

Vergaderjaar 2012–2013

33 442

Wijziging van de Wet zeevarenden, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

Het onderhavige voorstel van wet strekt tot implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag¹ en van de daarbij behorende Code (Trb. 1996, 249) (hierna: STCW-Code) in de Wet 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).

Het voorstel voorziet hiermee tevens, zoveel en voor zover mogelijk, in de implementatie van een op handen zijnde wijziging van richtlijn nr. 2008/106/EG² (hierna: de bemanningsrichtlijn). De voorgenomen wijziging van de bemanningsrichtlijn strekt voornamelijk tot verwerking van de Manilla-wijzigingen in het EU-recht.

Daarnaast is in het voorstel een aantal andere wijzigingen van de Wet zeevarenden opgenomen. In overleg met onder andere de sociale partners in de maritieme sector is bezien op welke onderdelen aanpassing wenselijk is. Daarom worden ook wijzigingen voorgesteld met betrekking tot het bemanningsplan, de vaarbevoegdheden, de monsterrol en het monsterboekje. In overleg met het tuchtcollege voor de scheepvaart is een aantal wijzigingen in het hoofdstuk omtrent tuchtrechtspraak opgenomen. Eveneens is voorzien in een grondslag tot het stellen van nadere eisen met betrekking tot niet commercieel gebruikte overheids-schepen, voor het geval zij van specifieke bij of krachtens de wet gestelde eisen zijn uitgezonderd. Tot slot worden enkele aanpassingen voorgesteld in de verbodsbepalingen en kunnen uitgewerkte bepalingen vervallen.

De Manilla-wijzigingen nopen daarnaast tot wijziging van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart (hierna: het besluit) en enkele ministeriële regelingen ter uitvoering van de Wet zeevarenden. Ook worden in dit wetsvoorstel (geringe) wijzigingen voorgesteld van de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten.

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

Bij de Wet tot implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag¹ wordt de Zeevaartbemanningswet gewijzigd en wordt de citeertitel gewijzigd in «Wet zeevarenden» (hierna: Wz). Deze wet is op het moment van aanbieding van het onderhavige wetsvoorstel echter nog niet in werking getreden. De inwerkingtreding is afhankelijk van het aantal verdragsstaten dat het Maritiem Arbeidsverdrag heeft geratificeerd. Een jaar na het moment dat dertig ILO-lidstaten het verdrag bekrachtigd hebben, die tezamen een aandeel hebben van 33 % in het wereldbrutoscheeps-tonnage, treedt het Maritiem Arbeidsverdrag internationaal in werking. Op dat moment kan de genoemde wet eveneens in werking treden. Aan dit criterium is voldaan door de dertigste ratificatie van het Maritiem Arbeidsverdrag op 20 augustus 2012. Hierdoor zal het verdrag op 20 augustus 2013 internationaal in werking treden. De beoogde datum van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel is 1 juli 2013. De reden hiervoor wordt in hoofdstuk 8 van deze memorie nader uiteengezet. Gezien de voorheen verwachte vrijwel gelijktijdige inwerkingtreding van het Maritiem Arbeidsverdrag is het onderhavige wetsvoorstel gebaseerd op de door de hiervoor genoemde wet gewijzigde Zeevaartbemanningswet, ofwel op de Wet zeevarenden. De voor het onderhavige wetsvoorstel noodzakelijke onderdelen van de Wet tot implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag kunnen kort voor 1 juli 2013 in werking treden.

HOOFDSTUK 2. AANLEIDING EN ACHTERGROND

§ 2.1. Aanleiding

a. Het STCW-Verdrag.

Het Koninkrijk der Nederlanden is partij bij het STCW-Verdrag. De Manilla-wijzigingen op het verdrag zijn op 1 januari 2012 internationaal in werking getreden. In de Manilla-wijzigingen zijn diverse overgangsbepalingen opgenomen. Op 1 januari 2017 moeten de verdragsstaten uiteindelijk volledige uitvoering geven aan de gewijzigde verdragsbepalingen. Het STCW-Verdrag is in Nederland geïmplementeerd in de Zeevaartbemanningswet, die de nieuwe citeertitel Wet zeevarenden zal krijgen (zie hoofdstuk 1, inleiding). Om de Manilla-wijzigingen te implementeren moet deze wet worden aangepast.

Voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten zal aanpassing plaatsvinden van het Bemanningsbesluit Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen.

b. De bemanningsrichtlijn (richtlijn nr. 2008/106/EG).

Door middel van de bemanningsrichtlijn is het STCW-Verdrag in het EU-recht opgenomen. De Manilla-wijzigingen zullen eveneens in de bemanningsrichtlijn worden verwerkt. Daartoe is een wijziging van deze richtlijn in voorbereiding. Naar verwachting zal de wijziging eind 2012 zijn beslag krijgen. In het voorstel tot wijziging van de bemanningsrichtlijn is voorzien in een implementatietermijn van achttien maanden na de datum van inwerkingtreding van de wijziging. Ook deze (wijzigings)richtlijn zal in de Zeevaartbemanningswet c.q. Wet zeevarenden moeten worden geïmplementeerd. Omdat de voorgenomen wijziging van de bemanningsrichtlijn voornamelijk strekt tot verwerking van de Manilla-wijzigingen in het EU-recht, zal het onderhavige wetsvoorstel naar verwachting reeds in de implementatie voorzien.

¹ 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).

c. Nationaal.

Naast de Manilla-wijzigingen worden ook andere wijzigingen van de Wz voorgesteld. Deze wijzigingen passen in het Actieplan Zeevaart dat is toegezegd aan de Tweede Kamer tijdens het Algemeen Overleg van de Vaste Commissie voor Financiën van 13 januari 2010. Het actieplan is met een brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu op 12 november 2010 aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal¹. Hierbij is toegezegd om, binnen de bestaande budgettaire kaders, te komen met een actieplan waarin maatregelen zijn opgenomen die eraan kunnen bijdragen dat het bedrijven van zeescheepvaartactiviteiten vanuit Nederland aantrekkelijk blijft. Dit actieplan is in samenspraak met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders (KVNR) tot stand gekomen. Zoals aangegeven in het actieplan zeevaart kan de wijze van invulling door vlaggenstaten van hun verantwoordelijkheden zorgen voor een verschil in level playing field tussen vlaggenstaatsregisters. Dit kan van invloed zijn op de concurrentiepositie van zeevaartondernemingen en de aantrekkelijkheid van hun vlag. De Nederlandse vlag staat bekend als een kwalitatief hoogwaardige vlag.

De maritieme sector kent een hoge internationale regeldichtheid. Vertrekpunt van het internationale regelgevingsproces zijn over het algemeen de grote vrachtschepen (tankers, droge lading, containers), terwijl de Nederlandse vloot juist bestaat uit kleinere scheepstypes met hun specifieke kenmerken die vaak aparte bepalingen vereisen. Om het register aantrekkelijk te houden is het nodig om bij de ontwikkeling van regelgeving hier aandacht aan te besteden. Ook dient er aandacht te zijn voor het toegankelijk en kenbaar maken van de bestaande regels en de wijze van handhaving daarvan.

Tot slot vloeit een deel van dit wetsvoorstel voort uit de ervaring die het tuchtcollege voor de scheepvaart sinds 1 januari 2010 heeft opgedaan met de bepalingen in hoofdstuk 5A, Tuchtrechtspraak, van de Zeevaartbemanningswet.

§ 2.2. Betrokkenen

De sociale partners in de maritieme sector zijn, naast hun eerdere betrokkenheid binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) bij de totstandkoming van de Manilla-wijzigingen, intensief betrokken geweest en geconsulteerd over de voorgestelde wijzigingen van de Wz. Er is veelvuldig overleg gevoerd over noodzakelijke en wenselijke aanpassingen. Voor dit intensieve traject is gekozen om een zo groot mogelijk draagvlak te verkrijgen voor zowel de wijze van implementatie van de Manilla-wijzigingen als voor de overige wijzigingen. Het wetsvoorstel is 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, het Productschap Vis, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Tevens is op relevante aspecten overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het Tuchtcollege voor de scheepvaart, het Korps landelijke politiediensten (KLPD), de Koninklijke Marine en de Rijksrederij. Daarnaast zijn ook maritieme opleidings- en trainingsinstututen en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (hierna: OCenW) betrokken.

¹ Kamerstukken II 2010/11, 31 409, nr. 32, blz. 1–2.

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.

§ 2.3. Geconstateerde problemen

Het wetsvoorstel beoogt een oplossing te bieden voor de hieronder genoemde geconstateerde problemen.

Bemanningsplannen: Reders met twee of meer identieke schepen met een soortgelijk vaar- en gebruiksprofiel moeten voor elk individueel schip een afzonderlijk bemanningsplan indienen.

Bijzondere schepen: Schepen met een innovatief ontwerp kunnen veelal niet aan de standaard bemanningsvoorschriften voldoen.

Monsterboekjes: Zeevarenden met een andere dan de Nederlandse nationaliteit moeten onnodige kosten maken door het aanschaffen van een Nederlands monsterboekje terwijl zij in het bezit zijn van een buitenlands monsterboekje.

Niet commerciële gebruikte overheidsschepen: Gezien hun aard en inzet is het niet altijd zinvol dat niet commerciële gebruikte overheidsschepen aan de reguliere bemanningsvoorschriften moeten voldoen.

Vaarbevoegdheden: De uitwisselbaarheid van bemanningsleden op schepen tussen de verschillende bedrijfstakken (koopvaardij, zeevisserij en waterbouw) wordt bemoeilijkt doordat de vaarbevoegdheden niet op elkaar aansluiten.

Wegvaren na aanhouding: Het komt voor dat schepen, met name vissersvaartuigen, wegvaren ondanks het feit dat zij door een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) zijn aangehouden.

Tuchtrecht: Het tuchtcollege voor de scheepvaart is gestuit op een aantal problemen die toepassing van de regeling van de tuchtrechtspraak met zich mee brengt.

§ 2.4. Doel

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de Manilla-wijzigingen tijdig en op een juiste wijze in de Nederlandse regelgeving te implementeren. Daarnaast beoogt het wetsvoorstel onnodig belastende voorschriften uit de zeevaartbemanningsregelgeving te verwijderen en waar nodig te vervangen door minder belastende voorschriften. Hiermee wordt een vermindering van de administratieve lasten en de inhoudelijke nalevingskosten gerealiseerd. Daarnaast worden de regels omtrent tuchtrechtspraak aangepast aan de ermee opgedane ervaring. Tot slot vindt een beperkte modernisering plaats met betrekking tot de afbakening en omschrijving van de diverse vaarbevoegdheden.

§ 2.5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie

Nederland is partij bij het STCW-Verdrag en daarmee verplicht de Manilla-wijzigingen in haar wetgeving te implementeren. De overige voorstellen tot wijziging komen voornamelijk voort uit overleg met de sociale partners in de maritieme sector.

§ 2.6. Instrument

Het STCW-Verdrag is reeds door middel van de Wz in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. De Manilla-wijzigingen noodzaken ertoe deze wet en de daarop gebaseerde regelgeving aan te passen. Ook de overige onderwerpen die in dit wetsvoorstel aan de orde komen zijn reeds in de Wz geregeld. Juist deze regels behoeven aanpassing.

HOOFDSTUK 3. DE MANILLA-WIJZIGINGEN

Het STCW-Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie bevat, zoals de titel ervan al aangeeft, normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst. Het verdrag is ondertekend door 144 landen, die 98,5 % van het wereldbrutoscheepstonnage vertegenwoordigen, en geldt daarmee wereldwijd. De laatste grote herziening van de bijlage bij het verdrag heeft in 1995 plaatsgevonden. Daarbij is tevens de STCW-Code vastgesteld. Na vijftien jaar waren de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code weer aan een brede herziening toe, met name op het gebied van het introduceren en actualiseren van competentie- en trainingseisen als gevolg van het ontstaan en gebruik van nieuwe technologieën. Daarnaast is een aantal andere wijzigingen aangebracht. Hieronder worden op hoofdlijnen de belangrijkste nieuwe of gewijzigde voorschriften aangegeven.

