

---

## 26

### **Besluit van 27 augustus 2001, houdende bepalingen omtrent de bemanning van vissersvaartuigen (Besluit zeevisvaartbemanning)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 januari 2001, kenmerk DGG/ J-01/005603, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 16, 17, eerste lid, 18, derde, vierde, vijfde en zesde lid, 19, eerste lid, 25, eerste lid, 34, eerste lid, 36, 44, eerste lid, 64 en 71, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet; op Richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (Pb EG L 113), op het op 27 juni 1946 te Seattle tot stand gekomen Verdrag No. 69 van de Internationale Arbeidsconferentie inzake het diploma van bekwaamheid als scheepskok, 1946 (Stb. I 328), het op 27 juni 1946 te Seattle tot stand gekomen Verdrag No. 73 van de Internationale Arbeidsconferentie inzake het geneeskundig onderzoek van zeelieden, 1946 (Stb. I 326) en het op 19 juni 1959 te Genève tot stand gekomen Verdrag No. 113 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende het geneeskundig onderzoek van vissers (Trb. 1964, 44);

De Raad van State gehoord (advies van 23 februari 2001, nr. W09.01.0025/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 augustus 2001, kenmerk DGG/J-01/003057, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **HOOFDSTUK 1. DEFINITIES EN REIKWIJDTE**

##### **Artikel 1**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. lengte: de lengte van een vissersvaartuig die gelijk is aan 96 procent van de lengte van de lastlijn op 85 procent van de kleinste holte naar de

mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel gelijk aan de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning gemeten op deze lastlijn, indien deze laatste lengte groter is. Bij vissersvaartuigen die met een stuurlast zijn ontworpen moet de lastlijn waarop deze lengte gemeten wordt, evenwijdig aan de constructiewaterlijn worden genomen.

b. voortstuwingsvermogen: het maximale vermogen, uitgedrukt in kiloWatt (kW), dat door de voortstuwingsmachines zonder overbelasting gedurende onbeperkte tijdsduur kan worden geleverd, zoals dat vermeld staat op het bemanningscertificaat.

c. vaargebied Ia: het gebied omvattende alle wateren tot 15 zeemijlen uit de Franse, Belgische, Nederlandse en Duitse kust, in het zuiden begrensd door de lijn Calais-Dover, in het oosten door de meridiaan van 8° Oosterlengte;

d. vaargebied I: het gebied omvattende alle wateren tot 30 zeemijlen uit de Franse, Belgische, Nederlandse, Duitse en Deense westkust, in het zuiden begrensd door de lijn Calais-Dover, in het noorden door de parallel van 57° Noorderbreedte;

e. vaargebied II: het gebied omvattende de Noordzee tot de 62° Noorderbreedtegraad tot de lijn die het punt, op 62° Noorderbreedte en 1° Westerlengte verbindt met Strathie Point (noordkust Schotland), het Kanaal, het Kanaal van Bristol, het St. George Kanaal en de Ierse Zee in het zuiden tot de lijn die Kaap St. Mathieu verbindt met Old Head of Kinsale (zuidkust Ierland) en in het noorden tot de lijn van Inishowen Head naar Islay (Ardmore Point), van Islay (Rhuda Mail) langs de oostkust van Colonsay naar Mull (Loch Buie) en van Mull (Java Point) naar Schotland (Barony Point), en de Oostzee;

f. schipper: een persoon met de vaarbevoegdheid als schipper zeevisvaart;

g. plaatsvervangend schipper: een persoon met de vaarbevoegdheid als plaatsvervangend schipper zeevisvaart;

h. stuurman-werktuigkundige: een persoon met de vaarbevoegdheid als stuurman-werktuigkundige zeevisvaart;

i. kennisbewijs: het diploma of certificaat afgegeven door een instelling als bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs (Web) dan wel een getuigschrift of verklaring afgegeven door een instelling als bedoeld in de Wet Hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW) of een certificaat afgeven door een door de Minister erkende opleiding waaruit blijkt dat een erkende opleiding met goed gevolg is afgesloten;

j. STCW-Verdrag: 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);

k. STCW-Code de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van zeevarenden, behorend bij het STCW-Verdrag (Trb. 1996, 249);

l. geneeskundige verklaring: een verklaring als bedoeld in artikel 60;

m. wet: Zeevaartbemanningwet.

## **Artikel 2**

Dit besluit is van toepassing aan boord van vissersvaartuigen.

## **HOOFDSTUK 2 REGELS VOOR HET GEVEN VAN EEN ONTHEFFING**

### **Artikel 3**

1. Op verzoek van de scheepsbeheerder kan het hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing verlenen van de verplichting om het vissersvaartuig te bemannen in overeenstemming met hoofdstuk 3, zoals vermeld op het bemanningscertificaat, indien blijkt dat:

- a. korte tijd voor het vertrek van het vissersvaartuig uit de haven een of meer leden van de bemanning niet beschikbaar zijn;
  - b. dringende omstandigheden ertoe nopen het vertrek niet langer uit te stellen, en
  - c. met de aan boord aanwezige bemanning, gelet op de bijzonderheden van de reis, het vissersvaartuig zonder gevaar voor het vaartuig of andere zaken, voor personen, het milieu of de scheepvaart deze reis kan ondernemen.
2. Op verzoek van de scheepsbeheerder kan het hoofd van de Scheepvaartinspectie een ontheffing als bedoeld in artikel 25 van de wet verlenen, indien:
- a. er onvoldoende bemanningsleden voorhanden zijn in het bezit van de vereiste kwalificaties,
  - b. de ontheffing verleend wordt aan een bemanningslid dat in het bezit is van het vaarbevoegdheidsbewijs dat vereist is voor de relevante lagere functie, en
  - c. met de aan boord aanwezige bemanning, gelet op de bijzonderheden van de reis, het vissersvaartuig zonder gevaar voor het vaartuig of andere zaken, voor personen, het milieu of de scheepvaart deze reis kan ondernemen.
3. Een ontheffing als bedoeld in artikel 25 van de wet wordt voor de functie van schipper of hoofdwerktuigkundige slechts gegeven in zeer bijzondere omstandigheden die niet het gevolg zijn van het handelen of het nalaten van handelen van de zijde van de scheepsbeheerder en indien de vervulling gedurende korte tijd van die functie door een bemanningslid met een lagere bevoegdheid noodzakelijk is voor de voortzetting van de reis, en de veiligheid van het vissersvaartuig en de opvarenden, de veilige vaart ter zee en de bescherming van het mariene milieu gewaarborgd zijn.

