

Vergaderjaar 1996–1997

25 233

## Regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet)

A

### OORSPRONKELIJKE TEKST VAN HET VOORSTEL VAN WET EN VAN DE MEMORIE VAN TOELICHTING ZOALS VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE EN VOOR ZOVER NADIEN GEWIJZIGD\*

#### I. Voorstel van wet

1. Het opschrift luidde:  
Voorstel van wet, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet)

2. In de aanhef ontbraken de totstandkomingsdatum en -plaats van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144).

3. De aanhef van artikel 1 luidde:

#### Artikel 1

In het bij of krachtens deze wet bepaalde wordt verstaan onder:

4. In de definitie van Nederlands schip in artikel 1, onderdeel b is «Nederlandse vlag» vervangen door: Koninkrijksvlag:

5. De definitie van kapitein in artikel 1, onderdeel i luidde:

i. kapitein: de gezagvoerder van het schip of degene die hem vervangt;

\* De integrale tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad van State is ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

6. Artikel 1, onderdeel j luidde:  
j. maritiem officier: een bemanningslid dat zowel een nautische als een werktuigkundige bevoegdheid heeft;

7. De definitie van vaarbevoegdheid in artikel 1, onderdeel m luidde:

m. vaarbevoegdheid: de bevoegdheid van de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs om in de daarop aangegeven functie of functies aan boord van een schip dienst te doen;

8. Artikel 1, onderdeel o luidde:  
o. kennisbewijs: een bewijs dat een opleiding met goed gevolg is afgerond;

9. Uit artikel 1, onderdeel p, de definitie van beroepsvereisten, is het element van de vereiste ervaring vervallen.

Artikel 1, onderdeel p luidde:

p. beroepsvereisten: de krachtens deze wet gestelde vereisten ten aanzien van de kennis, het inzicht, de vaardigheden, alsmede ten aanzien van de benodigde ervaring voor een functie of werkzaamheden waarop deze wet van toepassing is.

10. In artikel 2, eerste lid, ontbrak een bepaling over de toepasselijkheid

van de wet ten aanzien van vissersvaartuigen.

11. Aan artikel 3 ontbrak het derde lid.

12. Aan artikel 4 is, onder vernummering van het tweede tot het derde lid, een nieuw tweede lid ingevoegd.

13. In het tweede lid van artikel 6 ontbrak de bepaling dat een bemanningscertificaat in tweevoud wordt afgegeven, alsmede het derde lid.

14. Artikel 8, eerste lid, luidde:

#### Artikel 8

1. Het Hoofd van de scheepvaartinspectie geeft een beslissing over elk van de ingediende bemannings-samenstellingen.

15. Artikel 9 is, onder vernummering van de artikelleden, als tweede en volgende lid van artikel 8 opgenomen. Het tweede lid van artikel 8 is als artikel 9 opgenomen.

16. Artikel 10 luidde:

#### Artikel 10

De kapitein tekent in het scheepsdagboek aan:  
a. volgens welke, in

het bemanningscertificaat onderscheiden, bemanningssamenstelling het schip is bemand;

b. de feiten of omstandigheden die wijziging brengen in de gegevens van het bemanningsplan.

17. Artikel 12 luidde:

#### **Artikel 12**

1. Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven bij de toepassing van artikel 4, tweede lid, verzoekt de kapitein de scheepsbeheerder gemotiveerd hem voor een bepaald tijdstip de benodigde middelen te verschaffen. Een mondeling verzoek wordt zo spoedig mogelijk schriftelijk bevestigd.

2. Indien de scheepsbeheerder niet tijdig of in het geheel geen gevolg geeft aan het verzoek, bedoeld in het eerste lid, stelt de kapitein het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daarvan schriftelijk in kennis.

18. Artikel 15 is zodanig gewijzigd dat er sprake is van een verplichting van de scheepsbeheerder om het vervangen bemanningscertificaat in te leveren bij het hoofd van de Scheepvaartinspectie. Artikel 15 luidde:

#### **Artikel 15**

Een bemanningscertificaat voor een schip wordt ingenomen indien een nieuw bemanningscertificaat is afgegeven voor dat schip.

19. In artikel 18, eerste lid, ontbrak de verwijzing naar het verband tussen de functie en het vaarbevoegdheidsbewijs voor die functie.

Artikel 18, eerste lid, luidde:

#### **Artikel 18**

1. Een ieder die aan boord van een schip een functie verricht waarvoor krachtens deze wet eisen zijn gesteld, is in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

20. In artikel 18, tweede lid, ontbrak onderdeel d waarin de vaarbevoegdheden zijn opgenomen voor de zeevisvaart.

21. Uit artikel 18, derde lid, is de delegatie voor de vaststelling op welke schepen de in het tweede lid

opgesomde vaarbevoegdheden gelden, vervallen. Deze is opgenomen in artikel 19, eerste lid, onderdeel c.

Artikel 18, derde lid, luidde:

3. Bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald aan boord van welke schepen de in het tweede lid genoemde vaarbevoegdheden gelden en welke de onderlinge rangorde is.

22. Onder vernummering van artikel 18, vierde lid tot zesde lid, zijn twee leden toegevoegd: het oude artikel 19, tweede lid, en een lid, waarin nadere bepalingen zijn opgenomen ten behoeve van de vaarbevoegdheden voor de zeevisvaart.

23. In Artikel 19, eerste lid, ontbrak onderdeel b, dat mogelijk maakt afzonderlijke eisen te stellen aan de ervaring. Tevens ontbrak het tweede lid, dat bepaalt aan welke instellingen aan de beroepsvereisten van deze wet kan worden voldaan.

Artikel 19 luidde:

#### **Artikel 19**

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden:

a. voor de verkrijging van de vaarbevoegdheidsbewijzen vastgesteld:

1°. de beroepsvereisten;

2°. de eisen van medische geschiktheid; en

3°. de wijze waarop wordt beoordeeld of wordt voldaan aan de onder ten 1° en ten 2° bedoelde eisen;

b. de geldigheidsduur van het vaarbevoegdheidsbewijs, alsmede de wijze van eerste afgifte, vervanging of vernieuwing van het vaarbevoegdheidsbewijs geregeld;

c. de grenzen bepaald van de schepen, waarop de vaarbevoegdheden als kapitein kleine schepen, eerste stuurman kleine schepen, hoofdwerktuigkundige kleine schepen, tweede werktuigkundige kleine schepen en maritiem officier kleine schepen mogen worden uitgeoefend.

2. Bij ministeriële regeling wordt bepaald welke beperkingen of aanvullingen mogen worden aangebracht op een vaarbevoegdheidsbewijs in verband met de aard van de lading, het soort schip, of het vaargebied.

24. Artikel 21 bestond uit twee leden, waarvan het tweede is vervangen door een regeling in de volgende artikelen.

Artikel 21, tweede lid, luidde:

2. Bij ministeriële regeling worden regelen gesteld met inachtneming waarvan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een vaarbevoegdheidsbewijs kan afgeven aan de houder van een geldig diploma, certificaat of bevoegdheidsbewijs, dat door een buitenlandse bevoegde autoriteit is afgegeven.

25. De bepalingen van artikel 22 zijn als tweede en volgende leden opgenomen in een nieuw artikel 23, dat het onderzoek naar de ongeschiktheid of de onbekwaamheid van een houder van een vaarbevoegdheidsbewijs regelt.

Artikel 22 luidde:

#### **Artikel 22**

1. Onze Minister kan de houder van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs te wiens aanzien een gegrond vermoeden van lichamelijke ongeschiktheid tot of onbekwaamheid in het uitoefenen van zijn functie bestaat, verplichten zich te onderwerpen aan een onderzoek.

2. a. Bij gegrond vermoeden van lichamelijke ongeschiktheid wordt het onderzoek ingesteld door een door Onze Minister aangewezen geneeskundige of medisch specialist naar de algemene lichamelijke geschiktheid dan wel naar de geschiktheid van het gezichts- of gehoororgaan op de voet van het bepaalde krachtens artikel 19, eerste lid, aanhef en onderdeel a, ten 2°.

b. Bij gegrond vermoeden van onbekwaamheid wordt het onderzoek ingesteld door een door Onze Minister aangewezen deskundige op de voet van het bepaalde krachtens artikel 19, eerste lid, aanhef en onderdeel a, ten 1°.

3. Indien bij een in het tweede lid, onderdeel a, bedoeld onderzoek blijkt dat de houder niet voldoet aan de bij of krachtens deze wet gestelde eisen voor de algemene lichamelijke geschiktheid, of aan de eisen voor de geschiktheid van het gezichts- of gehoororgaan, wordt zijn geneeskundige verklaring ongeldig verklaard.

4. De artikelen 41 en 42 zijn van overeenkomstige toepassing.

5. Indien de houder van het vaarbevoegdheidsbewijs niet aan de in het eerste lid bedoelde verplichting voldoet zonder dat van een geldige reden daartoe blijkt, kan het Hoofd van de scheepvaartinspectie zonder nader onderzoek het afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs intrekken.

26. De intrekking van een vaarbevoegdheidsbewijs was in artikel 23 geregeld; door invoering van een nieuw artikel 23 met een regeling over de erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen, is artikel 23 vernummerd tot 24.

Artikel 23 luidde:

#### **Artikel 23**

1. Het Hoofd van de scheepvaartinspectie trekt een vaarbevoegdheidsbewijs in indien:

a. uit een periodiek medisch onderzoek, of een medisch onderzoek als bedoeld in artikel 22, eerste en tweede lid, onderdeel a, blijkt dat de houder niet meer voldoet aan de bij of krachtens deze wet gestelde eisen van medische geschiktheid;

b. uit een onderzoek naar de bekwaamheid, bedoeld in artikel 22, eerste en tweede lid, onderdeel b, blijkt dat de houder niet meer voldoet aan de in artikel 19, eerste lid, aanhef en onderdeel a, ten 1<sup>o</sup>, bedoelde beroepsvereisten.

2. Een vaarbevoegdheidsbewijs kan door het Hoofd van de scheepvaartinspectie voorts worden ingetrokken indien is gebleken dat bij de aanvraag onjuiste gegevens zijn opgegeven of valse of vervalste documenten zijn overgelegd.

3. Het Hoofd van de scheepvaartinspectie kan, ter voorkoming van een noodsituatie of gevaar voor het scheepvaartverkeer, de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs voor ten hoogste 24 uur een verbod opleggen aan boord van een schip een functie uit te oefenen of werkzaamheden te verrichten.

4. Het Hoofd van de scheepvaartinspectie trekt een vaarbevoegdheidsbewijs, dat is afgegeven op grond van het bezit van een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs of een buitenlands getuigschrift in, indien de geldigheid van het buitenlandse diploma, certificaat of bevoegdheidsbewijs door of vanwege de bevoegde buitenlandse autoriteit is geschorst of ingetrokken.

27. Artikel 25 is vervallen door de invoering van vaarbevoegdheden voor de zeevaart. Artikel 25 luidde:

#### **Artikel 25**

1. Op vissersvaartuigen is deze paragraaf van toepassing, met dien verstande dat de kapitein en de andere bemanningsleden van vissersvaartuigen zijn voorzien van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen geldige documenten waaruit hun geschiktheid en bekwaamheid voor hun functies of werkzaamheden aan boord blijken.

