

Zitting 1982–1983

**17 765 (R 1225)**

**Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met Bijlage; Londen, 7 juli 1978**

**Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 31 januari 1983. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 2 maart 1983.

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 18 januari 1983

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, alsook naar het eerste lid van artikel 24 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij de Franse en de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144)<sup>1</sup>.

Een toelichtende nota bij deze overeenkomst gelieve u hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneur van de Nederlandse Antillen is verzocht hogerge-noemde stukken op 31 januari 1983 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen is van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

### I. INLEIDING

Van 14 juni tot 7 juli 1978 werd te Londen een conferentie gehouden die ten doel had het tot stand brengen van een verdrag waarbij minimumeisen worden gesteld aan kapiteins en bemanningsleden van schepen. Hieraan was het volgende voorafgegaan.

In 1971 werd door de Assemblée van de Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) een resolutie A.248/VII aangenomen betreffende de werkzaamheden op lange termijn. Daarbij werd onder meer aan de Raad en aan de Maritieme Veiligheids Commissie aanbevolen in 1975 een conferentie te houden om te komen tot een verdrag betreffende diplomering en opleiding van zeevarenden.

In de zomer van 1971 besloot de Maritieme Veiligheids Commissie op zijn 24ste zitting tot het instellen van een subcomité, mede in verband met het grote aantal ongevallen, voornamelijk in de Straat van Dover, met schepen die betrokken waren geweest bij aanvaringen, strandingen en het uitvallen van machinekamerinstallaties.

Het werk in het IMCO-lichaam dat hogergenoemde conferentie moest voorbereiden en een ontwerp-verdrag moest opstellen, het «Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping», heeft langer geduurd dan was voorzien. Daarom kon de conferentie eerst in 1978 gehouden worden in plaats van in 1975, zoals in bovengenoemde resolutie was aanbevolen.

De opdracht aan het «Sub-Committee» was als volgt omschreven.

1. Het vastleggen van grondbeginselen voor een veilige wacht, met inbegrip van minimumeisen voor bekwaamheid en geschiktheid van het betrokken personeel.
2. Het bestuderen van de problemen betreffende het formuleren en de verplichte toepassing van internationale minimumnormen voor opleiding en diplomering van zeevarenden, in het bijzonder ten aanzien van kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen en radio-officieren, alsmede het uitwerken van gedetailleerde voorstellen daartoe.
3. Het voorbereiden van het binnen IMCO innemen van een standpunt in zaken die in het «Joint IMCO/ILO Committee on Training» of, waar van toepassing, in samenwerking met andere organen van de Verenigde Naties zouden worden behandeld.

Gezien de omvang is het achteraf niet verwonderlijk dat het uitvoeren van deze opdracht drie jaar langer heeft geduurd dan oorspronkelijk het plan was.

Het «Sub-Committee» maakte een aanvang met haar werkzaamheden in mei 1972, en heeft aan de voorbereiding van het tot stand te brengen verdrag 10 zittingen van telkens een week besteed. Nederland heeft aan de voorbereidingen van het begin af aan actief deelgenomen met een delegatie, bestaande uit vertegenwoordigers van de overheid en het bedrijfsleven, te weten de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart. Zoals gebruikelijk in het internationale werk werden de te behandelen onderwerpen besproken en voorbereid in een nationale werkgroep, waarin ook de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart en groeperingen uit het onderwijs zitting hadden. Op deze wijze kon met het betrokken bedrijfsleven overeenstemming worden bereikt omtrent de tekst van het verdrag.

### II. HET VERDRAG

De Engelse titel van het verdrag luidt «International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978», als gevolg waarvan het verdrag wel het «STCW-verdrag » wordt genoemd.

Het verdrag bevat een aantal algemene artikelen en een groot aantal technische voorschriften, die verdeeld over een zestal hoofdstukken zijn opgenomen in de bijlage bij het verdrag.

In de artikelen worden diverse zaken geregeld, zoals de algemene verplichtingen der verdragspartijen, het toepassingsgebied van het verdrag, de verhouding tot andere volkenrechtelijke afspraken ter zake van de opleiding, de diplomering en de wachtdienst, de wijze van ondertekening, bekrachtiging, toetreding en opzegging en tevens zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de afgifte van diploma's, overgangsmaatregelen, vrijstellingen, mogelijkheden om van verdragseisen af te wijken, het uitoefenen van toezicht op de nodige vaarbevoegdheidseisen en technische samenwerking.