#### **Artikel 4**

- 1. Bij regeling van Onze Minister kan voor bepaalde categorieën vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor vaargebied I, vrijstelling worden verleend van het bepaalde in hoofdstuk 3.
- 2. Bij het verlenen van een vrijstelling, bedoeld in het eerste lid, kunnen beperkingen worden opgelegd.

#### **Artikel 5**

De in artikel 4, tweede lid, genoemde beperkingen zijn de weersomstandigheden waaronder mag worden gevaren, het te bevaren vaargebied, de categorie vissersvaartuigen en de maximale tijd die op zee mag worden doorgebracht.

### **HOOFDSTUK 3 REGELS MET BETREKKING TOT DE VEREISTE BEMANNING VAN VISSERSVAARTUIGEN**

#### **Artikel 6**

Op een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 24 meter en een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen die zich niet verder uitstrekken dan vaargebied I, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
gezel	1

### **Artikel 7**

Op een vissersvaartuig met een lengte van minder dan 24 meter en een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
gezellen	2

### **Artikel 8**

Op een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer doch minder dan 45 meter en een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer doch minder dan 1125 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen die zich niet verder uitstrekken dan vaargebied I, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
gezellen	2

### **Artikel 9**

Op een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer doch minder dan 45 meter en een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer doch minder dan 1125 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
stuurman-werktuigkundige	1
gezellen	2

### **Artikel 10**

Op een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer doch minder dan 45 meter en een voortstuwingsvermogen van 1125 kW of meer doch minder dan 3000 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
stuurman/werktuigkundige	1
gezellen	3

### **Artikel 11**

Op een vissersvaartuig met een lengte van 24 meter of meer doch minder dan 45 meter en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer doch minder dan 6000 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
stuurman-werktuigkundige	1
gezellen	4

## Artikel 12

Op een vissersvaartuig met een lengte van 45 meter of meer doch minder dan 60 meter en een voortstuwingsvermogen van 1500 kW of meer doch minder dan 3000 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
stuurlieden-werktuigkundigen	2
gezellen	4

## Artikel 13

Op een vissersvaartuig met een lengte van 45 meter of meer doch minder dan 60 meter en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer doch minder dan 6000 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
stuurlieden-werktuigkundigen	2
gezellen	5

## Artikel 14

Op een vissersvaartuig met een lengte van 60 meter of meer en een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
stuurlieden-werktuigkundigen	2
gezellen	5

## Artikel 15

Op een vissersvaartuig met een lengte van 60 meter of meer en een voortstuwingsvermogen van 3000 kW of meer, waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor reizen in onbeperkt vaargebied, doet ten minste de volgende bemanning dienst:

schipper	1
plaatsvervangend schipper	1
stuurlieden-werktuigkundigen	3
gezellen	5

## Artikel 16

Bij regeling van Onze Minister kan aanvulling van het aantal bemanningsleden worden voorgeschreven indien de inrichting, de uitrusting, de lengte, het voortstuwingsvermogen, de wijze van voortstuwing of de bestemming van het vissersvaartuig hem daartoe aanleiding geven.

## Artikel 17

1. Aan boord van elk vissersvaartuig is een voldoende aantal geoefende bemanningsleden om de groepsreddingmiddelen en de tewaterlatingsvoorzieningen, die vereist zijn om alle opvarenden in geval van nood te ontschepen, te bedienen.

2. Over elke te gebruiken reddingboot heeft een sloepsgast, in het bezit

van het certificaat, bedoeld in artikel 44 de leiding; tevens is een plaatsvervanger, in het bezit van dit certificaat, aangewezen.

## **HOOFDSTUK 4 NADERE REGELS MET BETREKKING TOT VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJZEN**

### *§ 1 Algemene bepalingen*

#### **Artikel 18**

Bij regeling van Onze Minister kunnen de volgende, nader te omschrijven aanvullingen, beperkingen of vaargebieden op vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisvaart worden aangebracht: de beperking in vaargebied, voortstuwingsvermogen, lengte, al dan niet in combinatie met een bepaald soort vissersvaartuigen.

#### **Artikel 19**

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald wordt de ervaring of diensttijd uitgedrukt in jaren behaald aan boord van vissersvaartuigen, na de verkrijging van de bevoegdheid om tenminste als stuurman-werktuigkundige aan boord van een vissersvaartuig dienst te doen.

2. Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald welke ervaring, niet opgedaan aan boord van vissersvaartuigen, in aanmerking wordt genomen.

#### **Artikel 20**

Een vaarbevoegdheidsbewijs voor de zeevisvaart is geldig tot ten hoogste vijf jaar na de datum van afgifte.

#### **Artikel 21**

1. Een vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven indien de aanvrager aantoonbaar voldoet aan de ingevolge dit besluit vereiste beroepsvereisten, ervaring en medische geschiktheid.

2. Een vaarbevoegdheidsbewijs kan vernieuwd worden, indien de houder in de periode van vijf jaar voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing ten minste 1 jaar heeft dienstgedaan in een naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie relevante functie waarvoor een vaarbevoegdheid is vereist en die door de houder op grond van de aan hem toegekende vaarbevoegdheden mocht worden vervuld, dan wel in een andere, naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie daarmee vergelijkbare functie.

3. In het geval, genoemd in het tweede lid, wordt het vaarbevoegdheidsbewijs dat is vernieuwd ingenomen of zonodig ongeldig gemaakt.

4. Een vaarbevoegdheidsbewijs, dat door verloop van de geldigheidsduur ongeldig is geworden, en dat niet op grond van het tweede lid kan worden vernieuwd, wordt op verzoek vernieuwd indien de aanvrager direct voorafgaande aan de aanvraag:

a. een daartoe door Onze Minister erkende opleiding heeft gevolgd en met succes heeft afgesloten;

b. gedurende drie maanden in een naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie relevante functie boven de sterkte heeft gevaren, of

c. op grond van een ontheffing, gedurende ten minste drie maanden in een naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie

relevante, maar lagere functie heeft gevaren dan waarvoor zijn ongeldig geworden vaarbevoegdheidsbewijs gold.

5. Een vaarbevoegdheidsbewijs dat verloren is gegaan kan worden vervangen door een duplicaat vaarbevoegdheidsbewijs, waarvan de einddatum overeenkomt met de einddatum van het originele document.

6. Indien de aanvrager van een duplicaat aanspraak kan maken op vernieuwing van het vaarbevoegdheidsbewijs, wordt hem desgevraagd met inachtneming van het tweede lid een nieuw vaarbevoegdheidsbewijs afgegeven.

7. Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing indien de eerste aanvraag van een vaarbevoegdheidsbewijs niet is ingediend binnen vier jaar na de datum waarop het kennisbewijs van de opleiding is afgegeven.