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de het eerste lid bedoelde documenten worden verkregen.

3. Het onderzoek, bedoeld in artikel 22, tweede lid, onderdeel a, wordt ten aanzien van bemanningsleden van vissersvaartuigen ingesteld op de voet van het bepaalde krachtens het tweede lid.

28. In artikel 27, tweede lid, is de zinsnede «of een krachtens artikel 25, eerste lid, afgegeven document», vervallen; tevens is het vierde lid vervallen.

Artikel 27, tweede en vierde lid, luiden:

2. De kapitein belast een bemanningslid niet met werkzaamheden aan boord, waarvoor een vaarbevoegdheid of beroepskwalificatie vereist is, indien dat bemanningslid niet blijktens zijn geldige vaarbevoegdheidsbewijs of een krachtens artikel 25, eerste lid, afgegeven document, of indien dat is toegestaan, blijktens een document als bedoeld in artikel 21, eerste lid, bevoegd is die werkzaamheden aan boord te verrichten.

4. Onder opvarenden worden in dit artikel verstaan allen die zich aan boord bevinden, met uitzondering van de kapitein.

29. In artikel 30 ontbrak het derde lid waarin een vervangingsregeling voor de schipper van een vissersvaartuig is opgenomen.

30. Artikel 34, tweede lid, is vervallen.

Artikel 34, tweede lid, luidde:

2. Aan andere zeevarenden dan de in het eerste lid bedoelde bemanningsleden kan ten behoeve van de monsterring een monsterboekje worden afgegeven.

31. Aan artikel 35 ontbrak onderdeel c, waarin de bepaling van artikel 37, derde lid is opgenomen.

32. In artikel 37 ontbrak de opsomming met lettering.  
Artikel 37 luidde:

#### **Artikel 37**

1. De kapitein tekent van een bemanningslid de dag van aanmonsterring en de dag van afmonsterring in het monsterboekje aan, alsmede de functie waarin het bemanningslid heeft dienst gedaan.

2. In het monsterboekje wordt het loon noch enige gedragsbeoordeling opgenomen.

3. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat anderen dan de kapitein bevoegd zijn specifieke gegevens in het monsterboekje aan te tekenen.

33. In artikel 38, eerste lid, is de zinsnede «kan hij zich daarover beklagen» vervangen door: kan hij een klacht indienen» en is in het tweede lid het woord «verzoek» vervangen door: klacht.

34. In artikel 40 is het begrip «geneeskundige verklaringen betreffende de keuringen» vervangen door: geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart.

35. In artikel 41, eerste lid, ontbrak de bepaling dat de scheidsrechters door de minister worden aangewezen. Tevens ontbraken het derde en het vierde lid.

36. In artikel 42, eerste lid, is «de geneeskundige verklaring» vervangen door: de geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart; in het tweede lid is de zinsnede «vervalt de geldigheid van de eerder afgegeven verklaringen» vervangen door: vervalt de geldigheid van de desbetreffende, eerder afgegeven, verklaring van geschiktheid voor de zeevaart.

37. In artikel 43 is in onderdeel a een redactionele verbetering aangebracht; onderdeel d ontbrak; aan het artikel ontbrak het tweede lid

dat de specifieke ontheffingsbevoegdheid van het hoofd van de Scheepvaartinspectie inzake medische eisen regelt.

Artikel 43 luidde:

#### **Artikel 43**

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld met betrekking tot

- a. de medische keuring;
- b. de herkeuring door als scheidsrechters aangewezen geneeskundigen of medisch specialisten;
- c. de aanwijzing van geneeskundigen, medisch specialisten en scheidsrechters, alsmede de intrekking van deze aanwijzing.

38. In artikel 54, eerste lid, is het meervoud «toezichthouders» vervangen door: toezichthouder.

39. Artikel 62, derde lid, is gewijzigd in verband met de invoering van vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisvaart.

Artikel 62, derde lid, luidde:

3. Het is verboden aan boord van vissersvaartuigen werkzaamheden, waarvoor ingevolge artikel 25 een document is vereist, te verrichten, indien men daartoe niet door middel van een geldig document bevoegd is verklaard.

40. De tekst van artikel 63 is redactioneel in overeenstemming met de voorgaande artikelen gebracht.

Artikel 63 luidde:

#### **Artikel 63**

Het nalaten de monsterrol op te maken, opnieuw op te maken of bij te stellen, dan wel het nalaten het Hoofd van de scheepvaartinspectie ingevolge het bepaalde krachtens artikel 33 in kennis te stellen van de opgemaakte monsterrol of van een wijziging hiervan, is verboden.

41. De tekst van artikel 64 is redactioneel in overeenstemming met de voorgaande artikelen gebracht.

Artikel 64 luidde:

#### **Artikel 64**

Het niet nakomen van de verplichtingen ingevolge artikel 3, tweede lid, en artikel 4, is verboden.

42. In artikel 67 ontbrak in de zinsnede «ter verkrijging van de in deze wet bedoelde vaarbevoegdheden of andere diploma's en certificaten» een verwijzing naar krachtens de wet aangeduide vaarbevoegdheden.

43. Artikel 68 bestond uit twee leden, waarvan het tweede lid is vervallen.

Artikel 68, tweede lid, luidde:

2. Bij de toepassing van het eerste lid kan, vooruitlopend op een wijziging van deze wet, worden afgeweken van het bepaalde in deze wet, indien een verdrag of besluit van een volkenrechtelijke organisatie daartoe noopt.

44. In artikel 69 is naast aangebrachte redactionele verbeteringen, ook de registratie van voorlopige monsterboekjes geregeld.

Artikel 69 luidde:

#### **Artikel 69**

Er is een Centraal Register Bemanningsgegevens, waarin het Hoofd van de scheepvaartinspectie de afgegeven monsterboekjes, de afgegeven en ingetrokken vaarbevoegdheden, de gegeven vrijstellingen en ontheffingen, en de hem toegezonden gegevens van de monsterrollen, registreert.

45. Het opschrift van hoofdstuk 7, § 6 is gewijzigd.

Het opschrift van hoofdstuk 7, § 6 luidde:

§ 6. «Tweede kans-examens»

46. De twee leden van artikel 71 zijn tot een artikel samengevoegd.

Artikel 71 luidde:

#### **Artikel 71**

1. Onze Minister kan examencommissies aanwijzen, bij welke aan degenen, die geen opleiding aan een door het Rijk bekostigde instelling hebben gevolgd, gelegenheid wordt geboden examen af te leggen voor de hierna genoemde getuigschriften of verklaringen.

2. De in het eerste lid bedoelde getuigschriften of verklaringen zijn: het getuigschrift of de verklaring als maritiem officier; als stuurman/werktuigkundige kleine schepen; schipper/machinist beperkt werkgebied; stuurman/werktuigkundige voor de zeevisvaart SW4; stuurman/werktuigkundige voor de zeevisvaart SW5; stuurman/werktuigkundige voor de zeevisvaart SW6; stuurman grote zeilvaart; stuurman kleine zeilvaart; stoomvoortstuwung.

47. In het eerste en tweede lid artikel 74 ontbraken de zinsneden «of een diploma voor de zeevisvaart» resectievelijk «of het diploma voor de zeevisvaart dat» en ontbrak het vierde lid dat regeling mogelijk maakt van aanvullende eisen aan de houders van bepaalde diploma's, die in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs willen komen.

48. Artikel 79, tweede lid, is vervallen; dientengevolge zijn het derde, vierde en vijfde lid vernummerd tot tweede, derde en vierde lid. In het derde lid zijn enige redactionele verbeteringen aangebracht.

Artikel 79 luidde:

#### **Artikel 79**

1. Tot 1 januari 2004 kan examen worden afgenomen ter verkrijging van het diploma

- als eerste stuurman voor de grote handelsvaart;
- als tweede stuurman voor de grote handelsvaart;
- als derde stuurman voor de grote handelsvaart;
- als stuurman voor de kleine handelsvaart en het aanvullingsdiploma als stuurman voor de kleine handelsvaart;
- C als scheepswerktuigkundige;
- B als scheepswerktuigkundige;
- A als scheepswerktuigkundige;
- als motordrijver;
- voor de zeevisvaart SW VI;
- voor de zeevisvaart SW V;
- voor de zeevisvaart S IV-v;
- voor de zeevisvaart W IV-v.

2. Tot 1 januari 2004 kan examen worden afgenomen ter verkrijging van de verklaring voor

- stoomvoortstuwung;

- stoomvoortstuwung B;
- stoomvoortstuwung C.

3. Tot 1 januari 2008 worden aan houders van een verklaring dat het desbetreffende examen met goed gevolg werd afgelegd de in het eerste lid genoemde diploma's afgegeven, alsmede de diploma's

- als stuurman voor de beperkte kleine handelsvaart;
- als stuurman voor de kleine handelsvaart;
- als stuurman voor de grote sleepvaart;
- het voorlopig diploma als scheepswerktuigkundige;
- als assistent scheepswerktuigkundige.

4. Bij ministeriële regeling worden met inachtneming van de in het eerste en tweede lid bedoelde einddatum, bepaald de data van laatste maal dat de respectievelijke in die leden genoemde examens worden afgenomen.

5. Met betrekking tot de in dit artikel genoemde examens en de afgifte van diploma's zijn van toepassing:

- a. het Examenbesluit zeevaartdiploma's 1991;
- b. het Examenreglement zeevaart;
- c. het Besluit zeevaartdiploma's experimenterend hoger nautisch onderwijs;
- d. het Besluit bijzondere verkrijging diploma's kleine handelsvaart;
- e. het Besluit bijzondere verkrijging voorlopig diploma als scheepswerktuigkundige;
- f. het Besluit bijzondere verkrijging diploma A als scheepswerktuigkundige.

49. In artikel 81 ontbrak de verwijzing naar de kamerstukken.

50. In artikel 83, eerste lid zijn enige verbeteringen aangebracht, mede in verband met artikel 84.

De artikelen 83, eerste lid, luidde:

### **Artikel 83**

1. De volgende artikelen van het Wetboek van Koophandel vervallen: 341, 341a, 341b, 359, 374, eerste lid, 386, 395, 451b, 451c, 451d, eerste lid, en 451f tot en met 451j.

51. In artikel 84, tweede lid, ontbrak de aanduiding van het artikel in de nieuwe tekstversie.

## **II. Memorie van toelichting**

1. Paragraaf I.1 luidde:

### **1. Samenvatting**

In het wetsvoorstel wordt aanmerkelijk meer nadruk dan in de huidige wetgeving gelegd op de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder voor de samenstelling van de bemanning aan boord van Nederlandse zeeschepen. De overheid toetst voor ieder individueel schip of met de door de scheepsbeheerder voorgestelde bemanning veilig en milieuverantwoord kan worden gevaren, met inachtneming van de wettelijk voorgeschreven arbeids- en rusttijden voor zeevarenden.