Het verdrag zal in werking treden twaalf maanden na de datum, waarop ten minste 25 landen, met een gezamenlijke koopvaardijvloot van niet minder dan 50 percent van de wereld bruto-tonnage van schepen van 100 bruto-registerton (brt) of meer, partij bij het verdrag zijn geworden. Tot dusverre (1 januari 1983) zijn drieëntwintig landen<sup>1</sup> partij geworden bij het verdrag, met een gezamenlijke koopvaardijvloot van meer dan 50% van de wereldvloot.

## **Preambule**

De preambule drukt in korte bewoordingen de wens uit de veiligheid van mensen en goederen op zee en de bescherming van het mariene milieu te bevorderen door het vaststellen van een Verdrag betreffende de normen voor opleiding, diplomering en wachtdienst van zeevarenden.

## **De artikelen**

### *Artikel I*

De tekst heeft een voor dit soort verdragen gebruikelijke inhoud en bevat de hoofdverplichtingen met betrekking tot de verwezenlijking van de verdragsregeling.

De in de bijlage vervatte voorschriften strekken tot de concrete uitvoering van de in het verdrag zelf neergelegde verplichting om met het oog op de bevordering van de veiligheid van mensenlevens en goederen op zee, en de bescherming van het mariene milieu te verzekeren dat de zeevarenden qua vakbekwaamheid en conditie geschikt zijn om hun taak te vervullen.

### *Artikel III*

In dit artikel is het verdrag van toepassing verklaard op «zeeschepen», met uitzondering van staatschepen, die niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt, vissersschepen, recreatievaartuigen en primitieve houten schepen.

### *Artikel IV*

De bedoeling van deze bepaling is zoveel mogelijk te voorkomen dat verdragsstaten vaarbevoegdheidsbewijzen verstrekken op grond van inferieure of onvoldoende opleidingen.

### *Artikel V*

Dit artikel is grotendeels overgenomen uit het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (Trb. 1977, 77) hierna te noemen SOLAS 1974, met dien verstande dat SOLAS 1974 bepaalt dat in het geval dat eerdere verdragen in strijd zijn met SOLAS 1974 dit laatste verdrag bepalend is. Het onderhavige artikel bepaalt dat in geval van

---

<sup>1</sup> Deze landen zijn Argentinië, Bangladesh, België, de Bondsrepubliek Duitsland, Bulgarije, Colombia, Denemarken, de Duitse Democratische Republiek, Frankrijk, Egypte, Gabon, Japan, Liberia, Mexico, Noorwegen, Peru, de Sovjet-Unie, Spanje, Tanzania, Tsjechoslowakije, het Verenigd Koninkrijk, de Volksrepubliek China en Zweden.

conflict partijen hun uit eerdere verdragen en andere overeenkomsten voortvloeiende verplichtingen moeten herzien, zodat de conflicten worden opgeheven.

#### *Artikel VI*

Dit artikel regelt het verlenen van vaarbevoegdheidsbewijzen, en bepaalt dat ten behoeve van een goed uitvoerbare controle aan het bewijs een verklaring in de Engelse taal dient te worden toegevoegd.

#### *Artikel VII*

Het is begrijpelijk dat aan diegenen die al varen in een bepaalde functie, waarvoor door het verdrag thans zwaardere eisen worden gesteld dan die tevoren golden, de verplichting om aan die eisen te voldoen niet wordt opgelegd.

Ook voor diegenen die bij het van kracht worden van het verdrag de studie voor een bepaalde functie reeds waren begonnen zou het onbillijk zijn als aan hen andere eisen zouden worden gesteld dan zij konden verwachten toen zij hun studie aanvingen. Vandaar dat in het verdrag overgangsbepalingen zijn opgenomen.

#### *Artikel VIII*

Het artikel over dispensatie is het meest onderhevig geweest aan discussies, vanaf het voorbereidingsstadium in het IMCO «Sub-Committee» tot in de plenaire vergadering van de conferentie. De meningen liepen sterk uiteen, variërend van het uitsluiten van elke mogelijkheid van dispensatie voor kapiteins en hoofdwerktuigkundigen op alle schepen, tot een ruime mogelijkheid, ook voor kapiteins op zeer grote schepen, tot 6 maanden toe.