- Het verduidelijken van het begrip «vaarbevoegdheidsbewijs» (*certificate of competency*) en de introductie van het begrip «bekwaamheidsbewijs» (*certificate of proficiency*) in voorschrift I/1 van de bijlage bij het STCW-Verdrag. Naast het vaarbevoegdheidsbewijs werd voorheen alleen gesproken over «certificaten» zonder verdere specificering. Dit leverde onduidelijkheden op, door de nieuwe begrippen moet deze onduidelijkheid zijn weggenomen.
- Vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren mogen op grond van voorschrift I/2 van de bijlage bij het STCW-Verdrag alleen worden afgegeven indien de authenticiteit en de geldigheid van de onderliggende documenten is vastgesteld. Buitenlandse bewijzen mogen alleen worden erkend indien de authenticiteit en de geldigheid van het buitenlandse bewijs is vastgesteld. Veel landen, inclusief Nederland, maken gebruik van de mogelijkheid om buitenlandse officieren dienst te laten doen aan boord van hun schepen. Het is belangrijk om zekerheid te verkrijgen dat deze buitenlandse officieren daadwerkelijk in het bezit zijn van het vereiste geldige vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs. Fraude met deze documenten wordt hiermee zoveel mogelijk geëlimineerd.
- Aanpassing van de diverse competentietabellen van de secties A-I/II en A-I/III van de STCW-Code voor zowel dek- als machinekamerdienst. Door de komst van nieuwe technologieën en voortschrijdend inzicht is de introductie van competentie-eisen met betrekking tot ECDIS (*Electronic Chart Display Information System*), hoogspanning, gas- en stoomturbines, leiderschap van en teamwerk door officieren, en bescherming van het mariene milieu noodzakelijk.
- De introductie van de nieuwe functies «officier elektrotechniek», «gekwalificeerd gezet dek», «gekwalificeerd gezet machinekamer» en «gekwalificeerd gezet elektrotechniek» in de voorschriften I/1, II/5, III/5,

III/6 en III/7 van de bijlage bij het STCW-Verdrag. Als gevolg van de toename van het gebruik van elektrotechniek en hoogspanning is er een steeds grotere vraag naar specifiek en goed opgeleid personeel op deze gebieden. Ook is er een grote vraag naar goed opgeleid ondersteunend personeel aan boord van schepen. De genoemde nieuwe functies voorzien hierin.

In voorschrift I/9 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en sectie A-I/9 van de STCW-Code zijn nieuwe eisen voor de medische geschiktheid van zeevarenden en het medische geschiktheidscertificaat opgenomen. Deze eisen zijn met de eisen van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (MAV) geharmoniseerd.

- In de voorschriften V/1-1 en V/1-2 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en hoofdstuk V van de STCW-Code zijn de tankertrainingen onderverdeeld naar de types olie -, chemicaliën - en gastanker. De inhoud van de trainingen is herzien en gericht op de specifieke kenmerken van de verschillende tankertypes. Daarnaast is de training aangevuld met een training in brandbestrijding op dit soort schepen.
- De introductie van een verplichting tot het bijhouden van de vaardigheden met betrekking tot (basis)veiligheid, sloepsgast, snelle hulpverleningsboten en brandbestrijding voor gevorderden, in de secties A-VI/1, A-VI/2 en A-VI/3 van de STCW-Code. Het aantonen van het behoud van deze vaardigheden kan niet alleen door middel van vaartijd maar zal ook door middel van toetsing moeten worden aangetoond. Dit kan niet op een veilige wijze aan boord plaatsvinden. In de praktijk zal de toetsing plaatsvinden in combinatie met een 5-jaarlijkse herhalingstraining van de genoemde elementen.
- De trainingseisen met betrekking tot beveiliging zijn aangepast in de tabellen behorende bij de secties A-VI/5 en A-VI/6 van de STCW-Code. Door de toename van piraterij en bewapende overvallen is er behoefte aan een betere training van de zeevarenden voor aanvallen op het schip en haar bemanning en tevens een betere voorbereiding daarop.
- De introductie van een training met betrekking tot beveiliging (de zogenaamde «beveiligingsfamiliarisatietraining») voor alle zeevarenden in voorschrift VI/6 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en sectie A-VI/6 van de STCW-Code. Identiek aan de reeds bestaande veiligheidsfamiliarisatietraining is er, gezien de toename van piraterij en gewapende overvallen, ook behoefte aan het vertrouwd maken van zeevarenden met de procedures rond beveiliging. Dit geldt voor alle zeevarenden die niet specifiek voor beveiligingstaken zijn opgeleid.
- De introductie van een specifieke alcohollimiet in sectie A-VIII/1, onderdeel 10, van de STCW-Code ter voorkoming van alcoholmisbruik. Naar aanleiding van diverse incidenten en in navolging van identieke regels voor andere transportmodaliteiten is nu ook voor de zeevaart een alcohollimiet geïntroduceerd voor zeevarenden die veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoeren.
- De harmonisatie van de voorschriften met betrekking tot de minimale rusturen in sectie A-VIII/1 van de STCW-Code met die van het MAV.

Overgangsbepalingen

De Manilla-wijzigingen zijn per 1 januari 2012 in werking getreden. Met ingang van 1 januari 2017 moet volledig worden voldaan aan de gewijzigde verdragsbepalingen.

Voorschrift I/15 van de bijlage bij het STCW-Verdrag bevat een tweetal overgangsbepalingen met betrekking tot de afgifte en de erkenning van vaarbevoegheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen. Deze bepalingen bieden de mogelijkheid om tot 1 januari 2017 bestaande bewijzen te

vernieuwen en te erkennen. Hierbij moeten de onderstaande situaties worden onderscheiden:

- Zeevarenden met een vaarbevoegdheidsbewijs, afgegeven op grond van de «oude» verdragsbepalingen, die **nog niet** de op grond van de Manilla-wijzigingen verplichte bijscholings- of herhalingsstrainingen hebben gevolgd: indien de geldigheidstermijn van hun vaarbevoegdheidsbewijs is verstreken en zij dit willen vernieuwen, zal het nieuwe vaarbevoegdheidsbewijs een uiterste geldigheidsduur hebben tot 1 januari 2017;
- Zeevarenden met een vaarbevoegdheidsbewijs, afgegeven op grond van de «oude» verdragsbepalingen, die **wel** de op grond van de Manilla-wijzigingen verplichte bijscholings- of herhalingsstrainingen hebben gevolgd: indien de geldigheidstermijn van hun vaarbevoegdheidsbewijs is verstreken en zij dit willen vernieuwen, zal het nieuwe vaarbevoegdheidsbewijs een geldigheidsduur hebben die zich tot na 1 januari 2017 kan uitstrekken;
- Voor zeevarenden die hun erkende vaartijd, een goedgekeurde opleiding of een erkende training **vóór 1 juli 2013** zijn begonnen, zal het af te geven bekwaamheidsbewijs of vaarbevoegdheidsbewijs een uiterste geldigheidsduur hebben tot 1 januari 2017, tenzij zij aantonen te voldoen aan de Manilla-wijzigingen;
- Voor zeevarenden die hun erkende vaartijd, een goedgekeurde opleiding of een erkende training **op of na 1 juli 2013** zijn begonnen, zal het af te geven bekwaamheidsbewijs of vaarbevoegdheidsbewijs een geldigheidsduur hebben die zich tot na 1 januari 2017 kan uitstrekken;

Aangezien de reguliere zeevaartopleidingen aanvangen in de maand september, betekent bovenstaande dat met ingang van het schooljaar 2012–2013 de opleidingen volgens de normen van de Manilla-wijzigingen moeten plaatsvinden. Deze opleidingen op grond van de WEB vinden plaats aan de hand van zogenaamde kwalificatiedossiers. Deze zijn begin 2012 aangepast zodat de opleidingen in september 2012 aan de nieuwe normen voldoen.

Sectie A-VI/6 van de STCW-Code bevat een overgangsbepaling met betrekking tot de beveiligingsstrainingen: Tot 1 januari 2014 mogen zeevarenden die vóór 1 januari 2012 zijn begonnen aan hun erkende vaartijd op andere wijze aantonen dat zij aan gelijkwaardige eisen voldoen, bijvoorbeeld door in de voorgaande drie jaar tenminste een half jaar erkende vaartijd te hebben opgedaan.

HOOFDSTUK 4 HOOFDLIJNEN VAN HET VOORSTEL

Het voorstel ziet, waar nodig, op aanpassing van de Wz voor zover de in hoofdstuk 3 genoemde onderwerpen daartoe aanleiding geven. Dit is het geval ten aanzien van enkele begripsbepalingen, de introductie van nieuwe vaarbevoegdheden (functies), de verplichting tot het door zeevarenden volgen van bijscholings- en herhalingsstrainingen, de bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers, alcoholgebruik, de beginselen van een veilige wacht en de verificatieplicht ten aanzien van de ten behoeve van de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen overgelegde documenten.

Hiernaast worden voorstellen gedaan met betrekking tot de volgende onderwerpen:

bemanningsplan en bemanningscertificaat

Met het voorstel wordt bereikt dat voor twee of meer identieke schepen volstaan kan worden met één bemanningsplan en het bemanningscertificaat niet meer in tweevoud, maar in enkelvoud wordt afgegeven.

Bijzondere schepen

In het onderhavige wetsvoorstel is een artikel toegevoegd op grond waarvan voor bijzondere schepen de bemanningssamenstelling op afwijkende wijze kan worden bepaald. Voor een bepaald schip kan ontheffing worden verleend van de verplichting om een bemanningsplan te voegen bij de aanvraag van een bemanningscertificaat. Uiterlijk na een periode van ten hoogste twaalf maanden wordt de in het bemanningscertificaat genoemde bemanningssamenstelling in relatie tot het gebruik van het schip geëvalueerd. Zo nodig wordt vervolgens een nieuw bemanningscertificaat afgegeven waarin een andere bemanningssamenstelling is vermeld.

Monsterboekje

Eenieder die op de monsterrol moet worden vermeld, moet ook in het bezit zijn van een geldig monsterboekje. De huidige regelgeving eist dat alle bemanningsleden over een Nederlands monsterboekje beschikken. Voorgesteld wordt om buitenlandse zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen toe te laten met een buitenlands monsterboekje dat ten minste in de Engelse taal is gesteld. Dat betekent een aanmerkelijke kostenbesparing. Ook wordt de inhoud van het monsterboekje gewijzigd en komt het voorlopig monsterboekje te vervallen.

Niet commercieel gebruikte overheidsschepen

In het wetsvoorstel is opgenomen dat voor niet commercieel gebruikte overheidsschepen nadere regels kunnen worden gesteld. Deze regels vervangen de regels waarvan zij geheel of gedeeltelijk kunnen worden uitgezonderd. Gezien de aard en de inzet van dergelijke schepen kan deze mogelijkheid wenselijk zijn. Artikel III van het STCW-Verdrag biedt hiertoe de mogelijkheid.

Vaarbevoegdheden

Het aantal vaarbevoegdheden is uitgebreid om aan te sluiten bij nieuwe functies die zijn opgenomen in het STCW-Verdrag. Tevens zijn er vaarbevoegdheden toegevoegd om de uitwisselbaarheid van bemanningsleden tussen verschillende bedrijfstakken mogelijk te maken.

Verbodsbepaling wegvaren na aanhouding

Voorgesteld wordt het wegvaren na een aanhouding door de ILT strafbaar te stellen.

Centraal Register Bemanningsgegevens

Naast een aantal andere kleine wijzigingen is voorzien in de registratie van de gegevens omtrent de afgegeven bekwaamheidsbewijzen.

Tuchtrecht

Het tuchtcollege voor de scheepvaart (hierna tuchtcollege) heeft met ingang van 1 januari 2010 de tuchtrechtelijke taak van de Raad voor de Scheepvaart overgenomen. Het tuchtcollege heeft sinds die tijd ervaring opgedaan met de regeling van de tuchtrechtspraak in de scheepvaart zoals opgenomen in hoofdstuk 5a Tuchtrechtspraak van de Zw. Gedurende deze periode is het tuchtcollege gestuit op een aantal knelpunten in die regeling. Met de aanpassingen van de Zw in dit wetsvoorstel worden deze knelpunten opgelost.

Tot slot zijn aanpassingen opgenomen van de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten.