Het wetsvoorstel leidt tot een aanmerkelijke flexibilisering van de bedrijfsvoering, alsook tot een vergaande vereenvoudiging van de bestaande regelgeving op dit gebied.

Met de Zeevaartbemanningswet wordt uitvoering gegeven aan de verdragsverplichtingen van het Koninkrijk ten aanzien van de bemanning van zeeschepen, in het bijzonder aan het in juli 1995 herziene STCW-Verdrag, en de Richtlijn van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

2. Het eerste tot en met zesde tekstblok van paragraaf I.2 luiden:

Het onderhavige wetsvoorstel, hoewel inhoudelijk sterk verschillend van de vigerende wetgeving op het gebied van de bemanning van zeeschepen, is in zekere zin het produkt van een logisch doorgetrokken lijn in de ontwikkeling van het denken over dit onderwerp.

In de vigerende wetgeving, vervat in de Wet op de zeevaartdiploma's, de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 (Stb. 455), het Wetboek van Koophandel, Hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965 en het Schepelingenbesluit, is voor wat betreft de samenstelling van de bemanning lange tijd uitgegaan van de gedachte dat met een indeling naar scheepsgrootte en voortstuwingsvermogen (GT en kW), naar het doel waarvoor het schip gebruikt wordt (handelsvaart, sleepvaart e.d.) en naar vaargebied een passend kader gegeven was waarbinnen de samenstelling van de

bemanning optimaal gestalte kon krijgen.

Een zekere kunstmatigheid was aan deze benadering niet vreemd. Illustratief hiervoor is met name de herhaalde aanpassing van de oorspronkelijk gegeven parameters, vooral waar het de scheepsgrootte betrof. Zo werd de grens van 500 Bruto Register Ton tussen grote- en kleine handelsvaart in 1970 omgezet in een lengtecriterium van 75 meter en vervolgens in 1982 in een bruto-tonnage van 4000, zonder dat de bemanningssamenstelling kwalitatief een noemenswaardige wijziging onderging. Bij het voor Nederland van kracht worden (1985) van het «Internationaal Verdrag inzake normen voor zeevarenden betreffende opleiding, diplomering en wacht dienst, 1978» (het STCW-Verdrag)<sup>1</sup> verviel de verplichting voor het hebben van een gediplomeerd scheepswerktuigkundige aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW, en werd de bevoegdheid verbonden aan het (KHV-)diploma als motordrijver van 2500 pk (1875 kW) opgetrokken naar 3000 kW.

De voornaamste drijfveer voor deze aanpassingen was gelegen in de wens om, met inachtneming van de technologische ontwikkelingen, de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij op de internationale vervoersmarkt zeker te stellen.

Dezelfde overwegingen lagen ten grondslag aan de wijziging van de Wet op de zeevaartdiploma's in 1987<sup>2</sup>, waarbij een meer fijnmazige indeling in scheepsgrootten en voortstuwingsvermogens met dienovereenkomstige bemanningsmodellen werd geïntroduceerd.

In deze fijnmazigheid openbaarde zich nadrukkelijker dan voorheen het besef, dat ieder scheepvaartbedrijf weer anders in elkaar steekt en niet of bezwaarlijk is te vangen in de grove indeling in grote- en kleine handelsvaart.

3. Het achtste tot en met veertiende tekstblok van paragraaf I.2 luiden:

De behoefte aan een grotere variatie waar het de bemanningssamenstelling betreft, werd versterkt door de komst, als gevolg van het denken over functie-integratie, van de geïntegreerde scheepsgezel en de

maritiem officier. Deze laatste verenigt de bevoegdheid om als stuurman en als scheepswerktuigkundige dienst te doen, hetgeen binnen zekere grenzen tot vermindering van het aantal officieren en daarmee van het aantal bemanningsleden zou kunnen leiden. Sterker speelde dit nog ten aanzien van de scheepsgezellen. Waar hun taken zich in toenemende mate beperkten tot schoonmaakwerkzaamheden en cosmetisch onderhoud verdween de noodzaak tot het in stand houden van het onderscheid tussen dek- en machinedienst en kon met één soort gezelschap, de scheepsgezelschap, worden volstaan.

De omstandigheid dat de mogelijkheid bleef bestaan de bedrijfsvoering aan boord van schepen te baseren op gescheiden disciplines naast een bedrijfsvoering welke uitging van eerder genoemde functieintegratie, soms zelfs bij een en dezelfde rederij, bracht – naast de onderverdeling in scheepsgrootten en voortstuwingsvermogens – met zich mee dat het aantal variaties in bemanningssamenstellingen bijna onbeperkt werd.

Om hierin een bepaalde ontwikkelingslijn uit te zetten, werd in 1992 het Bemanningseisenbesluit tot stand gebracht<sup>3</sup>. Dit besluit opende voor rederijen de mogelijkheid om van een op gescheiden disciplines stoelende bemanningssamenstelling door middel van een aantal experimentele tussenstappen naar een volledig geïntegreerde – zowel aan dek als in de machinekamer inzetbare – bemanning toe te groeien. Hoewel de functie-integratie ontwikkeld was voor de grotere schepen zou dit concept in een later stadium ook op de kleinere schepen worden toegepast.

Het enthousiasme waarmee de maritiem officier door een aantal rederijen is verwelkomd had bij de overheid de verwachting gewekt dat vrij snel op de meeste schepen gewerkt zou worden op grond van een geïntegreerde bedrijfsvoering. Hoewel de grote waarde van het multi-disciplinair opleiden van officieren breed wordt gedragen, blijven sommige scheepsbeheerders op grond van operationele overwegingen er de voorkeur aan geven hun officieren conventioneel (mono-disciplinair) in te zetten. Voorts is er nog steeds een aantal afgestu-

deerden dat aangeeft uitsluitend óf als stuurman óf als scheepswerktuigkundige te willen varen. Met name dit laatste werkt vertragend voor de opbouw van een voldoende bestand aan geïntegreerd inzetbare officieren. Daarnaast doet zich het feit voor dat rederijen bij herhaling verzoeken om te mogen varen met een bemanningssamenstelling die noch in het Besluit zeevaartdiploma's, noch in het Bemanningseisenbesluit wordt genoemd, maar die qua veiligheid gelijkwaardig is.

Deze ontwikkelingen, in combinatie met de nieuwe beleidslijnen van de Nota Zeescheepvaartbeleid (zie paragraaf 3), hebben de ondergetekende tot de conclusie gebracht dat de overheid het veilig bemannen van schepen op een geheel andere wijze dient te benaderen.

4. De eerste volzin van paragraaf 1.3 luidde: Uit een wetenschappelijke studie van Prof. Peeters c.s. over de toekomst van de zeescheepvaart<sup>4</sup> blijkt dat de (economische) positie van de zeescheepvaart in het algemeen en die van de zeevarende in het bijzonder bij ongewijzigd beleid bedreigd wordt.

5. Paragraaf 3 (Nieuw zeescheepvaartbeleid) bestond uit twee afzonderlijke paragrafen, waarvan de tweede luidde:

#### **4. Nieuw bemanningsbeleid**

De in paragraaf 2 geschetste ontwikkelingen in de bemanningswetgeving, lopende van een starre wetgeving naar een groot arsenaal van keuzemogelijkheden voor de scheepsbeheerder, vinden als uitvloeisel van de Nota Zeescheepvaartbeleid hun logisch vervolg in het voorliggende wetsvoorstel. Dit legt de verantwoordelijkheid voor het samenstellen van de bemanning van het schip primair bij de scheepsbeheerder. Op de voornemens van de scheepsbeheerder, die worden vastgelegd in een «bemanningssplan», dient de goedkeuring van de overheid te worden verkregen, zulks op grond van de verantwoordelijkheid van de ondergetekende voor de veilige vaart ter zee en het mariene milieu. Deze goedkeuring heeft uitsluitend betrekking op de bemanning die ten minste aan boord moet zijn om veilig en milieuverantwoord te kunnen

varen. Ten opzichte van de huidige wetgeving is daarmee in het voorliggende wetsvoorstel een principieel andere benadering gekozen, die voortvloeit uit de beleidslijn in de eerdergenoemde Nota om van een prescriptief beleid naar een stimulerend beleid te gaan.

Afhankelijk van de door de scheepsbeheerder gewenste exploitatie van het schip kan de «operationele bemanning» van zijn schip meer personen omvatten dan zijn opgenomen in het bemanningsplan.

6. Paragraaf 4 (Vaarbevoegdheden) luidde:

#### **5. Vaarbevoegdheden**

Ook in het systeem van vaarbevoegdheden wordt in dit wetsvoorstel een aanzienlijke vereenvoudiging doorgevoerd. Tot dusver zijn de scheepsgrootte, het voortstuwingsvermogen en het vaargebied niet alleen bepalend voor de omvang van de bemanning maar ook voor het van de individuele bemanningsleden geëiste niveau van kennis en ervaring. De algemene trend is daarbij geweest: hoe groter het schip, zijn voortstuwingsvermogen en het vaargebied, des te zwaarder de bemanning, niet alleen in kwantitatief, maar ook in kwalitatief opzicht.

Voorts bevordert een drastische beperking van het aantal vaarbevoegdheden een goede werking van de arbeidsmarkt voor zeevarenden. Leidraad hierbij is het handhaven van de veilige en milieuverantwoorde vaart, waarbij de opleiding van zeevarenden tenminste voldoet aan internationale eisen. Uit bestudering van het opleidingsprofiel is gebleken dat de MBO-opgeleide maritieme officier voldoende kennis heeft van alle vakken die met de veilige en milieuverantwoorde vaart te maken hebben. Hiermee is het mogelijk de algemeen operationele werkzaamheden te verrichten, die iedere officier terstond na de voltooiing van zijn opleiding moet kunnen uitvoeren. Voor een scheepsbeheerder kunnen echter andere, operationele overwegingen hem ertoe brengen de meerdere kennis en vaardigheden van een hoger opgeleide maritieme officier te verkiezen.

In het voorliggende wetsontwerp wordt een onderscheid gemaakt

tussen algemeen operationele werkzaamheden die iedere koopvaardijofficier terstond na de voltooiing van zijn opleiding moet kunnen vervullen, en leidinggevende werkzaamheden, waarvoor de verantwoordelijkheid eerst na een aantal jaren ervaring kan worden toevertrouwd.

Hiermee wordt de scheepsbeheerder de maximale flexibiliteit geboden bij de bepaling van de samenstelling van zijn bemanning. Ter voorkoming van problemen bij havenstaatcontrole in het buitenland is het tevens van belang dat functies en bevoegdheden op het bemanningscertificaat op dezelfde wijze worden aangeduid als op de vaarbevoegdheidsbewijzen.

De thans in de ministeriële Regeling bemanning en diplomering zeilvaart (Stcrt. 1993, 196; nr. DGSM/J 30.113/93) vervatte eisen ten aanzien van de benodigde vaarbevoegdheden voor de zeilvaart zullen in de uitvoeringsbesluiten op basis van dit wetsvoorstel worden ingebed.