Deze meningen, enerzijds ingegeven door een begrijpelijke vrees voor ondergraving van de overige verdragsbepalingen, anderzijds door vrees dat als gevolg van te stringente voorschriften een onvoldoende aantal landen zou kunnen bekrachtigen, hebben uiteindelijk geleid tot de formulering van een tekst waarmee getracht is zo goed mogelijk aan de diverse verlangens tegemoet te komen.

#### *Artikel IX*

In het voorbereidingsstadium is van Nederlandse zijde erop aangedrongen om in de bijlage bij het verdrag bepalingen op te nemen die anticiperen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zoals de mogelijkheid van geïntegreerde officieren. Dit heeft geresulteerd in dit artikel.

#### *Artikel X*

Dit artikel geeft de instrumenten om de naleving van het verdrag te realiseren. Schepen kunnen op grond van dit artikel worden aangehouden indien de bepalingen in een zodanige mate niet worden nagekomen, dat gevaar bestaat voor personen, goederen of het milieu.

In navolging van artikel 7, onder 2, van het zogenaamde Marpol 1973 Verdrag (Trb. 1975, 147) is een bepaling opgenomen krachtens welke men recht op schadevergoeding heeft in het geval dat een schip ten onrechte wordt opgehouden of aangehouden.

Voorts is in het vijfde lid van dit artikel bepaald dat aan schepen, welke gerechtigd zijn de vlag te voeren van een staat, die geen partij is bij het verdrag, niet een gunstiger behandeling mag worden gegeven dan aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een staat die partij is.

Voor wat Nederland betreft kan voor de uitvoering van deze verplichting gebruik gemaakt worden van de artikelen 67 en 69 van de Schepenwet,

zoals die na de wijziging bij de Wet van 7 oktober 1981 (Stb. 645) zijn komen te luiden. Krachtens deze artikelen is het immers mogelijk schepen van vreemde nationaliteit aan te houden indien in het land waartoe het schip door zijn nationaliteit behoort, geen bepalingen van kracht zijn dan wel bepalingen van kracht zijn die naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie in onvoldoende mate een overeenkomstige strekking en draagwijdte hebben als de hier te lande geldende wettelijke bepalingen ter zake van, onder meer, de minimum-bemanningssterkte, of indien die schepen ten gevolge van een onvoldoende bemand zijn, een gevaar voor de opvarenden opleveren.

#### *Artikel XI*

Evenals in Marpol 1973 (art. 17) is een artikel over de technische bijstand opgenomen.

Ter conferentie is besloten in internationaal verband ernaar te streven ontwikkelingslanden binnen zo kort mogelijke tijd op een peil te brengen dat hen in staat zal stellen tot het verdrag toe te treden.

#### *Artikel XII*

Voor het goedkeuren van wijzigingen van het verdrag en de bijlage is gekozen voor een zelfde procedure als die welke bestaat voor SOLAS 1974 (art. VIII) en voor het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (Trb. 1980, 139) (art. XI).

Op grond van deze regeling zullen wijzigingen van het verdrag, alvorens zij kunnen worden aanvaard, aan de parlementaire goedkeuring worden onderworpen. Aangezien de voorschriften vervat in de bijlage, zoals reeds werd aangestipt bij de bespreking van artikel I, slechts tot uitvoering van de verdragsverplichtingen strekken, is voor het aanvaarden van wijzigingen van deze voorschriften krachtens artikel 62, eerste lid sub b, van de Grondwet geen parlementaire goedkeuring vereist.

#### **Annex**

De in de bijlage opgenomen bepalingen zijn te onderscheiden in:

- a. Algemene bepalingen (hoofdstuk I).
- b. Minimumeisen betreffende vaartijd, vakkennis en medische keuring voor de functies van respectievelijk de gezagvoerder, de officieren en de gezellen in de dekdienst, de machinedienst en de radiodienst (hoofdstukken II, III en IV).
- c. Speciale eisen voor bemanningen van tankers (hoofdstuk V).
- d. Eisen ten aanzien van bekwaamheid in het gebruik van reddingmiddelen (hoofdstuk VI).

Wat betreft de inhoud van genoemde hoofdstukken in de bijlage wordt het volgende opgemerkt.

#### **HOOFDSTUK I**

In dit hoofdstuk zijn de algemene bepalingen opgenomen. Naast de definities is onder meer een voorschrift opgenomen, waarin is bepaald dat bij het nationale diploma een document van vastgesteld model, als vermeld in artikel VI, moet worden afgegeven inhoudende dat de houder voldoet aan de eisen, die het verdrag aan de desbetreffende functie stelt (voorschrift I/2).