HOOFDSTUK 5. UITVOERING EN HANDHAVING

§ 5.1. Algemeen

De uitvoering en handhaving van de onderhavige wetgeving is in handen van de ILT. Daarnaast zijn in het Besluit aanwijzing toezichthouders Zeevaartbemanningswet andere toezichthouders aangewezen, waaronder de ambtenaren van het district Rivierpolitie van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond en de ambtenaren van de dienst Waterpolitie van de divisie Mobiliteit van het Korps landelijke politiediensten.

§ 5.2. Uitvoering

Uitvoering van de wetgeving gebeurt in de vorm van de afgifte van documenten als bemanningscertificaten, monsterboekjes, vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen. KIWA N.V. verzorgt in mandaat, namens de Minister, de afgifte van die documenten, met uitzondering van de bemanningscertificaten. Deze worden afgegeven door de ILT. De voorgestelde wetswijziging heeft consequenties voor de uitvoering en handhaving van de bemanningswetgeving.

In voorschrift I/2, eerste en zevende lid, juncto voorschrift I/10, eerste lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag is bepaald dat vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins, officieren en radio-operators en bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren slechts mogen worden afgegeven of erkend na controle van de authenticiteit en geldigheid van de overgelegde schriftelijke bewijsstukken. Dit betekent een toename van de uitvoeringswerkzaamheden, die pas na ervaring ermee kan worden gekwantificeerd. Daarbij zorgt de afhankelijkheid van buitenlandse autoriteiten voor onzekerheid.

De ILT heeft een uitvoerings- en handhavingstoets uitgevoerd op dit wetsvoorstel. De ILT voorziet geen bijzondere aandachtspunten bij de uitvoering of handhaving. Zij vraagt wel aandacht voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de te stellen regels in het traject van de lagere regelgeving, waar veelal de inhoudelijke normen worden gesteld.

§ 5.3. Uitwisseling van informatie

Het ICT-systeem van KIWA N.V. moet geschikt worden gemaakt voor bovengenoemde verificatieplicht. Het betreft het realiseren van de mogelijkheid tot het aanleveren van gegevens over personen met een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs aan een buitenlandse autoriteit en het opvragen van dergelijke gegevens met betrekking tot personen in het bezit van in de EU, EER of Zwitserland afgegeven bewijzen bij de buitenlandse autoriteiten.

Voor de verificatie van Nederlandse bewijzen vinden besprekingen plaats met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen over de

uitwisseling van informatie over de behaalde schooldiploma's op basis van de WEB en de WHW. Aan de uitwisseling van informatie over buitenlandse bewijzen wordt aandacht besteed in vergaderingen op Europees en mondiaal niveau.

§ 5.4. Toezicht en handhaving

Toezicht en handhaving van de regelgeving door de bovengenoemde toezichthouders vindt plaats op twee manieren: in de vorm van inspecties aan boord van schepen naar de aanwezigheid van de in het bemanningscertificaat voorgeschreven bemanning en naar de juiste kwalificaties van de bemanningsleden. Tevens vindt toezicht plaats op de uitvoering van trainingen.

HOOFDSTUK 6. GEVOLGEN

§ 6.1. Financiële gevolgen voor de rijksoverheid

Het wetsvoorstel heeft geen financiële gevolgen voor de Rijksbegroting.

§ 6.2. Financiële gevolgen voor burgers, bedrijven en andere overheden

Bij de voorgestelde wijzigingen van de Wet zeevarenden is aandacht gegeven aan de uitvoering van de doelstelling van het kabinet om de administratieve lastendruk te reduceren. De totale reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven komt neer op € 288 084,- op jaarbasis. Het 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 lastenverlichting.

Het wordt door de wijziging van artikel 7 mogelijk om per serie identieke schepen slechts één bemanningsplan in te dienen. Het huidige tarief voor het beoordelen van een bemanningsplan is € 272,-. Het geschatte gemiddelde aantal schepen binnen een serie schepen is vijf. Onder het huidige artikel 7, eerste lid, is voor vijf (identieke) schepen een bedrag van € 1 360,- verschuldigd. Dit betekent een besparing aan administratieve lasten van € 1 088,- per serie. Naar schatting zal het vijf maal per jaar voorkomen dat voor een serie schepen een bemanningsplan wordt ingediend. De besparing aan administratieve lasten bedraagt € 5 440,- op jaarbasis.

De verplichting een bemanningsplan in te dienen voor vissersvaartuigen met een scheepslengte van 45 meter of meer vervalt door de wijziging van artikel 17, tweede lid. Het betreft op dit moment 15 vistrawlers onder Nederlandse vlag. Uitgaande van het huidige tarief voor het beoordelen van een bemanningsplan van € 272,- betekent dit een besparing aan administratieve lasten van € 800 op jaarbasis.

Zeevarenden met een andere dan de Nederlandse nationaliteit kunnen met de voorgestelde wijziging van artikel 35 volstaan met een monsterboekje dat in de Engelse taal of, naast een andere taal, ook in de Engelse taal is opgesteld. Dit betekent een kostenbesparing ten opzichte van de huidige regelgeving die eist dat iedere zeevarende die aanmonstert op een schip onder Nederlandse vlag over een Nederlands monsterboekje dient te beschikken. Bij de berekening is uitgegaan van de huidige kosten van een monsterboekje van € 83,- (incl. BTW) en een geldigheidsduur van tien jaar. Op basis van de cijfers van Nederland Maritiem Land, monitor 2011, Ecorys, gaat het om 15 660 zeevarenden met een andere dan de Nederlandse nationaliteit op schepen onder Nederlandse vlag. Het betreft

hier de in 2010 geregistreerde kapiteins, officieren, gezellen en de groep niet-maritiem personeel dat taken heeft aangewezen gekregen op grond van artikel 4, eerste en vierde lid. Het niet hoeven aanschaffen van een Nederlands monsterboekje komt neer op een vermindering van de inhoudelijke nalevingslasten van € 129 961, – op jaarbasis.

Daarnaast wordt een reductie aan administratieve lasten met betrekking tot het monsterboekje bereikt van € 281 844,– op jaarbasis. Uitgangspunt hierbij is dat de hierboven vermelde 15 660 zeevarenden met een andere dan de Nederlandse nationaliteit niet de noodzakelijke administratieve handelingen zoals het overleggen van de diverse bewijsstukken, eventuele reistijd en tijdsbeslag kwijt zijn voor de aanvraag van een Nederlands monsterboekje. Hierbij wordt uitgegaan van een gemiddeld uurloon van € 45,– en een geschat tijdsbeslag van 4 uur, eenmaal per tien jaar.

In artikel 69e is voorgeschreven dat de scheepsbeheerder dient te zorgen voor een schriftelijk beleid ten aanzien van de voorkoming van alcoholmisbruik door zeevarenden die veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu, uitvoeren. Aangezien alcoholmisbruik aan boord van schepen al sinds jaren in strijd is met het principe van goed zeemanschap en scheepsbeheerders, mede gelet op hun verantwoordelijkheid hiervoor, veelal al een alcoholbeleid voeren, betekent de invoering van een verplichting op dit gebied geen lastenverzwaring.

Financiële gevolgen vloeien tevens voort uit de verplichting voor zeevarenden tot het volgen van de bijscholings- en herhalingstrainingen als bedoeld in artikel 19a, tweede lid. De kosten hiervoor worden over het algemeen door de scheepsbeheerders gedragen. Aangezien de inhoud en de omvang van deze trainingen in het kader van het besluit zullen worden uitgewerkt, kan ook dan pas inzicht in de financiële consequenties worden verkregen.

Daarnaast zullen zeevarenden bij de aanvraag en de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs moeten aantonen dat zij de vereiste bijscholings- en herhalingstrainingen hebben gevolgd. De kosten van het overleggen van het daarvoor afgegeven bekwaamheidsbewijs zijn echter nagenoeg nihil.

De trainingsinstituten die de bijscholings- en herhalingstrainingen alsmede de nieuwe trainingen op het gebied van beveiliging willen gaan verzorgen moeten daartoe worden erkend. De erkenning vindt per training plaats en wordt verstrekt na een audit door de ILT. Voor de behandeling van een aanvraag voor de erkenning van een training is in de Regeling tarieven scheepvaart 2005 een tarief van € 136,– per manuur vastgesteld. Afhankelijk van de aard van de training en het eventueel reeds erkend zijn van het trainingsinstituut op basis van de huidige eisen, zullen de te maken kosten variëren. Er is eveneens nog geen inzicht in het aantal instituten dat een erkenning zal aanvragen. De financiële lasten zullen daarom in het kader van de uitvoeringsregelgeving worden berekend.

Ook met betrekking tot de in de voorschriften V/1–1 en V/1–2 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en hoofdstuk V van de STCW-Code opgenomen herziene eisen inzake tankertrainingen bestaat momenteel nog niet voldoende duidelijkheid om een berekening van de financiële lasten te kunnen maken. Dit zal eveneens in het kader van de uitvoeringsregelgeving worden gedaan.

§ 6.2. Gevolgen voor het milieu

De voorgestelde wijzigingen van de Wz betreffen voorschriften op het terrein van de zeevaartbemanning en hebben 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 en A-III van de STCW-Code.

HOOFDSTUK 7 ADVISERING EN CONSULTATIE

De voorgestelde aanpassingen aan de Wz vanwege de Manilla-wijzigingen zijn tot stand gekomen in goed overleg met de meest representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de maritieme sector, te weten Nautilus, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders, de Vereniging van Waterbouwers, het Productschap Vis, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Vanwege de internationale verplichting ligt de nadruk van de aanpassingen op de STCW-bepalingen. Daarnaast is bekeken welke andere wijzigingen aan de wet daarnaast wenselijk zijn. Ook met betrekking tot deze wijzigingen is veelvuldig overleg gevoerd met bovenstaande sociale partners in de maritieme sector. Er is gekozen voor dit intensieve traject om een zo groot mogelijk draagvlak te verkrijgen.

Uit de reacties van de sociale partners blijkt dat voornoemde organisaties de voorgestelde wijzigingen van de Wz ondersteunen. Hierbij zijn door deze organisaties de volgende opmerkingen geplaatst:

- De voorgestelde wijzigingen met betrekking tot de regeling omtrent het bemanningsplan en bemanningscertificaat in de artikelen 5 tot en met 17 worden ondersteund. Een meer fundamentele herziening van deze artikelen achten de sociale partners binnen het kader van het voor het onderhavige wetsvoorstel beschikbare tijdsbestek niet opportuun. Hierbij is aangegeven dat deze systematiek met bemanningsplannen het product is van een in de jaren negentig van de vorige eeuw zeer zorgvuldige en uitgebreid gevoerde discussie tussen overheid en sector;
- De sociale partners hebben begrip voor de voorstellen met betrekking tot de artikelen 18 tot en met 19a. Daarbij is besproken dat houders van (oude) diploma's die op grond van de Wet op de zeevaartdiploma's, de Wet op de zeevischvaartdiploma's of de Schepenwet waren afgegeven, geen aanspraak meer kunnen maken op een vaarbevoegdheidsbewijs. Voor deze herintreders staat de weg open om volgens de EVC-procedure op grond van de WEB een bekwaamheidsbewijs en uiteindelijk een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen. Op verzoek van de sociale partners is daarom in de toelichting bij de wijziging van artikel 18 (onderdeel K) nader ingegaan op de EVC-procedure;
- De sociale partners kunnen zich vinden in het opnemen van een verplichting van de scheepsbeheerder tot het voeren van een schriftelijk beleid ter voorkoming van alcoholmisbruik (artikel 69e, onderdeel WW). Op verzoek van de sociale partners is de memorie van toelichting verduidelijkt op dit onderdeel.

De voorgestelde artikelen 59b en 69e met betrekking tot het onder invloed verkeren van een stof (drugs) of alcohol (inclusief limiet daarvoor) en een verplichting voor de scheepsbeheerder om te zorgen voor een schriftelijk beleid ten aanzien van de voorkoming van alcoholmisbruik door zeevarenden, zijn ook van toepassing op de zeevisserij. Ondanks het gegeven dat het STCW-Verdrag niet van toepassing is op vissersvaartuigen, is in overleg met de Redersvereniging voor de zeevisserij en het Productschap

Vis ervoor gekozen de zeevisserij in dit specifieke geval te laten aansluiten bij wat voor de rest van de maritieme sector zal gaan gelden.