8. De kosten van de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs of een duplicaat vaarbevoegdheidsbewijs worden bij de aanvraag voldaan.

9. Onze Minister kan nadere regels stellen omtrent de eerste afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisvaart.

## **Artikel 22**

1. Onze Minister kan een vaarbevoegdheidsbewijs, diploma of certificaat dat is afgegeven door een bevoegde autoriteit van een staat, niet zijnde een Lidstaat van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte erkennen, indien de beroepsvereisten, de wijze van opleiding en examinering en de opgedane ervaring tenminste gelijkwaardig zijn aan die in Nederland.

2. Indien een vaarbevoegdheidsbewijs, diploma of certificaat wordt erkend als gelijkwaardig aan een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs, wordt aan de aanvrager het overeenkomstige Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning afgegeven.

3. Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning als schipper zeevisvaart of plaatsvervangend schipper zeevisvaart, legt de aanvrager het bewijs over dat hij de door Onze Minister erkende opleidingsmodule wetgeving met gunstig gevolg heeft afgesloten.

## **Artikel 23**

1. Indien bij de beoordeling van de aanvraag voor een EG-verklaring als bedoeld in artikel 8 van de Algemene wet erkenning EG-hoger-onderwijsdiploma's en in artikel 10, tweede lid, van de Algemene wet erkenning EG- beroepsopleidingen voor een beroep waarvoor de vaarbevoegdheden genoemd in artikel 18, tweede lid, onderdeel d, van de wet geldig zijn, blijkt dat de opleiding of de ervaring van de aanvrager wezenlijke verschillen vertoont met de in Nederland geldende eisen wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld om:

- a. bij gebleken verschil in de opleiding een opleiding te volgen en een examen af te leggen, en
- b. bij gebleken verschil in de ervaring een aanvullende aanpassings-stage te doen.

2. Het bepaalde in artikel 22, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

### *§ 2 Algemene bepalingen inzake kennisbewijzen*

## **Artikel 24**

1. De kennisbewijzen voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs om daarmee dienst te doen aan boord van vissersvaartuigen in de functie

van schipper, plaatsvervangend schipper, stuurman-werktuigkundige, stuurman zeevisvaart of werktuigkundige zeevisvaart zijn in neerdalende lijn:

- a. stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 4;
  - b. stuurman zeevisvaart S IV-v, respectievelijk werktuigkundige zeevisvaart W IV-v;
  - c. stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 5;
  - d. stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6.
2. De diploma's als bedoeld in de Wet op de zeevischvaardiploma's, Stb. 1935, 455 voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs om daarmee dienst te doen aan boord van vissersvaartuigen in de functie van schipper, plaatsvervangend schipper, stuurman-werktuigkundige, stuurman zeevisvaart of werktuigkundige zeevisvaart zijn in neerdalende lijn:
- a. het diploma voor de zeevisvaart S IV-v;
  - b. het diploma voor de zeevisvaart W IV-v;
  - c. het diploma voor de zeevisvaart SW V;
  - d. het diploma voor de zeevisvaart SW VI.
3. Met het diploma voor de zeevisvaart S IV-v wordt in deze paragraaf gelijkgesteld: het diploma als stuurman voor de zeevisvaart tezamen met het aanvullingsdiploma voor de zeevisvaart;
4. Met het diploma voor de zeevisvaart SW V wordt in deze paragraaf gelijkgesteld het diploma als stuurman voor de zeevisvaart;
5. Met het diploma voor de zeevisvaart W IV-v worden, in deze paragraaf, uitsluitend voor een functie als werktuigkundige aan boord van vissersvaartuigen, gelijkgesteld het diploma als motordrijver voor de zeevisvaart alsmede het diploma als motordrijver, of een diploma van een hogere rangorde, uitgereikt krachtens de Wet op de zeevaardiploma's.

### *§ 3 Vereiste kennisbewijzen en ervaring algemeen*

#### **Artikel 25**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen op reizen in onbeperkt vaargebied, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman voor de zeevisvaart S IV-v dan wel het diploma voor de zeevisvaart S IV-v,
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,
- c. het certificaat sloepsgast;
- d. het certificaat radarnavigator, en
- e. een diensttijd van drie jaren aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, waarvan tenminste een jaar als plaatsvervangend schipper.

#### **Artikel 26**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 60 meter met een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW, op reizen in onbeperkt vaargebied, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 5 dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW V,
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,
- c. het certificaat radarnavigator, en
- d. een diensttijd van drie jaren, waarvan tenminste een jaar als plaatsvervangend schipper.



### **Artikel 27**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter en een voortstuwingsvermogen van minder dan 1125 kW, op reizen binnen vaargebied I, is ten minste vereist

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6 dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW VI,
- b. het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie,
- c. een diensttijd van twee jaar.

### **Artikel 28**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter en een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW, op reizen in onbeperkt vaargebied, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6 dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW VI,
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,
- c. het certificaat radarwaarnemer, en
- d. een diensttijd van drie jaren.

### **Artikel 29**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter en een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW, op reizen binnen vaargebied I, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6 dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW VI,
- b. het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie,
- c. een diensttijd van een jaar.

### **Artikel 30**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als plaatsvervangend schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen op reizen in onbeperkt vaargebied is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 4 dan wel het diploma voor de zeevisvaart S IV-v,
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie;
- c. het certificaat sloepsgast;
- d. het certificaat radarnavigator, en
- e. een diensttijd van twee jaren.

### **Artikel 31**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als plaatsvervangend schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 60 meter, met een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW, op reizen in onbeperkt vaargebied, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 5 dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW V,
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,
- c. het certificaat radarwaarnemer; en
- d. een diensttijd van een jaar.

### **Artikel 32**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als plaatsvervangend schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter en een voortstuwingsvermogen van minder dan 1500 kW, op reizen in onbeperkt vaargebied, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6 dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW VI;
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie;
- c. het certificaat radarwaarnemer, en
- d. een diensttijd van een jaar.

### **Artikel 33**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als plaatsvervangend schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, en een voortstuwingsvermogen van minder dan 1125 kW, op reizen binnen vaargebied I, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6, dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW VI,
- b. het beperkte certificaat maritieme radiocommunicatie, en
- c. een leeftijd van 18 jaar

### **Artikel 34**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als stuurman-werktuigkundige zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer en een voortstuwingsvermogen van minder dan 3000 kW, op reizen in onbeperkt vaargebied, is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW 6, dan wel het diploma voor de zeevisvaart SW VI;
- b. het algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie,
- c. het certificaat radarwaarnemer, en
- d. een leeftijd van 18 jaar.