7. Het opschrift, alsmede het eerste, tweede, derde en vijfde tekstblok van paragraaf 1.5 luiden:

## 6. Opleiding

In het rapport van de Visitatiecommissie (1991) hoger nautisch onderwijs wordt onder meer gesteld dat bepaalde taken in de praktijk pas na vele jaren ervaring worden uitgevoerd, waardoor het niet vanzelfsprekend is dat de opleiding tot maritiem officier hierop voorbereidt. Dit standpunt wordt onderschreven. Dit veronderstelt vervolgens wel dat op enig moment gedurende de maritieme carrière een her- of bijscholing op die punten plaats dient te vinden.

Voor het verrichten van de operationele taken zijn de schoolverlaters van de nautische opleidingen blijkens de ervaringen van de afgelopen jaren ruimschoots toegerust.

Voor het verkrijgen van een beperkte bevoegdheid kan worden volstaan met de opleiding stuurman/werktuigkundige kleine schepen, een driejarige opleiding van het middelbaar beroepsonderwijs, of de opleiding schipper/machinist beperkt werkgebied, een tweejarige opleiding. Deze laatste opleiding is

bedoeld voor schepen die uitsluitend varen in een gebied tot 30 zeemijlen uit de kust, niet verder dan 12 uur varen uit een met name genoemde werkhaven en nooit verder verwijderd dan 6 uur varen van een veilige haven of rede. Dit betreft in hoofdzaak aannemersmaterieel.

8. De eerste vier tekstblokken van paragraaf 1.6 (1.5 oud) luiden:

De beroepsvereisten, en hiervan afgeleid de inhoud van het maritiem onderwijs, worden voor een belangrijk deel bepaald door hetgeen is vastgelegd in het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake Opleiding, Diplomering en Wachtdienst (STCW-Verdrag), 1978, dat in juli 1995 in Londen is herzien<sup>5</sup>. De herziene versie van dit verdrag treedt, volgens de stilzwijgende goedkeuringsprocedure, op 1 februari 1997 in werking.

De bepalingen met betrekking tot het wachtlopen zullen in een ministeriële regeling krachtens artikel 68 van het wetsvoorstel nationaal worden geïmplementeerd.

Zoals in paragraaf 6 al is vermeld, zal er voor het verkrijgen van de basisbevoegdheid als wachtofficier ten aanzien van de beroepsvereisten niet langer onderscheid worden gemaakt tussen opleidingen op HBO- dan wel op MBO-niveau.

Op basis van de door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) te stellen algemene onderwijsvereisten en de krachtens deze wet vastgestelde beroepsvereisten worden voor het MBO de eindtermen van de opleidingen vastgesteld door de eerstgenoemde Minister in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast vereist het STCW-Verdrag, zoals gewijzigd in 1995, een systeem van kwaliteitsborging door de scholen en wordt in het verdrag aangegeven op welke wijze de beroepsvereisten dienen te worden getoetst.

9. Paragraaf 1.7 (1.8 oud) luidde:

Het hierbij aangeboden wetsvoorstel is opgesteld met inachtneming van de hiervoor beschreven beleidsmatige uitgangspunten voor het bemannen van zeeschepen die op grond van

Nederlandse rechtsregels zijn gerechtigd tot het voeren van de Nederlandse vlag. Tevens is rekening gehouden met de internationaal-rechtelijke verplichtingen van het Koninkrijk (voor Nederland), voortvloeiend uit wereldwijd werkende verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie en de Internationale Arbeidsorganisatie alsook uit Europese regelgeving. Het belangrijkste IMO-verdrag voor de bemanning is het eerdergenoemde STCW-Verdrag van 1978; op Europees gebied de Richtlijn 94/58/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimum-opleidingsniveau van zeevarenden<sup>6</sup>. Voorts wordt met deze wet gevolg gegeven aan Voorschrift 13 van Hoofdstuk V van het Internationale Verdrag inzake de Beveiliging van Mensenlevens op Zee (SOLAS-Verdrag) van 1974<sup>7</sup> en de daarmee verbonden aanbevelingen van de Internationale Maritieme Organisatie, opgenomen in Resolutie A.481 (XII) als «Principles of Safe Manning».

De Zeevaartbemanningwet is een van de onderdelen van het Codificatie- en Moderniseringsproject Publiek Zeerecht. De andere onderdelen bestaan uit de Rijkskaderwet zeescheepvaart, de herziening van de nationaliteitsverlening aan zeeschepen (met inbegrip van het toekennen van het recht om de vlag van het Koninkrijk te voeren), de herziening van de wetgeving inzake de technische eisen aan zeeschepen (Schepenwet) en de herziening van de wettelijke regeling betreffende het onderzoek van scheepsongevallen<sup>8</sup>.

Het wetsontwerp vervangt op sommige punten koninkrijksregelgeving. Met de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba is overleg gevoerd over de gevolgen van de totstandkoming van deze wet. Zij hebben te kennen gegeven te willen streven naar eigen wetgeving (bij of krachtens landsverordening) voor de bemanning van zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk die zijn geregistreerd in de Nederlandse Antillen of Aruba. Gelet op het gegeven dat de veiligheid en de navigatie van zeeschepen onder de koninkrijksvlag een aangelegenheid van het Koninkrijk is (artikel 3, eerste lid, onder e, van het Statuut voor het Koninkrijk) en dat de Officiële Toelichting op het Statuut het stellen

van eisen aan de bemanning van zeeschepen daartoe rekent, ligt het in het voornemen van de drie landen bij rijkswet een juridisch kader tot stand te brengen voor de zojuist vermelde bemanningswetgeving van de landen. Het onderhavige wetsvoorstel behoeft daarop niet te wachten, aangezien artikel 14, derde lid, van het Statuut de mogelijkheid biedt om de materie van de Zeevaartbemanningswet voor Nederland bij wet te regelen.

Voor de periode dat de eerder bedoelde landsverordeningen nog niet tot stand zijn gekomen, dient er een interimvoorziening te worden getroffen voor de Nederlandse Antillen en Aruba. Artikel 109, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965 (een algemene maatregel van rijksbestuur) verklaart namelijk ten aanzien van de bemanningseisen voor koopvaardij-schepen de Wet op de zeevaart-diploma's (met het Besluit zeevaart-diploma's) van toepassing op de bemanning van alle zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk, dus ook die, welke zijn geregistreerd in de Nederlandse Antillen of Aruba. In dit artikel wordt voorts, ten aanzien van de scheepskok en het bezit van een geldige medische verklaring van geschiktheid voor de zeevaart, verwezen naar het Schepelingenbesluit (een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Vierde Titel van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel).

Het ligt in het voornemen van ondergetekende te bevorderen dat deze verwijzingen in artikel 109 van het Schepenbesluit worden vervangen door een verwijzing naar regels, gesteld bij of krachtens de wet (voor Nederland), onderscheidenlijk landsverordening (voor de Nederlandse Antillen en Aruba). Dit betekent dat de bepalingen in het Schepenbesluit 1965 en de Bijlagen aangaande de bemanning kunnen worden ingetrokken; de desbetreffende materie zal voortaan in een landsverordening, respectievelijk in landsbesluiten, houdende algemene maatregelen dienen te worden geregeld. Bedoelde landsverordeningen zullen door de Nederlandse Antillen en Aruba tot stand kunnen worden gebracht als interimvoorziening, op basis van een wijziging van het Schepenbesluit in de zojuist beschreven zin. Voor de bemanning van zeevissersvaartuigen zal bij landsverordening een

overeenkomstige voorziening kunnen worden getroffen, aangezien artikel 287 van het Vissersvaartuigenbesluit (een algemene maatregel van rijksbestuur) een soortgelijke verwijzing kent als het Schepenbesluit, maar dan naar de Wet op de Zeevischvaardiploma's 1935 (Stb. 455).

#### 10. Paragraaf I.8 (I.9 oud) luidde:

Wanneer men het wetsvoorstel beziet op aspecten van marktwerking, deregulering en wetgeving, kan het volgende worden opgemerkt.

De Zeevaartbemanningswet heeft mogelijke bedrijfseffecten voor iedere reder (scheepsbeheerder) met zeeschepen onder Nederlandse vlag, resp. de reder (scheepsbeheerder) die zeeschepen onder Nederlandse vlag wil brengen. Op dit moment gaat het om ongeveer 200 bedrijven (bron: rapport-Peeters, vermeld in voetnoot 4 van deze memorie).

De gevolgen voor de omvang van de administratieve lasten van de betrokken zeescheepvaartbedrijven zijn te verwaarlozen ten opzichte van de voordelen voor de reders. Het wetsvoorstel betekent een vergaande vereenvoudiging van de huidige regelgeving, die verspreid is over een groot aantal regelingen. Mede als gevolg van opeenvolgende partiële herzieningen van de verschillende regelingen is de onderlinge verhouding hiervan tamelijk complex geworden.

Onder de huidige wetgeving krijgt de reder van de scheepvaartinspectie een bemanningsmodel voorgeschreven, dat is opgenomen in een algemene maatregel van bestuur. Er is de mogelijkheid om te experimenteren met een afwijkend model, maar het gebruik maken hiervan brengt voor de betrokken reder extra lasten met zich mee als gevolg van de voorwaarden voor experimenteren en de voorgeschreven begeleiding ervan (10 000 tot 15 000 gulden per experiment). Van deze mogelijkheid wordt thans veelvuldig gebruik gemaakt, vooral om gewijzigde omstandigheden in de bedrijfsvoering op te kunnen vangen. Het feit dat de reder na de invoering van de ZBW deze weg niet meer hoeft te bewandelen, levert op zichzelf al een kostenreductie voor hem op.

In plaats van een (star) wettelijk kader, met een voorgeschreven bemanningssamenstelling, moet de reder zijn bedrijfsvoering ten behoeve van de veilige vaart ter zee kenbaar maken aan de scheepvaartinspectie. Het bemanningsplan is weliswaar een nieuwe verplichting voor de reder, maar vrijwel alle gegevens in het plan zijn reeds aanwezig op het kantoor van de reder, omdat hij deze voor zijn bedrijfsvoering en administratie – los van de huidige publiekrechtelijke regelgeving – toch nodig heeft.

Daar staat tegenover dat de reder voortaan op zijn schip (schepen) de bemanning krijgt die hij wenst, mits deze qua samenstelling de toets door de overheid aan de – kort gezegd – veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee heeft doorstaan. Het feit dat de reder zelf een op zijn specifieke schip toegesneden bemanningssamenstelling kan voorstellen, levert aanzienlijke voordelen op voor de bedrijfsvoering. Hij kan nu zelf een bemanningsbeleid gaan voeren (in plaats van de overheid), uiteraard binnen de (rand)voorwaarden van de nieuwe wet.

#### 11. Het eerste tot en met dertiende tekstblok van Hoofdstuk II luiden:

Hoofdstuk 1 van het wetsvoorstel bevat de definities en de werksfeer van de wet. De definities van deze wet wijken hier en daar iets af van de tot op heden gebruikelijke. Zo wordt niet de eigenaar (de «reder» in het Burgerlijk Wetboek) maar de scheepsbeheerder als drager van verplichtingen aangewezen. Deze scheepsbeheerder is de natuurlijke persoon of rechtspersoon die – als dagelijkse leiding van een in Nederland gevestigde zeescheepvaartonderneming – is belast met het beheer over een Nederlands schip. Met het begrip «bemanning» en de hiervan afgeleide begrippen worden in deze wet zowel mannen als vrouwen bedoeld.

