisbewijs gekwalificeerd gezelschap dek en machinekamer alle schepen; dan wel
- d. een door de kapitein goedgekeurd takenboek waarin is verklaard dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-II/5 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 18 maanden in de functie wachtlopend gezelschap dek; en
- e. een door de hoofdwerktuigkundige goedgekeurd takenboek waarin is verklaard dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-III/5 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 12 maanden in de functie wachtlopend gezelschap machinekamer.

Artikel 26

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtlopend gezelschap dek alle schepen heeft de aanvrager de leeftijd van 16 jaar bereikt en is hij in het bezit van:

- a. het certificaat basisveiligheid; en
- b. het kennisbewijs wachtlopend gezelschap dek alle schepen; dan wel
- c. een schriftelijke verklaring van de kapitein dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-II/4 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 6 maanden als aankomend gezelschap dek.

Artikel 27

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtlopend gezelschap machinekamer alle schepen heeft de aanvrager de leeftijd van 16 jaar bereikt en is hij in het bezit van:

- a. het certificaat basisveiligheid; en
- b. het kennisbewijs wachtlopend gezelschap machinekamer alle schepen; dan wel
- c. een schriftelijke verklaring van de hoofdwerktuigkundige dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-III/4 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 6 maanden als aankomend gezelschap machinekamer.

Artikel 28

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtlopend gezelschap dek en machinekamer alle schepen heeft de aanvrager de leeftijd van 16 jaar bereikt en is hij in het bezit van:

- a. het certificaat basisveiligheid; en
- b. het kennisbewijs wachtlopend gezelschap dek en machinekamer alle

schepen; dan wel

c. een schriftelijke verklaring van de kapitein dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-II/4 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 6 maanden als aankomend gezelschap; en

d. een schriftelijke verklaring van de hoofdwerktuigkundige dat de betrokkene heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-III/4 van de STCW-Code, en hij een ervaring heeft van ten minste 6 maanden als aankomend gezelschap machiniekamer.

Artikel 29

Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald welke gegevens worden opgenomen in de in de artikelen 22 tot en met 28 bedoelde verklaringen.

Artikel 30

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie radio-operator heeft de aanvrager de leeftijd van 18 jaar bereikt en is hij in het bezit van het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Frequentiebesluit 2013.

Artikel 31

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie radio-operator met de beperking tot het gebruik van VHF/UHF radiocommunicatieapparatuur heeft de aanvrager de leeftijd van 18 jaar bereikt en is hij in het bezit van het beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Frequentiebesluit 2013.

Artikel 32

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van het bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart, tezamen met:

- a. het certificaat basisveiligheid;
- b. het certificaat reddingmiddelen;
- c. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden;
- d. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,

de aanvrager die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt en een ervaring heeft van 6 maanden in de functie wachtlopend gezelschap alle schepen recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtstuurman zeilvaart.

2. Het in het eerste lid genoemde bekwaamheidsbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman zeilvaart indien de aanvrager een ervaring heeft van 12 maanden in de functie wachtstuurman zeilvaart.

3. Het in het eerste lid genoemde bekwaamheidsbewijs geeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein zeilvaart indien de aanvrager in het bezit is van:

- a. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en
- b. het certificaat medische zorg aan boord,

en een ervaring heeft van 12 maanden in de functie eerste stuurman zeilvaart.

Artikel 33

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de bemanning van zeilschepen van minder dan 500 GT.

Hoofdstuk 4. Beroepsvereisten, wordt vervangen door:

Hoofdstuk 4. Aanvullende vereisten

§ 1. Algemeen

Artikel 34

Bij regeling van Onze Minister worden de beroepsvereisten vastgesteld voor de verkrijging van de in dit hoofdstuk bedoelde bekwaamheidsbewijzen en schriftelijke bewijzen.

§ 2. Aanvullende vereisten voor het dienstdoen aan boord van bijzondere typen schepen

Artikel 35 Tankschepen

1. Zeevarenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op olie- of chemicaliëntankschepen zijn in het bezit van het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling olie- en chemicaliëntankschepen.

2. Zeevarenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op gastankschepen zijn in het bezit van het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen.

3. Kapiteins, eerste stuurlieden, hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen, eerste maritiem officieren en voorts alle andere zeevarenden die op een olietankschip rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, het lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading, het schoonmaken van de tanks of andere werkzaamheden in verband met de lading, zijn in het bezit van het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling olietankschepen voor gevorderden.

4. Kapiteins, eerste stuurlieden, hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen, eerste maritiem officieren en voorts alle andere zeevarenden die op een chemicaliëntankschip rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, het lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading, het schoonmaken van de tanks of andere werkzaamheden in verband met de lading, zijn in het bezit van het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling chemicaliëntankschepen voor gevorderden.

5. Kapiteins, eerste stuurlieden, hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen, eerste maritiem officieren en voorts alle andere zeevarenden die op een gastankschip rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, het lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading, het schoonmaken van de tanks of andere werkzaamheden in verband met de lading, zijn in het bezit van het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden.

6. De in het eerste tot en met vijfde lid bedoelde bekwaamheidsbewijzen van kapiteins en scheepsofficieren zijn 5 jaar geldig.

7. Een in het eerste tot en met vijfde lid bedoeld bekwaamheidsbewijs van een kapitein of een scheepsofficier wordt op verzoek vernieuwd indien de houder:

a. in de periode van 5 jaar voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing ten minste 3 maanden heeft dienstgedaan op een bij regeling van Onze Minister voorgeschreven type tankschip; of

b. in het bezit is van een certificaat ten bewijze van het gevolgd hebben van een passende herhalingstraining.

Artikel 36 passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen

1. Van kapiteins, eerste stuurlieden, hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen, eerste maritiem officieren en alle andere zeevarenden die in de alarmrol zijn belast met de hulpverlening aan passagiers aan boord van passagiersschepen of ro-ro passagiersschepen, is aan boord schriftelijk bewijs aanwezig dat zij geoefend zijn in groepsbegeleiding.

2. Van alle zeevarenden aan boord van passagiersschepen of ro-ro passagiersschepen die direct betrokken zijn bij de dienstverlening aan passagiers in passagiersruimten, is aan boord schriftelijk bewijs aanwezig dat zij geoefend zijn in dienstverlening aan passagiers.

3. Kapiteins, eerste stuurlieden, hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen, eerste maritiem officieren en alle andere zeevarenden die zijn belast met de hulpverlening aan passagiers in noodsituaties aan boord van passagiersschepen of ro-ro passagiersschepen, zijn in het bezit van het certificaat crisisbeheersing en menselijk gedrag.

4. Kapiteins, eerste stuurlieden, hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen, eerste maritiem officieren en alle andere zeevarenden aan boord van passagiersschepen of ro-ro passagiersschepen, die zijn belast met de directe verantwoordelijkheid voor het aan en van boord gaan van passagiers, het laden, lossen of vastzetten van de lading of het sluiten van waterdichte deuren, zijn in het bezit van het certificaat passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp.

5. Elke zeevarende belast met bijzondere taken aan boord van passagiersschepen of ro-ro passagiersschepen volgt, alvorens zijn taak aan boord te beginnen, een familiarisatietraining in overeenstemming met sectie A-I/14 van de STCW-Code.

6. Een zeevarende als bedoeld in het eerste tot en met vierde lid, toont door middel van schriftelijk bewijs of een certificaat met tussenpozen van niet meer dan 5 jaar aan:

- a. een passende herhalingstraining te hebben gevolgd;
- b. in de voorgaande periode van 5 jaar ten minste 12 maanden dienst te hebben gedaan op een passagiersschip of een ro-ro passagiersschip; of
- c. in de voorgaande periode van 6 maanden ten minste 3 maanden dienst te hebben gedaan op een passagiersschip of een ro-ro passagiersschip.

7. In plaats van de certificaten, bedoeld in het derde en vierde lid, kan worden volstaan met een aantekening van de door een zeevarende gevolgde training in het krachtens artikel 3, derde lid, van de wet bij te houden overzicht.

8. Het derde en het vierde lid zijn niet van toepassing op zeilschepen waarmee niet meer dan 36 passagiers vervoerd worden.

§ 3. Aanvullende vereisten voor het dienstdoen aan boord van bijzonder voortbewogen schepen

Artikel 37 Hogesnelheidsschepen

1. Kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen en maritiem officieren van hogesnelheidsschepen zijn in het bezit van het certificaat *type rating HSC* voor het hogesnelheidsschip waarop zij dienst doen.

2. Een zeevarende als bedoeld in het eerste lid toont door middel van schriftelijk bewijs met tussenpozen van niet meer dan 2 jaar aan in de voorgaande periode van 2 jaar ten minste 6 maanden dienst te hebben gedaan aan boord van het in het certificaat genoemde hogesnelheidsschip.

Artikel 38 Door een stoomvoortstuwingsinstallatie aangedreven schepen

1. Hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen en eerste maritiem officieren aan boord van schepen voorzien van een stoomvoortstuwingsinstallatie, zijn in het bezit van het certificaat stoomvoortstuwingsinstallatie, zijn in het bezit van het certificaat stoomvoortstuwingsinstallatie, zijn in het bezit van het certificaat stoomvoortstuwingsinstallatie.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op houders van het diploma C als scheepswerktuigkundige en op houders van het diploma B als scheepswerktuigkundige, uitgereikt voor 1 januari 1989.

Artikel 39 Door een gasturbinevoortstuwingsinstallatie aangedreven schepen

Hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen en eerste maritiem officieren aan boord van schepen voorzien van een gasturbinevoortstuwingsinstallatie, zijn in het bezit van het certificaat gasturbinevoortstuwingsinstallatie, zijn in het bezit van het certificaat gasturbinevoortstuwingsinstallatie, zijn in het bezit van het certificaat gasturbinevoortstuwingsinstallatie.

§ 4. Aanvullende vereisten met betrekking tot veiligheid, beveiliging en medische zorg

Artikel 40 Veiligheid

1. Kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen, maritiem officieren, officieren elektrotechniek en andere zeevarenden aan wie in de alarmrol een taak is opgedragen dan wel die een taak ten aanzien van het voorkomen van verontreiniging van de zee hebben, zijn in het bezit van het certificaat basisveiligheid, tenzij zij aan de hand van een monsterboekje of van een soortgelijk document kunnen aantonen dat zij reeds voor 1 augustus 1998 aan boord van zeeschepen werkzaam waren.
2. Kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen, maritiem officieren en officieren elektrotechniek zijn in het bezit van het certificaat reddingmiddelen.
3. Zeevarenden die in de alarmrol de zorg voor het gebruik van snelle hulpverleningsboten is opgedragen, zijn in het bezit van het certificaat snelle hulpverleningsboten.
4. Kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen, maritiem officieren en officieren elektrotechniek zijn in het bezit van het certificaat brandbestrijding voor gevorderden.
5. Elke andere zeevarende dan een zeevarende als bedoeld in het eerste lid, volgt, alvorens zijn taak aan boord te beginnen, een training voor persoonlijke veiligheid aan boord, of krijgt voldoende informatie en instructie, teneinde:
 - a. met de overige opvarenden over elementaire veiligheidszaken te kunnen spreken, begrip te hebben van de veiligheidssymbolen en de alarmseinen te kennen;
 - b. te weten wat te doen indien: iemand over boord valt, vuur of rook wordt ontdekt, het sein «brandalarm» of «schip verlaten» wordt gegeven;
 - c. te weten waar de redding gordels zich bevinden en hoe deze om te doen;
 - d. alarm te slaan en bekend te zijn met het gebruik van brandblussers;
 - e. te weten wat te doen bij een ongeluk voordat hulp wordt ingeroepen;
 - f. de brand- en waterdichte deuren, met uitzondering van die ter afsluiting van openingen in de romp, te kunnen sluiten en openen, en
 - g. te kunnen vaststellen waar de verzamelplaatsen bij het sein «schip verlaten», de plaatsen van inscheping in de reddingmiddelen en de ontsnappingsroutes bij noodgevallen zich bevinden.
6. Elke zeevarende als bedoeld in het eerste lid krijgt, alvorens zijn taak aan boord te beginnen, voldoende informatie en instructie met betrekking tot de in het vijfde lid, onderdelen c, f en g genoemde onderwerpen.

7. Een zeevarende als bedoeld in het eerste tot en met vierde lid, toont met ingang van 1 januari 2017 door middel van een certificaat aan met tussenpozen van niet meer dan 5 jaar een passende herhalingstraining te hebben gevolgd.

Artikel 41 Beveiliging

1. Zeevarenden die als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld, zijn in het bezit van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris.

2. Andere zeevarenden dan zeevarenden als bedoeld in het eerste lid, die zijn belast met taken op het gebied van beveiliging zoals aangegeven in het scheepsbeveiligingsplan, zijn in het bezit van het certificaat uitvoering beveiligingstaken.

3. Elke andere zeevarende dan een zeevarende als bedoeld in het eerste en tweede lid, is in het bezit van het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging.

4. Iedere zeevarende volgt, alvorens zijn taak aan boord te beginnen, een familiarisatietraining in scheepsbeveiliging of krijgt voldoende informatie en instructie om:

- a. een beveiligingsincident te kunnen rapporteren;
- b. de procedures bij een beveiligingsdreiging te kunnen volgen; en
- c. deel te kunnen nemen aan beveiligingsgerelateerde nood- en eventualiteitenprocedures.

5. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op zeevarenden in het bezit van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris.

6. Het derde en vierde lid zijn niet van toepassing op zeevarenden aan boord van schepen waarvoor niet ingevolge artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van het Schepenbesluit 2004 of artikel 8 van de Regeling veiligheid zeeschepen een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is.

Artikel 42 Medische eerste hulp en medische zorg

1. De kapitein en de zeevarende die is aangewezen om medische hulp aan boord van het schip te verlenen, zijn in het bezit van het certificaat medische eerste hulp aan boord en van het certificaat medische zorg aan boord.

2. In afwijking van het eerste lid zijn de kapitein en de zeevarende die is aangewezen om medische hulp aan boord van het schip te verlenen, op reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee, in het bezit van het certificaat medische eerste hulp aan boord.

3. Een zeevarende als bedoeld in het eerste of tweede lid toont door middel van een certificaat met tussenpozen van niet meer dan 5 jaar aan een passende herhalingstraining te hebben gevolgd.

§ 5. Aanvullende vereisten voor scheepskoks

Artikel 43 Scheepskoks

Scheepskoks als bedoeld in artikel 120, eerste lid, zijn in het bezit van het bekwaamheidsbewijs scheepskok.

P

Artikel 95 vervalt.

Q

In artikel 99, eerste lid, vervalt: , met uitzondering van het voorlopig monsterboekje als bedoeld in artikel 101, eerste lid, onder a,.

R

Artikel 101 vervalt.

S

In de artikelen 102 en 103 eerste en tweede lid, vervalt telkens: of een voorlopig monsterboekje.

T

Artikel 113, derde lid, komt te luiden:

3. Bij toepassing van het eerste lid geeft de Medisch Adviseur Scheepvaart een geneeskundige verklaring af als bedoeld in artikel 40 van de wet dan wel, indien het meer dan een zeevarende betreft, een verklaring af van gelijkwaardigheid van de desbetreffende geneeskundige verklaringen met de geneeskundige verklaring, bedoeld in artikel 40 van de wet.

U

Artikel 116 vervalt.

V

Artikel 117 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «sloepsgasten» vervangen door «zeevarenden in het bezit van het certificaat reddingmiddelen» en wordt «artikel 88» vervangen door: artikel 40, tweede lid.

2. In het tweede lid wordt «certificaat als sloepsgast» vervangen door: certificaat reddingmiddelen.

3. In het derde lid wordt «certificaat van bekwaamheid in het gebruik van snelle hulpverleningsboten» vervangen door: certificaat snelle hulpverleningsboten.

W

Artikel 118 vervalt.

X

Artikel 119 komt te luiden:

Artikel 119

Op een schip dat een internationale reis van meer dan 3 dagen maakt met 100 of meer opvarenden, is een arts aanwezig.

Y

Artikel 120 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt «gediplomeerde».

2. Het tweede lid komt te luiden:
2. Onder scheepskok wordt verstaan een persoon van 18 jaar of ouder in het bezit van het bekwaamheidsbewijs scheepskok.

3. Het derde lid komt te luiden:
3. Onze Minister kan bekwaamheidsbewijzen en vaarbevoegdheidsbewijzen, door bevoegde autoriteiten in andere landen afgegeven op grond van het Verdrag betreffende het diploma van bekwaamheid als scheepskok, 1946, of van het Maritiem Arbeidsverdrag, als gelijkwaardig aan Nederlandse bekwaamheidsbewijzen erkennen.

4. Het vierde en vijfde lid vervallen.

Z

Artikel 122 wordt als volgt gewijzigd:

1. Van onderdeel a komt de tweede volzin te luiden: Voorts dient hij zeker te stellen dat er op adequate wijze communicatie kan plaatsvinden tussen het schip en andere schepen en tussen het schip en de autoriteiten te land, in het Engels of in een gemeenschappelijke taal.

2. In onderdeel b wordt «passagiersschepen» vervangen door: schepen.

3. In onderdeel c wordt na «passagiersschepen» ingevoegd: en ro-ro passagiersschepen.

AA

Artikel 123 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «De scheepsbeheerder legt aan Onze Minister een verklaring in drievoud over,» vervangen door: De scheepsbeheerder stelt een verklaring op.

2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde tot en met zesde lid tot tweede tot en met vijfde lid.

3. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:

2. De scheepsbeheerder verschaft de kapitein een exemplaar van de verklaring, bedoeld in het eerste lid.

4. In het vierde lid (nieuw) wordt «vierde lid» vervangen door «derde lid» en wordt na «passagiersschepen» ingevoegd: en ro-ro passagiersschepen.

5. In het vijfde lid (nieuw) wordt «derde lid» vervangen door: tweede lid.

6. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald welke gegevens worden opgenomen in de in het eerste lid bedoelde verklaring.

BB

Artikel 124a vervalt.

CC

Na artikel 125 worden zevenentwintig artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 125a

1. Een geldig vaarbevoegdheidsbewijs dat is afgegeven voor 1 januari 2012 kan tot en met 31 december 2016 worden vernieuwd met inachtneming van de voorwaarden voor vernieuwing ervan zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel F, van het besluit van 31 maart 2014, houdende wijziging van algemene maatregelen van bestuur op het terrein van de scheepvaart in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en van richtlijn 2012/35/EU en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning (Stb. 150), in werking treedt.

2. Een op grond van het eerste lid afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs is uiterlijk geldig tot en met 31 december 2016.