Tevens is op relevante onderdelen overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het tuchtcollege voor de scheepvaart, het Korps landelijke politiediensten (KLPD), de Koninklijke Marine en de Rijksrederij. Om hen voor te bereiden op de te wijzigen trainingen zijn ook maritieme opleidings- en trainingsinstituten betrokken.

HOOFDSTUK 8. INWERKINGSTREDING EN OVERGANGSRECHT

De beoogde datum van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel is 1 juli 2013. Deze datum is ingegeven door de overgangsbepaling in voorschrift I/15 van de bijlage bij het STCW-Verdrag met betrekking tot de datum waarop de opleidingen en trainingen volgens de normen van de Manilla-wijzigingen moeten plaatsvinden. Voor een toelichting hierbij wordt verwezen naar de toelichting in hoofdstuk 3, onderdeel overgangsbepalingen. Omdat niet voorzien kan worden op welk tijdstip dit wetsvoorstel tot wet zal zijn verheven en het ook onderdelen bevat die niet samenhangen met de Manilla-wijzigingen, wordt voorgesteld de inwerkingtreding bij koninklijk besluit te laten plaatsvinden. Tevens is voorzien in de mogelijkheid de verschillende artikelen of onderdelen daarvan op verschillende tijdstippen in werking te laten treden.

Voorzien is in overgangsrecht met betrekking tot vaarbevoegdheidsbewijzen, afgegeven aan zeevarenden voor het tijdstip waarop dit wetsvoorstel, nadat het tot wet zal zijn verheven, in werking treedt. Eveneens is voorzien in overgangsrecht ten aanzien van de behandeling van aanvragen voor verschillende documenten die nog in behandeling zijn op het tijdstip waarop dit wetsvoorstel, nadat het tot wet zal zijn verheven, in werking treedt. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de onderdelen XX en YY (artikelen 70 en 71).

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I Wet zeevarenden

Onderdeel A (artikel 1)

Voorgesteld wordt de begripsbepalingen opgenomen in artikel 1 van de Wet zeevarenden (Wz) uit te breiden met enkele bepalingen uit het STCW-Verdrag. Het begrip «bekwaamheidsbewijs» vervangt het begrip «bewijs van beroepsbekwaamheid» en is in het verdrag geïntroduceerd als het schriftelijk bewijs, niet zijnde het vaarbevoegdheidsbewijs, om aan te geven dat wordt voldaan aan de in het verdrag opgenomen eisen omtrent training, vaardigheden of diensttijd aan boord van schepen. De hier bedoelde diensttijd is de stagetijd die tezamen met de gevolgde training leidt tot afgifte van het bewijs. De diensttijd die aan boord van schepen wordt opgedaan om te komen tot een bepaalde (hogere) vaarbevoegdheid valt onder het begrip «ervaring». Dit begrip is momenteel opgenomen in het besluit. Omdat dit begrip ook in de Wz wordt gebruikt ligt het in de rede de begripsbepaling hier op te nemen en in het besluit te laten vervallen. Anders dan in het besluit thans het geval is wordt de ervaring uitgedrukt in maanden in plaats van in jaren. Dit is overeenkomstig de verschillende bepalingen in het verdrag die een concreet aantal maanden diensttijd vereisen. Voorschrift I/1, eerste lid, onderdeel 22, van de bijlage bij het STCW-Verdrag, definieert het begrip «maand» als «een kalendermaand of dertig dagen, samengesteld uit perioden van minder dan een maand».

Ook het begrip «GT» wordt van het besluit overgebracht naar de Wz. Dit begrip wordt zowel in de Wz als in het besluit gebruikt. De begripsomschrijving is conform de omschrijving van dit begrip in het Schepenbesluit 2004.

In het verdrag is een nieuwe officiersfunctie benoemd, de officier elektrotechniek. Deze is toegevoegd aan het begrip scheepsofficier in onderdeel i.

Omdat het begrip «schipper» reeds op diverse plaatsen in de Wz wordt gebruikt en slechts in artikel 26 wordt aangegeven dat hiermee de kapitein van een vissersvaartuig wordt aangeduid, wordt voorgesteld hiervan een begripsbepaling op te nemen.

Onderdeel B (artikel 2)

Artikel 2, vijfde lid, Wz biedt reeds de mogelijkheid bij ministeriële regeling schepen aan te wijzen waarop het bepaalde bij of krachtens de wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is. Het voorgestelde nieuwe zesde lid geeft daarop aanvullend de mogelijkheid voor niet commercieel gebruikte overheidschepen nadere regels te stellen. Het gaat daarbij veelal om bijzondere vaartuigen die voor specifieke doeleinden zoals opsporing en handhaving, worden ingezet. Vaak bestaat de gehele bemanning van een dergelijk vaartuig uit slechts twee of drie personen. Gebleken is dat voor dergelijke schepen de reguliere eisen niet altijd zinvol zijn of dat daar op een andere wijze beter invulling aan kan worden gegeven.

Een voorbeeld hiervan is de aanwezigheid van een monsterrol aan boord van deze schepen. Het kan gebeuren dat de desbetreffende zeevarenden meerdere keren per etmaal aan boord worden afgelost. Dit zou aan boord een onnodig zware administratieve belasting vormen. In dit geval kan worden toegestaan dat op het betreffende kantoor van de overheidsinstelling een vorm van de monsterrol aanwezig is, zodat op ieder moment bekend is wie in welke functie aan boord is. Bovendien kan dit een overheidsinstantie betreffen die in noodgevallen moet kunnen optreden. Het is onwenselijk dat in die gevallen eerst een ontheffing moet worden aangevraagd, voor het overeenkomstig het bemanningscertificaat bemannen van het schip, waar enige tijd mee gemoeid zou zijn. Artikel III van het STCW-Verdrag zondert de niet commercieel gebruikte overheidschepen uit van de werking van het verdrag. Wel moet de bemanning van dergelijke schepen zoveel als redelijk en praktisch uitvoerbaar is aan de eisen van het verdrag voldoen.

Onderdeel C (artikel 4)

In het derde lid wordt invulling gegeven aan Voorschrift I/14, derde lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag, waarin de scheepsbeheerder de verplichting wordt opgelegd ervoor te zorgen dat de zeevarenden bij hun tewerkstelling aan boord alle vereiste bijscholings- en herhalingsstrainingen hebben gevolgd.

Door middel van het zesde lid wordt invulling gegeven aan Voorschrift VIII/2, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag, dat bepaalt dat de kapitein ervoor zorgt dat het wachtpersoneel de beginselen van een veilige wacht in acht neemt. De hierbij behorende principes zijn bij de Manilla-wijzigingen vanuit het aanbevelend deel van de STCW-Code (deel B) overgebracht naar het verplichte deel van de STCW-Code (deel A) en aangevuld met normen voor brug- en machinekamermanagement, veilig wachtlopen en het plannen van laad- en losoperaties.

Het zevende lid geeft invulling aan Voorschrift VIII/1 van de bijlage bij het STCW-Verdrag. Een belangrijk aspect daarbij is oververmoeidheid van zeevarenden (fatigue). Bij de wet tot implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag is in artikel 4, eerste lid, Wz reeds opgenomen dat de scheepsbeheerder bij het samenstellen van de bemanning van zijn schepen rekening moet houden met de beperking van oververmoeidheid van zeevarenden. Ook de wachtschema's aan boord van de schepen spelen echter een belangrijke rol. In de toelichting bij de Regeling zeevarenden (artikel 8.1) is aandacht besteed aan Circulaire MSC/Circ. 1 014 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO (*Guidance on Fatigue Mitigation and Management*) die de scheepsbeheerder richtlijnen biedt voor de beperking van fatigue.

Onderdelen D, E, F, H en I (artikelen 6, 7, 8, 14 en 16a)

In dit wetsvoorstel is voorzien in de mogelijkheid dat de scheepsbeheerder niet voor elk schip afzonderlijk een bemanningsplan heeft in te dienen maar dat voor een of meer identieke schepen volstaan kan worden met één plan. Wel wordt voor elk schip afzonderlijk een bemanningscertificaat afgegeven.

In de Regeling bemanningsplan zeevaart zal worden aangegeven in welke gevallen voor een of meer identieke schepen volstaan kan worden met het indienen van één bemanningsplan.

Tevens is de bepaling in artikel 6, dat het bemanningscertificaat in tweevoud wordt afgegeven, aangepast. In de praktijk is slechts behoefte aan één exemplaar en wordt er aan de internationale eis om dit voor iedereen aan boord zichtbaar op te hangen voldaan door een fotokopie op te hangen.

Artikel 16a voorziet in een ontheffingsmogelijkheid ten aanzien van de verplichting tot het voegen van een bemanningsplan bij de aanvraag van een bemanningscertificaat. Met dit artikel wordt tevens invulling gegeven aan artikel IX van het STCW-Verdrag, dat de mogelijkheid biedt om voor bijzondere vaartuigen van het STCW-Verdrag afwijkende eisen vast te stellen met betrekking tot opleiding en training van zeevarenden, mits het veiligheidsniveau en de bescherming van het maritieme milieu minimaal gelijkwaardig is aan datgene wat in het STCW-Verdrag is voorgeschreven. Onder een bijzonder vaartuig dient te worden verstaan: een vaartuig dat door constructie, voorstuwing of gebruik dusdanig afwijkt van wat gebruikelijk is, dat het moeilijk en vaak niet zinvol is de standaard bemanningsvoorschriften uit het STCW-Verdrag hierop toe te passen. Daarbij kan worden gedacht aan bijzondere typen van schepen zoals commercieel gebruikte onderzeeërs of schepen die gebruikmaken van alternatieve voortstuwingsmethoden.

Indien Onze Minister een vaartuig als een bijzonder vaartuig aanmerkt, zullen er aan de hand van de in het vijfde lid gevraagde informatie eisen worden gesteld aan de opleiding en de ervaring van de bemanningsleden. Deze eisen moeten ten minste gelijkwaardig zijn aan de reguliere beroepsvereisten teneinde een gelijkwaardige bescherming van het mariene milieu en het veiligheidsniveau te kunnen waarborgen. Vervolgens zal de bemanningssamenstelling bepaald worden, die wordt vastgelegd in het bemanningscertificaat. Binnen twaalf maanden zal een evaluatie plaats vinden van de in het bemanningscertificaat genoemde bemanningssamenstelling in relatie tot het gebruik dat van het schip wordt gemaakt. Daarna wordt bezien of het bemanningscertificaat moet worden aangepast.

Onderdelen G en X (artikelen 12 en 32)

Bij de Wet van 13 april 2004, houdende wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak (Stb. 2004, 208) is artikel 4, derde lid, vernummerd tot vierde lid. Daarbij is echter verzuimd de verwijzing naar het derde lid in de artikelen 12, eerste lid, en 32, eerste lid, aan te passen. Door de wijziging van artikel 4, opgenomen in dit wetsvoorstel, moet in artikel 32, eerste lid, worden verwezen naar artikel 4, vijfde lid.

Onderdeel J (artikel 17)

In artikel 17 is bepaald dat de scheepsbeheerder voor vissersvaartuigen met een scheepslengte van 45 meter of meer een bemanningsplan moet opstellen op grond waarvan een bemanningscertificaat kan worden afgegeven, waarin een voor dat vaartuig op maat gesneden bemannings-samenstelling is opgenomen. Met de voorgestelde wijziging van artikel 17 komt de verplichting tot het ten minste elke vijf jaar indienen van een bemanningsplan voor deze categorie schepen, grote vistrawlers, te vervallen. De wijziging wordt voorgesteld omdat er in de zeevisvaart, in tegenstelling tot de koopvaardij, minder behoefte is aan op maat gesneden bemanningsstellingen. Het gebruik van schepen in de zeevisvaart is redelijk constant en mono-disciplinair. Er is dan ook vrijwel geen sprake van alternatieve bemanningsstellingen en de hoeveelheid bemanning wordt bepaald aan de hand van de regels in hoofdstuk 3 van het Besluit zeevisvaartbemanning. Mede op verzoek van het bedrijfsleven in de zeevisvaart wordt daarom voorgesteld de verplichting tot het indienen van bemanningsplannen voor deze categorie schepen te laten vervallen. Ook de hiermee verband houdende overige bepalingen van hoofdstuk 2, paragraaf 2, Zw zijn hiermee niet langer van toepassing op deze grote vissersvaartuigen, evenals dat reeds het geval is voor de kleinere vissersvaartuigen met een scheepslengte van minder dan 45 meter. Het voorstel houdt tevens een reductie van de administratieve lasten in.