De wet is in beginsel van toepassing aan boord van Nederlandse zeeschepen. Uitgangspunt van de wet is dat alle Nederlandse schepen, die bedrijfsmatig op zee worden gebruikt, met inbegrip van zeevissersvaartuigen, moeten zijn voorzien van een geldig bemanningscertificaat en tenminste dienovereenkomstig moeten zijn bemand. Dit principe dient ook op het traject van



en naar de zeehavens te worden toegepast.

Een aantal categorieën schepen wordt van de werkingssfeer van de wet uitgesloten. Plezierjachten, die als zodanig worden gebruikt, vallen niet onder de werking van de wet. Ook schepen die, in het bezit van een certificaat voor onbemand gesleept vervoer, zonder bemanning naar hun bestemming worden gebracht, zijn uitgezonderd.

Voor schepen, die een proefvaart houden, is de scheepsbeheerder (de werf) verantwoordelijk voor de bemanningssamenstelling, en is de kapitein verantwoordelijk voor de goede gang van zaken aan boord. Ook bij een proefvaart is het noodzakelijk om een bemanningscertificaat aan boord te hebben.

Per hoofdstuk wordt aangegeven welke vrijstellingen of ontheffingsmogelijkheden er zijn.

Het wetsvoorstel bevat enige bijzondere bepalingen voor de zeevisserij (zie de artikelen 2, 17, 25 en 26). De voorgestelde Zeevaartbemanningswet heeft, zoals eerder is aangegeven, mede betrekking op zeevissersvaartuigen. Naast overeenkomsten zijn er evenwel belangrijke verschillen tussen de koopvaardij als maritieme bedrijfstak enerzijds en het visserijbedrijfsleven anderzijds. Uitgangspunt is geweest dat de wet op de zeevissersvaartuigen van toepassing moet kunnen zijn.

De bepalingen met een administratief karakter zoals met betrekking tot de afgifte van bemanningscertificaten, de medische keuringen, de monsterring, de verplichtingen van de kapitein (de schipper op een zeevissersvaartuig), het toezicht en de handhaving kunnen vrijwel identiek worden ingevoerd voor de koopvaardij en de zeevisvaart. Het huidige systeem van de bevoegdheidsverlenende diploma's wordt vooralsnog niet gewijzigd; de bemanningssamenstelling op de visservloot is daarnaast zo eenvormig, dat is besloten ook het huidige systeem voor de bepaling van de bemanningssamenstelling te handhaven. De scheepsbeheerder van een vissersvaartuig is vaak een maatschapsverband, en niet een rechtspersoon. De verplichtingen van de scheepsbeheerder rusten in dat geval op de leden van de maatschap.

## Hoofdstuk 2

Het uitgangspunt dat de scheepsbeheerder primair verantwoordelijk is voor de veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee is uitgewerkt in Hoofdstuk 2, paragraaf 1. Het is de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder zelf na te gaan welke bemanning hij daarvoor ten minste benodigd acht. Hij maakt daartoe een bemanningsplan. Als voorwaarden, waar de bedrijfsvoering aan boord moet voldoen, wordt met name aan de arbeids- en rusttijden gedacht. Deze zijn thans geregeld in de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart en zullen in de naaste toekomst worden opgenomen in een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Arbeidstijdenwet. De individuele bemanningsleden moeten aan bepaalde opleidings- en andere geschiktheidseisen voldoen. Dat zij aan deze eisen voldoen, blijkt uit een vaarbevoegdheidsbewijs of een ander door de Minister toegestaan bewijs.

In de zeescheepvaart kunnen zich onverwachte situaties voordoen. Het wetsvoorstel voorziet, evenals thans artikel 7 van de Wet op de zeevaart-diploma's, in de mogelijkheid dat het Hoofd van de scheepvaartinspectie ontheffing verleent. Daarbij gaat het enerzijds om de mogelijkheid tot tijdelijke ontheffing van de verplichting in het bezit te zijn van de voorgeschreven vaarbevoegdheid voor de desbetreffende functie. Anderzijds is het nodig dat de wet de mogelijkheid kent tot ontheffing voor beperkte duur indien er sprake is van een onvoorzienbare situatie die buiten de schuld van de scheepsbeheerder optreedt, en waardoor tijdelijk de bemanning kwantitatief niet in overeenstemming is met het bemanningscertificaat.

Als voorbeeld kan worden genoemd het ziek worden van een bemanningslid vlak voor het vertrek van een schip. In beginsel moet voor een adequate vervanging worden gezorgd. In bijzondere gevallen zal voor een beperkte tijd een ontheffing kunnen worden verleend. Uiteraard zal dienen vast te staan dat door het verlenen van de gevraagde ontheffing de veiligheid van het schip, het scheepvaartverkeer, de bemanning, de lading of het mariene milieu niet in gevaar komt.

De kapitein is, naast zijn andere hoedanigheden, de vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder (vgl. de artikelsgewijze toelichting voor een meer uitvoerige uiteenzetting). Tijdens de vaart van het schip kunnen zich situaties voordoen die van tevoren niet waren te voorzien. De kapitein treft, als de feitelijke situatie dit naar zijn oordeel nodig maakt, passende of aanvullende maatregelen op bemanningsgebied. De verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder brengt met zich mee dat hij de kapitein ook daadwerkelijk de middelen verschafft – i.e. menskracht en materiële middelen – om aan alle verplichtingen van de Zeevaartbemanningswet te voldoen. Een en ander is nader uitgewerkt in artikel 10, onder b en in artikel 12.

Hoofdstuk 2, paragraaf 2, regelt het bemanningsplan en het bemanningscertificaat. De scheepsbeheerder dient het bemanningsplan in; de beoordeling hiervan en het verstrekken van een certificaat is opgedragen aan het Hoofd van de scheepvaartinspectie (HSI). Uit het plan moet blijken dat door de scheepsbeheerder rekening is gehouden met een werkbelasting van de bemanningsleden die binnen de normen ligt van de vigerende regelgeving voor arbeids- en rusttijden. Verder moet uit het plan blijken hoe het schip binnen de grenzen van de vereiste veilige vaart blijft.

HSI neemt dit plan als uitgangspunt voor zijn beoordeling en toetst of met de voorgestelde bemannings-samenstelling veilig en milieuverantwoord kan worden gevaren.

Belangrijk in deze opzet is dat er een dialoog plaatsvindt over de bemanningsopzet. Het plan van de scheepsbeheerder – met inbegrip van eventuele bijzondere wensen van zijn kant – vormt de basis voor dit gesprek. De partijen die daarbij betrokken zijn (de scheepsbeheerder, het Hoofd van de scheepvaartinspectie, en indien geraadpleegd de kapitein) hebben allen belang bij een veilige en milieuverantwoorde vaart en leveren hun bijdrage op grond van hun expertise.

Op basis van zowel het bemanningsplan als de toetsing en de dialoog geeft HSI het bemanningscertificaat af. De bemannings-samenstelling die in het certificaat

wordt genoemd, kan dus afwijken van het ingediende bemanningsplan. In het laatste geval vindt de afgifte door HSI ambtshalve plaats, tenzij de scheepsbeheerder uitdrukkelijk om een beslissing vraagt, inhoudende een weigering van de afgifte van een certificaat overeenkomstig de door hem voorgestelde bemannings-samenstelling.

12. Het vijftiende tot en met negentiende tekstblok van Hoofdstuk II luiden:

In het bemanningscertificaat wordt vastgelegd welke samenstelling de bemanning van het schip ten minste moet hebben. Deze wordt uitgedrukt in een minimum aantal personen alsmede de functie waarin zij aan boord dienst zullen doen. Een schip mag niet zonder geldig bemanningscertificaat naar zee vertrekken of op zee worden gebruikt.

Niettemin kan zich het geval voordoen dat HSI na beoordeling van het bemanningsplan accoord is gegaan met een bepaalde samenstelling van de bemanning, terwijl naderhand blijkt dat met de bewuste bemanningsamenstelling toch niet voldoende veilig kan worden gevaren. Zulks kan bijvoorbeeld blijken uit het structureel overschrijden van de arbeidstijdennorm aan boord en het niet of onvoldoende toekomen aan veiligheidsonderhoud.

In die gevallen is HSI bevoegd om een gewijzigd bemanningscertificaat af te geven, zonder dat de scheepsbeheerder (vooraf) een gewijzigd plan heeft overgelegd (artikel 14). Hij wordt daartoe wel uitgenodigd, omdat de mogelijkheid bestaat dat hij met een andere bemannings-samenstelling dan die welke HSI heeft opgenomen in het nieuwe certificaat, alsnog – maar dan op een andere wijze – tegemoet komt aan de inmiddels bij HSI ontstane bezwaren.

Met bemanning worden in de hoofdstukken 1, 2 en 3 van deze wet bedoeld de bemanningsleden die noodzakelijk zijn om veilig te varen met het betrokken schip en zijn lading, met inachtneming van – onder meer – de wettelijke arbeidstijden-regelingen. Het «veilig varen» omvat mede het noodzakelijk onderhoud, gedurende de vaart, aan veiligheids-middelen (zoals de reddingsmiddelen en de communicatieapparatuur). Niet

noodzakelijk is bijvoorbeeld het «cosmetisch» onderhoud. Voorts kunnen sommige werkzaamheden aan derden worden uitbesteed, waarbij valt te denken aan het inhuren van onderhoudsploegen. Ook kan bijvoorbeeld worden gewerkt met laad- en losploegen in de haven, terwijl het toezicht op de laad- en loswerkzaamheden desgewenst eveneens kan worden uitbesteed. Welke werkzaamheden worden uitbesteed en hoe dit in de praktijk is geregeld, wordt door de scheepsbeheerder in het bemanningsplan aangegeven. Bij de bepaling van de bemanningsamenstelling die in het bemanningscertificaat wordt opgenomen, wordt er van uitgegaan dat de bemanning deze werkzaamheden niet hoeft uit te voeren.

In het bemanningscertificaat wordt vastgelegd welke samenstelling de bemanning van het schip ten minste moet hebben. Het certificaat specificeert het aantal personen met hun onderscheidene functies. Een schip zonder geldig bemanningscertificaat mag niet naar zee vertrekken of op zee worden gebruikt. Overtreding van deze verbodsbepaling levert een economisch delict op (zie de toelichting op hoofdstuk 6).

13. Het een en twintigste tot en met vijf en dertigste tekstblok van Hoofdstuk II luiden:

Artikel 13 bevat de mogelijkheid om een bemanningscertificaat in te trekken. In de wet zelf worden de gronden voor intrekking nauwkeurig omschreven.

Hoofdstuk 2, paragraaf 3, van het wetsvoorstel regelt de vaarbevoegdheidsbewijzen en scheidt de mogelijkheid tot het stellen van de onderliggende eisen voor wat betreft kennis, vaardigheid en ervaring.