Artikel 125b

1. Houders van een vaarbevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 70, eerste lid, van de wet voor de functie kapitein alle schepen, kapitein kleine schepen, eerste stuurman alle schepen, eerste stuurman kleine schepen, of wachtstuurman alle schepen, overleggen een bekwaamheidsbewijs of een schriftelijk bewijs waaruit blijkt dat zij zijn geschoold of bijgeschoold op het gebied van:

a. ECDIS (*Electronic Chart Display Information Systems*) en daaromtrent voldoen aan de toepasselijke eisen van sectie A-II/1 of sectie A-II/2 van de STCW-Code; en

b. radarnavigatie.

2. Houders van een vaarbevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 70, eerste lid, van de wet voor de functie hoofdwerktuigkundige alle schepen, hoofdwerktuigkundige kleine schepen, tweede werktuigkundige alle schepen, tweede werktuigkundige kleine schepen of wachtwerktuigkundige alle schepen, overleggen een bekwaamheidsbewijs of een schriftelijk bewijs waaruit blijkt dat zij zijn geschoold of bijgeschoold op het gebied van hoogspanning en daaromtrent voldoen aan de toepasselijke eisen van sectie A-III/1 of sectie A-III/2 van de STCW-Code.

3. Houders van een vaarbevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 70, eerste lid, van de wet voor de functie eerste maritiem officier alle schepen, eerste maritiem officier kleine schepen, maritiem officier of maritiem officier kleine schepen, overleggen een bekwaamheidsbewijs of een schriftelijk bewijs waaruit blijkt dat zij zijn geschoold of bijgeschoold op het gebied van:

a. ECDIS (*Electronic Chart Display Information Systems*) en daaromtrent voldoen aan de toepasselijke eisen van sectie A-II/1 of sectie A-II/2 van de STCW-Code;

b. hoogspanning en daaromtrent voldoen aan de toepasselijke eisen van sectie A-III/1 of sectie A-III/2 van de STCW-Code; en

c. radarnavigatie.

4. Voor de toepassing van het eerste en het derde lid wordt onder radarnavigatie verstaan de training voor het certificaat radarnavigator, bedoeld in artikel 70 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking is getreden.

Artikel 125c

Een vaarbevoegdheidsbewijs voor een functie op reizen nabij de kust of voor een functie op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen, afgegeven aan een zeevarende voor het tijdstip waarop artikel I, onderdelen A en M, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treden, behoudt zijn geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum.

Artikel 125d

1. Onverminderd artikel 8 heeft de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein op reizen nabij de kust of kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen, recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee.

2. Onverminderd artikel 8 heeft de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman op reizen nabij de kust recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee.

3. Onverminderd artikel 8 heeft de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtwerktuigkundige op reizen nabij de kust recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige schepen van minder dan 3.000 kW met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee.

Artikel 125e

1. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein op reizen nabij de kust of kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen, tezamen met:

- a. het certificaat reddingmiddelen;
- b. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden;
- c. het certificaat medische eerste hulp aan boord;
- d. het certificaat medische zorg aan boord;
- e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie; en
- f. het certificaat aanvulling-N voor reizen nabij de internationale kust,

de aanvrager recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de internationale kust.

2. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein op reizen nabij de kust of kapitein op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen, tezamen met:

- a. het certificaat reddingmiddelen;
- b. het certificaat brandbestrijding voor gevorderden;
- c. het certificaat medische eerste hulp aan boord;
- d. het certificaat medische zorg aan boord; en
- e. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,

de aanvrager recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone.

3. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman op reizen nabij de kust, tezamen met:

- a. het certificaat reddingmiddelen;
- b. het certificaat medische eerste hulp aan boord;
- c. het certificaat medische zorg aan boord; en

d. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, de aanvrager recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de internationale kust.

4. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman op reizen nabij de kust, tezamen met:

a. het certificaat reddingmiddelen;

b. het certificaat medische eerste hulp aan boord; en

c. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, de aanvrager recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie eerste stuurman schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone.

5. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtwerktuigkundige op reizen nabij de kust, tezamen met:

a. het certificaat reddingmiddelen; en

b. het certificaat medische eerste hulp aan boord, de aanvrager recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de internationale kust.

6. Onverminderd artikel 8 geeft het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtwerktuigkundige op reizen nabij de kust, tezamen met:

a. het certificaat reddingmiddelen; en

b. het certificaat medische eerste hulp aan boord, de aanvrager recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie tweede werktuigkundige schepen van minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone.

7. Het certificaat, genoemd in het eerste lid, onderdeel f, is niet vereist tot een bij regeling van Onze Minister vast te stellen tijdstip.

Artikel 125f

Vaarbevoegdheidsbewijzen met de beperking tot aannemersmaterieel, afgegeven voor het tijdstip waarop artikel 1, onderdelen A en M, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treden, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum.

Artikel 125g

1. Artikel 35, eerste en tweede lid, is tot en met 31 december 2016 niet van toepassing op een daarin bedoelde zeevarende indien:

a. deze in het bezit is van een aan hem afgegeven geldig vaarbevoegdheidsbewijs waarop is aangetekend dat de houder voldoet aan de eisen voor de uitoefening van speciale taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op tankschepen, bedoeld in artikel 29, eerste lid, van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel 1, onderdeel M, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt; of

b. het een wachtlopend gezelschap of een gekwalificeerd gezelschap betreft en deze aantoonbaar ten minste 3 maanden dienst te hebben gedaan op een tankschip dan wel in het bezit is van een certificaat ten bewijze van het gevolgd hebben van een passende training.

2. Een zeevarende als bedoeld in het eerste lid, heeft recht op het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling olie- en chemicaliëntankschepen, bedoeld in artikel 35, eerste lid, en op het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen, bedoeld in artikel 35, tweede lid.

Artikel 125h

1. Artikel 35, derde, vierde of vijfde lid, is tot en met 31 december 2016 niet van toepassing op een daarin bedoelde zeevarende indien deze in het bezit is van een aan hem afgegeven geldig vaarbevoegdheidsbewijs waarop is aangetekend dat de houder voldoet aan de eisen met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor de uitoefening van taken op het type tankschip waarop hij vaart, genoemd in artikel 29, derde lid, van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel M, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt.

2. De houder van een certificaat behandeling en vervoer van aardolie en aardolieproducten in bulk aan boord van olietankschepen, afgegeven op grond van artikel 71 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, heeft recht op het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling olietankschepen voor gevorderden, bedoeld in artikel 35, derde lid.

3. De houder van een certificaat behandeling en vervoer van chemicaliën in bulk aan boord van chemicaliëntankschepen, afgegeven op grond van artikel 72 van dit besluit, zoals dat luidde voor het in het tweede lid bedoelde tijdstip, heeft recht op het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling chemicaliëntankschepen voor gevorderden, bedoeld in artikel 35, vierde lid.

4. De houder van een certificaat behandeling en vervoer van tot vloeistof verdichte of samengeperste gasen in bulk aan boord van gastankschepen, afgegeven op grond van artikel 73 van dit besluit, zoals dat luidde voor het in het tweede lid bedoelde tijdstip, heeft recht op het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden, bedoeld in artikel 35, vijfde lid.

Artikel 125i

De artikelen 37 tot en met 47 van dit besluit, zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel M, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, blijven tot en met 31 december 2016 van toepassing op de behandeling van een aanvraag voor een vaarbevoegdheidsbewijs door officieren en oud-officieren van de Zeedienst der Koninklijke Marine.

Artikel 125j

Certificaten scheepsmanagement-N en scheepsmanagement-W die zijn afgegeven op grond van de artikelen 68 of 69 van dit besluit, zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in hoofdstuk 3, paragraaf 2, genoemde certificaat scheepsmanagement-N respectievelijk scheepsmanagement-W.

Artikel 125k

Bewijzen groepsbegeleiding in noodsituaties aan boord van passagiersschepen en bewijzen groepsbegeleiding in noodsituaties aan boord van ro-ro passagiersschepen die zijn afgegeven op grond van de artikelen 74

of 79 van dit besluit, zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 36, eerste lid, genoemde schriftelijk bewijs geoefend zijn in groepsbegeleiding.

Artikel 125l

Bewijzen familiarisatietraining passagiersschip/schepen en bewijzen familiarisatie-training ro-ro passagiersschip/schepen die zijn afgegeven op grond van de artikelen 75 of 80 van dit besluit, zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en kunnen dienen als bewijs dat aan de verplichting tot het volgen van een familiarisatietraining, opgenomen in artikel 36, vijfde lid, is voldaan.

Artikel 125m

Bewijzen hotelpersoneel passagiersschepen en bewijzen hotelpersoneel ro-ro passagiersschepen die zijn afgegeven op grond van de artikelen 76 of 81 van dit besluit, zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 36, tweede lid, genoemde schriftelijk bewijs geoefend zijn in dienstverlening aan passagiers.

Artikel 125n

Certificaten passagiersveiligheid en certificaten passagiersveiligheid, ladingveiligheid en integriteit van de romp ro-ro passagiersschepen die zijn afgegeven op grond van de artikelen 77 of 82 van dit besluit, zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 36, vierde lid, genoemde certificaat passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp.

Artikel 125o

Certificaten crisisbeheersing en menselijk gedrag die zijn afgegeven op grond van de artikelen 78 of 83 van dit besluit, zoals die luiden voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 36, derde lid, genoemde certificaat crisisbeheersing en menselijk gedrag.

Artikel 125p

Certificaten stoomvoortstuwing die zijn afgegeven op grond van artikel 84 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 38 genoemde certificaat stoomvoortstuwing.

Artikel 125q

Type rating certificaten die zijn afgegeven op grond van artikel 85 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 37, eerste lid, genoemde certificaat *type rating HSC*.

Artikel 125r

Certificaten grote zeilvaart en kennisbewijzen stuurman grote zeilvaart die zijn afgegeven op grond van artikel 86 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 32, eerste lid, genoemde bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart.

Artikel 125s

1. Certificaten basisveiligheid die zijn afgegeven op grond van artikel 87 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 40, eerste lid, genoemde certificaat basisveiligheid.

2. Voor bemanningsleden met de functie van ten minste wachtstuurman, wachtwerktuigkundige of maritiem officier geldt het geldige vaarbevoegdheidsbewijs tot en met 31 december 2016 als certificaat basisveiligheid.

Artikel 125t

Certificaten sloepsgast die zijn afgegeven op grond van artikel 88 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in de artikelen 40, tweede lid, en 117, eerste en tweede lid, genoemde certificaat reddingmiddelen.

Artikel 125u

Certificaten van bekwaamheid in het gebruik van snelle hulpverleningsboten die zijn afgegeven op grond van artikel 89 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in de artikelen 40, derde lid, en 117, derde lid, genoemde certificaat snelle hulpverleningsboten.

Artikel 125v

Certificaten brandbestrijding voor gevorderden die zijn afgegeven op grond van artikel 90 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 40, vierde lid, genoemde certificaat brandbestrijding voor gevorderden.

Artikel 125w

1. Certificaten scheepsgezondheidszorg B die zijn afgegeven op grond van artikel 91, eerste lid, van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan de in artikel 42, eerste lid, genoemde certificaten medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord.

2. Certificaten scheepsgezondheidszorg O die zijn afgegeven op grond van artikel 91, tweede lid, van dit besluit, zoals dat luidde voor het in het eerste lid bedoelde tijdstip, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan de in artikel 42, eerste lid, genoemde certificaten medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord.

Artikel 125x

Certificaten Wetgeving en Openbaar Gezag die zijn afgegeven op grond van artikel 92a van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel O, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 10, eerste lid, genoemde certificaat wetgeving en openbaar gezag.

Artikel 125y

Certificaten scheepsbeveiligingsfunctionaris die zijn afgegeven op grond van artikel 2 van de Regeling certificering scheepsbeveiligingsfunctionarissen behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in artikel 41, eerste lid, genoemde certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris.

Artikel 125z

Verklaringen als bedoeld in artikel 123, eerste en tweede lid, van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel I, onderdeel AA, van het in artikel 125a, eerste lid, bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan de in artikel 123, eerste lid, genoemde verklaring.

Artikel 125aa

1. In afwijking van artikel 20, derde lid, is het certificaat aanvulling-N voor reizen nabij de internationale kust, tot een bij regeling van Onze Minister vast te stellen tijdstip niet vereist voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein schepen van minder dan 500 GT met de beperking tot reizen nabij de internationale kust.

2. In afwijking van artikel 20, vierde lid, is het certificaat aanvulling-W voor reizen nabij de internationale kust, tot een bij regeling van Onze Minister vast te stellen tijdstip niet vereist voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie hoofdwerktuigkundige schepen met minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen met de beperking tot reizen nabij de internationale kust.

ARTIKEL II

Het Besluit zeevisvaartbemanning wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 17, tweede lid, wordt «sloepsgast» vervangen door «zeevarende» en wordt «artikel 44» vervangen door: artikel 45.

B

In artikel 19, eerste lid, vervalt «uitgedrukt in jaren».

C

In artikel 21, tweede lid, wordt «1 jaar» vervangen door: 12 maanden.

D

In de artikelen 25, onderdeel c, 30, onderdeel c, en 45 wordt «het certificaat sloepsgast» vervangen door: het certificaat reddingmiddelen.

E

In de artikelen 25, onderdeel e, 26, onderdeel d, en 28, onderdeel d, wordt «drie jaren» vervangen door: 36 maanden.

F

In de artikelen 25, onderdeel e, 26, onderdeel d, 29, onderdeel c, 31, onderdeel d, en 32, onderdeel d, wordt «een jaar» vervangen door: 12 maanden.

G

In de artikelen 27, onderdeel c, 40, onderdeel 3, en 41, onderdeel 3, wordt «twee jaar» vervangen door: 24 maanden.

H

In artikel 30, onderdeel e, wordt «twee jaren» vervangen door: 24 maanden.

I

In artikel 34, tweede lid, onderdeel d, wordt «één jaar» vervangen door: 12 maanden.

J

Het opschrift van artikel 45 komt te luiden:

Reddingmiddelen

K

Artikel 47 komt te luiden:

Artikel 47

Bij regeling van Onze Minister worden de beroepsvereisten vastgesteld voor de verkrijging van het certificaat medische eerste hulp aan boord en van het certificaat medische zorg aan boord.

L

Artikel 73 komt te luiden:

Artikel 73

1. De schipper en de zeevarende die is aangewezen om medische hulp aan boord van het vissersvaartuig te verlenen, zijn in het bezit van het certificaat medische eerste hulp aan boord en van het certificaat medische zorg aan boord.

2. Wanneer aan het vissersvaartuig een bemanningscertificaat is afgegeven voor een beperkt vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan vaargebied II, zijn, in afwijking van het eerste lid, de schipper en de zeevarende die is aangewezen om medische hulp aan boord van het vissersvaartuig te verlenen, in het bezit van het certificaat medische eerste hulp aan boord.

3. Een zeevarende als bedoeld in het eerste of tweede lid toont door middel van een certificaat met tussenpozen van niet meer dan 5 jaar aan een passende herhalingstraining te hebben gevolgd.

M

In artikel 74, tweede lid, wordt «het certificaat scheepsgezondheidszorg B, bedoeld in artikel 47, eerste lid» vervangen door: het certificaat medische eerste hulp aan boord, genoemd in artikel 47.

N

Artikel 79 komt te luiden:

Artikel 79

Certificaten sloepsgast die zijn afgegeven op grond van artikel 45 van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel II, onderdeel D, van het besluit van 31 maart 2014, houdende wijziging van algemene maatregelen van bestuur op het terrein van de scheepvaart in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en van richtlijn 2012/35/EU en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning (Stb. 150), in werking treedt, behouden hun geldigheid en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in de artikelen 25, onderdeel c, 30, onderdeel c, en 45, genoemde certificaat reddingmiddelen.

O

Artikel 80 komt te luiden:

Artikel 80

1. Certificaten scheepsgezondheidszorg B die zijn afgegeven op grond van artikel 47, eerste lid, van dit besluit, zoals dat luidde voor het tijdstip waarop artikel II, onderdeel K, van het in artikel 79 bedoelde besluit in werking treedt, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in de artikelen 73, eerste en tweede lid, en 74, tweede lid, genoemde certificaat medische eerste hulp aan boord en het in artikel 73, eerste lid, genoemde certificaat medische zorg aan boord.

2. Certificaten scheepsgezondheidszorg O die zijn afgegeven op grond van artikel 47, tweede lid, van dit besluit, zoals dat luidde voor het in het eerste lid bedoelde tijdstip, behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum en worden voor de toepassing van dit besluit gelijkgesteld aan het in de artikelen 73, eerste en tweede lid, en 74, tweede lid, genoemde certificaat medische eerste hulp aan boord en het in artikel 73, eerste lid, genoemde certificaat medische zorg aan boord.

P

Artikel 81 vervalt.

ARTIKEL III INWERKINGTREDING

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Wassenaar, 31 maart 2014

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *elfde* april 2014

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten

NOTA VAN TOELICHTING

Hoofdstuk 1. Inleiding

Dit besluit maakt deel uit van de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag¹ en van de daarbij behorende Code (Trb. 1996, 249) (hierna: STCW-Code) alsmede van richtlijn 2012/35/EU² tot wijziging van richtlijn 2008/106/EG³ inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden. De wijzigingen van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code zijn aangenomen bij resolutie 1 respectievelijk resolutie 2 van een conferentie van de verdragsluitende partijen, gehouden van 21 tot 25 juni 2010 te Manilla (hierna: Manilla-wijzigingen; Trb. 2012, 43 en 198).

Voor nadere informatie over de achtergronden en inhoud van de Manilla-wijzigingen wordt verwezen naar § 2.1. en hoofdstuk 3 van de memorie van toelichting bij het voorstel van wet houdende wijziging van de Wet zeevarenden, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning⁴ (hierna: het wetsvoorstel).

Door middel van richtlijn 2008/106/EG (hierna: de bemanningsrichtlijn) is het STCW-Verdrag in het EU-recht opgenomen. De wijziging van de bemanningsrichtlijn door middel van richtlijn 2012/35/EU strekt voornamelijk tot verwerking van de Manilla-wijzigingen in het EU-recht. Daarnaast is in de bemanningsrichtlijn voor de lidstaten de verplichting opgenomen aan de Europese Commissie bepaalde gegevens te verstrekken over afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en over de erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen. Deze gegevens worden uitsluitend met het oog op statistische analyse verstrekt en mogen niet worden gebruikt voor administratieve, juridische of controledoelende. Tevens is voor de Commissie de bevoegdheid opgenomen terzake van de te verstrekken gegevens gedelegeerde handelingen vast te stellen voor zover het wijzigingen van het STCW-Verdrag en de STCW-Code betreft en de bescherming van (persoons)gegevens wordt gerespecteerd. Tot slot wordt de termijn waarbinnen de Commissie moet besluiten tot het al dan niet erkennen van een derde land in verband met de door dat land afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen, verruimd van 3 naar 18 maanden. De uiterste implementatiedatum van richtlijn 2012/35/EU is 4 juli 2014.