### **Artikel 35**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als werktuigkundige zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen op reizen in onbeperkt vaargebied is ten minste vereist:

- a. het kennisbewijs werktuigkundige voor de zeevisvaart W IV-v dan wel het diploma voor de zeevisvaart W IV-v,
- b. een diensttijd van twee jaren aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, en
- c. een leeftijd van 18 jaar.

### *§ 4 Vaarbevoegdheidsbewijzen op grond van Dienstdiploma's*

### **Artikel 36**

Een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter, op reizen binnen vaargebied II, wordt afgegeven aan de houder van het diploma SW V met aantekening, uitgereikt krachtens artikel 2 van het Dienst-diplomareglement zeevisvaart.

### **Artikel 37**

Een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, op reizen

binnen vaargebied II, wordt afgegeven aan de houder van het diploma SW V met aantekening, uitgereikt krachtens artikel 2 van het Dienst-diplomareglement zeevisvaart.

*§ 5 Overgangsbepalingen vaarbevoegdheden*

**Artikel 38**

Een vaarbevoegdheid als stuurman zeevisvaart aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van niet meer dan 45 meter wordt afgegeven aan de houder van het Bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, dan wel aan de houder van het Bewijs van bekendheid met de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee S VII.

**HOOFDSTUK 5 BEROEPSVEREISTEN VOOR DE ZEEVISVAART**

*§ 1 Algemeen*

**Artikel 39**

1. Een kennisbewijs wordt afgegeven door:
  - a. een instelling als bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs (Web) die beroepsopleidingen voor de visserij op zee verzorgt waarvoor door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, in overeenstemming met Onze Minister, eindtermen zijn vastgesteld zoals bedoeld in artikel 7.2.4, eerste lid, van die wet; of
  - b. een door Onze Minister erkende opleiding of exameninstelling.
2. Een certificaat wordt afgegeven door het bevoegd gezag van een door Onze Minister erkende opleiding, training, exameninstelling of een certificerende instelling op het gebied van persoonscertificatie

*§ 2. Beroepsvereisten zeevisvaart*

**Artikel 40**

Voor het verkrijgen van het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW4 of SW5 heeft betrokkene:

1. met goed gevolg examen afgelegd ter afsluiting van een opleiding die ten minste voldoet aan de syllabus opgenomen in Bijlage I;
2. deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding voor gevorderden; en
3. een goedgekeurde stage aan boord van vissersvaartuigen van ten minste één jaar als onderdeel van vorenbedoelde opleiding vervuld, onder het bijhouden van een goedgekeurd stageboek, of anders een goedgekeurde diensttijd van ten minste twee jaar aan boord van vissersvaartuigen, en heeft gedurende deze stage of diensttijd buitengaats wachtdienst op de brug gelopen onder toezicht van de schipper of van een daartoe bevoegd bemanningslid, gedurende een periode van ten minste zes maanden, en heeft gedurende ten minste zes maanden dienstgedaan in de machinekamer.

**Artikel 41**

Voor het verkrijgen van het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW6 heeft betrokkene:

1. met goed gevolg examen afgelegd ter afsluiting van een opleiding die ten minste voldoet aan de syllabus opgenomen in Bijlage II;

2. deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding voor gevorderden, en

3. een goedgekeurde stage aan boord van vissersvaartuigen van ten minste zes maanden als onderdeel van vorenbedoelde opleiding vervuld, onder bijhouding van een goedgekeurd stageboek, of anders een goedgekeurde dienstdienst van ten minste twee jaar aan boord van zeevissersvaartuigen, en heeft gedurende deze stage of dienstdienst buitengaats wachtdienst op de brug gelopen onder toezicht van de schipper of van een daartoe bevoegd bemanningslid, gedurende een periode van ten minste drie maanden, en heeft gedurende ten minste drie maanden dienstgedaan in de machinekamer.

#### **Artikel 42**

1. Voor het verkrijgen van het kennisbewijs stuurman zeevisvaart S IV-v is de betrokkene in het bezit van het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW V en heeft hij met goed gevolg examen afgelegd ter verkrijging van de verklaring voor de zeevisvaart S IV-v als bedoeld in artikel 2, onderdeel d, van het Examenreglement zeevisvaart.

2. Voor het verkrijgen van het kennisbewijs werktuigkundige zeevisvaart W IV-v is de betrokkene in het bezit van het kennisbewijs stuurman-werktuigkundige voor de zeevisvaart SW V en heeft hij met goed gevolg examen afgelegd ter afsluiting van een opleiding die ten minste voldoet aan de eisen ter verkrijging van de verklaring voor de zeevisvaart W IV-v» als bedoeld in artikel 2, onderdeel e, van het Examenreglement zeevisvaart.

#### **Artikel 43**

1. Voor de afgifte van het certificaat radarnavigator heeft de aanvrager met goed gevolg examen afgelegd ter afsluiting van een door Onze Minister erkende opleiding en training die voldoet aan:

- sectie A-II/3 van de STCW-Code, en
- sectie B-1/12, de paragrafen 18 tot en met 35 van de STCW-Code.

2. Voor de afgifte van het certificaat radarwaarnemer heeft de aanvrager met goed gevolg examen afgelegd ter afsluiting van een door Onze Minister erkende opleiding en training die voldoet aan:

- sectie A-II/3 van de STCW-Code, en
- sectie B-1/12, de paragrafen 2 tot en met 17 van de STCW-Code.

#### *§ 3 Beroepsvereisten ten aanzien van veiligheidstrainingen*

#### **Basis veiligheidstraining**

#### **Artikel 44**

Voor het verkrijgen van het certificaat basis veiligheidstraining vissersvaartuigen is met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding afgerond die ten minste de volgende onderdelen omvat:

1. persoonlijke overlevingstechnieken inclusief het gebruik van reddingsgordels en overlevingspakken;
2. brandbescherming en brandbestrijding;
3. noodprocedures;
4. de beginselen van eerste hulp bij ongevallen;
5. voorkoming van verontreiniging op zee; en
6. voorkoming van ongevallen aan boord.

## **Sloepsgast**

### **Artikel 45**

Voor het verkrijgen van het certificaat sloepsgast is met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training afgerond die voldoet aan:

- voorschrift VI/2, paragraaf 1, van de bijlage bij het STCW Verdrag, en
- sectie A-VI/2, paragraaf 1 tot en met 4 van de STCW-Code.

## **Brandbestrijding voor gevorderden**

### **Artikel 46**

Voor de afgifte van het certificaat brandbestrijding voor gevorderden heeft de aanvrager met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training afgerond die voldoet aan:

- voorschrift VI/3, van de bijlage bij het STCW Verdrag, en
- sectie A-VI/3 van de STCW-Code.