Onderdeel K (artikel 18)

Dit artikel geeft de basisvaarbevoegdheden die vermeld kunnen worden op het vaarbevoegdheidsbewijs. Deze bevoegdheden kunnen beperkt of aangevuld worden naar de aard van de lading, het soort schip, de bruto-tonnage (GT), het voortstuwingsvermogen in kW, het type voortstuwing (bijvoorbeeld stoom of gasturbine) de scheepslengte en het vaargebied, zoals aangegeven in het voorgestelde derde lid. Hierbij zijn ten opzichte van het huidige vierde lid de bruto-tonnage en het voortstuwingsvermogen in kW toegevoegd. Deze onderdelen worden reeds genoemd in artikel 4, zevende lid, van het besluit. Daarnaast is het type voortstuwing toegevoegd. Het besluit zal dienovereenkomstig worden aangepast. Tevens wordt hiermee voorzien in het nader onderscheiden van de diverse vaarbevoegdheden voor de zeevisvaart zoals bepaald in het vijfde lid, dat om die reden kan vervallen.

De in het huidige tweede lid gebruikte koppeling tussen scheepsgrootte en voortstuwingsvermogen door het gebruik van de term «kleine schepen» beperkt onnodig een aantal vaarbevoegdheden en leidt tot ongewenste verwarring. Door nauwer aan te sluiten bij de terminologie van het STCW-Verdrag wordt een einde gemaakt aan deze verwarring. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt naar schepen van minder dan 500 GT of minder dan 3 000 GT, schepen met minder dan 3 000 kW voortstuwingsvermogen of alle schepen.

Tevens is een aantal vaarbevoegdheden toegevoegd om aan te sluiten bij nieuwe functies in de bijlage bij het STCW-Verdrag. Het betreft de officier en de gezelschap elektrotechniek en de gekwalificeerde gezelschap dek/machinekamer, in de bijlage bij het verdrag opgenomen als *electro-technical officer/rating* en *able seafarer dek/engine* in voorschrift I/1, eerste lid, onderdelen 33 tot en met 36. Daarnaast zijn er vaarbevoegdheden toegevoegd om de uitwisselbaarheid tussen verschillende bedrijfstakken mogelijk te maken. Hiertoe behoren de nieuw onderscheiden functies hoofdwerktuigkundige – , tweede werktuigkundige – en gezelschap zeevisvaart en de functies voor de zeilvaart.

Het besluit geeft in artikel 11, eerste lid, de rangorde aan van de kennisbewijzen voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs om dienst te kunnen doen in de functie van kapitein, maritiem officier of stuurman. Daarnaast bestaat geen behoefte de rangorde van de vaarbevoegdheidsbewijzen te bepalen. Het derde lid kan derhalve vervallen.

Het zesde lid maakt het mogelijk om aan houders van diploma's die voor de inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningswet in 2002 op grond van de Wet op de zeevaartdiploma's, de Wet op de Zeevisvaartdiploma's of de Schepenwet zijn uitgegeven, een vaarbevoegdheidsbewijs af te geven. 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 vijf jaar kunnen hebben behaald. Voor hen staat de weg open om volgens de zogenaamde EVC-procedure (hierbij wordt rekening gehouden met eerder verworven competenties) op grond van de WEB een bekwaamheidsbewijs en uiteindelijk een vaarbevoegdheidsbewijs 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 dat bekwaamheidsbewijs kan een vaarbevoegdheidsbewijs worden verkregen. Het zesde lid kan om deze reden vervallen.

Onderdelen L en M (artikelen 19 en 19a)

Het huidige artikel 19, eerste lid, onderdeel c, bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de grenzen worden bepaald van de schepen waarop de in het onderdeel genoemde vaarbevoegdheden mogen worden uitgeoefend. Het betreft verschillende functies op zogenaamde «kleine schepen». Zoals in de toelichting op artikel 18 (onderdeel K) is aangegeven, worden in dat artikel de grenzen van de schepen in relatie tot de vaarbevoegdheden reeds genoemd. Onderdeel c kan derhalve vervallen.

In artikel 19, tweede lid, is toegevoegd dat aan de voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs benodigde beroepsvereisten kan worden voldaan door het met goed gevolg hebben afgelegd van het examen van een nautische beroepsopleiding waarvoor op grond van de WEB een kwalificatiedossier is vastgesteld. Deze wijziging vloeit voort uit de Wet van 7 november 2011 tot wijziging van onder meer de Wet educatie en beroepsonderwijs inzake de beroepsgerichte kwalificatiestructuur (Stb. 2011, 560). Met deze wet is, na een enige jaren durende experimenteerperiode, een beroepsgerichte kwalificatiestructuur voor het beroepsonderwijs ingevoerd, die de eindtermengerichte opleidingen en – kwalificatie-eisen vervangt. De kwalificatie-eisen worden hierbij vastgelegd in een kwalificatiedossier. Studenten die vanaf het studiejaar 2012–2013 in het eerste jaar van een beroepsopleiding starten, volgen een

opleiding die gebaseerd is op een beroepsgericht kwalificatiedossier. De eindtermengerichte opleidingen faseren daarmee uit.

Tevens is in het wetsvoorstel artikel 19, tweede lid, onderdeel b, vervallen. Dat onderdeel bood de mogelijkheid dat aan de voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs benodigde beroepsvereisten tevens kon worden voldaan door het hebben gevolgd van een door Onze Minister erkende opleiding. Dergelijke (deel)opleidingen bestaan echter niet. Evenmin bestaat het voornemen deze in de toekomst te erkennen. De WEB en de WHW bieden voldoende mogelijkheden om toekomstige zeevarenden op te leiden. Tevens bieden zij zeevarenden die voor een hogere vaarbevoegdheid in aanmerking willen komen de mogelijkheid tot bijscholing via de in de toelichting op artikel 18 reeds genoemde EVC-procedure.

Wel erkent de minister kortdurende trainingen voor de uitoefening van specifieke functies of werkzaamheden aan boord. Deze trainingen zijn verplicht gesteld in de hoofdstukken V en VI van de bijlage bij het STCW-Verdrag. Hoofdstuk V bevat de trainingen voor werkzaamheden aan boord van specifieke scheeptypen zoals tankers en passagiersschepen. Hoofdstuk VI bevat de trainingen op het gebied van veiligheid, beveiliging, medische verzorging, noodsituaties en overlevingstechnieken. Het bezit van een certificaat van een dergelijke training is nodig om op bepaalde typen schepen dienst te mogen doen of bepaalde functies te mogen uitoefenen. Alle zeevarenden aan boord moeten een training volgen of instructies ontvangen met betrekking tot veiligheid, in overeenstemming met sectie A-VI/1 van de STCW-Code. In de praktijk is dit bekend onder de noemer «familiarisatietraining». Ten aanzien van die onderdelen van deze trainingen die niet veilig aan boord kunnen worden geoefend bestaat op grond van de voorschriften I/11 en VI/6 van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de secties A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/2-1, A-VI/2-2 en A-VI/3 van de STCW Code de verplichting tot het volgen van herhalingstrainingen. Deze verplichting, die niet van toepassing is op zeevarenden op vissersvaartuigen, zal in het besluit nader worden uitgewerkt. In de Regeling erkenning opleidingen zeevaartbemanning zijn regels gesteld omtrent de erkenning van de trainingen. Ook deze regeling behoeft aanpassing.

Daarnaast zijn de scheepvaartberoepsopleidingen in Nederland zo vormgegeven dat enkele onderdelen van de hoofdstukken II en III van de STCW-Code geen plaats hebben gekregen in het reguliere onderwijs. Dit betreft de onderdelen waarvoor het didactisch bezien beter is die pas te doceren nadat ervaring is opgedaan. Het gaat om de trainingen scheepsmanagement en radarnavigator, beide op managementniveau. Ook een specialistische training voor het dienstdoen door werktuigkundigen op stoomschepen valt hieronder. Ook deze trainingen worden door de minister erkend.

Voorgesteld wordt de bepalingen omtrent de door de minister te erkennen trainingen, tezamen met de bepalingen van artikel 19, derde en vierde lid, samen te vatten in een nieuw artikel 19a. Hiermee wordt tevens een onderscheid aangebracht tussen de van toepassing zijnde eisen van de reguliere nautische opleidingen ressorterend onder de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de eisen van de aanvullende trainingen ressorterend onder de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Tot slot wordt opgemerkt dat de beroepsvereisten voor de verkrijging van bekwaamheidsbewijzen, die worden afgegeven na het volgen van de verplichte bijscholings- en herhalingstrainingen, bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zullen worden vastgesteld. Bij de aanvraag van een vaarbevoegdheidsbewijs zullen deze bewijzen moeten

worden overgelegd. Dit zal in de Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart worden opgenomen.

Onderdeel N (artikel 20)

In voorschrift I/2, eerste en zevende lid, juncto voorschrift I/10, eerste lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag is bepaald dat vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins, officieren en radio-operators en bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren slechts mogen worden afgegeven of erkend na controle van de authenticiteit en de geldigheid van de overgelegde schriftelijke bewijsstukken.

KIWA N.V. verzorgt in mandaat, namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, de afgifte van bekwaamheidsbewijzen aan kapiteins en officieren voor het dienstdoen op tankers. Voor de afgifte van deze bekwaamheidsbewijzen is het noodzakelijk dat KIWA N.V. de authenticiteit en de geldigheid van een trainingscertificaat kan verifiëren bij het desbetreffende trainingsinstituut. Het door deze instituten bijhouden van een systeem van registratie van alle studenten die met goed gevolg opleidingen aan de instelling hebben afgerond, is reeds een verplichting op grond van de Erkenningsregeling opleidingen zeevaartbemanning. De toegang tot deze registers door KIWA N.V. zal eveneens in deze regeling worden vastgelegd.

Bij de recente wijziging van de Wet op het onderwijstoezicht¹ is voorzien in de instelling van een diplomaregister. De Dienst Uitvoering Onderwijs van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap is momenteel bezig met de bouw van dit register. Na afronding hiervan kan de genoemde wetswijziging in werking treden en zal het diplomaregister operationeel zijn. Afgestudeerden van Nederlandse MBO- en HBO-scholen kunnen dan een beveiligd digitaal document met hun diplomagegevens uit het diplomaregister genereren en dit doorzenden naar derden. Hierdoor kan door KIWA N.V. controle op de authenticiteit en de geldigheid van de overgelegde diploma's plaatsvinden ten behoeve van de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen.

Onderdelen O en P (artikelen 22 en 22a)

Onder het nieuwe begrip «bekwaamheidsbewijs» zijn diploma's en certificaten begrepen. Deze hoeven derhalve niet langer afzonderlijk te worden benoemd. Het begrip «bewijs van beroepsbekwaamheid» is vervangen door het begrip «bekwaamheidsbewijs». Daar worden echter niet – zoals voorheen – de vaarbevoegdheidsbewijzen onder begrepen.

De vaarbevoegdheidsbewijzen en de bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers van gezellen hoeven ingevolge Voorschrift I/2, zevende lid, onder 2, van de bijlage bij het STCW-Verdrag en tabel B-I/2 van de STCW-Code niet te worden erkend. Gezellen kunnen dienst doen met het bewijs, afgegeven door de bevoegde autoriteit uit het land van herkomst.

Onderdeel Q (artikel 22b)

In voorschrift I/2, zevende lid van de bijlage bij het STCW-Verdrag is bepaald dat vaarbevoegdheidsbewijzen voor kapiteins, officieren en radio-operators en bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren slechts mogen worden erkend na controle van de authenticiteit en de geldigheid van de overgelegde bewijzen.

¹ Wet van 29 september 2011 tot wijziging van onder meer de Wet op het onderwijstoezicht in verband met de instelling van het diplomaregister hoger onderwijs, beroepsonderwijs, voortgezet (algemeen volwassen)onderwijs, NT2 en inburgering (Stb. 2011, 497).