De Manilla-wijzigingen en richtlijn 2012/35/EU zijn geïmplementeerd in de Wet zeevarenden (hierna: Wz), in het door middel van het onderhavige besluit gewijzigde Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart (hierna: het besluit), en in enkele ministeriële regelingen ter uitvoering van de Wz.

In overleg met de sociale partners in de maritieme sector en andere belanghebbenden is bezien welke aanpassingen van de Wz en het besluit naast de aanpassingen in verband met de Manilla-wijzigingen wenselijk waren. Hierbij is ook gekeken naar mogelijkheden om de administratieve

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

² Richtlijn 2012/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 houdende wijziging van Richtlijn 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2012 L 343).

³ Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (PbEU 2008 L 323).

⁴ Kamerstukken II 2012/13, 33 442, nr. 3, blz. 2, 5–7.

lastendruk te reduceren. In dit besluit zijn aanpassingen opgenomen betreffende de uitwisselbaarheid van bemanningsleden, zowel tussen de verschillende bedrijfstakken onderling als van de Koninklijke Marine naar de maritieme bedrijfstakken, de vereiste vaartijd voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs, het reizen nabij de kust, de monsterrol, het monsterboekje en de vereiste kennis van kapiteins en officieren over scheepsmanagement en de Nederlandse regelgeving. Daarnaast zijn onduidelijkheden weggenomen en zijn de vereisten voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs en het opwaarderen daarvan naar een hogere functie duidelijker gerangschikt in paragraaf 2 van hoofdstuk 3. Tevens zijn de inhoudelijke opleidingseisen niet langer in het besluit opgenomen maar zijn zij vastgesteld op het niveau van een ministeriële regeling. Tot slot hebben diverse technische aanpassingen plaatsgevonden. In de artikelsgewijze toelichting wordt op deze aspecten nader ingegaan.

Op vergelijkbare wijze als het wetsvoorstel is gebaseerd op de door de Wet tot implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag⁵ gewijzigde Zeevaartbemanningswet, ofwel op de Wet zeevarenden, is het onderhavige besluit gebaseerd op het door het Besluit tot implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag⁶ gewijzigde besluit. Omdat in bijlage I van de (gewijzigde) bemanningsrichtlijn de voorschriften van de bijlage bij het STCW-Verdrag zijn overgenomen, wordt in de artikelsgewijze toelichting ten aanzien van de implementatie van die voorschriften alleen verwezen naar de bijlage bij het STCW-Verdrag. Een transponeringstabel van richtlijn 2012/35/EU naar de Nederlandse regelgeving is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Tot slot is het Besluit zeevisvaartbemanning op enkele onderdelen gewijzigd. Deze wijzigingen vloeien voort uit de wijzigingen in het besluit en een nieuwe begripsbepaling in de Wz. Het betreft de vervanging van de certificaten sloeps gast, scheepsgezondheidszorg B en scheepsgezondheidszorg O door respectievelijk de certificaten reddingmiddelen, medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord. De voor het behalen van deze certificaten te volgen trainingen zijn voor de koopvaardij en de zeevisvaart gelijk. Tevens wordt de vereiste ervaring of diensttijd niet langer in jaren uitgedrukt maar in maanden.

Hoofdstuk 2. Gevolgen

§ 2.1. Financiële gevolgen voor de rijksoverheid

Dit besluit heeft geen financiële gevolgen voor de Rijksbegroting.

§ 2.2. Gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden

Evenals bij het wetsvoorstel is bij de totstandkoming van dit besluit aandacht geschonken aan de uitvoering van de doelstelling van het kabinet om de administratieve lastendruk te reduceren. Naast de reeds in § 6.2 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel opgenomen financiële gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden⁷, wordt met dit besluit een beperkte reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven gerealiseerd van € 12.710,- op jaarbasis. Eveneens is

⁵ Wet van 6 juli 2011 inzake implementatie van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) (Stb. 394).

⁶ Besluit van 5 juli 2012, houdende wijziging van algemene maatregelen van bestuur op het terrein van de scheepvaart in verband met de implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Stb. 357).

⁷ Kamerstukken II 2012/13, 33 442, nr. 3, blz. 10–11.

sprake van een eenmalige toename van de administratieve lasten van € 9.600,-. Het besluit betreft ongeveer 750 Nederlandse ondernemingen in de zeescheepvaart, waarvan ruim 100 met slechts 1 werkzame persoon, in het algemeen de kapitein-eigenaar. Hieronder wordt nader ingegaan op de lasten.

De bepaling in artikel 8 van het besluit dat in het geval van vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs het vervangen vaarbevoegdheidsbewijs wordt ingenomen of zonodig ongeldig gemaakt, is vervallen. Jaarlijks worden 3.600 vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven en ongeveer eenzelfde aantal vaarbevoegdheidsbewijzen wordt jaarlijks ingenomen. De bewijzen zijn 5 jaar geldig. Het inleveren van het bewijs neemt voor de zeevarende 10 minuten tijd in beslag. Bij een uurloon van € 28,- betekent dit een besparing van de administratieve lasten van € 3.360,- op jaarbasis.

Op grond van artikel 20, tweede lid, Wz en artikel 35 van het besluit worden de bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren, na het volgen van een voortgezette opleiding voor het behandelen van lading van tankers, afgegeven door de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: de minister). Dit vloeit voort uit voorschrift I/2, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag. De daadwerkelijke afgifte van de certificaten vindt plaats in mandaat door KIWA N.V. Er zijn 80 tankschepen onder Nederlandse vlag. Naar inschatting zullen ook 80 officieren het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat eenmalig moeten omruilen voor een bekwaamheidsbewijs. De kosten van afgifte van een bekwaamheidsbewijs door KIWA zijn € 120,-. Het betreft derhalve een bedrag van € 9.600,- aan administratieve lasten.

In de artikelen 42 van het besluit en 73 van het Besluit zeevaartbemanning zijn voor bepaalde zeevarenden de certificaten «medische eerste hulp aan boord» en «medische zorg aan boord» voorgeschreven. Deze certificaten vervangen de certificaten scheepsgezondheidszorg O (SGZ-O) en scheepsgezondheidszorg B (SGZ-B), voorheen opgenomen in de artikelen 91 en 118 van het besluit en 47 en 73 van het Besluit zeevaartbemanning. De voor deze certificaten te vervullen ziekenhuisstages en de te volgen herhalingstrainingen zijn komen te vervallen. Doordat nu gebruik wordt gemaakt van gestandaardiseerde trainingen kan ook het toezicht op de opleidingsinstituten die deze medische trainingen verzorgen efficiënter plaatsvinden. Op grond van de Erkenningsregeling opleidingen zeevaartbemanning certificeert de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) de opleidingen, namens de minister, voor een periode van maximaal 5 jaar. Hiervoor worden aan de opleidingsinstituten kosten in rekening gebracht. Voorheen werd een opleidingsinstituut daarvoor geaudit op vier trainingen, te weten de SGZ-O, de herhaling SGZ-O, SGZ-B en de herhaling SGZ-B. Thans kan worden volstaan met één audit per opleidingsinstituut per 5 jaar met betrekking tot de trainingen voor de certificaten medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord. De audits voor de herhalingstrainingen zijn vervallen. De gemiddelde auditkosten voor de 6 opleidingsinstituten bedroegen voorheen in totaal € 9.600,- op jaarbasis, gebaseerd op het aantal audits per jaar en het tarief van € 139,- per manuur, zoals opgenomen in de Regeling tarieven scheepvaart 2005. Door het vervallen van de audits voor de herhalingstrainingen is het totale aantal audits gehalveerd. Dit betekent een reductie aan administratieve lasten van € 4.800,- op jaarbasis.

Op grond van artikel 95 van het besluit was de scheepsbeheerder verplicht de minister in kennis te stellen van een door deze van de kapitein ontvangen monsterrol. Deze verplichting is vervallen. Dit betekent een

besparing aan administratieve lasten van € 3.250,- op jaarbasis. Dit bedrag is gebaseerd op het uitgangspunt dat de bijbehorende administratieve handelingen ongeveer 5 minuten in beslag namen tegen een uurloon van € 28,-. Volgens het Vlootboek databestand Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011 betreft het in totaal 1.395 schepen (exclusief de vissersvloot, de bruine vloot en overheidsvaartuigen), die één keer per jaar een melding gaven omtrent een ontvangen monsterrol.

Door de wijziging van artikel 123 van het besluit is de scheepsbeheerder niet meer verplicht een verklaring in drievoud aan de minister over te leggen, waarin vermeld stond hoe uitvoering wordt gegeven aan de in artikel 122 opgenomen verplichtingen inzake de communicatie aan boord en de communicatie tussen het schip en de autoriteiten te land. Vervolgens registreerde de minister deze verklaring en zond twee gewaarmerkte afschriften terug. De scheepsbeheerder verstreekte een exemplaar daarvan aan de kapitein. De scheepsbeheerder moet nu alleen nog een dergelijke verklaring opstellen en een kopie daarvan aan de kapitein geven. De administratieve handelingen met betrekking tot het opsturen aan de minister en daarna weer registreren van de gewaarmerkte afschriften namen ongeveer 10 minuten in beslag tegen een uurloon van € 28,-. Het betreft in totaal 1.395 schepen waarover eenmaal per 5 jaar een dergelijke melding werd gedaan. Dit betekent een besparing aan administratieve lasten van € 1.300,- op jaarbasis.

Dit besluit heeft eveneens gevolgen voor de inhoudelijke nalevingslasten.

In artikel 10 van het besluit is voor officieren de verplichting vervallen om ter verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs op grond van een erkend buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs te beschikken over het certificaat Wetgeving en Openbaar Gezag. Zij moeten nu schriftelijk bewijs overleggen dat zij kennis hebben genomen van de voor het certificaat van belang zijnde maritieme regelgeving. De kosten van de toets en het certificaat Wetgeving en Openbaar Gezag bedragen gemiddeld € 450,-. Op basis van de cijfers van Nederland Maritiem Land (NML), monitor 2012, Ecorys, zijn er 1.700 officieren met een andere dan de Nederlandse nationaliteit op schepen onder Nederlandse vlag in functie als eerste stuurman, hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige of eerste maritiem officier. Uitgaande van een gemiddeld dienstverband van 5 jaar, betekent dit een vermindering van de inhoudelijke nalevingslasten van € 153.000,- op jaarbasis. Alhoewel de certificaatplicht voor officieren is vervallen moeten deze nog wel kennis nemen van de voor het certificaat van belang zijnde maritieme regelgeving. De besparing komt ten gunste van de scheepsbeheerders aangezien deze meestal de toets en het certificaat bekostigen.

Tevens vloeien gevolgen voort uit de verplichting voor zeevarenden tot het volgen van de bijscholings- en herhalingstrainingen, bedoeld in artikel 19a, tweede lid, Wz. Deze gevolgen konden in het kader van het wetsvoorstel nog niet worden aangegeven omdat de trainingen pas in het kader van dit besluit zouden worden uitgewerkt. Hieronder wordt nader ingegaan op deze trainingen.

Artikel 125b van het besluit voorziet in een eenmalige bijscholings-training voor de kapiteins en de officieren met een nautische functie op het gebied van ECDIS (*Electronic Chart Display Information Systems*). Dit systeem wordt gebruikt om met elektronische zeekaarten te kunnen navigeren. Een groot deel van de zeevarenden heeft een dergelijke opleiding echter reeds gevolgd omdat bij veel schepen al gebruik wordt gemaakt van dit soort systemen en de betrokken bemanningsleden daar adequaat voor moet zijn opgeleid. Naar schatting dient slechts 20% van

de groep kapiteins en officieren met een nautische functie alsnog een dergelijke eenmalige bijscholing te volgen. Op basis van cijfers van NML, monitor 2012, Ecorys, zijn er 3.740 zeevarenden in bovenvermelde functies die in aanmerking komen voor de bijscholingstraining. Op basis van de hiervoor genoemde inschatting zal een groep van ongeveer 750 zeevarenden de ECDIS bijscholingstraining daadwerkelijk alsnog moeten volgen. Het betreft een 3-daagse training met een gemiddelde prijs van € 700,-. Dit betekent een eenmalige toename van de inhoudelijke nalevingslasten van € 525.000,-.

Artikel 125b van het besluit voorziet tevens in een eenmalige bijscholingstraining met betrekking tot hoogspanning voor (hoofd)werktuigkundigen. Omdat in de meeste gevallen de reeds genoten opleiding ter verkrijging van het kennisbewijs voldoende lesstof bevat op dit gebied zal naar verwachting slechts in sporadische gevallen een bijscholingstraining hoogspanning moeten worden gevolgd. Het betreft derhalve naar verwachting zeer kleine aantallen zeevarenden zodat de inhoudelijke nalevingslasten nagenoeg nihil zijn.

De nieuwe verplichtingen tot het volgen van herhalingsstrainingen zijn opgenomen in artikel 19a, tweede lid, Wz en de artikelen 35, 36 en 40 van het besluit. Het betreft trainingen op het gebied van basisveiligheid, (ro-ro)passagiersschepen, tankschepen, reddingmiddelen, snelle hulpverleningsboten en brandbestrijding. De herhalingsstrainingen dienen ten minste iedere 5 jaar te worden gevolgd. Deze trainingen zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden van zeevarenden op te frissen en zijn over het algemeen minder uitgebreid dan de initiële cursussen die moeten worden gevolgd, wel kan op onderdelen een verdieping van de lesstof plaatsvinden. De verplichting gaat in met ingang van 1 januari 2017. De kosten worden in het algemeen gedragen door de scheepsbeheerder. Uitgangspunt bij de berekening is dat de herhalingsstrainingen ongeveer dezelfde prijs hebben als de initiële cursus, in de praktijk zullen deze kosten waarschijnlijk lager uitvallen. Dat betekent dat voor de training basisveiligheid wordt uitgegaan van een bedrag van ongeveer € 1.100,-, voor de training reddingmiddelen ongeveer € 900,-, de training brandbestrijding voor gevorderden € 1.200,- en de training snelle hulpverleningsboten € 1.000,-.

De bekwaamheidsbewijzen van kapiteins en officieren voor tankschepen, opgenomen in artikel 35, eerste tot en met vijfde lid, van het besluit kennen een geldigheidstermijn van 5 jaar. Ingevolge het zesde lid worden de bekwaamheidsbewijzen vernieuwd indien de houder het behoud van zijn bekwaamheid aantoonst. Dit kan hij doen door middel van het aantonen van relevante diensttijd of het volgen van een training. Alleen indien niet kan worden aangetoond dat wordt voldaan aan de dienstitijdeis moet een training gevolgd worden. Naar verwachting gaat het slechts om een kleine groep zeevarenden die alsnog een training moet volgen. Er is om deze reden geen bedrag aan inhoudelijke nalevingslasten berekend, dit zal nagenoeg nihil zijn.

In artikel 36, eerste tot en met vierde lid, van het besluit zijn bekwaamheidseisen opgenomen voor verschillende groepen zeevarenden die aan boord van passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen werken. Het gaat hier om bekwaamheid inzake «groepsbegeleiding», «dienstverlening aan passagiers», «crisisbeheersing en menselijk gedrag» en «passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp». Het zesde lid bepaalt dat de zeevarende ten minste iedere 5 jaar een passende herhalingsstraining moet volgen. Als alternatief voor deze training kan hij ook zijn bekwaamheid aantonen door middel van de door hem opgedane relevante diensttijd. Ook hier zullen alleen die zeevarenden een herha-

lingstraining moeten volgen die niet voldoen aan de diensttijdeis. Het overgrote deel van deze zeevarenden is werkzaam aan boord van cruiseschepen van één scheepvaartonderneming. Naar verwachting zullen zij door middel van het voldoen aan de diensttijdeis hun bekwaamheid kunnen aantonen en hoeven zij geen training te volgen. De inhoudelijke nalevingslasten zullen daarom ook hier vrijwel nihil zijn.

De herhalingstraining basisveiligheid is van belang voor de grootste groep zeevarenden. Immers, kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen, maritiem officieren, officieren elektrotechniek en andere zeevarenden aan wie in de alarmrol een taak is opgedragen dan wel die een taak ten aanzien van het voorkomen van verontreiniging van de zee hebben dienen dergelijke herhalingstrainingen te doen. Op basis van cijfers van NML, monitor 2012, Ecorys, gaat het in totaal om 16.150 zeevarenden. Omdat een deel van deze groep via buitenlandse bureaus wordt ingehuurd, zullen niet alle kosten ten laste komen van Nederlandse scheepsbeheerders. Uitgangspunt is een groep van ongeveer 13.000 Nederlandse zeevarenden. Het gaat dan jaarlijks om een bedrag van € 2.860.000,- aan inhoudelijke nalevingslasten.

De herhalingstraining reddingmiddelen moet gevolgd worden door kapiteins en officieren. Volgens de cijfers van NML betreft het een groep van 6.230 zeevarenden. Dat komt jaarlijks neer op een bedrag van € 1.121.400,- aan inhoudelijke nalevingslasten.

De herhalingstraining brandbestrijding voor gevorderden betreft een groep zeevarenden die qua grootte ongeveer gelijk is aan de groep voor de herhalingstraining reddingmiddelen. Dit betekent eveneens een jaarlijks bedrag van € 1.495.200,- aan inhoudelijke nalevingslasten.

De herhalingstraining snelle hulpverleningsboten betreft een kleinere groep zeevarenden. Het gaat hier om een verplichting die alleen zeevarenden aangaat die dienstdoen op schepen die beschikken over dergelijke hulpverleningsboten. Het gaat hierbij om passagiersschepen (cruiseschepen), ro-ro passagiersschepen en veerschepen. Volgens het Vlootboek databestand Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011 zijn dit in totaal 35 schepen. Voor elke snelle hulpverleningsboot moeten aan boord ten minste twee bemanningsleden beschikbaar zijn. Met name bij cruiseschepen kunnen er meer snelle hulpverleningsboten aanwezig zijn. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat passagiersschepen, niet zijnde ro-ro passagiersschepen, geen verplichting kennen tot het hebben van snelle hulpverleningsboten. De aanwezigheid van deze boten is een vrijwillige keuze. De consequentie is dan wel dat de herhalingstrainingen verplicht zijn. Het totaal aantal betrokken zeevarenden bedraagt ongeveer 200. Dit betekent een jaarlijks bedrag van € 40.000,- aan inhoudelijke nalevingslasten.