Voorts zijn de voorwaarden vastgelegd, waaronder op reizen in nabijheid van de kust lagere eisen kunnen worden gesteld (voorschrift I/3).

Ten slotte zijn in dit hoofdstuk de procedures voor de controles in de haven die in het verdrag zelf in artikel X algemeen zijn geregeld, nader uitgewerkt (voorschrift I/4).

## HOOFDSTUK II

In dit hoofdstuk zijn de grondbeginselen voor het houden van de wacht op de brug vastgelegd. Voorts zijn minimumeisen aangegeven voor diplomering voor de navolgende categorieën:

- a. kapiteins en eerste stuurlieden op schepen van 200 brt en meer, waarbij een onderscheid is gemaakt ten aanzien van de diensttijd van kapiteins en eerste stuurlieden op schepen van 1600 brt en meer en van 200 tot 1600 brt;
- b. kapiteins en officieren van de wacht op schepen kleiner dan 200 brt;
- c. wachtdoende officieren op schepen van 200 brt en meer;
- d. gezellen, die deel uitmaken van de wacht op de brug.

## HOOFDSTUK III

In dit hoofdstuk zijn de grondbeginselen voor het houden van de wacht in de machinekamer vastgelegd. Voorts zijn minimumeisen aangegeven voor diplomering voor de navolgende categorieën:

- a. hoofd- en tweede werktuigkundigen op schepen met een voortstuwingsvermogen van 300 kW en meer;
- b. hoofd- en tweede werktuigkundigen op schepen met een voortstuwingsvermogen van 750 kW tot 3000 kW;
- c. wachtdoende officieren in een bemande c.q. periodiek onbemane machinekamer;
- d. gezellen, die deel uitmaken van de wacht in de machinekamer.

Hoofdstuk IV bevat de minimumeisen voor diplomering van radio-officieren en radiotelefonisten.

Hoofdstuk V bevat bijzondere eisen voor bemanningen van olietankers, chemicaliëntankers en gasschepen.

Hoofdstuk VI bevat eisen voor de behandeling en het gebruik van reddingsmiddelen, die uitgaan boven het tot nu toe vereiste voor het diploma als sloepgast.

## III. NATIONALE UITVOERING

Toetreding tot het verdrag heeft enkele consequenties, zij het voor het merendeel niet van ingrijpende aard. De Nederlandse diploma-eisen staan op een zodanig peil, dat in het algemeen ruimschoots aan de minimumeisen van het verdrag wordt voldaan.

Volgens de bepalingen van het verdrag dient op ieder schip naast een gekwalificeerde kapitein ten minste een gekwalificeerde stuurman aan boord te zijn. Hierin voorziet de Wet op de Zeevaartdiploma's 1935 (Stb. 456) grotendeels in meer dan voldoende mate. In die wet is echter één uitzondering gemaakt, te weten voor schepen in de kleine handelsvaart met een lengte van minder dan 40 meter (artikel 5, «voor de kleine handelsvaart», onder b). Voor deze schepen kan worden volstaan met een kapitein die in het bezit is van het diploma als stuurman voor de kleine handelsvaart en het aanvullingsdiploma als zodanig (artikel 4, eerste lid).

Op grond van verschillende hieronder aangeduide overwegingen achten de ondergetekenden het niet wenselijk om te dien aanzien de Wet op de Zeevaartdiploma's 1935 aan te passen.

In de eerste plaats betreft het hier slechts enkele zeeschepen waarvoor, op grond van het bepaalde in de artikelen 108 en 109 van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) reeds aanvullende eisen worden gesteld voor wat betreft de wachtbezetting aan boord en het minimum aantal scheepsgezellen dat deel uitmaakt van het dekpersoneel. Hierdoor is in beginsel voldaan aan het algemene voorschrift van artikel 107, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965, luidende dat elk schip voldoende moet zijn bemand met voor zijn taak berekend personeel.

In de tweede plaats is de situatie op de arbeidsmarkt voor zeevarenden zodanig, dat in ieder geval op middellange termijn geen voldoende aanbod van gediplomeerden kan worden verwacht om in dergelijke vacatures te voorzien. Dit betekent, dat voor deze categorie schepen dan vrijwel doorlopend dispensaties zouden moeten worden verleend als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Zeevaarddiploma's 1935, waardoor een dergelijke eis nauwelijks materiële betekenis zou hebben.