*§ 4 Beroepsvereisten ten aanzien van overige diploma's en certificaten*

## **Scheepsgezondheidszorg**

### **Artikel 47**

1. Voor de afgifte van het certificaat scheepsgezondheidszorg B (Beperkt), heeft de aanvrager met goed gevolg een door Onze Minister erkende training en opleiding afgerond die voldoet aan Richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (Pb EG L 113; deze opleiding omvat in elk geval:

- a. kennis van de beginselen van de fysiologie, van de ziekteverschijnselen en van de therapie;
- b. elementaire kennis op het gebied van de preventieve gezondheidszorg, waaronder begrepen de hygiëne;
- c. elementaire kennis van profylactische maatregelen;
- d. praktische kennis van elementaire medische handelingen;
- e. kennis van de wijze van evacuatie van patiënten;
- f. kennis van de wijze waarop de middelen voor medische consultatie op afstand moeten worden gebruikt.

2. Voor de afgifte van een certificaat scheepsgezondheidszorg O voldoet de aanvrager aan het bepaalde in het eerste lid en heeft ter verwerving van praktische kennis van elementaire medische handelingen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, een praktijk stage vervuld op een afdeling voor spoedeisende hulp in een algemeen ziekenhuis van een bij regeling van Onze Minister vast te stellen duur, dan wel met goed gevolg een vergelijkbare training voltooid die voldoet aan bij regeling van Onze Minister vast te stellen eisen.

3. Voor de afgifte van een verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat scheepsgezondheidszorg B heeft de aanvrager met goed gevolg een door Onze Minister erkende bijscholingscursus gevolgd die tenminste de in het eerste lid genoemde onderdelen a tot en met f omvat.

4. Voor de afgifte van een verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat scheepsgezondheidszorg O voldoet de aanvrager aan het bepaalde in het derde lid en heeft een herhalingsstage vervuld op een afdeling voor spoedeisende hulp in een algemeen ziekenhuis van een bij regeling van Onze Minister vast te stellen duur, dan wel met goed gevolg

een vergelijkbare training voltooid die voldoet aan bij regeling van Onze Minister te stellen eisen.

## **Scheepskok**

### **Artikel 48**

Voor het verkrijgen van het diploma als scheepskok heeft de aanvrager:

1. met goed gevolg een door Onze Minister erkende opleiding en training afgerond die tenminste de volgende aspecten bevat:
  - a. het bereiden van maaltijden;
  - b. het bakken van brood;
  - c. het behandelen van vlees
  - d. de kennis van de voedingswaarden van voedingsmiddelen;
  - e. het opstellen van goed samengestelde en gevarieerde menu's;
  - f. behandelen en opbergen van levensmiddelen;
  - g. kennis van hygiëne met betrekking tot de kombuis;
  - h. kennis van proviand administratie;
  - i kennis van buitenlandse maten en gewichten; en
2. een diensttijd behaald van ten minste 6 maanden in de kombuis van een zeeschip, waar de kok bij diens werkzaamheden werd bijgestaan.
3. in afwijking van het eerste en tweede lid kan het Hoofd van de Scheepvaart-inspectie een diploma als scheepskok afgeven aan een aanvrager die aantoont dat hij op 1 augustus 1986 als scheepskok voer of als zodanig bij een rederij in dienst was en gedurende de daaraan voorafgaande periode een dienstverband van tenminste drie jaren als scheepskok heeft gehad met een Nederlandse zeewerkgever, en op die datum 23 jaar of ouder was.

## **HOOFDSTUK 6 NADERE REGELS AANGAANDE DE MONSTERROL EN HET MONSTERBOEKJE**

### *§ 1 De monsterrol*

#### **Artikel 49**

1. Bij regeling van Onze Minister wordt het model van de monsterrol vastgesteld.
2. Op de monsterrol worden naast de gegevens, genoemd in artikel 33 van de wet, voor ieder bemanningslid aangetekend:
  - a. de plaats en de dag van aanmonstering en de plaats en de dag van afmonstering;
  - b. de geboortedatum;
  - c. het nummer van het monsterboekje;
  - d. de naam en roepletters van het vissersvaartuig
3. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat andere gegevens in de monsterrol worden vermeld.

#### **Artikel 50**

1. Alvorens een schip voor de eerste maal naar zee vertrekt en vervolgens met tussenpozen van niet meer dan twaalf maanden wordt een monsterrol opgemaakt.
2. Van elke wijziging in de bemanningssamenstelling wordt een wijziging in de monsterrol opgemaakt.
3. Ter uitvoering van het gestelde in artikel 34, eerste lid, onderdeel d, van de wet zendt de schipper binnen een week dan wel in de eerstvolgende haven de opgemaakte monsterrol dan wel de wijzigingen in de monsterrol aan de scheepsbeheerder.

4. De scheepsbeheerder houdt aantekening van de datum van ontvangst van ontvangen monsterrollen of ontvangen wijzigingen in de monsterrollen.

#### **Artikel 51**

1. De scheepsbeheerder stelt het hoofd van de Scheepvaartinspectie telkenmale schriftelijk in kennis van het feit dat hij een opgemaakte monsterrol dan wel een wijziging in enige monsterrol van de schipper heeft ontvangen.

2. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld met betrekking tot het, door de scheepsbeheerder, in kennis stellen van het hoofd van de Scheepvaartinspectie van opgemaakte monsterrollen en wijzigingen in de monsterrol voor het houden van toezicht op:

- a. de naleving van de wettelijke bepalingen inzake de bevoegdheden van de bemanningsleden;
- b. de bemanningssamenstelling;
- c. de verleende ontheffingen;
- d. de toepassing van andere wet- en regelgeving waarbij de samenstelling van de bemanning van belang is.

3. De opgemaakte monsterrollen en de wijzigingen in de monsterrollen worden ten kantore van de scheepsbeheerder in Nederland bewaard en ter beschikking gehouden van het hoofd van de Scheepvaartinspectie.

#### **Artikel 52**

De scheepsbeheerder bewaart een monsterrol, nadat zij is vervangen of nadat de geldigheidsduur is verstreken, gedurende drie jaren na de vervangingsdatum of geldigheidsdatum.

#### *§ 2 Het monsterboekje*

#### **Artikel 53**

1. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie geeft een monsterboekje af aan degene die bij de aanvraag voldoet aan het bepaalde in het tweede lid.