Naast de kosten van de herhalingstrainingen zelf nemen deze trainingen ook arbeidstijd in beslag. Uitgaande van de aantallen zeevarenden zoals hierboven vermeld en een gemiddelde duur van de herhalingstrainingen van 2 dagen per 5 jaar en een gemiddeld uurloon van € 28,-, bedragen deze inhoudelijke nalevingslasten € 2.299.136,- op jaarbasis.

Alle kosten van de herhalingstrainingen tezamen betekenen met ingang van 1 januari 2017 een jaarlijks bedrag van € 7.815.736,- aan inhoudelijke nalevingslasten. Een beperking van deze lasten is niet mogelijk gezien de internationale herkomst van de verplichting tot het volgen van deze trainingen. Wel is het mogelijk dat herhalingstrainingen kunnen worden gecombineerd, hetgeen efficiënter is en tot kostenvoordelen kan leiden. Bijvoorbeeld kan een groep zeevarenden de herhalingstraining basisveiligheid combineren met de herhalingstraining brandbestrijding voor gevorderden. Uiteindelijk zullen hierover in de praktijk afspraken gemaakt worden. Het hierboven vermelde bedrag aan inhoudelijke nalevingslasten is dan ook een maximum en zal in de praktijk lager uitvallen.

De Manilla-wijzigingen kennen op het gebied van beveiliging twee nieuwe trainingen. Het betreft de training uitvoering beveiligingstaken en de training bewustwording scheepsbeveiliging. Artikel 41 van het besluit bepaalt welke zeevarenden over de desbetreffende certificaten moeten beschikken. Dit zijn wat betreft de training uitvoering beveiligingstaken over het algemeen de scheepsofficieren. Gezien het feit dat aan beveiliging reeds veel aandacht werd besteed zal er voor de reeds werkzame officieren geen sprake zijn van een verplichting tot het volgen van de training. De officieren die vanaf 1 januari 2014 instromen zullen de training uitvoering beveiligingstaken wel moeten volgen. Deze training duurt een dag en kost ongeveer € 450,-. Op basis van cijfers van NML, monitor 2012, Ecorys, over de afgelopen 5 jaar gaat het om een gemiddelde instroom van 220 officieren per jaar. Dat betekent een jaarlijks bedrag van € 99.000,- aan trainingskosten. Naast deze kosten neemt de training ook arbeidstijd in beslag. Met bovenstaande uitgangspunten en een gemiddeld uurloon van € 28,- bedragen deze kosten € 49.280,- op jaarbasis. Het totaal aan inhoudelijke nalevingslasten van de training uitvoering beveiligingstaken bedraagt daarmee € 148.280,- per jaar.

De training bewustwording scheepsbeveiliging betreft over het algemeen de groep zeevarenden buiten de officieren. Volgens de cijfers van NML gaat het hier om 22.460 zeevarenden. De training neemt een dagdeel in beslag en kost ongeveer € 225,-. Dit betekent een eenmalig bedrag van € 5.053.500,- aan trainingskosten. Ook deze training gaat ten koste van arbeidstijd. Gezien bovenstaande uitgangspunten betreft het een eenmalig bedrag van € 2.515.520,-. Hiermee komt het totaal van de training bewustwording scheepsbeveiliging op een bedrag van € 7.569.020,- aan inhoudelijke nalevingslasten. Een groot deel van deze zeevarenden is echter werkzaam aan boord van cruiseschepen van één scheepvaartonderneming. Naar verwachting zullen deze mensen «in-company» worden opgeleid. Daarmee zullen ook de kosten aanmerkelijk kunnen worden gereduceerd.

§ 2.2. Gevolgen voor het milieu

Dit besluit betreft voorschriften op het terrein van de zeevaartbemanning en heeft derhalve geen gevolgen voor het milieu. Wel wordt een positief effect verwacht van het in de Manilla-wijzigingen opgenomen en door zeevarenden te volgen opleidingsonderdeel «bescherming van het mariene milieu» in de secties A-II, A-III en VI van de STCW-Code.

Hoofdstuk 3. Advisering en consultatie

Evenals bij de totstandkoming van het wetsvoorstel het geval was, is het ontwerp van dit besluit voorgelegd aan de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de maritieme sector: Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, het Productschap Vis en de Redersvereniging voor de Zeevisserij. Tevens is op relevante aspecten overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het Korps landelijke politiediensten (KLPD), de Koninklijke Marine en de Rijksrederij. Daarnaast zijn ook maritieme opleidings- en trainingsinstituten en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (hierna: OCenW) betrokken. Met deze betrokkenheid wordt geborgd dat de maritieme opleidings- en trainingsinstituten in staat zijn (toekomstige) zeevarenden overeenkomstig de eisen van het STCW-Verdrag op te leiden en te trainen voor hun functie. OCenW is betrokken vanuit haar verantwoordelijkheid voor de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (hierna: WHW) en de Wet educatie en beroepsonderwijs (hierna: WEB). Het regime

van deze wetten is van toepassing op de opleidingen van de maritieme opleidingsinstituten.

Dit besluit is tot stand gekomen na veelvuldig overleg met de bovengenoemde sociale partners in de maritieme sector. Voor dit intensieve traject is gekozen om een zo groot mogelijk draagvlak te verkrijgen. Door de sociale partners zijn de volgende opmerkingen geplaats:

– De aanpassing in het besluit van de begripsbepaling van aannemersmaterieel van «schepen gebruikt voor de bevoorrading van op zee gelegen mijnbouwinstallaties» naar «schepen gebruikt voor de bevoorrading van op zee gelegen installaties of voor werkzaamheden daaraan» is positief en sluit aan bij de veranderende aard van de aannemerij op zee. Het loslaten van de koppeling tussen de werkhaven en de certificering biedt meer flexibiliteit.

– Het onderscheid tussen vaarbevoegdigheden met de beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust of nabij de internationale kust, waarbij voor de tweede categorie zwaardere eisen worden gesteld, is helder en past binnen de internationale voorschriften. Op verzoek van de sociale partners is het onderdeel «nautische en technische ondersteuning vanaf de wal» nader toegelicht. Het is belangrijk dat voor de gecombineerde opleiding schipper-machinist beperkt werkgebied (SMBW) het huidige opleidingsniveau wordt gecontinueerd. Het stellen van aanvullende eisen voor reizen binnen het uitgebreide Nederlandse vaargebied en de internationale kustwateren is valide.

– De wijziging van artikel 8 van het besluit inzake het vernieuwen van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs en van een vaarbevoegdheidsbewijs waarvan de geldigheid is verstreken, is valide. Door de sociale partners wordt opgemerkt dat een houder van een via de EVC-procedure (hierbij wordt rekening gehouden met eerder verworven competenties) verkregen kennisbewijs in aanmerking komt voor een vaarbevoegdheidsbewijs. Indien deze houder in het verleden reeds relevante ervaring heeft opgedaan dan zou deze meegeteld kunnen worden voor het behoud en zo mogelijk de directe ophoging van de vaarbevoegdheid. De sociale partners vragen hiervoor aandacht in het kader van de lagere regelgeving.

– De wijziging van artikel 10 van het besluit met betrekking tot het certificaat wetgeving en openbaar gezag is positief en sluit aan bij door andere Europese landen gehanteerde methodieken.

– Het niet langer verplicht stellen van een afzonderlijke training radarnavigatie voor de nieuwe generatie kapiteins en officieren is valide. De desbetreffende competentie is nu volledig opgenomen in het reguliere onderwijs.

– Het opnemen in het besluit van de nieuwe functies officier elektrotechniek, gezelschap elektrotechniek, gekwalificeerd gezelschap dek, gekwalificeerd gezelschap machinekamer, gekwalificeerd gezelschap dek en machinekamer en wachtlopend gezelschap dek en machinekamer zijn conform het verzoek van de sociale partners om voor die functies het wettelijk kader reeds vast te leggen, vooruitlopend op een eventuele toekomstige wens van het bedrijfsleven en het onderwijsveld een of meer van de voor deze functies vereiste opleidingen te ontwikkelen.

– De sociale partners kunnen zich vinden in de nieuwe bepalingen omtrent medische eerste hulp en medische zorg aan boord ter vervanging van de bestaande bepalingen omtrent scheepsgezondheidszorg. Hiermee wordt aangesloten bij de gehanteerde structuur en terminologie van het STCW-Verdrag, waardoor de internationale herkenbaarheid geborgd is.

Artikelsgewijs

Artikel I Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart

Onderdeel A (artikel 1)

Enkele bestaande begripsbepalingen, opgenomen in artikel 1, eerste lid, van het besluit, zijn komen te vervallen. Het betreft de begrippen «ervaring», «STCW-Verdrag», «STCW-Code», «GT», «lengte» en SOLAS-verdrag, waarvan de omschrijving reeds is opgenomen in artikel 1, eerste lid, Wz. Daarnaast zijn enkele begripsbepalingen gewijzigd en toegevoegd.

Het voorheen gehanteerde onderscheid tussen «reizen nabij de kust» en «reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen» is vervallen. De noodzaak voor een aanvullende bevoegdheid «zonder beperking in voortstuwingsvermogen» is niet meer aanwezig. In de voorheen gehanteerde definitie waren het begrip «reizen nabij de kust» en de gecombineerde opleiding schipper-machinist beperkt werkgebied (SMBW) gerelateerd aan zowel de scheepsgrootte (GT) als het voortstuwingsvermogen (kW). Dit had als gevolg dat een kapitein met een SMBW-opleiding geen dienst mocht doen op een schip van 3.000 kW of meer ondanks de aanwezigheid van een bevoegde hoofdwerktuigkundige. In de definitie «reizen nabij de Nederlandse kust» zoals opgenomen in artikel 1, onderdeel c, van dit besluit is een dergelijke koppeling tussen GT en kW niet opgenomen. Nu is ervoor gekozen om separate vaarbevoegdheden af te geven, gerelateerd aan GT of kW.

Tevens is de bestaande begripsomschrijving «reizen nabij de kust» op andere onderdelen gewijzigd. Zo is het vaargebied uitgebreid tot maximaal de buitengrens van de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) op de Noordzee. De verplichting is vervallen om te opereren vanuit een werkhaven die op het bemanningscertificaat is vermeld. Daardoor is tevens de verplichting vervallen om bij een verandering van de werkhaven een nieuw bemanningscertificaat aan te vragen. Wel moet nautische en technische ondersteuning vanaf de wal beschikbaar zijn. Daardoor kan conform het STCW-Verdrag worden volstaan met lichtere opleidingseisen. Onder nautische en technische ondersteuning vanaf de wal wordt verstaan dat ondersteuning op het terrein van ten minste controle, onderhoud en reparatie aanwezig is. Dit sluit aan bij sectie A-I/3, onderdeel 1.8, van de STCW-Code. Hierbij kan gedacht worden aan ondersteuning bij controle, onderhoud en reparatie van redding- en veiligheidsmiddelen, van de voortstuwingsinstallatie en de navigatie-apparatuur en aan ondersteuning bij de reisvoorbereiding en bij het vervoer van lading.

Een onderscheid is aangebracht tussen «reizen nabij de Nederlandse kust» (onderdeel c) en «reizen nabij de internationale kust» (onderdeel d). Voorschrift I/3 van de bijlage bij het STCW-Verdrag staat toe dat de voordelen die aan het reizen nabij de kust van een verdragsstaat kunnen worden toegekend, eveneens van toepassing kunnen zijn op het reizen nabij de kust van een andere verdragsstaat. Voorwaarde daarvoor is dat de desbetreffende staten hiertoe een overeenkomst afsluiten waarin de vaargebieden en andere relevante voorwaarden worden vastgelegd. Voor de vaststelling van het gebied waarin reizen nabij de Nederlandse kust kan plaatsvinden, is in onderdeel c aangesloten bij bestaande grenzen, de Nederlandse territoriale zee, de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ. Het vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse

territoriale zee heeft betrekking op een zone tot maximaal 24 zeemijlen uit de kust. Het vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ heeft betrekking op een gebied waarvan de grenzen zijn vastgelegd bij het Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone. De maximale afstand van 200 zeemijlen uit de kust, berekend vanaf de basislijnen, die een exclusieve economische zone kan bedragen, kan in de Noordzee voor de Nederlandse kust nergens worden bereikt, gelet op de breedte van de zee en de rechten van buurstaten. Derhalve is ervoor gekozen de grenzen van de Nederlandse EEZ te laten samenvallen met de buitengrens van het aan Nederland toekomende deel van het continentaal plat.

De gebieden waarin reizen nabij de kust van andere staten die partij zijn bij het STCW-Verdrag kan plaatsvinden, het zogenaamde reizen nabij de internationale kust, is afhankelijk van de omschrijving van het reizen nabij de kust van die andere staat. Hierbij wordt opgemerkt dat, conform sectie A-1/3, onderdeel 2, van de STCW-Code, het vaargebied zich beperkt tot de reis nabij de kust van de desbetreffende verdragsstaat, er kunnen geen internationale reizen worden gemaakt waarbij door meerdere aansluitende vaargebieden nabij de kust van verschillende verdragsstaten naar een andere bestemming wordt gevaren.

Ingevolge de artikelen 7 en 16 van het Schepenbesluit 2004 kan de eigenaar van een hogesnelheidsschip er voor kiezen het schip niet te laten onderzoeken en certificeren op grond van de regels voor de verkrijging van een algemeen veiligheidscertificaat, maar dit te laten doen op grond van de regels voor de verkrijging van een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen. Door in de begripsomschrijving «hogesnelheidsschip» (onderdeel k) te verwijzen naar artikel 7 van genoemd besluit, waarin het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen verplicht is gesteld indien de keuze voor een onderzoek als hogesnelheidsschip is gemaakt, werkt deze keuze door in de aan de bemanning van het schip te stellen eisen. Alleen als het schip als hogesnelheidsschip is gecertificeerd wordt ingevolge artikel 37 van de bemanning verlangd dat zij over een bijzonder certificaat beschikken. Met de voorheen in het besluit opgenomen begripsomschrijving moest de bemanning van een hogesnelheidsschip, ook als het niet als zodanig was gecertificeerd, altijd over een dergelijk certificaat beschikken.

Het begrip kennisbewijs (onderdeel o) is aangepast aan artikel 19, tweede lid, Wz. Dat artikel bepaalt dat aan de voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs benodigde beroepsvereisten kan worden voldaan door het met goed gevolg hebben afgelegd van het afsluitend examen van een aan een op grond van de WHW bekostigde hogeschool of rechtspersoon hoger onderwijs verbonden opleiding voor een nautisch beroep dan wel het met goed gevolg hebben afgelegd van het examen van een nautische beroepsopleiding waarvoor op grond van de WEB een kwalificatiedossier is, of eindtermen zijn vastgesteld. Alleen het door een dergelijke instelling afgegeven bekwaamheidsbewijs wordt in dit besluit aangeduid als «kennisbewijs». Als bewijs dat het examen op grond van de WHW met goed gevolg is afgelegd, wordt door de desbetreffende examencommissie een getuigschrift uitgereikt. Het bewijs dat met goed gevolg examen op grond van de WEB is afgelegd, bestaat uit een diploma.

Het begrip «schriftelijk bewijs» (onderdeel p), in voorschrift I/1, eerste lid, onderdeel 32, van de bijlage bij het STCW-Verdrag «*documentary evidence*» genoemd, is een ander bewijs dan een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs, waarmee kan worden aangetoond dat aan een beroepsvereiste is voldaan. Dit bewijs kan bijvoorbeeld

bestaan uit een aantekening van de scheepsbeheerder in het op grond van artikel 3, derde lid, Wz bij te houden overzicht van de door een bemanningslid gevolgde opleiding, opgedane ervaring, vakbekwaamheid en medische geschiktheid. Ook een monsterboekje kan als schriftelijk bewijs dienen om ervaring aan te tonen. In het STCW-Verdrag wordt het schriftelijk bewijs met name genoemd in relatie tot de trainingen voor passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen.

Het begrip «certificaat» (onderdeel q) is opgenomen om aan te duiden dat het een specifiek bekwaamheidsbewijs betreft en wel een bewijs dat is afgegeven door een door de minister erkend trainingsinstituut. Dit betreft de in artikel 19a Wz bedoelde trainingen.

Het begrip «aannemersmaterieel» (onderdeel s) is om diverse redenen aangepast.

De Nederlandse overheid streeft een zogenaamd «*level playing field*» na, hetgeen betekent dat in binnen- en buitenland gelijkwaardige eisen in de desbetreffende sector van toepassing zijn. Deze private markt is voor ongeveer 90% in handen van Nederlandse en Belgische ondernemingen met zeegaand aannemersmaterieel onder Nederlandse en Belgische vlag. De bestaande begripsbepaling was dan ook geënt op de reeds door België gekozen benadering. Thans is ook rekening gehouden met de ontwikkelingen in de natte aannemerij, in het bijzonder met nieuwe vormen van energiewinning op zee. Daarom is de zinsnede «schepen gebruikt voor de bevoorrading van op zee gelegen installaties of voor werkzaamheden daaraan» nu in de begripsbepaling opgenomen in plaats van de voorheen opgenomen zinsnede «schepen voor de bevoorrading van op zee gelegen mijnbouwinstallaties». Vanwege het meer generieke karakter van het begrip «installaties op zee» kan meer recht worden gedaan aan recente en komende ontwikkelingen zoals windmolenparken. Tevens worden dergelijke installaties niet alleen bevoorrad maar worden er ook werkzaamheden aan verricht. Deze benadering is in overeenstemming met de Belgische voorschriften.

Op aannemersmaterieel, ongeacht de tonnage en het voortstuwingsvermogen, dat binnen een gebied van 200 zeemijlen vanuit de kust werkzaam is, kan worden volstaan met de (lichtere) opleidings- en ervaringseisen opgenomen in de voorschriften II/2, leden 3 en 4, en III/3 van de bijlage bij het STCW-Verdrag omdat deze categorie van schepen zich onderscheidt van de koopvaardij op de volgende aspecten:

- zij varen op korte afstand van de kust;
- zij worden nautisch en technisch ondersteund vanuit de walorganisatie; en
- zij zijn niet primair betrokken bij het vervoer van personen en gevaarlijke stoffen.

Bovenstaande aspecten gelden ook voor schepen die ondersteunende werkzaamheden verrichten ten behoeve van op zee gelegen installaties en voor sleepboten.