In de derde plaats zou wederom een incidentele wijziging van de Wet op de Zeevaarddiploma's 1935 plaats moeten vinden, terwijl bij de (incidentele) wijziging van die wet in 1970, waarbij het lengtecriterium is ingevoerd (Wet van 1 juli 1970, Stb. 373), in de Tweede Kamer sterk is aangedrongen op een verdere en meer integrale herziening van de wet. Naar aanleiding van een daartoe strekkend amendement (kamerstuk 10 155, nr. 9) is in de considerans van de voornoemde wijzigingswet dan ook opgenomen: «vooruitlopend op een verdere herziening ...». Vooral tegen deze achtergrond achten de ondergetekenden het niet opportuun om een dergelijke marginale wijziging thans aan te brengen. Te meer niet, omdat het voornemen bestaat binnen afzienbare tijd een wetsvoorstel, houdende de gewenste meer integrale herziening, in te dienen. Een en ander neemt niet weg, dat de ondergetekenden het van groot belang achten dat Nederland tot het onderhavige verdrag toetreedt.

Ten einde toch aan de betreffende verdragsbepalingen te voldoen, zal in het Schepenbesluit 1965 een voorziening worden getroffen, die zal waarborgen dat aan boord van schepen in de kleine handelsvaart met een lengte van minder dan 40 meter naast de kapitein een persoon aan boord is, die over de door het verdrag voor dergelijke schepen vereiste nautische kennis beschikt. Hierbij kan gedacht worden aan een door de Scheepvaartinspectie af te nemen «praktische» toets, die overigens ook wordt afgenomen bij het verlenen van een dispensatie op grond van artikel 11 van de Wet op de Zeevaarddiploma's 1935. Daarnaast zullen, voordat het verdrag voor Nederland van kracht wordt, de wettelijke programma's en diensttijdeisen in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten van de Wet op de Zeevaarddiploma's 1935 op enkele onderdelen van ondergeschikte aard aan de bepalingen van het verdrag worden aangepast.

Verder zal, ter uitvoering van artikel VI van het verdrag, in het Schepenbesluit 1965 een artikel worden ingevoegd betreffende een certificaat inzake geschiktheid en bekwaamheid. De wettelijke basis daarvoor biedt de Schepenwet in artikel 4, waar is bepaald dat een schip behoorlijk moet zijn bemand met voor zijn taak berekend personeel, dat lichamelijk geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden, een en ander in verband met de veiligheid van het schip.

Artikel 5 van de wet opent de mogelijkheid hiervoor bij algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen. Het certificaat zal worden afgegeven aan een ieder die aan de hand van de daarvoor voorgeschreven documenten aantoont dat hij aan de voor een bepaalde functie gestelde eisen betreffende diploma's, diensttijd, leeftijd en lichamelijke geschiktheid uit medisch oogpunt voldoet. Ter voldoening aan het bepaalde in artikel VI van het verdrag zal bij het certificaat een officiële verklaring in de Engelse taal worden afgegeven als bepaald in Voorschrift I/2 van de bijlage.

Voor zover het de functie van kapitein, stuurlieden of scheepswerktuigkundigen betreft, zal de geldigheid van het certificaat worden gesteld op vijf jaar, zodat na die termijn opnieuw kan worden beoordeeld of betrokkene nog steeds geschikt kan worden bevonden voor de dienst buitengaats. Op deze wijze wordt voldaan aan de Voorschriften II/5 en III/5 van de bijlage.

Scheepsgezellen, die na het van kracht worden van het verdrag aan boord van een schip worden geplaatst moeten, alvorens in de wacht te kunnen worden geplaatst binnen de (nationaal voorgeschreven) minimum wachtbezetting, ten minste 6 maanden varen en daarbij ervaring opdoen voor het wachtlopen, of een gerichte opleiding hebben gehad en bovendien ten minste twee maanden varen en daarbij ervaring opdoen voor het

wachtlopen (voorschriften II/6.2.(c) en III/6.2.(d)). Een en ander zal voor het in werking treden van het verdrag in het Schepenbesluit 1965 worden geregeld.