2. Voor de afgifte van een monsterboekje komt uitsluitend in aanmerking:

- a. degene die aantoont dat met een scheepsbeheerder of zeewerkgever een arbeidsovereenkomst voor de vaart ter zee is aangegaan of zal worden aangegaan dan wel degene die een schriftelijke maatschaps-overeenkomst in het kader van de zeevisserij heeft aangegaan of zal aangaan;
- b. degene die aantoont een opleiding te volgen voor een beroep waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is;
- c. degene die behoort tot een andere, door Onze Minister aan te wijzen categorie personen, of
- d. degene die het monsterboekje naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie ten behoeve van zijn beroepsuitoefening nodig heeft.

#### **Artikel 54**

1. Bij het verzoek om afgifte van een monsterboekje worden de volgende bescheiden overgelegd:

- a. een geldig paspoort of ander geldig nationaliteitsbewijs van de houder;
- b. twee identieke, recente, goedgeijkende pasfoto's van de aanvrager, zo mogelijk zonder hoofddekseel, van ongeveer 4 cm hoogte en 3 cm

breedte, zodanig dat de afbeelding voor ongeveer drievierde de ene gelaatshelft en voor ongeveer éénvierde de andere weergeeft; de pasfoto's vertonen geen beschadigingen en zijn aan de achterzijde voorzien van de naam van de aanvrager;

c. een niet langer dan 6 maanden voor de aanvraag afgegeven, de aanvrager betreffend gewaarmerkt afschrift van de benodigde gegevens uit de basisadministratie persoonsgegevens van de gemeente waar de aanvrager is ingeschreven;

d. de bewijsstukken, waardoor wordt aangetoond dat de aanvrager aan artikel 53 voldoet;

e. zo nodig aanvullende informatie, die nodig is om de gegevens, bedoeld in artikel 55, eerste lid, in het monsterboekje te kunnen opnemen.

2. De aanvraag wordt niet in behandeling genomen dan nadat de kosten voor de afgifte van het monsterboekje zijn voldaan.

3. In plaats van de in het eerste lid, onderdeel a, genoemde documenten kunnen daarvan kopieën worden overgelegd, die door de ambtenaar van de afdeling bevolking van de gemeente waar de aanvrager is ingeschreven zijn gewaarmerkt of door een andere door het hoofd van de Scheepvaartinspectie geaccepteerde autoriteit.

4. In plaats van het in het eerste lid, onderdeel c, genoemde afschrift kan, indien de aanvrager zijn hoofdverblijf niet in Nederland heeft, worden volstaan met documenten die in het land van herkomst gebruikelijk zijn.

5. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaalt de wijze van afgifte van het monsterboekje.

### **Artikel 55**

1. Alvorens het monsterboekje af te geven tekent het hoofd van de Scheepvaartinspectie in elk geval de volgende gegevens erin aan:

a. van de houder:

1°. naam en voornamen;

2°. plaats en datum van geboorte;

3°. nationaliteit, en

4°. het waladres of het adres in noodgevallen;

b. de plaats en datum van afgifte;

c. de datum, waarop de geldigheid vervalt.

2. Voorts bevat het monsterboekje:

a. een pasfoto als bedoeld in artikel 54, eerste lid, onderdeel b;

b. de handtekening van de houder.

3. De gegevens, genoemd in het eerste en het tweede lid, met uitzondering van de gegevens, genoemd in het eerste lid, onderdeel a ten 4°, worden niet gewijzigd.

4. Een monsterboekje is slechts geldig indien het de handtekening van de houder bevat.

### **Artikel 56**

1. Bij de aanvraag van een monsterboekje wegens verlies van het reeds afgegeven monsterboekje legt de aanvrager behalve de in artikel 54, eerste lid, onderdelen a en b genoemde bescheiden, een verklaring over waaruit blijkt dat de aanvrager van de vermissing van het monsterboekje aangifte heeft gedaan dan wel andere bewijsstukken met betrekking tot het verlies.

2. Bij de aanvraag van een monsterboekje ter vernieuwing van het monsterboekje, respectievelijk het verlopen van de geldigheidsduur of het onbruikbaar worden van het monsterboekje legt de aanvrager het oude, respectievelijk onbruikbaar geworden monsterboekje over, alsmede twee pasfoto's als bedoeld in artikel 54, eerste lid, onderdeel b.



## **Artikel 57**

1. Onverminderd artikel 53, tweede lid, kan in de volgende gevallen een voorlopig monsterboekje worden afgegeven:

- a. indien de aanvrager niet tijdig in Nederland een monsterboekje kan aanvragen;
- b. op verzoek van de zeevarende die aantoonbaar het monsterboekje niet langer dan drie maanden nodig te hebben voor zijn werkzaamheden aan boord; of
- c. indien naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie niet zeker is dat de aanvrager een arbeidsovereenkomst met de scheepsbeheerder of de zeewerkgever zal kunnen sluiten dan wel een schriftelijke maatschapsovereenkomst in het kader van de zeevisserij zal aangaan.

2. In het geval, genoemd in het eerste lid, onderdeel a, wordt het monsterboekje ingevuld en afgegeven door de schipper.

3. In de gevallen, genoemd in het eerste lid, onderdelen b en c, wordt het monsterboekje ingevuld en afgegeven door het hoofd van de Scheepvaartinspectie.

## **Artikel 58**

De artikelen 53, tweede lid, 54 en 55 zijn van overeenkomstige toepassing bij de afgifte van een vervangend monsterboekje of een voorlopig monsterboekje.

## **Artikel 59**

1. Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald welke personen naast het hoofd van de Scheepvaartinspectie en de schipper bevoegd zijn tot het maken van de daarbij genoemde aanvullende aantekeningen of van wijzigingen in een monsterboekje of een voorlopig monsterboekje.

2. Een monsterboekje of een voorlopig monsterboekje, waarin een ander dan een van de in het eerste lid bedoelde personen de daarbij genoemde aantekeningen of wijzigingen heeft aangebracht, is ongeldig.

3. Degene, die onbevoegd aantekeningen of wijzigingen heeft aangebracht in een monsterboekje, draagt de kosten van de vervanging van dat monsterboekje.

## **HOOFDSTUK 7 NADERE REGELS AANGAANDE DE MEDISCHE GESCHIKTHEID VAN BEMANNINGSLEDEN VAN VISSERSVAARTUIGEN**

### **Artikel 60**

1. Alle bemanningsleden aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen zijn voorzien van een geldige geneeskundige verklaring van algemene lichamelijke geschiktheid voor de zeevaart.

2. De bemanningsleden aan wie het houden van uitkijk dan wel de wacht op de brug of in de ruimte voor de machines kan worden opgedragen, zijn in het bezit van geldige geneeskundige verklaringen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoororgaan.