Het begrip scheepsbeveiligingsfunctionaris (onderdeel t) is overgenomen uit de Regeling certificering scheepsbeveiligingsfunctionarissen.

Onderdeel B (artikel 3)

Evenals in het tweede en derde lid van artikel 3 wordt verwezen naar de bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing, opgenomen in artikel 25 Wz, is in het eerste lid een verwijzing naar artikel 16 Wz opgenomen. Artikel 16 is de delegatiebepaling voor de bevoegdheid tot de verlening van een ontheffing van de verplichting om het schip te bemannen in overeenstemming met het bemanningscertificaat. In het vierde lid is de

mogelijkheid opgenomen in bijzondere omstandigheden ontheffing te kunnen verlenen van de verplichting tot het bezit van het bekwaamheidsbewijs scheepskok, voorheen opgenomen in artikel 120, vierde lid, zodat alle regels voor het verlenen van ontheffingen nu in artikel 3 zijn genoemd. Op basis van het vijfde lid, dat overgenomen is van het voorheen opgenomen artikel 120, vijfde lid, kunnen tevens voorschriften worden verbonden aan een ontheffing. Indien de voorschriften niet worden nageleefd kan een ontheffing tussentijds worden ingetrokken. Tot op heden ontbrak de mogelijkheid om nadere voorwaarden te kunnen stellen bij de verlening van een ontheffing op grond van de artikelen 16 of 25 Wz. Door deze voorziening verkrijgt de ILT namens de minister de mogelijkheid om bij het niet naleven van voorschriften te kunnen ingrijpen.

Onderdeel C (artikel 4)

Artikel 18, tweede lid, Wz geeft de basisvaarbevoegdigheden die vermeld kunnen worden op een vaarbevoegdheidsbewijs. In het derde lid van dat artikel is aangegeven dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke beperkingen of aanvullingen mogen worden aangebracht op een vaarbevoegdheidsbewijs in verband met de aard van de lading, het soort schip, de GT, het voortstuwingsvermogen, het type voortstuwing, de scheepslengte of het vaargebied. Nadere invulling hiervan vindt plaats bij ministeriële regeling. Hiervoor is gekozen vanwege het detailniveau en de technische aard van de regels.

In verband met de opsomming van de diverse vaarbevoegdigheden in artikel 18, tweede lid, Wz, waarbij een onderscheid is gemaakt naar schepen van minder dan 500 GT of minder dan 3000 GT is het onderscheid naar dergelijke grenzen in artikel 4 niet langer nodig en is komen te vervallen.

Aangezien artikel 2 reeds aangeeft dat het besluit niet van toepassing is op vissersvaartuigen, is artikel 4, eerste lid, dat aangaf dat de in het besluit genoemde vaarbevoegdigheden niet geldig zijn op vissersvaartuigen, vervallen. In artikel 18, tweede lid, onderdelen i en j, Wz zijn de specifieke vaarbevoegdigheden voor de zeevisvaart benoemd. Het Besluit zeevisvaarbemanning geeft nadere regels daaromtrent.

Ook aan de bepaling van het voormalige zesde lid, dat aangaf dat de vaarbevoegdigheden alleen geldig zijn aan boord van olietankschepen, chemicaliën-tankschepen, gastankschepen, stoomschepen, zeilschepen of op een andere bij ministeriële regeling aan te wijzen categorie van schepen, indien dit uitdrukkelijk op het vaarbevoegdheidsbewijs is aangegeven, is niet langer behoefte. Eventuele aanvullende vereisten zijn elders in dit besluit opgenomen. Zo zijn in artikel 35 aanvullende vereisten gesteld voor zeevarenden die dienst doen aan boord van tankschepen, zij dienen veelal te beschikken over een specifiek bekwaamheidsbewijs. De vaarbevoegdigheden voor de zeilvaart zijn specifiek benoemd in artikel 18, tweede lid, onderdelen g en h, Wz. Voor het dienstdoen op de andere bijzondere typen schepen is naast het vaarbevoegdheidsbewijs een afzonderlijk certificaat vereist ingevolge hoofdstuk 4, paragraaf 2 van het besluit.

Onderdeel D (artikel 6)

In artikel 1, eerste lid, onderdeel aj, Wz is de begripsbepaling van ervaring opgenomen. De ervaring wordt uitgedrukt in maanden in plaats van voorheen in jaren. Voorschrift l/1, eerste lid, onderdeel 22, van de bijlage bij het STCW-Verdrag, definieert het begrip «maand» als een

«kalendermaand of 30 dagen, samengesteld uit perioden van minder dan een maand». De ervaring kan niet alleen worden opgedaan in de functies van ten minste wachtstuurman, wachtwerktuigkundige of maritiem officier, maar ook in de functies wachtlopend gezelschap en wachtlopend gezelschap machinekamer. Aangezien in de artikelen 12 tot en met 32 is aangegeven over welke ervaring men moet beschikken om in aanmerking te komen voor een specifiek vaarbevoegdheidsbewijs, kon de voorheen in het eerste lid opgenomen bepaling hieromtrent vervallen.

Onderdeel E (artikel 7)

In artikel 7 is duidelijk opgenomen dat vaarbevoegdheidsbewijzen voor gezellen een onbepaalde geldigheidsduur hebben. Dit volgt uit de voorschriften l/2, achtste lid, en l/11, eerste lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag.

Onderdeel F (artikel 8)

Sectie A-l/11, onderdeel 1.1.1.1 van de STCW-Code bepaalt dat voor het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs de aanvrager dienst moet hebben gedaan gedurende ten minste 12 maanden in de voorafgaande periode van 5 jaar. Sectie A-l/11, onderdeel 1.1.1.2 bepaalt dat het vernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs ook mogelijk is als in de periode van 6 maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag van de vernieuwing, een ervaring van 3 maanden is opgedaan. De ervaring moet zijn behaald in een relevante functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist en waarover de aanvrager beschikt, of in een naar het oordeel van de minister gelijkwaardige functie. Bij ministeriële regeling worden de daarvoor in aanmerking komende functies vastgesteld. Artikel 8, tweede lid, is in overeenstemming gebracht met sectie A-l/11, onderdeel 1.1 van de STCW-Code.

Een vaarbevoegdheidsbewijs dat door verloop van de geldigheidsduur ongeldig is geworden, kan worden vernieuwd indien wordt voldaan aan de in het derde en vijfde lid genoemde voorwaarden. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar de periode dat de geldigheid is verstreken. Het criterium is daarbij gesteld op 5 jaar. Indien de geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs langer dan 5 jaar is verstreken, betekent dit dat het vaarbevoegdheidsbewijs ten minste 10 jaar daarvoor is verstrekt en dat in ten minste de laatste 5 jaar geen relevante ervaring is opgedaan en de kennis waarover men beschikt niet langer actueel is. In dergelijke gevallen zal de aanvrager van het vaarbevoegdheidsbewijs een opleiding moeten volgen en daarvan een kennisbewijs moeten overleggen. Hierbij staat de weg open om dit kennisbewijs volgens de zogenaamde EVC-procedure op grond van de WEB te verkrijgen. In deze procedure wordt de relevante kennis en ervaring van een kandidaat getoetst en in kaart gebracht, waarna een op het individu toegesneden opleiding wordt opgesteld. Na de opleiding volgt een examen volgens de normen van de huidige onderwijswetgeving.

Indien de geldigheidsduur van een vaarbevoegdheidsbewijs niet langer dan 5 jaar is verstreken, betekent dit dat het vaarbevoegdheidsbewijs ten hoogste 10 jaar daarvoor is verstrekt. In dergelijke gevallen staat naast de hierboven genoemde mogelijkheid tot het volgen van een opleiding en het overleggen van een kennisbewijs, de mogelijkheid open dat de aanvrager gedurende 3 maanden, in de periode van 6 maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing, ervaring opdoet in een relevante functie voor de vernieuwing van het vaarbevoegdheidsbewijs. Dit betreft een functie boven de in het bemanningscertificaat genoemde bemanningssterkte of een functie binnen de bemannings-

sterkte maar op een lager niveau dan waarvoor het ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs gold. Deze laatste mogelijkheid betekent in de praktijk dat een zeevarende met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein gedurende 3 maanden vaart in een functie als wachtstuurman op basis van een ambtshalve afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs. Na die tijd kan de zeevarende weer in aanmerking komen voor de vaarbevoegdheid als kapitein. De mogelijkheid om de periode van 3 maanden te vervullen in de functie van eerste stuurman staat voor de zeevarende niet open omdat een eerste stuurman als plaatsvervanger van de kapitein optreedt. Dezelfde redeneerlijn geldt voor de zeevarende met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als hoofdwerktuigkundige. De zeevarende kan gedurende 3 maanden in een functie als wachtwerktuigkundige varen, waarna deze na afloop van die periode weer in aanmerking komt voor de vaarbevoegdheid als hoofdwerktuigkundige. De mogelijkheid om de periode van 3 maanden te vervullen in de functie van tweede werktuigkundige staat voor de zeevarende niet open omdat een tweede werktuigkundige optreedt als plaatsvervanger van de hoofdwerktuigkundige. Deze voorziening is niet van toepassing op zeevarenden met een ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman of als wachtwerktuigkundige omdat voor die functies geen relevante lagere vaarbevoegdheid bestaat.

In de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen zijn de bemanningseisen opgenomen voor zeegaande zeilschepen van minder dan 500 GT. Aangezien deze zeilschepen niet het gehele jaar varen maar zij seizoensgebonden zijn, is voorzien in de mogelijkheid om met betrekking tot de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen in de genoemde regeling op het dienstdoen op dergelijke schepen toegesneden eisen op te nemen.

De bepaling dat in het geval van vernieuwing van het vaarbevoegheidsbewijs het vervangen vaarbevoegheidsbewijs wordt ingenomen of zo nodig ongeldig gemaakt, is vervallen. Dit was een onnodige administratieve belasting omdat uit het vervangen vaarbevoegheidsbewijs zelf blijkt dat het niet langer geldig is.

Onderdelen G en H (artikelen 9 en 10)

Evenals vaarbevoegdheidsbewijzen uit derde landen kunnen worden erkend, kunnen ook bekwaamheidsbewijzen uit derde landen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren worden erkend. Het derde land zal daartoe door de Europese Commissie moeten zijn erkend op grond van artikel 19 van de bemanningsrichtlijn.

Voorschrift I/10, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag behelst de verplichting dat zeevarenden op managementniveau die erkenning van hun vaarbevoegdheidsbewijs bij een andere verdragsstaat aanvragen, beschikken over voldoende kennis van de maritieme wetgeving van die verdragsstaat.

Voorheen was daartoe in de artikelen 9, vierde lid, en 10 van het besluit bepaald dat voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs op grond van een erkend buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs een kapitein, eerste stuurman of hoofdwerktuigkundige in het bezit moest zijn van het certificaat wetgeving en openbaar gezag. Bij de totstandkoming van dit besluit is aandacht geschonken aan mogelijke maatregelen tot reductie van de administratieve lasten en de nalevingskosten. In dit kader is ook gezien hoe andere Europese landen, in casu Duitsland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk, omgaan met de bovengenoemde STCW-verplichting. Gebleken is dat er naast het volgen van een erkende opleiding ook op andere wijze overdracht van de noodzakelijke bekendheid met de maritieme regelgeving kan plaatsvinden, zoals het uitgeven van een

syllabus met daarin de desbetreffende regelgeving en aanwijzingen hoe te handelen in verschillende situaties. Tevens is van belang dat in de loop der tijd de betekenis van specifieke nationale maritieme wetgeving is afgenomen. In toenemende mate wordt aangesloten en verwezen naar verdragen en andere relevante internationale regelgeving. De kapitein heeft echter een specifieke en bijzondere rol aan boord, hij verenigt meerdere hoedanigheden in zich. Hij is belast met de algehele leiding over het schip en de bemanning, met de handhaving van de openbare orde en veiligheid aan boord als vertegenwoordiger van het Nederlandse openbaar gezag op het schip en hij heeft een aantal taken in het kader van de opsporing van strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen ingevolge Titel VIa, boek 4, van het Wetboek van Strafvordering. Tenslotte is de kapitein de vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder. Met het oog hierop is de certificatieplicht voor de kapitein wel gehandhaafd, voor de officieren is schriftelijk bewijs dat zij kennis hebben genomen van de voor het certificaat en ook voor hen van belang zijnde maritieme regelgeving voldoende. Zo is het onderdeel «openbaar gezag» met name van belang voor de kapitein. Het betreft officieren in de functie van eerste stuurman, hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige of eerste maritiem officier. Evenals de eerste stuurman of de eerste maritiem officier de plaatsvervanger van de kapitein is, is de tweede werktuigkundige de plaatsvervanger van de hoofdwerktuigkundige en bekleedt in die hoedanigheid een functie op managementniveau.

Voor de officieren zal over het algemeen een syllabus aan boord beschikbaar zijn. Bij ministeriële regeling wordt bepaald van welke maritieme regelgeving men kennis dient te hebben. De keuze voor een ministeriële regeling ligt in het verlengde van de keuze voor het bij ministeriële regeling vaststellen van de inhoudelijke beroepsvereisten voor de verkrijging van een kennisbewijs ten behoeve van de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs en voor de in hoofdstuk 3, paragraaf 2, bedoelde bekwaamheidsbewijzen en schriftelijke bewijzen. Voor een toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 11 in onderdeel J. De basisinformatie met betrekking tot de inhoud van de syllabus is tevens beschikbaar op de internetpagina van de ILT. De sector dient vervolgens zelf zorg te dragen voor de beschikbaarheid van een dergelijke syllabus aan boord van schepen.

In artikel 10 zijn de voorheen in de artikelen 9, vierde lid, en 10 van het besluit opgenomen verplichtingen van de kapitein tot het in het bezit zijn van het certificaat wetgeving en openbaar gezag gebundeld, waarbij de relatie is gelegd met de artikelen 22 en 22a Wz inzake de erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen. In artikel 22, tweede en zesde lid, Wz zijn de bepalingen van de voormalige leden drie en vijf van artikel 9 reeds opgenomen zodat deze leden konden vervallen. Het voormalige tweede lid was uitgewerkt.

Onderdelen J tot en met N (artikelen 11 tot en met 33)

In het besluit is gekozen voor een nieuwe indeling voor het vastleggen van de criteria voor de omzetting van kennisbewijzen naar vaarbevoegdheidsbewijzen en voor de verhoging van vaarbevoegdheidsbewijzen. De voorheen opgenomen structuur leidde in de praktijk vaak tot onduidelijkheid. In hoofdstuk 3, paragraaf 2, is allereerst steeds aangegeven op welk (initieel) vaarbevoegdheidsbewijs men recht heeft na het behalen van een kennisbewijs op grond van de WEB of de WHW. Daarbij is tevens aangegeven welke leeftijd de aanvrager ten minste moet hebben bereikt en over welke bekwaamheidsbewijzen of schriftelijke bewijzen deze tevens moet beschikken. Vervolgens is steeds aangegeven welke vaarbevoegdheid men kan bereiken indien ervaring in de initiële functie is

opgedaan en aanvullende (bekwaamheids)bewijzen zijn behaald. Met betrekking tot de doorgroeimogelijkheden naar een hogere vaarbevoegdheid is het van belang onderscheid te maken naar het niveau van de initiële opleiding. Een hoger opleidingsniveau geeft uiteindelijk meer doorgroeimogelijkheden. Voor maritieme officieren zijn er drie mbo-opleidingsniveaus. Allereerst is er de opleiding schipper-machinist beperkt werkgebied. Daarnaast bestaat de opleiding koopvaardij officier kleine schepen die leidt tot het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige, gericht op schepen van minder dan 3.000 GT en/of minder dan 3.000 kW voortstuwingsvermogen. De mbo-opleiding koopvaardij officier alle schepen, die leidt tot het kennisbewijs maritiem officier, geeft in vergelijking met de twee andere opleidingen, de mogelijkheid tot de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs voor alle schepen. Dit geldt uiteraard ook voor de hbo-opleiding tot hoger maritiem officier.

Zoals reeds is aangegeven worden voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs ervaringseisen gesteld, zoals bijvoorbeeld in artikel 14, vierde lid, onderdeel c: de aanvrager heeft recht op een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie kapitein alle schepen indien onder andere een ervaring is opgedaan van 36 maanden in de functie wachtstuurman. Aangezien de functie wachtstuurman de laagste vaarbevoegdheid voor stuurlieden betreft kan uiteraard ook aan de ervaringseis worden voldaan indien ervaring is opgedaan in een relevante hogere functie zoals eerste stuurman.

De inhoud van de beroepsvereisten van de in hoofdstuk 3 genoemde bekwaamheidsbewijzen en schriftelijke bewijzen wordt vastgelegd op het niveau van een ministeriële regeling. De inhoudelijke beroepsvereisten zijn internationaal vastgelegd in de voorschriften van de bijlage bij het STCW-Verdrag en in de zeer gedetailleerde secties van de STCW-Code. Deze verdragsvoorschriften laten de verdragstaten en dus ook de Nederlandse wetgever nauwelijks ruimte voor het maken van keuzen van beleidsinhoudelijke aard. In dit licht is het dan ook aanvaardbaar dat de verwerking van deze inhoudelijke beroepsvereisten plaatsvindt op het niveau van een ministeriële regeling, in overeenstemming met artikel 26, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving. In de desbetreffende ministeriële regeling wordt zoveel mogelijk dynamisch naar de verdragsbepalingen verwezen.

Tevens wordt in de bedoelde ministeriële regeling vastgelegd welke diensttijd als relevante ervaring voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs wordt aangemerkt. Daarbij wordt ingegaan op de relatie tussen diensttijd opgedaan in een duale functie (maritiem officier) en de diensttijd opgedaan in een mono-disciplinaire functie. Ook wordt de relevante ervaring in acht genomen die is opgedaan in de verschillende deelsectoren handelsvaart, zeevisvaart, zeilvaart en marine. Het doel hiervan is de uitwisseling van zeevarenden tussen de vermelde deelsectoren te verbeteren.