Als nadere aandachtspunten zijn te signaleren:

- a. lengtegrens in relatie met brt-grenzen;
- b. metingsvoorschriften;
- c. z.g. Denemarkenvaart;
- d. schadevergoeding wegens op- of aanhouding ten onrechte.

Ad a. De nationale diploma-eisen, gerelateerd aan lengtegrenzen, zijn niet strijdig met de verdragseisen, die aan brt-grenzen zijn gerelateerd.

Ad b. Het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen (Londen 1969, Trb. 1970, 194) is op 18 juli 1982 van kracht geworden. Dit brengt met zich mee dat zusterschepen, waarvan het één gebouwd is vóór het van kracht worden van het verdrag en het andere erna, verschillend worden gemeten, waardoor dus het éne onder, en het andere boven een bepaalde grens zou kunnen komen te vallen zodat zij aan onderling verschillende eisen moeten voldoen. Dit zal evenwel voor de nationale toepassing van het STCW-verdrag geen problemen opleveren, aangezien ook onze diploma-eisen voor kleinere schepen aan de desbetreffende verdragsnormen voldoen.

Ad c. De zg. Denemarkenvaart.

Er is een klein aantal schepen, dat in een zeer beperkt gebied vaart en waarvan zowel aan het schip als aan de bemanning aanzienlijk lichtere eisen worden gesteld dan aan andere zeeschepen.

De vraag kan worden gesteld of voor wat de bemanningseisen betreft deze schepen geacht kunnen worden te vallen onder de lichtere verdrags-eisen voor de «reizen langs de kust». De meeste van deze lichtere eisen gelden alleen voor schepen van minder dan 200 brt terwijl de genoemde schepen alle groter zijn. Wel kunnen deze schepen worden beschouwd als schepen van beperkte afmetingen en schepen van beperkte vermogens, waarvoor het verdrag geen grens noemt, zodat de Administraties de exameneisen voor kapiteins en eerste stuurlieden (voorschrift II/2(2)(c)) kunnen verlichten voor «reizen langs de kust».

In een bespreking met de Duitse en Deense autoriteiten over dit onderwerp hebben deze te kennen gegeven geen bezwaar te zullen maken tegen de voortzetting van deze vaart, ook gezien in het licht van de verdragseisen, mits enkele, overigens niet bijzonder ingrijpende, wijzigingen zullen worden aangebracht in de kwalitatieve bemanningseisen.

Ad d. Wat betreft vergoeding van schade veroorzaakt door onterechte aanhouding of onnodig oponthoud wordt opgemerkt dat het commune recht ter zake voldoende mogelijkheden biedt. Derhalve behoeft aan artikel X (4) geen nadere uitvoering te worden gegeven.

#### IV. CONCLUSIES

Het verdrag is een belangrijke stap op het gebied van de bevordering van de veiligheid ter zee. Reeds lang werd allerwege onderkend dat scheepsongevallen slechts in een gering percentage van de gevallen te wijten zijn aan onvolkomenheden van schip en uitrusting. Toch werden de voorschriften daarvoor steeds uitgebreider en stringenter.

Ongevallen komen echter voor een zeer groot gedeelte voort uit menselijk falen en verwacht mag worden dat de uitvoering van dit verdrag daar verbetering in zal brengen.

Partij worden bij het verdrag betekent dat er niet alleen, zoals tot nu toe, opleidingen moeten worden gegeven voor scheepsofficieren, waaraan overigens weinig zal behoeven te worden gewijzigd, maar dat er ook eisen moeten worden gesteld aan scheepsgezellen.



Met betrekking tot de opleidingen die ingevolge dit verdrage enige wijziging behoeven, zal de tweede ondergetekende in overleg met de eerste ondergetekende het nodige verrichten.

De ondergetekenden zijn van mening dat het ten zeerste aanbeveling verdient om tot het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 toe te treden.

## **V. POSITIE VAN DE NEDERLANDSE ANTILLEN**

De regering van de Nederlandse Antillen heeft de wens te kennen gegeven het verdrag mede te doen gelden voor haar land. Derhalve wordt de goedkeuring van het verdrag voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Het partij worden bij het verdrag brengt voor de Nederlandse Antillen geen eigen uitvoeringswetgeving met zich mee, aangezien de aanpassingen aan het verdrag in de Nederlandse wetgeving ook voor de Nederlandse Antillen zullen gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Minister van Onderwijs en Wetenschappen,  
W. J. Deetman

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
W. F. Van Eekelen