3. Bij regeling van Onze Minister worden de modellen van de geneeskundige verklaringen vastgesteld.

### **Artikel 61**

1. Ten behoeve van de afgifte van een in artikel 60, eerste of tweede lid, genoemde geneeskundige verklaring worden de bemanningsleden aan een daarop gericht medisch onderzoek onderworpen.

2. een geneeskundige verklaring
  - a. van algemene lichamelijke geschiktheid voor de zeevaart wordt afgegeven door een aangewezen geneeskundige;
  - b. betreffende het gezichtsorgaan wordt afgegeven door een aangewezen medisch specialist op het gebied van de oogheelkunde;
  - c. betreffende het gehoororgaan wordt afgegeven door een aangewezen medisch specialist op het gebied van de keel-, neus- en oorheelkunde, die heeft vastgesteld dat de onderzochte voldoet aan de voor die verklaring van toepassing zijnde medische eisen, bedoeld in het eerste lid.
3. Indien de gekeurde gebruik wenst te maken van zijn recht om opnieuw te worden onderzocht, wordt hij onderzocht door een ingevolge artikel 42, eerste lid, van de wet als scheidsrechter aangewezen geneeskundige dan wel medisch specialist op het gebied van de oogheelkunde, onderscheidenlijk van de keel-, neusen oorheelkunde.
4. De in dit besluit bedoelde onderzoeken worden verricht door geneeskundigen of medisch specialisten die niet de behandelend arts of specialist van de onderzochte zijn.

#### **Artikel 62**

1. Bij regeling van Onze Minister worden de medische eisen vastgesteld waaraan de aanvrager moet voldoen om in aanmerking te komen voor elk van de geneeskundige verklaringen, genoemd in artikel 61.
2. Bij regeling van Onze Minister worden de procedures en andere voorschriften vastgesteld die in acht worden genomen bij elk van de onderzoeken, bedoeld in artikel 61.
3. Bij de vaststelling van medische eisen wordt bepaald ten aanzien van welke nieuwe medische eisen een ontheffing als bedoeld in artikel 44, tweede lid, van de wet kan worden verleend.
4. In afwijking van het bepaalde in artikel 61, tweede lid, wordt de desbetreffende geneeskundige verklaring, indien ontheffing wordt gegeven van een bepaalde medische eis, afgegeven door de medisch adviseur van het hoofd van de Scheepvaartinspectie.

#### **Artikel 63**

1. Een medisch onderzoek naar de algemene lichamelijke geschiktheid wordt voorafgegaan door een onderzoek op tuberculose door middel van een Mantoux-onderzoek of een röntgenologisch onderzoek van de borstorganen. Dit onderzoek wordt verricht door een daartoe bevoegde geneeskundige.
2. Indien de uitslag van het Mantoux-onderzoek of het röntgenologisch onderzoek gunstig is, plaatst de geneeskundige een voor dat doel bestemd stempel op de daarvoor bestemde bladzijde van het monsterboekje van de gekeurde, dan wel op diens bewijs van inschrijving aan een erkende opleiding voor zeevarenden.
3. Indien de uitslag van het Mantoux-onderzoek of het röntgenologisch onderzoek niet gunstig is, wordt geen stempelafdruk geplaatst. De geneeskundige geeft in dat geval een verklaring aan de gekeurde mee ten behoeve van de geneeskundige die de algemene lichamelijke keuring verricht, waarin de gevonden afwijking wordt aangegeven.
4. Indien sinds het onderzoek op tuberculose, bedoeld in het eerste lid, meer dan een jaar is verstreken, wordt dat onderzoek opnieuw verricht.

#### **Artikel 64**

1. De geldigheid van de onderscheiden geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart vervalt na verloop van de volgende termijnen na de datum van afgifte ervan:

- a. de geneeskundige verklaring van algemene lichamelijke geschiktheid voor de zeevaart: één jaar;
  - b. de geneeskundige verklaring van geschiktheid betreffende het gezichtsorgaan: zes jaar, waarbij de geldigheid elke twee jaar wordt bevestigd;
  - c. de geneeskundige verklaring van geschiktheid betreffende het gehoororgaan: zes jaar, waarbij de geldigheid elke twee jaar wordt bevestigd.
2. Ten behoeve van de bevestiging, bedoeld in het eerste lid, onderdelen b en c, worden het gezichtsorgaan en het gehoororgaan elke twee jaar onderzocht als onderdeel van het onderzoek naar de algemene lichamelijke geschiktheid.
  3. In afwijking van het in het eerste lid bepaalde blijft een geneeskundige verklaring bij overschrijding van de genoemde termijnen aan boord in elk geval geldig zolang de zeevarende aan boord van het zeeschip blijft, en zich nog geen gelegenheid tot keuring door een aangewezen geneeskundige of medisch specialist heeft voorgedaan.
  4. Op medische gronden kan de geneeskundige een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart als bedoeld in artikel 104, eerste lid, onderscheidenlijk het tweede lid, afgeven voor een kortere duur dan die, genoemd in het eerste lid.

### **Artikel 65**

1. De geneeskundige kan de gekeurde tijdelijk, voorlopig of blijvend ongeschikt voor de zeevaart verklaren.
2. De gekeurde is
  - a. tijdelijk ongeschikt, indien op medische gronden wordt verwacht dat hij niet langer dan 42 dagen voor de zeevaart ongeschikt zal zijn;
  - b. voorlopig ongeschikt, indien op medische gronden wordt verwacht dat hij langer dan 42 dagen en niet langer dan 3 jaar voor de zeevaart ongeschikt zal zijn;
  - c. blijvend ongeschikt, indien op medische gronden wordt verwacht dat hij langer dan 3 jaar voor de zeevaart ongeschikt zal zijn.

### **Artikel 66**

De geneeskundige, medisch specialist of als scheidsrechter aangewezen geneeskundige of medisch specialist die het onderzoek uitvoert, neemt de in artikel 60, eerste lid, bedoelde medische eisen, de in artikel 60, tweede lid, bedoelde procedures en, voor zover van toepassing, de artikelen 61 en 62 in acht.

### **Artikel 67**

Onze Minister zendt aan de geneeskundige of medisch specialist die is aangewezen om de onderzoeken als bedoeld in artikel 62 te verrichten als keurend arts of als scheidsrechter de geldende medische eisen en procedures, bedoeld in artikel 63, alsmede de wijzigingen van die medische eisen en procedures.