In de STCW-Code is in de secties A-II/2, A-III/2 en A-III/3 bepaald dat naast de kapitein ook de hoofdwerktuigkundige kennis moet hebben van het aspect scheepsmanagement op managementniveau. In de reguliere maritieme opleidingen wordt reeds voldoende aandacht besteed aan dit aspect voor zowel de functies op operationeel als op managementniveau. Voor het verrichten van leidinggevende taken is echter het volgen van een daarop gerichte training noodzakelijk. De trainingen scheepsmanagement op zowel het nautische aspect (N) als het werktuigkundige aspect (W) zijn gericht op een herhaling en een verdieping van de reeds in het reguliere onderwijs behandelde scheepsmanagementaspecten. Door de verschillen in opleidingsniveau zal er in de training verschil zijn in de mate van

verdieping voor de diverse doelgroepen, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de verschillen in bedrijfsvoering die er zijn tussen grotere en kleinere schepen. Doordat de training gevolgd wordt nadat werker-
varing aan boord is opgedaan, zal de desbetreffende zeevarende meer
inzicht in de materie hebben en deze beter kunnen toepassen. Voor de
verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs als kapitein of hoofdwerk-
tuigkundige moet de aanvrager onder andere beschikken over respectie-
velijk het certificaat scheepsmanagement-N of het certificaat scheeps-
management-W. In het algemeen geldt dat de vaarbevoegdheden die
relatief kort na het behalen van een kennisbewijs kunnen worden behaald,
het gaat dan met name om de vaarbevoegdheden die na een jaar vaartijd
kunnen worden behaald, niet de eis kennen van het certificaat scheepsma-
nagement.

De training scheepsmanagement is een namens de minister door de ILT
erkende training. Deze erkenning betreft het wettelijk voorgeschreven deel
van de training met betrekking tot de aspecten genoemd in de hiervoor
genoemde secties van de STCW-Code. Uit een analyse is gebleken dat de
huidige training scheepsmanagement enige actualisatie behoeft vanwege
de wijzigingen van de STCW-Code. De wijzigingen zijn echter dermate
klein van omvang dat de benaming van de training gehandhaafd blijft.

In artikel 18, tweede lid, Wz is een aantal vaarbevoegdheden toege-
voegd om aan te sluiten bij nieuwe functies in de bijlage bij het
STCW-Verdrag. Het betreft de officier en de gezel elektrotechniek, de
gekwalificeerd gezel dek, de gekwalificeerd gezel machinekamer en de
gekwalificeerd gezel dek en machinekamer, in de bijlage bij het verdrag
opgenomen als *electrotechnical officer/rating* en *able seafarer dek/engine*
in voorschrift I/1, eerste lid, onderdelen 33 tot en met 36.

De officier elektrotechniek zal aan boord van een schip verantwoordelijk
zijn voor het onderhoud en het repareren van alle elektrische en elektro-
nische uitrusting, de installaties en de machines. Dit is inclusief de
radiocommunicatieapparatuur en de elektronische navigatiehulpmid-
delen. De gezel elektrotechniek biedt ondersteuning voor de aspecten
veilig gebruik van de elektrische uitrusting, het veilig kunnen omgaan met
elektrische installaties en -uitrusting, arbo-aspecten, de bescherming van
het mariene milieu en hij zal bijdragen aan onderhouds- en reparatiewerk-
zaamheden aan de elektrische installaties en -uitrusting.

De gekwalificeerd gezel dek voldoet naast de opleidingseisen voor de
functie gezel aanvullend aan eisen op ondersteuningsniveau voor de
aspecten meren en ontmeren, ankeren, ladingbehandeling, het veilig
kunnen omgaan met dek- en machinekamerinstallaties en -uitrusting,
arbo-aspecten, de bescherming van het mariene milieu, het hanteren van
reddingmiddelen en het bijdragen aan onderhouds- en reparatiewerk-
zaamheden. De gekwalificeerd gezel machinekamer voldoet naast de
opleidingseisen voor de functie gezel aanvullend aan eisen op ondersteu-
ningsniveau voor de aspecten bunker- en ballastoperaties, het veilig
kunnen omgaan met elektrische installaties en -uitrusting, arbo aspecten,
de bescherming van het mariene milieu en het bijdragen aan onderhouds-
en reparatiewerkzaamheden.

Daarnaast zijn er vaarbevoegdheden toegevoegd om de uitwissel-
baarheid tussen verschillende bedrijfstakken mogelijk te maken. Hiertoe
behoren de nieuw onderscheiden functies hoofdwerktuigkundige –,
tweede werktuigkundige – en gezel zeevisvaart en de functies voor de
zeilvaart. In de artikelen 12, 13, 16, 17 en 32 van dit besluit zijn bovenge-
noemde functies nader uitgewerkt. Met betrekking tot de zeevisvaart-
functies is alleen aangegeven op welk (initieel) vaarbevoegdheidsbewijs

men recht heeft na het behalen van een kennisbewijs. De normen voor het kunnen verhogen van een vaarbevoegdheidsbewijs voor functies in de zeevisvaart zijn opgenomen in het Besluit zeevisvaartbemanning.

In de artikelen 18, 19 en 20 van dit besluit is aangegeven op welk (initieel) vaarbevoegdheidsbewijs men recht heeft indien men beschikt over een kennisbewijs schipper-machinist beperkt werkgebied (SMBW). Tevens is aangegeven aan welke eisen voldaan moet worden om te komen tot een hogere vaarbevoegdheid. Er is een onderscheid aangebracht tussen «reizen nabij de Nederlandse kust» in de artikelen 18 en 19 en «reizen nabij de internationale kust» in artikel 20. Artikel 18 betreft een beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee. Dit vaargebied heeft betrekking op een zone tot maximaal 24 zeemijlen uit de kust. Artikel 19 betreft een beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ. Artikel 20 betreft een beperking tot reizen nabij de internationale kust. De vaargebieden waarin reizen nabij de kust van andere staten die partij zijn bij het STCW-Verdrag kan plaatsvinden, het zogenaamde reizen nabij de internationale kust, is afhankelijk van het reizen nabij de kust zoals die andere staat dat heeft vastgesteld. Het onderscheid tussen de verschillende vaargebieden wordt gemaakt omdat afhankelijk van de beperking specifieke (aanvullende) eisen worden gesteld naast het bezit van het kennisbewijs SMBW. Zo kan bij een beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee worden volstaan met het certificaat medische eerste hulp aan boord. In het geval van een beperking tot reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ of van een beperking tot reizen nabij de internationale kust moet een kapitein voor de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs over het certificaat medische zorg aan boord beschikken. Tevens moeten voor deze vaargebieden zowel de kapitein als de officieren beschikken over het certificaat reddingmiddelen. Voor een vaarbevoegdheid met de beperking tot reizen nabij de internationale kust moeten de kapitein en de hoofdwerktuigkundige beschikken over het certificaat aanvulling-N of aanvulling-W voor reizen nabij de internationale kust. Dit betreft een namens de minister door de ILT erkende cursus en omvat de scheepsmanagementaspecten, toegesneden op het opleidingsniveau schipper-machinist beperkt werkgebied en de vaart met kleine schepen voor de internationale kust.

In de artikelen 22 t/m 25 van dit besluit wordt voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als gezelf elektrotechniek en gekwalificeerd gezelf dek of machinekamer als eis gesteld dat de vereiste opgedane ervaring moet worden opgetekend in een goedgekeurd takenboek. Als format voor het takenboek kan het door de Internationale Scheepvaart Federatie (ISF) uitgebrachte takenboek worden gebruikt. De kapitein of de hoofdwerktuigkundige tekent in het takenboek het verrichten van de vereiste taken door de aankomend gezelf af. De kapitein of de hoofdwerktuigkundige keurt door alle taken af te tekenen het takenboek uiteindelijk goed.

De bestaande artikelen 11, 12 en 13 en hoofdstuk 3, paragraaf 7, zijn vervallen. Enerzijds bevatten zij bepalingen omtrent de rangorde van de kennisbewijzen die nodig zijn voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs. Aan deze bepalingen is niet langer behoefte gezien de nieuwe indeling in hoofdstuk 3, paragraaf 2, van het besluit voor de verkrijging en de verhoging van vaarbevoegdheidsbewijzen. Daarbij is voor elk

kennisbewijs aangegeven welke functies op de vaarbevoegdheidsbewijzen kunnen worden aangetekend. Anderzijds bevatten de genoemde artikelen bepalingen inzake diploma's die vóór de inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningswet in 2002 waren afgegeven, op grond van de Wet op de zeevaartdiploma's en de Wet op de Zeevischvaartdiploma's. Inmiddels kunnen de houders van dergelijke diploma's geen aanspraak meer maken op een vaarbevoegdheidsbewijs, aangezien zij, wanneer zij nog niet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs, niet de vereiste relevante vaartijd in de aan de aanvraag voorafgaande 5 jaar kunnen hebben behaald. In de Wz zijn de bepalingen inzake dergelijke diploma's eveneens vervallen. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel⁸ is aangegeven dat voor houders van dergelijke bekwaamheidsbewijzen de weg openstaat om volgens de zogenaamde EVC-procedure een bekwaamheidsbewijs te verkrijgen. In deze procedure wordt de relevante kennis en ervaring van een kandidaat getoetst en in kaart gebracht, waarna een op het individu toegesneden opleiding wordt opgesteld. Na de opleiding volgt een examen volgens de normen van de huidige onderwijswetgeving. Met het daarmee verkregen bekwaamheidsbewijs kan een vaarbevoegdheidsbewijs worden aangevraagd.

In de artikelen 32 en 33 worden eisen gesteld ten aanzien van de bemanning van zeegaande zeilschepen in de commerciële vaart. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen grote zeilvaart en kleine zeilvaart. De eisen ten aanzien van bemanning op zeilschepen van 500 GT en meer zijn in dit besluit zelf vastgelegd. In de regeling bemanning zeegaande zeilschepen zijn de bemanningseisen opgenomen voor zeegaande zeilschepen van minder dan 500 GT. In dit besluit wordt uitgegaan van deze grens van 500 GT omdat deze grenswaarde de ondergrens is van het STCW-Verdrag. Onder deze grens kan worden afgeweken van het STCW-Verdrag. Dat geeft lidstaten meer flexibiliteit. Voorheen werd in het besluit de grenswaarde van 40 meter gehanteerd. Aangezien de grens van 500 GT een internationaal geaccepteerde grenswaarde is, is in overleg met de sector besloten deze waarde te hanteren in plaats van de 40 meter grenswaarde. Voorzien is in een apart bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtstuurman zeilvaart. Het vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtlopend gezelschap alle schepen is het vaarbevoegdheidsbewijs waarmee de functie als gezelschap op zeilschepen kan worden uitgeoefend. Hiertoe is besloten na overleg met de sector. Dit komt de uitwisseling van bemanningsleden tussen de verschillende bedrijfstakken (koopvaardij, zeilvaart) ten goede.

Hoofdstuk 3, paragraaf 6, inzake de verkrijging van vaarbevoegdheidsbewijzen door (onder)officieren en oud-(onder)officieren van de Koninklijke Marine is vervallen. Buiten het feit dat de desbetreffende bepalingen inmiddels gedateerd waren, werd er slechts sporadisch gebruik van gemaakt. Een belangrijke ontwikkeling daarbij is dat de initiële opleiding zoals die door de huidige generatie (onder)officieren wordt gevolgd aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM), voldoet aan de vereisten van het STCW-Verdrag. Zo is er in het lespakket bijvoorbeeld ook een onderdeel ladingbehandeling opgenomen, ondanks het feit dat een officier in operationele dienst over het algemeen niets of weinig met belading te maken heeft. Indien (oud-)officieren van de Koninklijke Marine de overstap willen maken naar de handelsvaart staat ook voor hen de hiervoor genoemde EVC-procedure open. Deze wijziging van het besluit heeft plaatsgevonden in overleg met en met instemming van de Koninklijke Marine.

⁸ Kamerstukken II 2012/13, 33 442, nr. 3, blz. 17.

Onderdeel O (Hoofdstuk 4. Aanvullende vereisten)

In hoofdstuk 4 zijn de aanvullende vereisten opgenomen voor het dienstdoen aan boord van bijzondere typen schepen of bijzonder voortbewogen schepen, met betrekking tot veiligheid, beveiliging en medische zorg, voor functies op managementniveau en voor scheepskoks. Evenals de inhoudelijke beroepsvereisten voor de verkrijging en de verhoging van een vaarbevoegdheidsbewijs wordt de inhoud van de beroepsvereisten van de in hoofdstuk 4 genoemde bekwaamheidsbewijzen en schriftelijke bewijzen vastgelegd op het niveau van een ministeriële regeling (artikel 34). Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 11 in onderdeel J.

Artikel 35

Dit artikel behelst de implementatie van de voorschriften V/1-1 en V/1-2 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de secties A-V/1-1 en A-V/1-2 van de STCW-Code. Gezien de bijzondere aard van olie, chemicaliën en gas en de gevaren en risico's bij het vervoer ervan is het wenselijk de zeevaardenden die bij dit vervoer betrokken zijn aanvullend te trainen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen zeevaardenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben bij de ladingbehandeling en de daarbij behorende uitrusting en zeevaardenden die hiervoor rechtstreeks verantwoordelijk zijn. Voor de eerste groep is een training en een bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling vereist en voor de tweede groep een training en een bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden. Zeevaardenden in het bezit van het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden hoeven daarnaast niet in het bezit te zijn van een afzonderlijk bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling.

Zowel het bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling als het bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling voor gevorderden kent voor kapiteins en officieren een geldigheidsduur van vijf jaar. Een dergelijk bekwaamheidsbewijs van een kapitein of een officier kan worden vernieuwd indien ten minste drie maanden vaartijd op een bepaald type tankschip, in de afgelopen vijf jaar, kan worden aangetoond, of door het volgen van een passende herhalingstraining.

Ingevolge voorschrift I/2, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag mogen dergelijke bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren alleen worden afgegeven door «de Administratie». KIWA N.V. verzorgt in mandaat, namens de minister, de afgifte van deze bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren op grond van het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat. Voor de andere zeevaardenden is het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat voldoende.

Artikel 36

Voorschrift V/2 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en sectie A-V/2 van de STCW-Code bevatten de eisen voor de training van personeel op alle passagiersschepen, inclusief ro-ro passagiersschepen. Voorheen werd er een onderscheid gemaakt tussen de trainingen voor passagiersschepen en die voor ro-ro passagiersschepen, dat onderscheid wordt ingevolge de Manilla-wijzigingen niet meer gemaakt.

Bemanningsleden aan boord van passagiersschepen die zijn belast met de hulpverlening aan passagiers moeten zijn geoefend in groepsbegeleiding. Bemanningsleden die zijn belast met de hulpverlening aan passagiers in noodsituaties moeten eveneens beschikken over het certificaat crisisbeheersing en menselijk gedrag. Het is belangrijk de

passagiers in noodsituaties in veiligheid te kunnen brengen zonder dat paniek ontstaat. De trainingseisen zijn opgenomen in sectie A-V/2, onderdelen 1 en 3 van de STCW-Code.

De onderdelen «groepsbegeleiding» en «dienstverlening aan passagiers» bestaan niet uit afzonderlijke trainingen door een erkend trainingsinstituut maar vinden over het algemeen aan boord plaats. Hiervan wordt geen certificaat uitgereikt maar moet aan boord wel schriftelijk bewijs aanwezig zijn. Dit bewijs kan bijvoorbeeld bestaan uit een aantekening van de scheepsbeheerder in het op grond van artikel 3, derde lid, Wz per schip bij te houden overzicht van de door een bemanningslid gevolgde opleiding, opgedane ervaring, vakbekwaamheid en medische geschiktheid. Ook een monsterboekje kan als schriftelijk bewijs dienen om aan te tonen dat de oefening is gevolgd.

De onderdelen «crisisbeheersing en menselijk gedrag» en «passagiersveiligheid, ladingveiligheid en waterdichtheid van de scheepsromp» worden wel verzorgd door een erkend trainingsinstituut en worden afgesloten met een certificaat.

Iedere 5 jaar moet voor alle genoemde onderdelen een passende herhalingstraining worden gevolgd of moet worden aangetoond dat voldoende ervaring op een passagiersschip of een ro-ro passagiersschip is opgedaan. In plaats van de aanwezigheid van de desbetreffende certificaten aan boord van een schip kan worden volstaan met de aantekening van het gevolgd hebben van de training in het hiervoor genoemde verplichte overzicht. Gezien de grote aantallen bemanningsleden die op passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen dienst doen zou het bijhouden van individuele certificaten voor iedere in dienst zijnde zeevarende voor de scheepsbeheerder een onevenredig grote administratieve last met zich meebrengen. Het overzicht dient in dat geval wel aan boord van het betreffende schip beschikbaar te zijn.

Artikel 37

Artikel 37 is overgenomen uit de voorheen opgenomen artikelen 35 en 85, derde lid, met betrekking tot het *type rating certificate* voor het dienstdoen op hogesnelheidsvaartuigen. Ten opzichte hiervan is de benaming van het certificaat gewijzigd. Hierdoor wordt aangesloten bij de gehanteerde terminologie van de bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (*High-Speed Craft Code, 2000*). Ingevolge de gewijzigde begripsbepaling «hogesnelheidsschip» (artikel 1, onderdeel k) geldt de verplichting tot het beschikken over het certificaat *type rating HSC* alleen als het betreffende schip als hogesnelheidsschip is gecertificeerd.

Artikelen 38 en 39

Indien er sprake is van een door een stoomturbine of een gasturbine aangedreven schip moeten daarop werkzame hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen en eerste maritiem officieren een op de voortstuwing toegespitste training gevolgd hebben, waarvoor het desbetreffende certificaat is afgegeven. De training heeft betrekking op de bijzondere voortstuwing en niet op installaties die niet tot doel hebben het schip voort te sturen maar die bijvoorbeeld zorgen voor voorzieningen zoals elektriciteit, drinkwater en luchtbehandeling. Dergelijke schepen komen momenteel (nog) niet voor in het vlootbestand onder Nederlandse vlag. Ook de trainingen worden (nog) niet verzorgd in Nederland. Omdat deze bepalingen wel in sectie A-III/3, onderdelen 7 en 8, van de STCW-Code zijn opgenomen en om de opname van dit soort schepen in

het Nederlandse vlootbestand in de toekomst te kunnen faciliteren, is voorzien in de opname van deze artikelen.