In het algemeen gedeelte is al aangegeven dat bevoegdheden in operationele en leidinggevende werkzaamheden worden onderscheiden, met een verder onderscheid naar alle schepen en kleine schepen. Het aantal vaarbevoegdheden dat is voorzien betekent een reductie ten opzichte van het huidige aantal met meer dan 100 vaarbevoegdheden. Het grote aantal dat thans bestaat, is mede een gevolg van de introductie van de glijdende schaal.

Het vaarbevoegdheidsbewijs wordt – evenals thans het geval is – afgegeven door het Hoofd van de scheepvaartinspectie, indien de aanvrager aantoont dat hij over de vereiste kennis beschikt, de vereiste vaartijd heeft behaald en hij de bewijzen van medische geschiktheid overlegt (de geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart, de geneeskundige verklaring voor het gehoororgaan en de geneeskundige verklaring voor het gezichtsorgaan). De eisen voor de medische geschiktheid zullen worden vastgesteld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Hoofdstuk 4, paragraaf 2, handelt over dit onderwerp.

De opleiding «stuurman-werktuigkundige kleine schepen», die is opgezet ter voorziening in de behoefte aan een bepaalde categorie officieren op kleine schepen, leidt tot een beperkte wachtbevoegdheid en na ervaring en aanvullende toetsing tot een beperkte eindbevoegdheid. De hier bedoelde grenzen zullen in een ministeriële regeling worden vastgelegd.

De wettelijke eisen die de Zeevaartbemanningswet stelt zijn in overeenstemming met de eisen die ingevolge de richtlijn 94/58 van de EU en het STCW-Verdrag worden gesteld aan (de opleiding van) de bemanning.

Op grond van de richtlijnen (89/48/EG, 92/51/EG en 94/58/EG) van de Raad van de Europese Unie is op internationaal niveau een stelsel van onderlinge erkenning voor de uitoefening van bepaalde beroepen tot stand gekomen<sup>9</sup>. De vereiste diploma's of de dienstdaag kunnen daarom ook in het buitenland of op buitenlandse schepen zijn behaald. Als algemeen uitgangspunt geldt hierbij dat geen toestemming zal worden verleend om dienst te doen in een hogere functie of op schepen met een hoger bruto-tonnage of voortstuwingsvermogen dan die waarop de betrokken zeevarende in het land van opleiding is toegelaten. Een belangrijk criterium is bij de beoordeling of een zeevarende van buiten de EU aan de eisen voldoet of hij voldoet aan de eisen die het STCW-Verdrag stelt aan de opleiding van bemanningen van zeeschepen.

Door middel van de procedure, neergelegd in artikel 9 van de Richtlijn 94/58, zal er een lijst van

door de Lid-Staten van de Europese Unie erkende bewijzen van beroepsbekwaamheid tot stand komen. Deze lijst wordt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekendgemaakt.

Voor bewijzen van beroepsbekwaamheid, afgegeven door de bevoegde autoriteit van de Nederlandse Antillen en Aruba (thans de scheepvaartinspectie in deze landen van het Koninkrijk) zal een bijzondere procedure gaan gelden. In het Schepenbesluit 1965, dat in verband met het tot stand brengen van de Zeevaartbemanningwet moet worden gewijzigd (zie paragraaf I.8 van deze memorie), zal worden bepaald dat bij ministeriële rijksregeling een lijst wordt vastgesteld van binnen het Koninkrijk afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid, welke de bevoegdheid geven om in bepaalde hoedanigheden dienst te doen aan boord van zeeschepen onder de koninkrijksvlag, ongeacht in welk land van het Koninkrijk deze zijn geregistreerd. Deze bewijzen hebben in het internationale verkeer de status van een Certificate of Competency op grond van het STCW-Verdrag. Thans is de afgifte hiervan voor het gehele Koninkrijk geregeld in de Regeling vaarbevoegdheidsbewijs 1995, gebaseerd op artikel 119 van het Schepenbesluit 1965<sup>10</sup>.

### Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 3 van het wetsvoorstel bevat een uitwerking van de verplichtingen van de kapitein, zoals die thans in het Wetboek van Koophandel zijn opgenomen. De Zeevaartbemanningwet beperkt zich daarbij tot hetgeen benodigd is in relatie tot de bemanning.

Het huidige artikel 341a van het Wetboek van Koophandel, dat voorschrijft dat de kapitein van een Nederlands zeeschip de Nederlandse nationaliteit bezit met het oog op zijn publiekrechtelijke taken en bevoegdheden aan boord, waaronder de handhaving van de openbare orde als wezenlijk onderdeel van de uitoefening van de Nederlandse rechtsmacht over het schip, is in dit wetsvoorstel overgenomen.

### Hoofdstuk 4

In Hoofdstuk 4, paragraaf 1, is in hoofdlijnen de regeling overgenomen, welke in 1989 tot stand is

gekomen door een wijziging van het Wetboek van Koophandel (Stb. 1989, 112). Deze behelsde een sterke vereenvoudiging van de monsterring van bemanningsleden. Het voorliggende wetsvoorstel gaat niet meer uit van het opmaken van de monsterrol per reis, maar bepaalt dat dit ten minste eenmaal in de twaalf maanden moet geschieden. Uiteraard wordt iedere mutatie op de monsterrol aangetekend, met vermelding van de desbetreffende datum. In het wetsvoorstel is een verplichting om aan te monstern gesteld aan alle bemanningsleden die functies vervullen, welke voorkomen in het bemanningcertificaat, alsmede aan de bemanningsleden die door de scheepsbeheerder of door de kapitein aan de daarin vermelde bemanning worden toegevoegd met toepassing van artikel 4, eerste lid, respectievelijk het tweede lid.

De monsterrol krijgt in dit wetsvoorstel niet tevens de functie van een overzicht van alle opvarenden (naast de passagiers) aan boord van een schip zodra het is uitgevaren, met inbegrip van het varen naar zee vanuit een haven en het op weg zijn, komende vanuit zee, naar een haven. Vooruitlopend op de totstandkoming van de Zeeschepenwet (zie paragraaf I.8 van deze memorie) zal in het Schepenbesluit 1965 een verplichting van de scheepsbeheerder worden opgenomen om op zijn kantoor steeds te beschikken over een bijgewerkte lijst van de kapitein en alle opvarenden, met inbegrip van de passagiers, aan boord van ieder van zijn schepen. Een dergelijke lijst is van essentieel belang ingeval van scheepsrampen en incidenten aan boord (bijvoorbeeld brand of het overboord slaan van een opvarende).

De bepalingen in het Wetboek van Koophandel die betrekking hebben op de arbeidsovereenkomst in relatie tot de monsterrol (bijv. artikel 451a WvK) blijven ongewijzigd in dit wetboek staan, gezien hun privaatrechtelijk karakter. Zij zullen onderdeel vormen van de algehele herziening van de bepalingen in het Wetboek van Koophandel inzake de zeearbeidsovereenkomst. Dit wetgevingsproject zal worden uitgevoerd onder de primaire verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie.

De verplichte medische keuring, zoals geregeld in paragraaf 2 van

Hoofdstuk 4, betekent een beperking van het recht op lichamelijke integriteit in de zin van artikel 11 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag inzake de Rechten van de Mens. Deze is gerechtvaardigd, aangezien zij noodzakelijk is met het oog op de verzekering van de veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee. Thans zijn bedoelde verplichtingen opgenomen in het Schepelingenbesluit en in Bijlage XXIII van het Schepenbesluit 1965.

### Hoofdstuk 5

Het toezicht op de naleving van de Zeevaartbemanningwet zal worden opgedragen aan de ambtenaren van de scheepvaartinspectie en andere, door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen, toezichthouders. Hoofdstuk 5 van het wetsvoorstel bevat daartoe de benodigde bepalingen, welke vooruitlopen op de betrokken onderdelen van de Algemene wet bestuursrecht Awb. Bij inwerkingtreding van de Derde tranche van deze wet zullen een aantal artikelen weer komen te vervallen, aangezien de Awb daar in voorziet (zie artikel 81).

14. In paragraaf 6 van Hoofdstuk II is in de eerste volzin het woordje «voorts» ingevoegd en is het woord «strafbepalingen» in de laatste volzin vervangen door: verbodsbepalingen.

15. Paragraaf II.7 luidde:

Voor de regeling van bezwaar en beroep in Hoofdstuk 7, paragraaf 1, is eveneens uitgegaan van de Algemene wet bestuursrecht, met dien verstande dat administratief beroep op de Minister is opengesteld van besluiten van het Hoofd van de scheepvaartinspectie (artikel 65).

16. De artikelsgewijze toelichting (Hoofdstuk III) op de artikelen 1 tot en met het tweede tekstblok van artikel 38 luidde:

#### Artikel 1

Het wetsvoorstel is van toepassing op alle zeeschepen waarvan de eigendom in Nederland teboekstaat in het scheepsregister, dat wordt gehouden door de Dienst van het Kadaster en de Openbare Registers op grond van artikel 193 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Voorts is het van toepassing op zeeschepen in

rompbevrachting die zijn ingeschreven in het openbaar rompbevrachtingsregister, ingesteld bij de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting (Stb. 1992, 541). Laatstbedoelde categorie schepen heeft door de inschrijving van rechtswege de hoedanigheid verkregen van Nederlands schip. Aangezien de verplichtingen van de Zeevaartbemanningswet zullen gelden op zee, alsmede komende van of op weg naar een haven, mag er van worden uitgegaan dat deze zeeschepen – met de hoedanigheid van Nederlands schip – de vlag van het Koninkrijk zullen voeren, hetzij ingevolge de verplichting van artikel 3, tweede lid, van de Zeebrievenwet<sup>11</sup>, hetzij omdat zij behoren tot een van de categorieën, genoemd onder de uitzonderingen van artikel 2, onder b tot en met e, van laatstgenoemde wet. Deze categorieën zeeschepen, zoals zeeschepen bestemd voor de openbare dienst en zeevissersvaartuigen, voeren de Koninkrijksvlag krachtens gewoonterecht.

Omdat het Nederlands-Antilliaans Zeebrievenbesluit<sup>12</sup> het mogelijk maakt dat in Nederland teboekstaande zeeschepen worden ingeschreven in het openbaar rompbevrachtingsregister van de Nederlandse Antillen (zie artikel 6 van genoemd besluit), terwijl bedoelde schepen op basis van dit Besluit (verlening van een Nederlands-Antilliaanse zeebrief) dan wel krachtens gewoonterecht de vlag van het Koninkrijk zullen blijven voeren, is het noodzakelijk deze categorie zeeschepen van de werking van de (Nederlandse) Zeevaartbemanningswet uit te zonderen.