Onderdelen R en S (artikelen 23 en 24)

Ook de houders van een vaarbevoegdheidsbewijs, afgegeven op basis van een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs als bedoeld in artikel 22a, eerste lid, dienen medisch geschikt en bekwaam te zijn tot het uitoefenen van hun functie aan boord. Abusievelijk was artikel 22a hier niet vermeld.

Onderdeel T (artikel 25)

Het betreft hier een tekstuele wijziging ten gevolge van het laten vervallen van de term «kleine schepen» in artikel 18. Voor een toelichting wordt verwezen naar de toelichting op artikel 18.

Onderdeel U (artikel 26)

Door de opname van de begripsbepaling «schipper» in artikel 1, eerste lid, onderdeel al, kan artikel 26 vervallen.

Onderdeel V (artikel 27)

Door de wijziging van artikel 4 moet de verwijzing daarnaar in artikel 27 worden aangepast.

Onderdelen W, RR en TT (artikelen 30, 64 en 65a)

Deze wijziging vloeit voort uit de opname van de begripsbepaling «STCW-Verdrag» in artikel 1, eerste lid, onderdeel af.

Onderdeel Y (artikel 33)

De scheepsbeheerder en de kapitein moeten ingevolge artikel 4, eerste en vierde (nieuw vijfde) lid zorgen voor een adequate «bemanning» van het schip. Hiertoe kunnen personen op het schip tewerkgesteld worden die niet tot de zogenaamde veiligheidsbemanning behoren die vermeld is op het bemanningscertificaat. Zij vallen echter wel onder het begrip «zeevarende». De hier bedoelde zeevarenden worden in de monsterrol genoemd.

Ingevolge artikel 94 van het besluit wordt bij elke wijziging in de bemanningssamenstelling een monsterrol opgemaakt en zendt de kapitein binnen een week na het opmaken, dan wel in de eerstvolgende haven, de monsterrol aan de scheepsbeheerder. De monsterrollen worden vervolgens ten kantore van de scheepsbeheerder in Nederland bewaard en ter beschikking gehouden ten behoeve van toezicht door de aanwezige 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. Voorgesteld wordt deze informatieverplichting te laten vervallen.

Onderdeel Z (artikel 35)

Eenieder die ingevolge artikel 33, tweede lid, op de monsterrol moet worden vermeld, moet ook in het bezit zijn van een geldig monsterboekje. In artikel 33 is aangegeven wie er in ieder geval dienen aan te monstern. Ook andere zeevarenden die werkzaamheden aan boord verrichten kunnen worden aangemonsterd. Er is voor gekozen om zeevarenden met een andere dan de Nederlandse nationaliteit toe te laten met een monsterboekje dat in ieder geval in de Engelse taal is gesteld. Dit betekent een kostenbesparing ten opzichte van de huidige regelgeving die een

Nederlands monsterboekje eist. Het gaat hierbij vooral om de situaties waarbij een groot aantal monsterboekjes nodig zijn, zoals aan boord van passagiersschepen.

Onderdelen AA en BB (artikelen 36 en 37)

Het voorlopig monsterboekje wordt in de praktijk niet meer gebruikt. Daarnaast is de doorlooptijd van de behandeling van de aanvraag van een monsterboekje zeer kort. Hierdoor is de noodzaak van de mogelijkheid tot het aanvragen van een voorlopig monsterboekje komen te vervallen. Gezien de voorgestelde wijziging van artikel 35 zal in veel gevallen ook de noodzaak om een Nederlands monsterboekje aan te vragen komen te vervallen. Indien het toch noodzakelijk is dat een zeevarende snel over een soortgelijk document beschikt, kan een document als bedoeld in artikel 38, eerste lid, worden verstrekt.

Onderdeel CC (artikel 38)

Bij het vaststellen van de vereiste vaartijd ten behoeve van de vijfjaarlijkse verlenging van een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs voor het dienstdoen op tankers dan wel het verhogen van de vaarbevoegdheid naar een hogere functie is het van essentieel belang de kenmerken van het betrokken schip of de betrokken schepen te kennen waarop de ervaring is opgedaan. Deze kenmerken kunnen in het monsterboekje worden opgenomen.

Onderdeel DD (artikel 39)

Op grond van artikel 69a Wz is aan boord van elk schip een door de scheepsbeheerder vastgestelde klachtenprocedure van toepassing voor het indienen van klachten met betrekking tot de naleving van de in artikel 48c, eerste lid, bedoelde bepalingen of een vermoedelijke schending van het Maritiem Arbeidsverdrag. Ingevolge artikel 69b Wz kan de zeevarende een klacht betreffende de vermoedelijke schending van het Maritiem Arbeidsverdrag melden bij een daartoe aangewezen ambtenaar van de ILT. Het door de kapitein doen of nalaten van vermeldingen in het monsterboekje kan in het kader van deze klachtenprocedures worden gemeld. Een afzonderlijke klachtenprocedure hieromtrent is niet langer noodzakelijk.

Onderdeel EE (artikel 55b)

Het tuchtcollege bestaat uit een voorzitter, twee plaatsvervangende voorzitters, acht leden en zestien plaatsvervangende leden. Vier leden en vier plaatsvervangende leden hebben gedurende de aan hun benoeming voorafgaande periode van tien jaar ten minste vijf jaar als kapitein of als scheepsofficier aan boord van een ander schip dan een vissersvaartuig gevaren.

In verband met de vaartijdeis worden veelal varende kapiteins en scheepsofficieren benoemd. Hun afwezigheid als gevolg van beroepsuitoefening maakt dat het tuchtcollege er vaak niet in slaagt voor een zitting van het tuchtcollege vijf leden, zoals aangegeven in artikel 55 k lid 1, bijeen te roepen. De voorgestelde wijziging behelst dat het tuchtcollege kan beschikken over acht leden en acht plaatsvervangende leden die aan de bovengenoemde vaartijdeis voldoen.

Hierbij wordt opgemerkt dat aan een uitbreiding van het aantal leden en plaatsvervangende leden geen kosten verbonden zijn. Zolang leden en plaatsvervangende leden niet optreden, zijn aan hun benoeming geen kosten verbonden.

Bij de leden en plaatsvervangende leden, bedoeld in artikel 55b, vierde lid, speelt het voormelde probleem niet. Vissers plegen het weekend thuis te zijn en zijn ook bereid op de vrijdagen aan een zitting deel te nemen.

Onderdeel FF (artikel 55h)

De bevoegdheid van het tuchtcollege om uit eigen beweging een zaak aanhangig te maken lijkt in strijd met artikel 6 van het Europees Verdrag van de Rechten voor de Mens (hierna: EVRM). Derhalve wordt, op verzoek van het tuchtcollege, voorgesteld deze bevoegdheid te schrappen.

Ingevolge artikel 6 van het EVRM heeft eenieder op wiens burgerlijke rechten inbreuk wordt gemaakt, recht op een behandeling van zijn zaak door een onafhankelijk en onpartijdig gerecht. Als een persoon de bevoegdheid zijn beroep uit te oefenen door het tuchtcollege wordt ontnomen, zoals op grond van artikel 55p, eerste lid, onderdeel d, een mogelijke tuchtmaatregel is, wordt inbreuk gemaakt op de burgerlijke rechten van degene die dit lot treft. Hij of zij heeft bij de behandeling van zijn zaak recht op een onpartijdig college. Een college dat zelf een procedure aanhangig maakt kan niet als onpartijdig worden aangemerkt. Zulks geldt te meer als de voorzitter van zijn bevoegdheid tot het instellen van een vooronderzoek gebruik maakt en op initiatief van het tuchtcollege bewijsmateriaal wordt gegenereerd. Het tuchtcollege maakt thans al om deze redenen bewust geen gebruik van deze bevoegdheid.

Onderdeel GG (artikel 55i)

De bevoegdheden van de vooronderzoeker schieten tekort waar hem de bevoegdheid ontbreekt alle inlichtingen te vragen over een aanhangig gemaakte zaak. Het betreft over het algemeen het opragen van onderzoeksrapporten of andere gegevens over scheepsongevallen bij buitenlandse autoriteiten en bij Nederlandse of buitenlandse instituten. Op verzoek van de Franse ambassadeur is in 2010 door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat bij het tuchtcollege een zaak aanhangig gemaakt (zaaknummer 2010-V5 inzake Rhodanus). Het verzoek van de minister is door de voorzitter van het tuchtcollege als kennelijk ongegrond afgewezen omdat de overgelegde stukken onvoldoende aanknopingspunten boden en de eventueel aan te wijzen vooronderzoeker naar de mening van de voorzitter niet de bevoegdheid bezat inlichtingen bij de betrokken autoriteiten op te vragen. Op grond van artikel 12, tweede lid, aanhef en onderdeel a, van de Landsverordening tuchtrechtspraak in de zeevaart heeft de vooronderzoeker van het tuchtcollege voor de scheepvaart te Curaçao deze bevoegdheid wel. Voorgesteld wordt deze bevoegdheid ook aan de vooronderzoeker van het tuchtcollege voor de scheepvaart toe te kennen.

Degene die het vooronderzoek verricht is onder andere bevoegd getuigen te horen (artikel 55i, tweede lid, onderdeel d). In het kader van het vooronderzoek is het dienstig als de vooronderzoeker vóór het getuigenverhoor de visie van de betrokken kapitein of scheepsofficier verneemt op het ingediende verzoek of de klacht. Daarnaast moet naar de mening van het tuchtcollege de betrokken kapitein of scheepsofficier het recht hebben het getuigenverhoor bij te wonen. Daartoe is het wenselijk dat de betrokken kapitein of scheepsofficier op de hoogte is van de inhoud van het verzoek of de klacht. Artikel 55m, eerste lid, voorziet echter in de

toezending van het verzoek of de klacht aan de kapitein of scheepsofficier na afsluiting van het vooronderzoek. De huidige werkwijze van het tuchtcollege is, zodra tot een vooronderzoek is besloten, het verzoek of de klacht reeds aan de betrokken kapitein of scheepsofficier toe te zenden.

Onderdeel HH (artikel 55l)

Ingevolge artikel 55l, eerste lid, kunnen de voorzitter en de leden, alsmede hun plaatsvervangers, zich verschonen. Bedoeld is echter dat zij kunnen verzoeken zich te laten verschonen. Op grond van het tweede lid beslissen de overige leden van het tuchtcollege over een dergelijk verzoek.

Onderdeel II (artikel 55m)

De wijziging van artikel 55m, eerste lid, houdt verband met het voorgestelde artikel 55i, vierde lid. Indien geen vooronderzoek plaatsvindt wordt de betrokken kapitein of scheepsofficier bij de schriftelijke mededeling van het in behandeling nemen van een verzoek of klacht in kennis gesteld van dat verzoek of die klacht.

Het tweede lid kan vervallen als gevolg van de wijziging van artikel 55h, eerste lid, inzake het laten vervallen van de bevoegdheid van het tuchtcollege om uit eigen beweging een zaak aanhangig te maken.

Onderdeel JJ (artikel 55n)

De oproep voor de mondelinge behandeling van de zaak ter zitting geschiedt in de praktijk reeds bij zowel aangetekende brief als niet-aangetekende brief omdat de ervaring heeft geleerd dat een aangetekende brief soms niet bij de geadresseerde bezorgd kan worden omdat deze niet op het adres wordt aangetroffen, maar dat een niet-aangetekende brief de geadresseerde wel bereikt. De termijn tussen de oproep en de zitting is thans twee weken. Met name voor kapiteins of scheepsofficieren die in het buitenland verblijven is deze termijn niet toereikend gebleken. Derhalve is deze termijn in het eerste lid verruimd tot vier weken.