Artikel 40

In artikel 40 zijn de voorschriften VI/1, VI/2 en VI/3 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de secties A-VI/1, A-VI/2 en A-VI/3 van de STCW-Code opgenomen. Het betreft trainingen op het gebied van veiligheid, reddingboten, (snelle) hulpverleningsboten en brandbestrijding. In het artikel zijn de voorheen in de artikelen 27, 28 en 116 opgenomen eisen verwerkt. Het in het tweede lid genoemde certificaat reddingmiddelen is de nieuwe benaming van het certificaat sloepsgast. De nieuwe naam geeft de inhoud van de training beter weer. De in het zevende lid bedoelde herhalingstrainingen die ten minste iedere 5 jaar moeten worden gevolgd, zijn minder uitgebreid dan de initiële trainingen die moeten worden gevolgd, zij zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden van de zeevarende op te frissen. Op onderdelen kan een verdieping van de lesstof plaatsvinden. De STCW bepalingen geven aan dat voor een deel van de desbetreffende veiligheidsonderdelen het behoud van vaardigheid op een andere wijze moet worden aangetoond dan door middel van diensttijd. In beginsel zou het behoud van vaardigheid kunnen worden aangetoond door middel van een test op alle veiligheidsonderdelen maar uit praktische overwegingen is gekozen voor een combinatie van een training met daarin geïntegreerd een toetsing. De herhalingstrainingen zullen alle onderdelen van de initiële trainingen bevatten waarbij de nadruk komt te liggen op de elementen die aan boord niet goed of veilig kunnen worden geoefend. Om te voorkomen dat rederijen en zeevarenden met een veelvoud aan certificaten en schriftelijke bewijzen te maken krijgen, zal het met succes voltooien van een herhalingstraining leiden tot afgifte van een nieuw certificaat.

Artikel 41

Artikel 41 geeft uitvoering aan de voorschriften VI/5 en VI/6 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de secties A-VI/5 en A-VI/6 van de STCW-Code. Het eerste lid is overgenomen uit de Regeling certificering scheepsbeveiligingsfunctionarissen en betreft zeevarenden die als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld. Zij moeten beschikken over het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris. Zeevarenden die niet als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld maar wel belast zijn met veiligheidstaken, moeten in het bezit zijn van het certificaat uitvoering beveiligingstaken. Hierbij wordt opgemerkt dat er, gezien het feit dat aan beveiliging reeds veel aandacht werd besteed, voor de reeds werkzame zeevarenden geen sprake zal zijn van een verplichting tot het volgen van deze training. De bovengenoemde secties van de STCW-Code bevatten voor zeevarenden die hun goedgekeurde diensttijd zijn begonnen voor 1 januari 2012 een overgangsregeling die kortweg inhoudt dat zij tot 1 januari 2014 niet in het bezit hoeven te zijn van het certificaat uitvoering beveiligingstaken indien zij gedurende een bepaalde periode reeds beveiligingstaken hebben uitgevoerd. Deze zeevarenden zullen het certificaat verkrijgen. De desbetreffende zeevarenden die vanaf 1 januari 2014 instromen zullen de training uitvoering beveiligingstaken wel moeten volgen.

Alle andere zeevarenden beschikken over het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging. Ook met betrekking tot dit certificaat is er in de eerdergenoemde secties van de STCW-Code een overgangsregeling opgenomen voor zeevarenden die hun diensttijd zijn begonnen voor 1 januari 2012. Kortweg betekent deze overgangsregeling dat zij tot 1 januari 2014 niet in het bezit hoeven te zijn van het certificaat bewust-

wording scheepsbeveiliging indien zij een goedgekeurde diensttijd hebben van ten minste 6 maanden in de voorafgaande periode van 3 jaar. Dergelijke zeevarenden zullen het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging verkrijgen.

Een scheepsbeveiligingsfunctionaris, in het bezit van het desbetreffende certificaat, hoeft daarnaast niet over de beide andere certificaten, genoemd in het tweede en derde lid, te beschikken. Ook zeevarenden die niet als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld maar wel in het bezit zijn van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris, hoeven niet over de beide andere certificaten te beschikken. Een zeevarende belast met veiligheidstaken als bedoeld in het tweede lid hoeft evenmin over het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging te beschikken.

Alle zeevarenden moeten een scheepsbeveiligingsgerelateerde familiarisatietraining volgen of daarover voldoende informatie en instructie krijgen. Zij moeten onder andere in staat zijn een beveiligingsincident te rapporteren. Daaronder worden niet alleen incidenten op het schip begrepen maar eveneens bedreigingen of aanvallen door piraten of gewapende overvallen. Tevens moeten zij de procedures bij een beveiligingsdreiging kunnen volgen en deel kunnen nemen aan beveiligingsgerelateerde nood- en eventualiteitenprocedures («*contingency plans*»).

Het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging en de familiarisatietraining in scheepsbeveiliging zijn ingevolge het zesde lid alleen verplicht voor zeevarenden aan boord van schepen waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is. Om dat certificaat te kunnen verkrijgen moet worden voldaan aan de in hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag opgenomen maatregelen ter beveiliging van schepen («*Special measures to enhance maritimesecurity*»), waarvan de ISPS-Code⁹ het zwaartepunt vormt. Sectie A-VI/6, onderdelen 1 en 4, van de STCW-Code verbindt de bovengenoemde verplichtingen aan schepen die moeten voldoen aan de ISPS-Code. Dit betreft alle internationaal varende passagiersschepen, internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer en bepaalde passagiersschepen in nationale vaart. De certificaten, genoemd in het eerste en tweede lid, zijn eveneens op zeevarenden aan boord van dergelijke schepen van toepassing. Dit vloeit voort uit het verplichte internationaal scheepsbeveiligingscertificaat en de daaraan gekoppelde verplichtingen met betrekking tot een scheepsbeveiligingsplan en een beveiligingsfunctionaris volgens de voorschriften van de ISPS-Code (artikelen 9 en 50 Schepenbesluit 2004).

Artikel 42

De bestaande bepalingen inzake de certificaten scheepsgezondheidszorg, opgenomen in de artikelen 91, 118 en 119, zijn vervallen. In deze artikelen werd onderscheid gemaakt tussen de certificaten scheepsgezondheidszorg O (onbeperkt) en scheepsgezondheidszorg B (beperkt). Voor het verkrijgen van het certificaat scheepsgezondheidszorg O diende men in het bezit te zijn van een geldig certificaat scheepsgezondheidszorg B en daarnaast een aanvullende praktijkopleiding op een afdeling voor spoedeisende hulp in een algemeen ziekenhuis of een daarmee vergelijkbare training te hebben gevolgd. Zowel de stage als de training moest vijfjaarlijks worden herhaald. Slechts een klein aantal van de doelgroep kapiteins en stuurlieden koos voor een ziekenhuisstage. Naast het gegeven dat het steeds moeilijker werd om een geschikte stageplaats te

⁹ De bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het SOLAS-verdrag op 12 december 2002 aangenomen Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (International Ship and Port Facility Security Code).

verkrijgen waren er tevens bezwaren tegen de stage op medisch –, ethisch – en juridisch gebied. Daarnaast is het volgen van gestandaardiseerde trainingen door middel van praktijksimulaties en het oefenen van handelingen op fantomen en zogenaamde LOTUS-slachtoffers wereldwijd de norm geworden. Ook met het onderscheid tussen beperkte en onbeperkte certificaten nam Nederland een bijzondere positie in.

In artikel 42 is aangesloten bij voorschrift VI/4 van de bijlage bij het STCW-Verdrag. Daarbij is onderscheid gemaakt naar «medische eerste hulp» en «medische zorg». Dit leidt tot uniformering en vereenvoudiging, waarbij voldaan wordt aan zowel het STCW-Verdrag als aan de bepalingen van Richtlijn 92/29/EEG¹⁰. De periodieke herhaling maakt hierbij naast de initiële opleiding onderdeel van de medische scholing uit. In de periodieke herhaling komen iedere 5 jaar alle competenties van de initiële opleiding weer aan bod om de kennis en de vaardigheden op te frissen. Degenen die verantwoordelijk zijn voor de medische zorg aan boord moeten beschikken over zowel het certificaat medische eerste hulp aan boord als het certificaat medische zorg aan boord. In een aantal gevallen kan worden volstaan met het certificaat medische eerste hulp aan boord, bijvoorbeeld op schepen op reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee. De reden hiervoor is dat in het geval van een calamiteit medische ondersteuning snel vanaf de wal beschikbaar kan zijn. In hoofdstuk 3, paragraaf 2, is aangegeven voor welke functies de desbetreffende certificaten behaald moeten worden. De trainingen medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord zijn voor alle scheepstypen, de koopvaardij, de visserij en de zeilvaart gelijk.

De ILT certificeert de trainingen voor een periode van maximaal 5 jaar. De opleidingsinstituten krijgen hiervoor kosten in rekening gebracht. Doordat nu wordt aangesloten bij voorschrift VI/4 van de bijlage bij het STCW-Verdrag, hetgeen leidt tot een vereenvoudiging, wordt een reductie bereikt van de administratieve lasten.

Artikelen 43 en 120

In artikel 43 is de verplichting opgenomen tot het beschikken over het bekwaamheidsbewijs scheepskok voor scheepskoks aan boord van schepen waarvan de voorgeschreven bemanning uit meer dan 9 personen bestaat. De voorheen in artikel 92 opgenomen beroepsvereisten voor de verkrijging van het bekwaamheidsbewijs worden ingevolge artikel 34 vastgesteld op het niveau van een ministeriële regeling.

De terminologie van artikel 120 is in overeenstemming gebracht met de in de Wz en dit besluit gehanteerde begrippen «vaarbevoegdheidsbewijs» en «bekwaamheidsbewijs». Evenals in Nederland vóór de inwerking-treding van de Zeevaartbemanningwet in 2002 voor scheepskoks vaarbevoegdheidsbewijzen werden afgegeven, gebeurt dit ook nu nog in andere landen. Op grond van het derde lid kan de minister deze als gelijkwaardig aan Nederlandse bekwaamheidsbewijzen erkennen.

¹⁰ Richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG 1992, L 113).

Onderdeel P (artikel 95)

In artikel 33 Wz is het vierde lid vervallen, dat de kapitein verplichtte de minister binnen een week dan wel in de eerstvolgende haven in kennis te stellen van een door hem opgemaakte monsterrol of van wijzigingen in de monsterrol. De monsterrollen worden ten kantore van de scheepsbeheerder in Nederland bewaard en ter beschikking gehouden ten behoeve van toezicht door de aangewezen ambtenaren van de ILT. Het hiernaast in kennis stellen van de minister van de opmaak of de wijziging van een monsterrol heeft geen toegevoegde waarde. Artikel 95, dat de scheepsbeheerder verplichtte de minister in kennis te stellen van een door hem van de kapitein ontvangen monsterrol, kon daarom eveneens vervallen.

Onderdelen Q, R, en S (artikelen 99, 101, 102, 103)

De artikelen 99, 101, 102 en 103 zijn aangepast c.q. vervallen in verband met het vervallen van het voorlopig monsterboekje in de artikelen 35 tot en met 37 Wz.

Onderdeel T (artikel 113)

In artikel 113 was reeds de mogelijkheid opgenomen dat de Medisch Adviseur Scheepvaart op grond van andere medische keuringen, die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig zijn aan de krachtens het besluit verrichte keuringen, geneeskundige verklaringen af kan geven. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het arbeidsgezondheidskundig onderzoek voor duikers op grond van het Arbeidsomstandighedenbesluit. Deze mogelijkheid is opgenomen om dubbele keuringen te voorkomen terwijl wel twee geneeskundige verklaringen, op basis van verschillende wetten, kunnen worden afgegeven. Tot op heden moest de Medisch Adviseur Scheepvaart echter voor iedere zeevarende die reeds over een gelijkgestelde andere geneeskundige verklaring beschikte een geneeskundige verklaring op grond van de Wz afgeven. Het derde lid maakt het nu mogelijk om voor een groep van geneeskundige verklaringen een verklaring van gelijkwaardigheid af te geven. De zeevarende zal een kopie van deze verklaring van gelijkwaardigheid tezamen met de originele gelijkwaardige geneeskundige verklaring aan boord moeten kunnen tonen.

Onderdeel U (artikel 116)

De verplichte veiligheidstrainingen zijn opgenomen in artikel 40. Artikel 116 kon derhalve vervallen.

Onderdeel V (artikel 117)

Het certificaat reddingmiddelen is in de plaats gekomen van het certificaat sloepsgast en het certificaat snelle hulpverleningsboten vervangt het certificaat van bekwaamheid in het gebruik van snelle hulpverleningsboten.

Onderdeel W (artikel 118)

De aanvullende vereisten met betrekking tot medische zorg zijn opgenomen in artikel 42, zodat artikel 118 kon vervallen. Voor een toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 42.

Onderdeel X (artikel 119)

Voorschrift A.4.1, vierde lid, onderdeel b, van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 eist de aanwezigheid van een arts op schepen die internationale reizen maken van meer dan 3 dagen met meer dan 100 opvarenden aan boord. In het kader van de implementatie van dat verdrag was het onderhavige artikel 119 echter niet aangepast. Hierin is alsnog voorzien.

De aanvullende vereisten met betrekking tot medische zorg zijn opgenomen in artikel 42. In verband daarmee kon het bestaande artikel 119, tweede lid, vervallen. Van het bestaande artikel 119, derde lid, het bij ministeriële regeling kunnen vaststellen van nadere eisen aan de in het eerste lid bedoelde arts, is geen gebruik gemaakt. Zo nodig kan een dergelijke regeling op grond van artikel 21 Wz worden vastgesteld. Het derde lid is om die reden eveneens vervallen.

Onderdeel Z (artikel 122)

Artikel 122, onderdeel a, is overeenkomstig voorschrift I/14, zevende lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag aangepast aan voorschrift V.14 van het SOLAS-Verdrag. Niet alleen is van belang dat adequaat gecommuniceerd kan worden tussen het schip en de autoriteiten te land maar ook tussen het desbetreffende schip en andere schepen. De communicatie tussen het schip en de autoriteiten te land kan plaatsvinden in het Engels of in de taal die beide gemeenschappelijk kunnen hebben. Ingevolge voorschrift V.14, derde lid, van het SOLAS-Verdrag moet op alle schepen een werktaal worden vastgesteld (onderdeel b). De in onderdeel c genoemde voorschriften zijn van toepassing op zowel passagiersschepen als op ro-ro passagiersschepen.

Onderdeel AA (artikel 123)

Voorheen was de scheepsbeheerder verplicht een verklaring in drievoud aan de minister over te leggen waarin vermeld stond hoe hij uitvoering heeft gegeven aan de in artikel 122 opgenomen verplichtingen. Vervolgens registreerde de minister deze verklaring en zond twee gewaarmerkte afschriften terug. Eén van deze afschriften moest aan de kapitein verschaft worden. Deze administratieve belasting is nu beperkt. De scheepsbeheerder stelt nog steeds een dergelijke verklaring op en geeft de kapitein daar een kopie van. Zo kan bij een inspectie van het schip nog steeds op het nakomen van de verplichtingen gecontroleerd worden.

Onderdeel BB (artikel 124a)

Artikel 124a verschaft een basis voor het bij ministeriële regeling kunnen stellen van eisen aan de opleiding van de voorgeschreven scheepsbeveiligingsfunctionaris. Aangezien een basis voor het stellen van dergelijke eisen reeds elders in dit besluit is opgenomen (de artikelen 34 jo. 41) kon dit artikel vervallen.

Onderdeel CC (artikelen 125a t/m 125aa)

De artikelen 125a tot en met 125z bevatten overgangsbepalingen met betrekking tot vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen, afgegeven voor het tijdstip waarop de verschillende onderdelen van artikel I van dit besluit in werking zijn getreden.

Artikel 125a geeft invulling aan de overgangsbepaling van voorschrift I/15, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag dat toestaat dat tot 1 januari 2017 vaarbevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen mogen worden afgegeven en vernieuwd in overeenstemming met de bepalingen van het STCW-Verdrag zoals die onmiddellijk voorafgaande aan 1 januari 2012 van toepassing waren. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat met «vernieuwen» niet alleen het verlengen van de geldigheid van de bestaande vaarbevoegdheid wordt bedoeld, maar eveneens het afgeven van een vaarbevoegdheidsbewijs voor een hogere functie dan de initiële vaarbevoegdheid.

Artikel 125b bevat de uitwerking van de in artikel 70 Wz opgenomen overgangsregeling. Voor zeevarenden die niet aan de normen van de Manilla-wijzigingen voldoen mag de geldigheid van hun vaarbevoegdheidsbewijs zich niet tot na 31 december 2016 uitstreken. Indien wel wordt voldaan aan de vermelde eisen dan kan het reeds afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs ook tot na die datum geldig blijven of komt de houder ervan in aanmerking voor een nieuw vaarbevoegdheidsbewijs met een geldigheidsduur die zich uitstrekt tot na 31 december 2016. Afhankelijk van de vaarbevoegdheid gaat het om scholing op het gebied van elektronische zeekaartapparatuur (ECDIS: *Electronic Chart Display Information Systems*) en op het gebied van hoogspanning. Houders van een specifiek vaarbevoegdheidsbewijs dienen aan te tonen dat zij op het voor hen van toepassing zijnde onderdeel geschoold zijn. Dit kunnen zij aantonen door middel van een bekwaamheidsbewijs of een schriftelijk bewijs. Indien het desbetreffende onderwerp deel heeft uitgemaakt van de schoolopleiding kan door middel van een schriftelijk bewijs, dat wordt afgegeven door de desbetreffende school, aantoonbaar worden gemaakt dat aan de gestelde eisen wordt voldaan. Indien ECDIS of hoogspanning geen onderdeel was van de schoolopleiding zal een eenmalige bijscholingstraining moeten worden gevolgd. Als bewijs hiervan dient dan een bekwaamheidsbewijs te worden overgelegd. Meer informatie over deze bijscholingstrainingen kan worden verkregen via de internetpagina (www.ilent.nl) van de ILT.

In het reguliere onderwijs wordt grotendeels reeds aandacht besteed aan de in sectie A-II/2 opgenomen eisen met betrekking tot ARPA (*Automatic Radar Plotting Aid*). Door de desbetreffende scholen kan bij KIWA N.V. worden aangegeven dat dit onderdeel deel heeft uitgemaakt van de opleiding of de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs kan dit aantonen door middel van schriftelijk bewijs, afgegeven door de desbetreffende school. Bij het ontbreken hiervan moet de eenmalige bijscholingstraining radarnavigator gevolgd worden.

De artikelen 125c tot en met 125e regelen de overgang van vaarbevoegdheidsbewijzen voor functies op reizen nabij de kust of op reizen nabij de kust zonder beperking in voortstuwingsvermogen naar vaarbevoegdheidsbewijzen op reizen nabij de Nederlandse kust en op reizen nabij de internationale kust. De bestaande vaarbevoegdheidsbewijzen behouden hun geldigheid overeenkomstig de daarop aangegeven einddatum. Er kan ingevolge artikel 125e alleen worden overgegaan tot de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor reizen nabij de internationale kust of voor reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse exclusieve economische zone, indien de aanvrager in het bezit is van de vermelde certificaten.