Met de definitie van scheepsbeheerder in deze wet wordt beoogd de ondernemersverantwoordelijkheid ingevolge het wetsvoorstel te leggen bij de natuurlijke of rechtspersoon die zorg draagt – als een van de onderdelen van de beheersvoering – voor het bemannen van het schip en hierover de dagelijkse leiding heeft. Dit betekent dat bijvoorbeeld niet als scheepsbeheerder in de zin van deze wet zal kunnen worden aangemerkt degene die uitsluitend zorgdraagt voor het verschaffen van de overeengekomen bemanning. De dagelijkse leiding (het management van de beheersactiviteiten) dient in Nederland, vanuit een duurzame hoofd- of nevenvestiging in de zin

van artikel 1, eerste lid, onder a of b, van de Handelsregisterwet te worden uitgeoefend. Uit het feit dat het zeescheepvaartbedrijf wereldomspannend is, vloeit reeds voort dat de beheersactiviteiten van uitvoerende aard zowel binnen als buiten Nederland kunnen plaatsvinden.

De dagelijkse leiding mag ook in gezamenlijke verantwoordelijkheid door meer dan één natuurlijke persoon worden uitgeoefend. De hier bedoelde verantwoordelijkheid omvat mede de strafrechtelijke verantwoordelijkheid.

Wat betreft de begrippen «dagelijkse leiding», «beheer» en «vestiging» wordt in dit wetsvoorstel nauw aangesloten bij de gelijklopende begrippen in artikel 311 van het Wetboek van Koophandel (zoals gewijzigd in 1994)<sup>13</sup>, respectievelijk in artikel 3 van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting<sup>14</sup>.

#### *Artikel 2*

Deze omschrijving is gekozen omdat een aantal klassieke omschrijvingen, zoals het ondernemen van een reis, onvoldoende duidelijkheid biedt. In de terminologie van de wet wordt een schip op zee uitsluitend gebruikt door de scheepsbeheerder. Niet wordt immers het gebruik bedoeld dat de huurder van de vrachtruimte, de ladingbelanghebbende of de passagiers van het schip maken.

#### *Artikelen 3 en 4*

De scheepsbeheerder moet ervoor zorgen dat er een adequate bemanning op het schip is. Omdat niet alle risico's op zee van te voren zijn te berekenen, moet de bemanning zodanig zijn dat redelijkerwijs alle werkzaamheden zonder gevaar kunnen worden verricht. Het werkrooster moet met name voor voldoende rust zorgen. De werkzaamheden die hier bedoeld worden houden alle werkzaamheden in die de vaart ter zee met zich meebrengt. Het bemanningsplan moet rekening houden met te verwachten weersomstandigheden, ladingbehandeling, onderhoud van het schip en hoe te handelen bij voorzienbare calamiteiten (bijvoorbeeld brand).

De kapitein heeft een aanvullende bevoegdheid om te doen wat nodig is in bijzondere omstandigheden. De wet verleent deze bevoegdheid aan

de kapitein als zodanig (zelfstandige bevoegdheid), derhalve niet aan de kapitein als vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder. De scheepsbeheerder moet hem daartoe in staat stellen (artikel 3, tweede lid, in verbinding met artikel 4, eerste lid). Bij de zinsnede in het tweede lid van artikel 4: «dat de bemanning van het schip te allen tijde berekend is voor de werkzaamheden aan boord» valt onder meer te denken aan het treffen van maatregelen tot aanvulling van de bemanning ingeval van een ernstige technische storing die niet voor vertrek kan worden opgelost, zoals bijvoorbeeld een defecte automatische stuurinrichting, waardoor moet worden overgegaan op handsturen of het niet functioneren van de alarmering van de machinekamer, waardoor het noodzakelijk wordt permanent wacht te lopen in de machinekamer.

#### *Artikelen 5 – 8*

In het certificaat wordt niet alleen het aantal personen dat aan boord behoort te zijn opgenomen, maar ook de functie waarin zij dienst zullen doen. Of personen in bedoelde functie dienst mogen doen blijkt uit hun vaarbevoegdheidsbewijs.

Het is mogelijk dat, op voorstel van de scheepsbeheerder, voor een schip een certificaat met meerdere bemanningssamenstellingen wordt uitgereikt, bijvoorbeeld met het oog op een situatie waarbij per reis afwisselend volgens een conventionele (mono-disciplinaire) bedrijfsvoering wordt gewerkt of juist volgens een geïntegreerde bedrijfsvoering. De desbetreffende alternatieve bemanningssamenstellingen dienen onderling gelijkwaardig te zijn (artikel 8 in verbinding met artikel 7, tweede lid).

Bijzonderheden die leiden tot een specifieke bemanningssamenstelling kunnen op het bemanningscertificaat worden aangetekend. Een schip mag niet met minder personen dan in het bemanningscertificaat is aangegeven noch met personen die niet over de voor de aangegeven functies vereiste bevoegdheden beschikken op zee worden gebruikt of naar zee vertrekken.

Met een geldigheidsduur van het bemanningscertificaat van ten hoogste vijf jaren wordt aangesloten bij de geldigheid van de andere certificaten die bij het schip horen. Hierdoor bestaat tevens de

mogelijkheid dat een certificaat voor kortere tijd wordt afgegeven, ingeval de scheepvaartinspectie de exploitatie van het schip met een bepaalde bemanning op korte termijn wil kunnen evalueren.

De scheepsbeheerder die het bemanningsplan heeft ingediend blijft het aanspreekpunt van de scheepvaartinspectie bij het toezicht op de bemanning van het bepaalde schip. Indien een andere scheepsbeheerder wordt aangesteld, is deze in beginsel gebonden aan alle afspraken die in het kader van deze wet met het Hoofd van de scheepvaartinspectie zijn gemaakt. Hij kan vanzelfsprekend een nieuw bemanningsplan indienen.

De beoordeling van het bemanningsplan is een bevoegdheid van het Hoofd van de scheepvaartinspectie. In de praktijk zal soms een behoorlijke toelichting van de kant van de scheepsbeheerder noodzakelijk zijn.

#### *Artikelen 9 en 11*

Het bemanningsplan is het uitgangspunt voor de beoordeling van de bemanningsomvang- en samenstelling op een schip. Daarvoor is noodzakelijk dat de scheepvaartinspectie (SI) beschikt over zo recent mogelijke gegevens. Echter door de jaren heen kan de situatie voor het betreffende schip veranderen. Een andere inzet, trade en dergelijke kunnen gevolgen hebben voor de bemanningsomvang alsook voor de samenstelling hiervan. De scheepsbeheerder moet daarom relevante veranderingen bij de SI melden. Het Hoofd van de SI beoordeelt dan of deze wijzigingen consequenties hebben voor het afgegeven bemanningscertificaat. Indien dit het geval is geeft hij een gewijzigd bemanningscertificaat af.

De scheepsbeheerder kan tot aan de grenzen van het bemanningscertificaat wijzigingen aanbrengen in de feitelijke bemanning. Het gaat hier bijvoorbeeld om het vervangen van een monodisciplinaire bemanning(s-leden) door maritieme officieren. Indien er twijfel mogelijk is over de feitelijke overeenstemming tussen bemanningscertificaat en monsterrol kan de scheepsbeheerder voor een specifieke bemanningsamenstelling een nieuw certificaat vragen.

Is de bemanning niet ten minste overeenkomstig het certificaat dan is de scheepvaartinspectie bevoegd in

te grijpen (artikel 13). De scheepsbeheerder krijgt, ook na ingrijpen van de scheepvaartinspectie, de gelegenheid om een ander bemanningsplan in te dienen waarop de goedkeuring van de overheid kan worden verkregen.

#### *Artikelen 18, 19, 20 en 24*

Hierin is geregeld wat tot op heden in artikel 119 van het Schepenbesluit 1965 en in de Wet op de zeevaart-diploma's staat. De inhoudelijke opleidings- en ervaringseisen voor de bevoegdheden worden in een algemene maatregel van bestuur ondergebracht.

Procedurale aspecten worden in een ministeriële regeling gegeven.

Daarnaast moet aandacht worden besteed aan de erkenning van internationale diploma-eisen, alsmede buitenlandse diploma's en vaarbevoegdheden. Bij de erkenning van buitenlandse diploma's zullen de criteria worden gehanteerd, welke terzake in Richtlijn 94/58/EG (Zeevaartbemanningsrichtlijn) zijn opgenomen.

Waar gesproken wordt over aanvullingen of beperkingen die op het vaarbevoegdheidsbewijs kunnen worden aangetekend (artikel 19, tweede lid), wordt onder meer bedoeld op de specialistische cursussen die gevolgd moeten worden voor het bekleden van verantwoordelijke functies aan boord van de verschillende soorten van schepen of het uitsluitend mogen dienstdoen binnen het beperkte werkgebied van 30 mijl zoals dit geldt voor houders van het diploma schipper/machinist beperkt werkgebied. Nederland kent een tamelijk grote vloot van traditionele zeilschepen die voor de charter passagiersvaart worden gebruikt. Ten behoeve van deze schepen is een toegesneden opleiding ontwikkeld. De beperkingen in de vaarbevoegdheden voor deze schepen naar grootte en vaargebied vinden ook hun basis in artikel 19.

Onder de documenten, bedoeld in artikel 21, eerste lid, worden begrepen het diploma als scheepskok en de bewijzen dat een bepaalde veiligheidstraining moet zijn gevolgd door bemanningsleden van de ro-ro passagiersschepen zoals deze recent in het kader van de herziening van het STCW-Verdrag is afgesproken.

Bij gebleken onjuiste opgave van gegevens bij de aanvraag voor een vaarbevoegdheidsbewijs wordt het bewijs ingetrokken. De overlegging van een vals of vervalst diploma valt daar ook onder.

Gebleken medische ongeschiktheid zal, omdat medische geschiktheid een van de vereisten voor toekenning is, eveneens leiden tot intrekking, onderscheidenlijk ongeldig verklaring van het vaarbevoegdheidsbewijs. In overeenstemming met het ILO-Verdrag Nr. 73 (1946)<sup>15</sup> is de procedure van de artikelen 22 en 23 van de nodige waarborgen voorzien, waaronder het recht zich nogmaals te laten keuren door een als scheidsrechter aangewezen andere geneeskundige of medisch specialist (zie artikel 41). Voor de artikelen 22 en 23 heeft artikel 25 van de Binnenschepenwet model gestaan. In het vierde lid van artikel 23 is uitvoering gegeven aan Voorschrift I.2, paragraaf 6, onderdeel 3 van het herziene STCW-Verdrag.

In de algemene maatregel van bestuur, voorzien in artikel 24, zal uitwerking worden gegeven aan de bepalingen van artikel VIII van het STCW-Verdrag en artikel 6 van Europese Bemanningsrichtlijn.

Onder de documenten van geschiktheid en bekwaamheid voor functies aan boord van vissersvaartuigen, bedoeld in artikel 25, worden wat betreft ongediplomeerde bemanningsleden alleen verstaan de verklaringen van medische geschiktheid.