Het kan niet de bedoeling zijn dat een betrokken kapitein of scheepsofficier zich aan de behandeling van zijn zaak kan onttrekken door zich schuil te houden. Met name met betrekking tot buitenlandse kapiteins of scheepsofficieren die tevens in het buitenland woonachtig zijn, biedt de mogelijkheid van dagvaarding en dagvaarding met bevel tot medebrenging onvoldoende soelaas. Artikel 55q, eerste lid, bepaalt dat het tuchtcollege bij verstek uitspraak kan doen indien de betrokken kapitein of scheepsofficier niet ter zitting is verschenen. Niet is bepaald dat het tuchtcollege de zaak bij verstek kan behandelen indien de betrokken kapitein of scheepsofficier niet ter zitting is verschenen. De behandeling van de zaak en de uitspraak vinden in twee afzonderlijke zittingen plaats. Het tuchtcollege behandelt ook thans reeds zaken bij verstek. Het leidt zijn bevoegdheid hiertoe af uit artikel 55q, eerste lid. Met de voorgestelde wijziging wordt expliciet bepaald dat een zaak ter zitting bij verstek behandeld kan worden.

Onderdeel KK (artikelen 55s en 55t)

In verband met de wijziging van artikel 55m in onderdeel II moet de verwijzing naar dat artikel in de artikelen 55s en 55t worden aangepast.

Onderdeel LL (artikel 57a)

Artikel 52, eerste en tweede lid, geeft aan in welke gevallen een ambtenaar van de ILT bevoegd is een schip aan te houden. Het komt echter voor dat schepen tijdens een dergelijke aanhouding wegvaren. Dit wegvaren is in de Zw niet strafbaar gesteld. Het nieuwe artikel 57a is afgeleid van artikel 54 Schepenwet op basis waarvan het wegvaren na een aanhouding op grond van artikel 16 Schepenwet verboden is.

Op grond van de in artikel III van dit wetsvoorstel opgenomen wijziging van de Wet op de economische delicten wordt overtreding van het verbod strafbaar gesteld.

Onderdeel MM (artikel 59)

In artikel 34 vervalt de verplichting de minister in kennis te stellen van de opmaak of de wijziging van een monsterrol. Het verbod deze verplichting na te laten dient derhalve eveneens te vervallen.

Onderdelen NN en WW (artikelen 59b en 69e)

Het STCW-Verdrag

Met artikel 59b wordt invulling gegeven aan voorschrift VIII/1, tweede lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag en sectie A-VIII/1, onderdeel 10, van de STCW-Code, die deel uitmaken van de bepalingen aangaande «*Fitness for duty*». Voorschrift VIII/1, tweede lid, bepaalt dat iedere administratie, met het doel alcohol- en drugsmisbruik te voorkomen, moet verzekeren dat gepaste maatregelen worden genomen in overeenstemming met sectie A-VIII/1, daarbij rekening houdend met de leidraad opgenomen in sectie B-VIII/1, van de STCW-Code. Sectie A-VIII/1, onderdeel 10, verplicht de administraties een limiet vast te stellen van niet meer dan 0.05% bloed alcohol gehalte (*BAC*) of 0.25 mg/l alcohol in de uitgeademde lucht of een hoeveelheid alcohol die tot dergelijke concentraties leidt voor kapiteins, scheepsofficieren en andere zeevarenden, terwijl zij veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoeren. De gestelde alcoholmismieten komen overeen met 0,5 milligram (0,5 mg) alcohol per milliliter bloed en tweehonderdvijftig microgram (250 g) alcohol per liter uitgeademde lucht. Het gehalte van 0,5 milligram (0,5 mg) alcohol per milliliter bloed komt echter overeen met tweehonderdtwintig microgram (220 g) alcohol per liter uitgeademde lucht. Er is kennelijk sprake van een onjuistheid in de tekst van sectie A-VIII/1, onderdeel 10, van de STCW-Code. Hierover is contact opgenomen met de IMO.

Met betrekking tot het voorkomen van drugsmisbruik zijn geen nadere bepalingen in de STCW-Code opgenomen.

Artikel 59b

Bij de redactie van artikel 59b is aangesloten bij artikel 27, eerste en tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet en artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994. In beide wetten zijn alcoholmismieten van 0,5 milligram (0,5 mg) alcohol per milliliter bloed en tweehonderdtwintig microgram (220 g) alcohol per liter uitgeademde lucht vastgesteld. Eveneens wordt in beide wetten bepaald dat men niet onder zodanige invloed van een stof mag verkeren waarvan men weet of redelijkerwijze moet weten dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de rijvaardigheid respectievelijk de vaardigheid voor het

voeren of sturen van het schip kan verminderen, dat men niet tot het behoorlijk uitvoeren daarvan in staat moet worden geacht (hierna: een stof).

De Scheepvaartverkeerswet is van toepassing op voor het openbaar scheepvaartverkeer openstaande binnenwateren en de Nederlandse territoriale zee. Het STCW-Verdrag is van toepassing op zeegaande schepen varende onder Nederlandse vlag. De bovengenoemde STCW-bepalingen zijn wat betreft Nederlandse schepen, voor zover zij zich binnen de Nederlandse territoriale zee bevinden, reeds geïmplementeerd in de Scheepvaartverkeerswet. Artikel 59b richt zich op schepen die zich ophouden buiten de Nederlandse territoriale zee, namelijk op schepen op volle zee en op alle niet-Nederlandse wateren die met de volle zee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen. Het STCW-Verdrag is niet van toepassing op vissersvaartuigen. In overleg met de Redersvereniging voor de Zeevisserij en het Productschap Vis is er echter voor gekozen de zeevisserij in dit geval te laten aansluiten bij wat voor de rest van de maritieme sector gaat gelden. Ook voor de veiligheid van de zeevisserij is het van belang dat men niet onder invloed van teveel alcohol of een stof verkeert.

Handhaving

De verbodsbepalingen van artikel 27 Scheepvaartverkeerswet worden gehandhaafd door middel van het strafrecht. Met betrekking tot schepen op volle zee levert de strafrechtelijke handhaving echter teveel praktische bezwaren op. Als handhavingsmodaliteit met betrekking tot overtreding van artikel 59b is daarom gekozen voor de tuchtrechtspraak, geregeld in hoofdstuk 5A Wz.

Artikel 55a Wz onderwerpt de kapitein en de scheepsofficieren aan tuchtrechtspraak ter zake van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die zij als een goed zeeman in acht behoren te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. Het uitgangspunt hierbij is de eindverantwoordelijkheid van de kapitein en de scheepsofficieren voor de veiligheid van het schip. Onder het begrip «goed zeemanschap» wordt ook de zorg niet te varen onder invloed van teveel alcohol of een stof begrepen. Het tuchtcollege voor de scheepvaart heeft dit in twee uitspraken bevestigd (zaaknummer 2010.V1 inzake Little Jane en zaaknummer 201.V3 inzake Eems Sky). Artikel 55p bepaalt welke tuchtmaatregelen kunnen worden opgelegd. Onder andere is er de mogelijkheid de vaarbevoegdheid te schorsen voor een periode van ten hoogste twee jaar. Een zaak wordt bij het tuchtcollege aanhangig gemaakt door de Minister van Infrastructuur en Milieu of een belanghebbende.

Medische geschiktheid en alcohol en drugs

Naast de handhaving door middel van het straf- of tuchtrecht bestaat ook de mogelijkheid door middel van de verplichte medische keuring van zeevarenden aanwijzing te verkrijgen over het overmatig gebruik van alcohol of een stof. Zeevarenden mogen niet op een schip werkzaam zijn tenzij zij beschikken over een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart (artikel 40 Wz). In het Keuringsreglement voor de zeevaart 2012 zijn de medische maatstaven opgenomen waaraan een zeevarende moet voldoen om als medisch geschikt te worden aangemerkt en daarmee de geneeskundige verklaring te verkrijgen. Een groot deel van de medische maatstaven voor de zeevarenden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist en voor de overige zeevarenden, is gelijk. Voor beide categorieën zeevarenden geldt dat zij een voldoende lichamelijke conditie en fysieke vaardigheid dienen te

hebben om hun functie naar behoren uit te kunnen voeren. Voor beide categorieën zeevarenden wordt ook specifiek aandacht besteed aan het gebruik van alcohol en drugs. Een verdenking van overmatig alcohol- of drugsgebruik kan ontstaan op basis van de antwoorden op gerichte vragen naar het gebruik ervan, op basis van het gedrag van de keurling en op basis van bevindingen bij het lichamelijke onderzoek. Frequent ziekteverzuim, een sterk wisselend werkpatroon, verlies van concentratievermogen, betrokkenheid bij ongevallen, verstoorde relaties met collega's, een onverzorgd uiterlijk, beven van de handen, «waterige» ogen, overmatig transpireren, wijde pupillen en naar alcohol ruiken zijn enkele signalen die kunnen duiden op een alcohol- of drugsprobleem. Bij verdenking van overmatig alcohol- of drugsgebruik zal de keurende arts dit met de keurling bespreken en desgewenst informatie opvragen of aanvullend onderzoek uit laten voeren.

De medische maatstaf die in deze gehanteerd wordt bij de beoordeling van arbeids(on)geschiktheid is vastgelegd in bijlage 2, onderdeel VII. *Psychische stoornissen*, punt 5, van het Keuringsreglement voor de zeevaart 2012. Hierin is bepaald dat chronisch alcoholisme en verslaving aan verdovende, opwekkende of andere psychotrope stoffen in de anamnese van de laatste vijf jaar in het algemeen een reden is voor ongeschiktheid.

Beleid scheepsbeheerder

Tot slot is in artikel 69e de verplichting opgenomen voor de scheepsbeheerder om te zorgen voor een schriftelijk beleid ten aanzien van de voorkoming van alcoholmisbruik door zeevarenden die veiligheidstaken, beveiligingstaken of taken die verband houden met het mariene milieu uitvoeren. Daarbij moet aandacht worden geschonken aan voorlichting omtrent de gevolgen van het gebruik van alcohol en aan het gebruik van alcohol tijdens het werk. Hiermee wordt invulling gegeven aan sectie B-VIII/1, onderdelen 6 tot en met 9 van de STCW-Code. Het betreft hier het aanbevelende deel van de STCW-Code. Onderstaande redenen hebben ertoe geleid dat tot opname is overgegaan.

De regering is van mening dat zowel werkgevers als werknemers een bijdrage dienen te leveren aan het voorkomen van alcoholmisbruik binnen een onderneming. De werkgever kan dit doen door het voeren van een alcoholbeleid. Het gebruik van alcohol door zeevarenden kan het functioneren negatief beïnvloeden en gezondheidsproblemen veroorzaken. Daarnaast kan de veiligheid van de zeevarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer in het geding komen. In ieder geval met betrekking tot functies die hoge eisen stellen aan het reactie- en beoordelingsvermogen dient er een gericht beleid te zijn opdat de genoemde problemen kunnen worden voorkomen of beperkt.

De meeste scheepsbeheerders voeren reeds een op de voorkoming van alcoholmisbruik gericht beleid. Er zijn schepen waarop het gebruik van alcohol door zeevarenden zelfs geheel niet is toegestaan. Het doel van een alcoholbeleid is het bevorderen van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van alle zeevarenden aan boord van het schip. Hierbij wordt over het algemeen bijzondere aandacht gegeven aan:

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

Zo nodig kunnen op grond van artikel 69e, tweede lid, nadere regels worden gesteld omtrent de inhoud van het te voeren beleid.

Onderdeel OO (artikel 60)

Met de voorgestelde wijziging van artikel 60 wordt een verbod ingesteld tot het niet nakomen door de scheepsbeheerder van de verplichting ervoor te zorgen dat zeevarenden de vereiste bijscholings- en herhalings-trainingen hebben gevolgd (artikel 4, derde lid).

De kapitein dient de beginselen van een veilige wacht in acht nemen (artikel 4, zesde lid) en de kapitein organiseert de werkzaamheden en de wachtdeling zodanig dat het wacht personeel voldoende uitgerust en anderszins geschikt is om diens te doen bij aanvang van de wacht (artikel 4, zevende lid). Artikel 60 behelst een verbod op het niet nakomen van deze verplichtingen door de kapitein.

Tevens wordt in artikel 60 een verbod voorgesteld met betrekking tot het niet nakomen van de verplichting van de scheepsbeheerder tot het hebben van een beleid met betrekking tot de voorkoming en bestrijding van alcoholmisbruik door zeevarenden (artikel 69e, eerste lid).