Artikel 125f voorziet in het geldig blijven van bestaande vaarbevoegdheidsbewijzen met de beperking tot aannemersmaterieel en is opgenomen vanwege de aangepaste omschrijving van het begrip aannemersmaterieel in artikel 1, onderdeel s.

Met ingang van 1 januari 2017 moet iedere zeevarende die dienst doet op een olie-, chemicaliën- of gastankschip in het bezit zijn van de in artikel 35 genoemde bekwaamheidsbewijzen. Voor zeevarenden in het bezit van geldige tankeraantekeningen op hun vaarbevoegdheidsbewijs geldt ingevolge de artikelen 125g en 125h dat zij deze mogen gebruiken tot en met 31 december 2016. Deze tankeraantekeningen moeten voor die datum worden omgezet naar een in artikel 35 genoemd bekwaamheidsbewijs.

Op de vaarbevoegdheidsbewijzen van gezellen zijn geen tankeraantekeningen geplaatst. Zij komen op grond van opgedane tankerervaring of het gevolgd hebben van een tankertraining in aanmerking voor de in artikel 35, eerste en tweede lid, genoemde bekwaamheidsbewijzen. Deze bekwaamheidsbewijzen zullen eveneens door KIWA N.V., namens de minister, worden afgegeven.

Artikel 125w regelt de overgang van de certificaten scheepsgezondheidszorg B (SGZ-B) en scheepsgezondheidszorg O (SGZ-O) naar de certificaten medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord. Zowel het certificaat SGZ-B als het certificaat SGZ-O wordt gelijkgesteld aan de certificaten medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord. Inhoudelijk voldeden beide trainingen ter verkrijging van de certificaten reeds aan voorschrift VI/4 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en sectie A-VI/4 van de STCW-Code, waarin de minimumvereisten inzake eerste hulp en medische zorg aan boord zijn opgenomen.

Artikel 125z bevat een overgangsbepaling voor de zogenaamde communicatieverklaring waarin de scheepsbeheerder aangeeft op welke wijze hij uitvoering heeft gegeven aan de in artikel 122 opgenomen verplichtingen met betrekking tot de communicatie aan boord.

De trainingen voor de certificaten aanvulling-N en aanvulling-W voor reizen nabij de internationale kust zijn nieuwe trainingen. In verband daarmee is behoefte aan uitstel van de verplichting tot het in het bezit zijn van de desbetreffende certificaten. Artikel 125aa voorziet erin de nader te bepalen ingangsdatum bij ministeriële regeling vast te stellen.

Artikel II Besluit zeevisvaartbemanning

Onderdelen A, D en J (artikelen 17, 25, 30 en 45)

Het certificaat reddingmiddelen is de nieuwe benaming van het certificaat sloepsgast. De nieuwe naam geeft de inhoud van de training beter weer. In artikel 17, tweede lid, is een onjuiste verwijzing naar artikel 44 hersteld.

Onderdelen B, C, E, F, G, H en I (artikelen 19, 21, 25 t/m 32, 34, 40 en 41)

In artikel 1, eerste lid, onderdeel aj, Wz is het begrip «ervaring» omschreven als «de diensttijd in maanden, in een bepaalde functie aan boord van in de vaart zijnde zeeschepen, gerekend met ingang van de dag van aanmonstering tot en met de dag van afmonstering». De in het Besluit zeevisvaartbemanning over de diensttijd opgenomen bepalingen zijn aan deze begripsbepaling aangepast.

Onderdelen K, L en M (artikelen 47, 73 en 74)

In de artikelen 47, 73 en 74 zijn de voorheen opgenomen bepalingen omtrent de certificaten scheepsgezondheidszorg B en – O zoveel mogelijk afgestemd op de daarmee vergelijkbare artikelen in het besluit. Voor een toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 42 van het besluit (artikel I, onderdeel O). Zoals in het algemeen deel van deze toelichting reeds is aangegeven zijn de voor het behalen van de certificaten medische eerst hulp aan boord en medische zorg aan boord te volgen trainingen voor de koopvaardij en de zeevisvaart gelijk. De inhoud van de trainingen wordt vastgelegd op het niveau van een ministeriële regeling op grond van de artikelen 47 van het Besluit zeevisvaartbemanning en 34 van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart. Voor een toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij genoemd artikel 34 (Artikel I, onderdeel O) en bij artikel 11 van laatstgenoemd besluit (Artikel I, onderdeel J).

Onderdelen N, O en P (artikelen 79 t/m 81)

De bestaande artikelen 79, 80 en 81 waren uitgewerkt en konden derhalve vervallen.

Artikel 79 bevat de overgangsregeling voor reeds afgegeven certificaten sloepsgast. Zij behouden hun geldigheid. Artikel 80 regelt de overgang van de certificaten scheepsgezondheidszorg B (SGZ-B) en scheepsgezondheidszorg O (SGZ-O) naar de certificaten medische eerst hulp aan boord en medische zorg aan boord. Certificaten SGZ-B en SGZ-O hebben een geldigheidsduur van ten hoogste 5 jaar.

Artikel III

De inwerkingtredingsbepaling ligt in het verlengde van de inwerkingtredingsbepaling van het wetsvoorstel. Aangezien het wetsvoorstel en dit besluit strekken tot implementatie van zowel een verdrag als een Europese richtlijn, is een uitzondering in het kader van het stelsel van vaste verandermomenten op zijn plaats. Dit laatste is ook van toepassing op de overige bepalingen die in dit besluit zijn opgenomen. Zij strekken tot voor de doelgroepen wenselijke wijzingen waarmee tevens een reductie van de administratieve lasten wordt gerealiseerd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

BIJLAGE BIJ DE NOTA VAN TOELICHTING

Transponeringstabel implementatie richtlijn 2012/35/EU

Gebruikte afkortingen:

Atb-vervoer	: Arbeidstijdenbesluit vervoer
Atw	: Arbeidstijdenwet
Bzhz	: Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart
Keuringsreglement	: Keuringsreglement voor de zeevaart 2012
WEB	: Wet educatie en beroepsonderwijs
WED	: Wet op de economische delicten
WHW	: Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek
WvSr	: Wetboek van Strafrecht
WvSv	: Wetboek van Strafvordering
Wz	: Wet zeevarenden

Artikel richtlijn 2012/35/EU	Artikel richtlijn 2008/106/EG	Inhoud	Nederlandse regelgeving
1, onderdeel 1	1	Definitiebepalingen	Voor zover nodig opgenomen in art. 1, eerste lid, Wz en art. 1, Bzhz
1, onderdeel 2	3, lid 1	Bezit vaarbevoegdheidsbewijs, bekwaamheidsbewijs of ander schriftelijk bewijs	Art. 18, eerste lid, 19, eerste lid, onderdeel a, en 19a, eerste lid, Wz; art. 8, 11 t/m 43 Bzhz
1, onderdeel 3	4	Vervallen omschrijving bewijs van beroepsbekwaamheid	Wijziging art. 1, eerste lid, onderdeel w, Wz
1, onderdeel 4, onder a)	5, opschrift	Wijziging opschrift	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
1, onderdeel 4, onder b)	5, lid 1	Afgifte vaarbevoegdheidsbewijzen	Art. 20, eerste lid, jo. art. 19, eerste lid, 19a, eerste lid, en ministeriële regeling op grond van art. 21 Wz; art. 10, derde lid, 11 en 34 Bzhz
1, onderdeel 4, onder c)	5, lid 3	Taal vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling. De bewijzen voldoen aan de eisen. Art. 20, vijfde lid, Wz
1, onderdeel 4, onder d)	5, lid 3bis	Afgifte vaarbevoegdheidsbewijs alleen na controle echtheid en geldigheid onderliggende bewijzen	Art. 20, eerste en tweede lid, Wz en het vaarbevoegdheidsbewijs en bekwaamheidsbewijs zelf
1, onderdeel 4, onder e)	5, lid 5	Officiële verklaringen	Art. 22, tweede lid, 22b en 24, vierde lid, Wz; artt. 7 en 35, zesde lid, Bzh. De vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen zelf voldoen aan de criteria
1, onderdeel 4, onder f)	5, leden 6 en 7	Officiële verklaringen ter erkenning van door derde landen afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen voor tankers	Art. 20, derde lid, Wz en ministeriële regeling op grond daarvan
1, onderdeel 4, onder g)	5, lid 11	Te overleggen bewijzen bij aanvraag vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	Art. 65 en 65a, eerste lid, Wz
	5, lid 12	Register vaarbevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen; beschikbaarstelling gegevens aan andere staten	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling die uitvoering betreft
	5, lid 13	Gegevens twaalfde lid moeten elektronisch beschikbaar zijn m.i.v. 1 januari 2017	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
1, onderdeel 5	5bis	Aan de Europese Commissie te verstrekken gegevens	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
1, onderdeel 6	7, lid 1bis	Overeenkomst met andere verdragspartijen indien de bepalingen m.b.t. reizen nabij de kust ook worden toegestaan langs de kust van die partijen	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
	7, lid 3bis	Erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen voor reizen nabij de kust van een andere verdragspartij indien een overeenkomst is afgesloten	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
	7, lid 3ter, onderdeel a	Inachtneming principes m.b.t. reizen nabij de kust	Art. 1, onderdelen c en d, 18, 19 en 20 Bzhz
	7, lid 3ter, onderdeel b	Opname beperkingen in de officiële verklaringen	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling. De vaarbevoegdheidsbewijzen voldoen aan de eisen.
1, onderdeel 7	8, lid 1	Maatregelen ter voorkoming van fraude, vaststelling sancties	Art. 20, vijfde lid, 22b en 24, tweede lid, Wz; art. 225 WvSr

Artikel richtlijn 2012/35/EU	Artikel richtlijn 2008/106/EG	Inhoud	Nederlandse regelgeving
1, onderdeel 8	9, lid 1	Werkwijzen en procedures onderzoeken en intrekken vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen	Art. 23, 24 en 55 t/m 60 Wz
	9, lid 2	Maatregelen ter voorkoming van fraude	Art. 20, vijfde lid, 22b en 24, tweede lid, Wz; art. 225 WvSr
	9, lid 3	Straffen of disciplinaire maatregelen	Art. 3, 24 lid 2, 56 t/m 58 Wz; Art. 1, onder 4 ^o , 2, vierde lid, 6, eerste lid, onder 4 ^o , WED
1, onderdeel 9, onder a)	10, lid 1, onderdeel a	Kwaliteitssysteem diverse werkzaamheden derden	Art. 1.3.6. WEB; Hfdst. 5a WHW; Artt. 4 en 6 Erkenningsregeling opleidingen zeevaartbemanning
	10, lid 1, onderdeel b	Kwaliteitssysteem diverse werkzaamheden overheid	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
	10, lid 1, onderdeel c	Omschrijving onderwijs- en opleidingsdoelstellingen en te behalen niveau	Art. 7.2.4 en 7.2.6 WEB; art. 7.3, 7.6 en 7.13 WHW
1, onderdeel 9, onder b)	10, lid 2, onderdeel d	In periodieke evaluatie bezien of alle toepasselijke STCW bepalingen zijn verankerd in de kwaliteitssystemen	Art. 5 Erkenningsregeling opleidingen zeevaartbemanning; Art. 1.3.6. WEB; art. 1.18 WHW
1, onderdeel 9, onder c)	10, lid 3	Rapportage aan Commissie	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 10	11, lid 1	Verplichting tot het vaststellen van normen m.b.t. medische geschiktheid	Art. 19, lid 1, onderdeel a, onder 3 ^o , 40 t/m 47 Wz; Art. 104 t/m 113 Bzhz; Keuringsreglement
	11, lid 2	Erkenning artsen	Art. 44, eerste lid Wz; art. 110 Bzhz, art. 1a Keuringsreglement
	11, lid 3	Verplichting tot het beschikken over een medische verklaring	Art. 40 Wz; art. 106 Bzhz; Keuringsreglement
	11, lid 4	Voorwaarden voor verkrijging medische verklaring	Art. 1:2, 2:8, 3:2 Atw; art. 2 en 3 en bijlagen 1 en 2 Keuringsreglement
	11, lid 5	Geldigheidsduur medische verklaringen	Art. 107, eerste lid Bzhz
	11, lid 6	Verstrijken geldigheidsduur medische verklaring tijdens reis	Art. 47 Wz
	11, lid 7	Geen medische verklaring in dringende gevallen	Art. 45 Wz
1, onderdeel 11, onder a)	12, opschrift	Wijziging opschrift	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 11, onder b)	12, lid 2bis	Bevoegdheid voor tankers	Art. 35, zesde en zevende lid Bzhz
1, onderdeel 11, onder c)	12, lid 3	Bijscholing	Art. 125b t/m 125z Bzhz
1, onderdeel 11, onder d)	12, lid 5	Kennis en beschikbaarheid voorschriften	Art. 9 Schepenbesluit 2004
1, onderdeel 12	13, lid 2	Vervallen overgangsbepaling simulatoren	Geen aanpassing van wetgeving nodig omdat er geen gebruik is gemaakt van de overgangsregeling
			Art. 4, derde lid en 19a, tweede lid, Wz; art. 35, zevende lid, 36, zesde lid, 37, tweede lid, 40, zevende lid, 42, derde lid, 125b Bzhz
1, onderdeel 13, onderdeel a)	14, lid 1, onderdeel f	Bijscholings- en herhalingsstrainingen	Art. 4, derde lid en 19a, tweede lid, Wz; art. 35, zevende lid, 36, zesde lid, 37, tweede lid, 40, zevende lid, 42, derde lid, 125b Bzhz
1, onderdeel 13, onderdeel b)	14, lid 1, onderdeel g	Communicatie	Art. 122 en 123 Bzhz
	14, lid 4	Familiarisatietraining voor roro-passagiersschepen	Art. 36, vijfde lid, Bzhz
1, onderdeel 14	15, lid 1	Wachtindeling en rustperioden	Art. 4, eerste en zevende lid, en 8, tweede lid, Wz; hoofdstuk 6 Atb-vervoer
	15, lid 2	Voorkoming drug- en alcoholmisbruik	Art. 59b Wz
	15, lid 3	Vermoeidheid	Art. 4, eerste en zevende lid, en 8, tweede lid, Wz; Vraag 21 Bijlage Regeling bemanningsplan zeevaart
	15, lid 4	Rustperioden	Art. 6.5:2, eerste en derde lid, en 6.5:3 Atb-vervoer
	15, lid 5	Verdeling rusturen	Art. 6.5:2, tweede lid, 6.5:3 en 6.5:4 Atb-vervoer
	15, lid 6	Afwijking rustperioden	Art. 6.5:6 en 6.5:7, eerste lid, Atb-vervoer
	15, lid 7	Werkrooster	Art. 6.4:1 Atb-vervoer; Regeling werkrooster en werklijst zeevarenden
	15, lid 8	Compensatie rust	Art. 6.5:7, tweede lid, Atb-vervoer
	15, lid 9	Werklijsten	Art. 6.4:2 Atb-vervoer; Regeling werkrooster en werklijst zeevarenden
	15, lid 10	Afwijking rustperioden	Art. 6.5:7 Atb-vervoer
	15, leden 11 t/m 13	Afwijking bij CAO	Geen aanpassing van wetgeving omdat er geen gebruik is gemaakt van deze mogelijkheid.

Artikel richtlijn 2012/35/EU	Artikel richtlijn 2008/106/EG	Inhoud	Nederlandse regelgeving
1, onderdeel 15	15, lid 14	Voorkoming alcoholmisbruik	Art. 59b Wz
1, onderdeel 16, onderdeel a)	17, lid 1 onder c)	Afgifte bewijzen	Art. 20, eerste en tweede lid, Wz
1, onderdeel 16, onderdeel b)	19	Wijziging opschrift	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 16, onderdeel c)	19, lid 1	Erkenning bewijzen	Art. 22 Wz; art. 9 Bzhz
1, onderdeel 16, onderdeel d)	19, lid 2	Verzoek aan Commissie over erkenning derde land	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 17	19, lid 3	Besluit van Commissie	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 18	20, lid 6	Intrekken erkenning derde land door Commissie	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 19	22, lid 1	Havenstaatcontrole	Art. 1, onderdeel b, onder 7° en 9°, 2 t/m 4 en 19 Wet havenstaatcontrole
1, onderdeel 20	23, lid 1, onder a)	Beperking havenstaatcontrole	Art. 2, eerste lid, 3 en 4 Wet havenstaatcontrole; art. 4 Regeling havenstaatcontrole
1, onderdeel 21	23, lid 2	Beoordeling geschiktheid zeevarenden	Art. 2, eerste lid, 3 en 4 Wet havenstaatcontrole; art. 4 Regeling havenstaatcontrole
1, onderdeel 22	25bis	Gegevensverstrekking aan Commissie	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 23	27	Gedelegeerde handelingen Commissie	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 24	27bis	Uitoefening gedelegeerde handelingen Commissie	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 25	28	Comitéprocedure	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling.
1, onderdeel 26	29	Sancties	Art. 56 t/m 60 Wz; Art. 1, onder 4°, 2, lid 4, 6, lid 1, onder 4°, WED; Art. 10:1 en 11:3 Arbeidstijdenwet; Art. 8:4, lid 1, Atb-vervoer; Art. 1, onder 3°, 2, lid 4, 6, lid 1, onder 4° WED; Art. 4, 16, lid 2, onder a, 56, lid 1, en 58 Schepenvet;
1, onderdeel 27	30	Overgangsbepalingen	Art. 12 t/m 14 en 33 Wet havenstaatcontrole; Art. 3.1 Regeling tarieven scheepvaart 2005; Art. 1, onder 4°, 2, lid 4, 6, lid 1, onder 4°, WED; Art. 225 WvSr
1, onderdeel 28	33	Vervallen inwerkingtredingsbepaling	Art. 125a Bzhz
1, onderdeel 29	-	-	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
2	Bijlagen I, II en V	Wijziging bijlagen	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
3	-	Omzetting richtlijn	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
4	-	Inwerkingtreding richtlijn	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
Bijlage I	-	Adressaten	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
Bijlage II	Bijlage I	Opleidingsvoorschriften	Art. 18, eerste en tweede lid, 19, eerste lid, 19a, eerste lid, 20, eerste en tweede lid, Wz; art. 11 t/m 42 Bzhz; ministeriële regeling o.g.v. de art. 11, 33 en 34 Bzhz
Bijlage III	Bijlage II, punt 3	Beoordeling door Commissie van derde landen	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling
	Bijlage V	Aan de Commissie te verstrekken gegevens	Behoeft geen implementatie in wetgeving in verband met de aard van de bepaling