#### *Artikelen 27 – 31*

De bepalingen in het wetsvoorstel zijn in grote lijnen overgenomen uit het Wetboek van Koophandel. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de kapitein aan boord meerdere hoedanigheden in zich verenigt. Voorop zij gesteld dat hij op arbeidsovereenkomst in dienst is van de scheepsbeheerder. Om te beginnen is hij belast met de algehele leiding over het schip en de bemanning. Ten tweede is hij de vertegenwoordiger van het Nederlands openbaar gezag op het schip; als zodanig is hij belast met en verantwoordelijk voor het handhaven van de openbare orde aan boord (te vergelijken met de desbetreffende taak en verantwoordelijkheid van de burgemeester). Ten derde heeft hij een aantal taken en bevoegdheden in het kader van de opsporing van

strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen ingevolge Titel Vla van het Wetboek van Strafvordering. Tenslotte is de kapitein de vertegenwoordiger van de zeewerkgever (artikel 396 Wetboek van Koophandel).

Het verbod in artikel 27, tweede lid, om bemanningsleden niet te belasten met taken waartoe zij niet bevoegd zijn, geldt niet voor taken die in het kader van een opleiding onder toezicht worden verricht dan wel voor gevallen van force majeure (overmachtssituatie).

Bij het overnemen, met een vereenvoudiging, van het bepaalde in artikel 341b van het Wetboek van Koophandel (vervanging van de kapitein bij ontstentenis) is tevens uitvoering gegeven aan hetgeen de Zeevaartbemanningsrichtlijn van de EU bepaalt ten aanzien van de bevoegdheden van de eerste stuurman (artikel 4, onder d, van Richtlijn 94/58/EG). De beslissing tot ontheffing van de kapitein van zijn functie terwijl het schip zich op zee bevindt, ligt bij de scheepsbeheerder; het spreekt vanzelf dat hij van deze bevoegdheid slechts gebruik maakt in zeer uitzonderlijke omstandigheden en alleen indien er sprake is van klemmende redenen. Daarmee wordt in dit wetsvoorstel aangesloten bij hetgeen in de Nederlandse zeescheepvaart op het punt van de vervanging van de kapitein op zee bestendig gebruikelijk is. Uit de aard van de arbeidsverhouding volgt dat de scheepsbeheerder een beslissing tot ontheffing niet neemt dan nadat hij de kapitein in de gelegenheid heeft gesteld zijn mening kenbaar te maken.

Nieuw is dat de kapitein, indien hij heeft gehandeld ter voldoening aan zijn wettelijke verplichting ingevolge artikel 4, tweede lid om er zorg voor te dragen dat de bemanning te allen tijde berekend is voor haar taken, daarvan geen nadeel mag ondervinden in zijn positie in de onderneming van de scheepsbeheerder (artikel 31). Deze bescherming geldt ook in het geval zijn zienswijze is gevraagd door het Hoofd van de scheepvaartinspectie over het afgeven van een bemanningscertificaat (artikel 9, derde lid). De strekking van artikel 31 is geënt op artikel 21, eerste lid, van de Wet op de ondernemingsraden.

In de beide genoemde situaties is er sprake van een spanningsveld tussen de taken en verplichtingen van

de kapitein uit hoofde van deze wet enerzijds en zijn positie als werknemer in dienst van de scheepsbeheerder anderzijds. Met het voorgestelde artikel 31 beoogt de wetgever de positie van de kapitein ten opzichte van zijn werkgever in deze situaties te versterken. De bescherming tegen benadeling omvat alle vormen van benadeling, zoals onvrijwillige overplaatsing, degradatie, schorsing of ontslag. Met een beroep op artikel 31 kan de kapitein zich daartegen bij de kantonrechter verweren, indien de benadeling verband houdt met de wijze waarop de kapitein zich heeft gekwetend van zijn wettelijke taak op grond van artikel 4, tweede lid, of artikel 9, derde lid, van het wetsvoorstel. Uiteraard behoeft de kapitein niet lijdelijk af te wachten tot zijn rechtspositie door de scheepsbeheerder daadwerkelijk is geschaad, maar kan hij zich in kort geding ook verweren tegen een dreigende aantasting van zijn rechtspositie.

#### *Artikelen 32 – 38*

Een ieder die aanmonstert, moet in het bezit zijn van een geldig monsterboekje. In artikel 32, tweede lid, is bepaald wie er in ieder geval dienen aan te monsteren. Ook andere personen die werkzaamheden aan boord verrichten, kunnen worden gemonsterd.

Van de monsterplicht kan in bijzondere gevallen vrijstelling worden gegeven. Wel zal dan op andere wijze duidelijk moeten zijn wie er aan boord zijn, bijvoorbeeld door overlegging van werkroosters. Om te kunnen monsteren dient men in het bezit te zijn van een monsterboekje, afgegeven door de scheepvaartinspectie. Verlaten is de regel dat de monsterrol bij de aanvang van iedere reis moet worden opgemaakt. In plaats daarvan is gekozen voor een periodieke vernieuwing. Elke verandering op de monsterrol moet onverwijld worden doorgegeven.

17. De toelichting op de artikelen 39 tot en met 59 luidde:

In deze artikelen (paragraaf 2 van Hoofdstuk 4) wordt samengebracht hetgeen thans is voorgeschreven op basis van artikel 118 van Hoofdstuk VII van het Schepingenbesluit 1965 in verband met Bijlage XXIII van dit besluit en Hoofdstuk IV van het

Schepingenbesluit tezamen met het bijbehorende keuringsreglement.

#### *Artikelen 48 – 59*

In deze artikelen (Hoofdstuk 5) wordt een expliciete regeling gegeven voor de bevoegdheden van de toezichthouders. Na invoering van hoofdstuk 5 (Handhaving) van de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht, dat bij koninklijke boodschap van 29 april 1994 bij de Tweede Kamer is ingediend<sup>16</sup> zal een aantal van deze bepalingen komen te vervallen. Artikel 81 voorziet daarin.

De in de artikelen 51 en 52 genoemde bevoegdheden gelden jegens de kapitein en alle opvarenden. In het eerste lid van artikel 50 en het eerste lid van artikel 53 wordt de toezichthouder tevens bevoegd verklaard om, zo dit voor de vervulling van zijn wettelijke taak nodig is, aan boord van een schip hutten en andere bemanningsverblijven binnen te treden. Bij de aanpassing van de Schepingenwet in verband met de totstandkoming van de Algemene wet op het binnentreden is in de memorie van toelichting bij het desbetreffende voorstel van rijkswet gemotiveerd waarom handhaving van deze bevoegdheid noodzakelijk was<sup>17</sup>. Nu de bemanningsbepalingen uit de Schepingenwet en de hierop gebaseerde regelgeving zullen verdwijnen als gevolg van de voorgestelde Zeevaartbemanningwet, dient ook in deze wet eenzelfde bevoegdheid tot binnentreden te worden opgenomen.

De bevoegdheid tot aanhouding (een van de vormen van het instrument bestuursdwang) is voorbehouden aan de ambtenaren van de scheepvaartinspectie, gelet op de vereiste deskundigheid en ervaring en in aanmerking genomen de zwaarte van deze maatregel.

Bij artikel 56 (in kennis stellen van de aanhouding van een schip) zij opgemerkt dat, voor de toepassing van artikel 3:40 van de Algemene wet bestuursrecht, de kapitein – naast de scheepsbeheerder – ook als belanghebbende wordt aangemerkt.

18. De eerste volzin en het derde tekstblok van de toelichting op artikel 68 luidden:

Met het eerste lid is beoogd een voorziening te treffen voor het tijdig kunnen implementeren van wijzigingen van internationale

voorschriften van meer technische aard, welke zijn opgenomen in bijlagen van verdragen.

In de loop van 1996 zal het IMO-Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake Opleiding, Diplomering en Wachtdienst aan boord van vissersvaartuigen (STCW-F-Verdrag) ter stilzwijgende goedkeuring aan de Staten-Generaal en aan de Staten van de Nederlandse Antillen, resp. Aruba worden voorgelegd. Uiterlijk op het tijdstip van inwerkingtreding van dit verdrag zullen – indien de parlementaire goedkeuring wordt verleend – een aantal uitvoeringsbepalingen in het kader van deze wet tot stand dienen te zijn gebracht.

19. In de eerste volzin van de toelichting op artikel 71 is het woord «examen» vervangen door: staats-examen.

20. In de toelichting op de artikelen 73 tot en met 80 ontbrak de laatste alinea, terwijl het derde tekstblok luidde:

Op grond van het bepaalde in artikel 85, onder a, in verbinding met artikel 79, vijfde lid, blijven de Rijksexamencommissies, genoemd in Hoofdstuk I van het Examenbesluit zeevaarddiploma's 1991, bestaan tot het tijdstip dat is genoemd in het eerste en tweede lid van artikel 79, te weten 1 januari 2004.

21. De toelichting op artikel 82 ontbrak.

22. In de toelichting op artikel 86 is «hoofdstuk XII» vervangen door: Hoofdstuk 12.

<sup>1</sup> Trb. 1981, 144; laatstelijk Trb. 1995, 268.

<sup>2</sup> Stb. 1987, 163.

<sup>3</sup> Besluit van 12 november 1991, Stb. 614. Gedeeltelijk in werking getreden ingevolge het K.B. van 23 juni 1992, Stb. 361.

<sup>4</sup> De toekomst van de Nederlandse zeevaartsector. Economische impactstudie (EIS) en beleidsanalyse. Uitgebracht door Prof. dr C. Peeters, drs K. Debisschop, ir P. Vandendriesse en Prof. dr ir N. Wijnolst, Delft University Press 1995.

<sup>5</sup> Zie voor de vindplaatsen noot 1.

<sup>6</sup> PbEG 1994, L 319.

<sup>7</sup> Trb 1976, 157; laatstelijk Trb. 1992, 173.

<sup>8</sup> De vijf genoemde onderdelen monden uit in respectievelijk de Rijkskaderwet zeescheepvaart, de Zeevaartbemanningwet, de (Rijks)wet nationaliteit zeeschepen, de Zeeschepenwet en de Wet op de Transportongevallenraad. Zij zijn opgenomen in de wetgevingsbijlage bij de memorie van toelichting van het Hoofdstuk Verkeer en Waterstaat van de Rijksbegroting voor 1996. Tweede kamerstukken, vergaderjaar 1995/96, 24 400 XII, nr. 3, blz. 388–389.

<sup>9</sup> Zie de Algemene wet erkenning EG-hoger-onderwijsdiploma's (Stb. 1994, 29) en de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen (Stb. 1994, 640).

<sup>10</sup> Stcrt. 1995, 242; tevens bekendgemaakt in de Curaçaosche Courant en in het Afkondigingsblad van Aruba.

<sup>11</sup> Stb. 1992, 544.

<sup>12</sup> Stb. 1993, 302; PbNA 79.

<sup>13</sup> Stb. 1994, 507.

<sup>14</sup> Stb. 1992, 541.

<sup>15</sup> Goedgekeurd voor het gehele Koninkrijk bij Wet van 24 juli 1948, Stb. I 326. Het ILO-Verdrag Nr. 73 betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden is in werking getreden voor het Koninkrijk (voor Nederland) op 17 december 1958 (Trb. 1958, 84).

<sup>16</sup> Tweede kamerstukken, vergaderjaar 1993–1994, 23 700, nrs. 1–3.

<sup>17</sup> Tweede kamerstukken, vergaderjaar 1991–1992, 22 553 (R 1427), nr. 3, blz. 1–2.