In de wet tot implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag is in artikel I, onderdeel Y, abusievelijk artikel 48e, derde lid, in artikel 60 opgenomen. Zoals de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel¹ vermeldt betrof het hier het instellen van een verbod op het niet nakomen van de verplichting tot het terugzenden van vervallen en ingetrokken certificaten. Deze verplichting is echter opgenomen in artikel 48e, vierde lid. Artikel 60 is hierop aangepast.

Overtreding van de in artikel 60 opgenomen verboden zijn strafbaar gesteld in de Wet op de economische delicten.

Onderdeel PP (artikel 62)

Als gevolg van het vervallen van het voorlopig monsterboekje (artikel 35) en de introductie van het begrip «bekwaamheidsbewijs» worden de onderdelen d en i aangepast. De verwijzing naar artikel 19 in onderdeel j behoeft aanpassing in verband met het in onderdeel M voorgestelde artikel 19a. Er zijn geen onder de Minister van Infrastructuur en Milieu ressorterende, los van een training staande, examens en toetsen. Onderdeel e kan derhalve vervallen.

Onderdeel QQ (artikel 63)

Deze wijziging vloeit voort uit de introductie van het begrip «bekwaamheidsbewijs».

Onderdeel SS (artikel 65)

Op grond van het voorgestelde artikel 65, eerste lid, worden in het Centraal register bemanningsgegevens de gegevens omtrent de afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen, bekwaamheidsbewijzen en monsterboekjes geregistreerd. Ook de vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen, afgegeven op grond van een erkend buitenlands bewijs, worden geregistreerd. In voorschrift I/2, veertiende lid, van de bijlage bij het STCW-Verdrag en sectie A-I/2, onderdeel 9, van de STCW-Code is aangegeven welke gegevens omtrent de genoemde bewijzen moeten worden geregistreerd. Deze gegevens zullen worden opgenomen in de ministeriële regeling op grond van artikel 66.

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 534, nr. 3, blz. 39.

Dit houdt in dat bijvoorbeeld ook een schorsing van een vaarbevoegdheid ten gevolge van een beslissing van het tuchtcollege voor de scheepvaart wordt geregistreerd. Op grond van artikel 55q, derde lid, wordt de beslissing van het tuchtcollege voor de scheepvaart tot schorsing van een vaarbevoegdheid aan het Centraal register bemanningsgegevens gezonden en daarin geregistreerd.

Niet alle gegevens behoeven in één register te worden opgenomen maar er kan sprake zijn van meer dan één register. Zo zullen de gegevens omtrent de bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen op tankers door kapiteins en officieren in het Centraal register bemanningsgegevens worden opgenomen. Gegevens omtrent andere bekwaamheidsbewijzen worden reeds geregistreerd in het Centraal register beroepsopleidingen, het Centraal Register Opleidingen Hoger Onderwijs en door de erkende trainingsinstituten.

Als gevolg van het vervallen van het voorlopig monsterboekje (artikel 35) en het vervallen van de verplichting tot het in kennis stellen van de minister van de opmaak of de wijziging van een monsterrol (artikel 34) kan ook de registratie daarvan vervallen.

Onderdelen UU en VV (artikelen 68 en 69)

In artikel 68 wordt een aantal staatsexamens genoemd waarvoor Onze Minister examencommissies kan aanwijzen. Hiervan is alleen voor de zeilvaart gebruik gemaakt. De overige opleidingen vinden thans alle plaats binnen het regulier onderwijs op grond van de WEB en de WHW.

Anders is het met de opleidingen in de zeilvaart. Deze worden verzorgd door de Enkhuizer Zeevaartschool en leiden voornamelijk op voor het dienstdoen op de zeilschepen van de traditionele chartervaart. Zij zijn daardoor beperkt in doelgroep en curriculum. Deze school is uniek in Nederland en zelfs in West-Europa. De doelgroep volgt de opleiding gedurende de wintertijd, buiten het reguliere vaarseizoen voor de zeilvaart. Dit past niet in het stramien van de reguliere opleidingen op grond van de WEB en de WHW.

Op basis van artikel 69 worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de beroepsvereisten voor de vier in artikel 68 genoemde bekwaamheidsbewijzen vastgesteld.

Onderdelen XX, YY en ZZ (artikelen 70 tot en met 77a en 79 tot en met 81)

De in de artikelen 70 tot en met 77a en 79 tot en met 81 opgenomen overgangsbepalingen, samenhangend met de inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningwet op 1 februari 2002, zijn uitgewerkt en kunnen vervallen.

De artikelen 70 en 71 regelen de overgang van de destijds afgegeven verklaringen van geschiktheid en bekwaamheid en diploma's naar de in de Zeevaartbemanningwet opgenomen vaarbevoegdheidsbewijzen. Inmiddels zijn alle actieve zeevarenden die in het bezit waren van een dergelijke verklaring of diploma voorzien van een vaarbevoegdheidsbewijs. Indien men niet als zeevarende actief is geweest kan door het gebrek aan vaartijd in de afgelopen vijf jaar en het daarbij behorende verlies aan kennis en vaardigheden, op basis van die verklaringen of diploma's geen vaarbevoegdheid meer verkregen worden. Personen met oude verklaringen of diploma's die nog geen vaarbevoegdheidsbewijs hebben en die weer wensen te gaan varen, kunnen gebruik maken van de in onderdeel K bij artikel 18 toegelichte EVC-procedure. Bovenstaande is

eveneens van toepassing ten aanzien van de in artikel 76 genoemde examens en diploma's.

De artikelen 72 en 73 geven een voorziening voor de overgang naar de in de Zeevaartbemanningwet opgenomen verplichting tot het beschikken over een geldig bemanningscertificaat. Deze overgang is afgerond. De in artikel 74 genoemde geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart hebben inmiddels alle hun geldigheid verloren.

De in artikel 77a bedoelde verklaringen zijn de zogenaamde EG-verklaringen, afgegeven op grond van de Algemene wet erkenning EG-hoger-onderwijsdiploma's en de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen. Dergelijke verklaringen hebben een geldigheidsduur van ten hoogste vijf jaar, zodat dit artikel met ingang van 20 oktober 2012 haar belang verliest.

De artikelen 79 tot en met 81 bevatten wijziging van andere wetten en zijn eveneens uitgewerkt.

Het voorgestelde nieuwe artikel 70 is de overgangsregeling voor houders van vaarbevoegdheidsbewijzen die voor de inwerkingtreding van de wijziging van de Wz door het onderhavige wetsvoorstel zijn afgegeven. Ingevolge voorschrift I/15 van de bijlage bij het STCW-verdrag en resolutie 4 van de conferentie van de verdragsluitende partijen mogen de verdragspartijen tot 1 januari 2017 bestaande vaarbevoegdheidsbewijzen blijven vernieuwen en nieuwe vaarbevoegdheidsbewijzen blijven afgeven aan zeevarenden die vóór 1 juli 2013 zijn begonnen aan hun opleiding, training of diensttijd aan boord, mits zij voldoen aan de bepalingen van het STCW-Verdrag, zoals gewijzigd door de Manilla-wijzigingen. Voor zeevarenden die niet aan de normen van de Manilla-wijzigingen voldoen mag de geldigheid van hun vaarbevoegdheidsbewijs zich niet tot na 31-12-2016 uitstrekken.

Het voorgestelde nieuwe artikel 71 is de overgangsregeling voor aanvragen voor verschillende documenten die op het tijdstip van inwerkingtreding van de wijziging van de Wz door het onderhavige wetsvoorstel nog in behandeling zijn. Aangezien de behandelingstijd van dergelijke aanvragen vrij kort is, namelijk ongeveer zeven werkdagen, is het niet zinvol deze nog volgens de «oude» bepalingen te behandelen. Dit zou ertoe kunnen leiden dat op korte termijn een nieuwe aanvraag moet worden ingediend. Daarom is opgenomen dat deze aanvragen op basis van de regels opgenomen in dit wetsvoorstel worden afgehandeld.

Artikel II Scheepvaartverkeerswet

Artikel 29a¹ van de Scheepvaartverkeerswet behelst een conflictregeling voor de situatie waarin bij of krachtens het Koninkrijk bindende verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties wordt voorzien in het onderwerp van de regeling van artikel 27, eerste tot en met vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. In artikel 27, eerste tot en met vierde lid, zijn de voorschriften en verboden opgenomen met betrekking tot het onder invloed verkeren van stoffen die de vaardigheid tot het voeren of sturen van een varend schip of de bekwaamheid tot het adviseren van de kapitein kan verminderen. In artikel 27, tweede lid, is het maximaal toegestane alcoholpromillage opgenomen. Artikel 29a, eerste lid, bepaalt dat artikel 27, eerste tot en met vierde lid, niet van toepassing is voor zover bij of krachtens het Koninkrijk bindende verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties wordt voorzien in het onderwerp van de regeling van de genoemde leden van artikel 27. Deze bepaling expliciteert het beginsel dat een verdrag van hogere orde is dan een wet in formele zin en is destijds toegevoegd in verband met de verhouding tussen de

¹ Eerder materieel opgenomen in de Scheepvaartverkeerswet als de artikelen 28, zevende lid, en 29, zesde lid.

Scheepvaartverkeerswet en het op deze wet gebaseerde Rijnvaartpolitie-reglement¹, een uitvoeringsbesluit van de Herziene Rijnvaartakte². In het licht van eerdergenoemd beginsel treedt artikel 27, eerste tot en met vierde lid, terug ten faveure van artikel 1.03, vierde lid, van het Rijnvaartpolitie-reglement, dat immers in hetzelfde onderwerp voorziet. Echter, het is niet gebruikelijk dat een wet terugtreedt ten gunste van een op grond daarvan vastgestelde algemene maatregel van bestuur. Derhalve is voorzien in artikel 29a, eerste lid. Omdat het voor de handhaving van de bepalingen in het Rijnvaartpolitie-reglement wenselijk was wel het instrumentarium van artikel 27, vijfde lid, en de artikelen 28, 28a en 29 te kunnen gebruiken, is daarnaast voorzien in artikel 29a, tweede lid.

De Scheepvaartverkeerswet is op dit moment bij uitstek het instrument voor de implementatie van de bepalingen met betrekking tot het gebruik van alcohol aan boord van zeeschepen in de territoriale zee, zoals opgenomen in het STCW-Verdrag. Artikel 29a zou hierbij echter tot verwarring leiden omdat juist die bepalingen die nodig zijn voor de implementatie van het STCW-Verdrag, artikel 27, eerste tot en met vierde lid, zouden terugtreden omdat het STCW-Verdrag, een het Koninkrijk bindend verdrag, immers «voorziet in het onderwerp». Natuurlijk is nooit bedoeld het gebruik van de Scheepvaartverkeerswet als implementatie-instrument uit te sluiten. Derhalve wordt voorgesteld artikel 29a toe te spitsen op de verhouding tussen de Scheepvaartverkeerswet en het Rijnvaartpolitie-reglement dat als algemene maatregel van bestuur is opgenomen onder de Scheepvaartverkeerswet. Dit is ook de situatie waarop de conflictregeling van artikel 29a, eerste lid, bij zijn totstandkoming³ specifiek zag.

Artikel III Wet op de economische delicten

De voorgestelde artikelen 57a, 60 en 69e, eerste lid, Wz bevatten verbodsbepalingen die van strafsancities worden voorzien in de Wet op de economische delicten, door de wijziging van die wet die is vervat in artikel III. Door het voorgestelde artikel 57a wordt een verbod ingesteld weg te varen terwijl het schip is aangehouden. Met de voorgestelde wijziging van artikel 60 wordt een verbod ingesteld tot het niet nakomen door de kapitein van de verplichting ervoor te zorgen dat zeevarenden trainingen hebben gevolgd, zij de beginselen van een veilige wacht in acht nemen en voldoende uitgerust zijn bij aanvang van de wacht. Tevens wordt in artikel 60 een verbod ingesteld met betrekking tot het niet nakomen van de verplichting van de scheepsbeheerder tot het hebben van een beleid met betrekking tot de voorkoming van alcoholmisbruik.

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

¹ De citeertitel van de algemene maatregel van bestuur ter implementatie van het Rijnvaartpolitie-reglement is Rijnvaartpolitie-reglement 1995.

² De op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte, met bijlagen en slotprotocol, (Trb. 1955, 161).

³ Kamerstukken II, 1996/97, 24 753, nr. 6