### **Artikel 68**

1. Een geneeskundige of medisch specialist kan Onze Minister verzoeken hem aan te wijzen als keurend arts of als scheidsrechter.
2. Bij het verzoek worden documenten en andere bewijsstukken van de volgende gegevens, dan wel gewaarmerkte afschriften ervan, overgelegd:
  - a. naam en voornaam;
  - b. geboortedatum;
  - c. praktijkadres; en

- d. een geldig bewijs van registratie als arts als bedoeld in de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg, of
  - e. een geldig bewijs van registratie als medisch specialist.
3. Indien het verzoek is ingediend door een geneeskundige of medisch specialist die in het buitenland zijn praktijk houdt, kan in plaats van de bewijsstukken, genoemd in het tweede lid, onderdelen d en e, volstaan worden met een ander document, waaruit de bevoegdheid blijkt tot uitoefening van de geneeskunst en waaruit de datum blijkt van het behalen ervan.
4. Bij het besluit van Onze Minister over de aanwijzing kunnen in aanmerking worden genomen het aantal reeds aangewezen geneeskundigen of medisch specialisten, hun specialisme en de spreiding van de aangewezen geneeskundigen en medische specialisten over het land in relatie tot de regionale of plaatselijke behoefte.
5. Onze Minister gaat niet over tot aanwijzing van een geneeskundige, medisch specialist of scheidsrechter indien diens onafhankelijkheid ten opzichte van werkgevers, werknemers of hun organisaties niet gewaarborgd is.

#### **Artikel 69**

Onze Minister trekt een aanwijzing in indien is gebleken dat de aangewezen geneeskundige of medisch specialist:

- a. de algemeen geldende medische of ethische normen niet in acht neemt;
- b. zich bij herhaling niet aan de procedures, bedoeld in artikel 62, tweede lid, houdt;
- c. valse of vervalste verklaringen heeft afgegeven;
- d. niet meer in het betrokken register vermeld is als arts of als medisch specialist;
- e. onder curatele is gesteld wegens geestelijke stoornis;
- f. anderszins niet meer gerechtigd is de geneeskunst uit te oefenen;
- g. een daartoe strekkend verzoek heeft ingediend;
- h. diens onafhankelijkheid ten opzichte van werkgevers, werknemers of hun organisaties niet langer gewaarborgd is; of
- i. niet meer werkzaam is in de patiëntenzorg en een te gering aantal keuringen heeft verricht om door praktische ervaring zijn bekwaamheid als keuringsarts op peil te houden.

#### **Artikel 70**

1. De medisch adviseur van het hoofd van de Scheepvaartinspectie kan geneeskundige verklaringen, afgegeven op grond van medische eisen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig zijn aan het geheel van de medische eisen, die krachtens dit besluit worden gesteld, gelijkstellen met een of meer krachtens dit besluit afgegeven geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart.

2. Een in het eerste lid bedoelde geneeskundige verklaring mag niet langer dan 1 jaar voor de beoordeling zijn afgegeven.

#### **Artikel 71**

1. De kosten van een geneeskundig of specialistisch onderzoek of heronderzoek als bedoeld in de artikelen 40 en 42 van de wet komen voor rekening van de scheepsbeheerder of werkgever.

2. Voor zover er geen scheepsbeheerder of werkgever is aan te wijzen worden de kosten, bedoeld in het eerste lid, gedragen door degene die opdracht heeft gegeven voor het onderzoek.

3. De kosten van een geneeskundig of specialistisch onderzoek als

bedoeld in artikel 23, tweede lid, van de wet worden door het Rijk gedragen.

4. De kosten van een heronderzoek of een aanvullend specialistisch onderzoek, bedoeld in de artikelen 40 en 42 van de wet kunnen worden gedragen door het Rijk, voor zover zij naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie redelijkerwijs niet voor rekening van de gekeurde behoren te komen.

## **HOOFDSTUK 8 BIJZONDERE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE BEMANNING VAN VISSERSVAARTUIGEN**

### **Artikel 72**

1. Bemanningsleden aan wie in de alarmrol van het vissersvaartuig een veiligheidstaak wordt opgedragen dan wel een taak ten aanzien van het voorkomen van verontreiniging van de zee hebben, zijn in het bezit van een certificaat waaruit blijkt dat zij met goed gevolg een door Onze Minister erkende training en opleiding «basis veiligheid» als bedoeld in artikel 44 hebben gevolgd.

2. Voor bemanningsleden met de functie van ten minste stuurman zeevisvaart, werktuigkundige zeevisvaart of stuurman-werktuigkundige, geldt het geldige vaarbevoegdheidsbewijs als het certificaat, bedoeld in het eerste lid.

3. Overige bemanningsleden, die niet vallen onder het eerste of tweede lid, krijgen voordat zij hun taken aan boord beginnen voldoende informatie en instructie ten einde:

- a. met de overige opvarenden over elementaire veiligheidszaken te kunnen spreken, begrip te hebben van de veiligheidssymbolen en de alarmseinen te kennen;
- b. te weten wat te doen indien: – iemand over boord valt; vuur of rook wordt ontdekt; het sein «brandalarm» of «schip verlaten» wordt gegeven;
- c. te weten waar de reddingsgordels zich bevinden en hoe deze om te doen;
- d. alarm te slaan en bekend te zijn met het gebruik van handbrandblussers;
- e. te weten wat te doen bij een ongeluk voordat hulp wordt ingeroepen;
- f. de brand- en waterdichte deuren, met uitzondering van die ter afsluiting van openingen in de romp, te kunnen sluiten en openen.

### **Artikel 73**

1. De schipper en het bemanningslid aan wie, onder de verantwoordelijkheid van de schipper, de zorg voor het gebruik en het beheer van de medische uitrusting is overgedragen zijn in het bezit van het certificaat scheepsgezondheidszorg O (Onbeperkt), bedoeld in artikel 47, tweede lid, of , wanneer aan het vissersvaartuig een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor een beperkt vaargebied dat zich niet verder uitstrekt dan vaargebied II, van het certificaat scheepsgezondheidszorg B (Beperkt), bedoeld in artikel 47, eerste lid.

2. Voor de toepassing van het eerste lid worden bezitters van het kennisbewijs SW 4, SW 5 en het diploma SIV-v geacht in het bezit te zijn van het certificaat scheepsgezondheidszorg B.

3. De in het eerste lid bedoelde personen volgen ten minste eenmaal in de vijf jaar een bijscholingscursus als bedoeld in artikel 47, derde lid, die voor personen aan boord van vissersvaartuigen waarvoor een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven voor onbeperkt vaargebied mede een herhalingsstage als bedoeld in artikel 47, vierde lid, omvat.

4. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van dit artikel.

#### **Artikel 74**

1. Op een vissersvaartuig dat op een internationaal traject van meer dan drie dagen vaart, met een bemanning en overig personeel van honderd personen of meer die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn, inclusief stagiairs en leerlingen alsmede personen die werkzaam zijn als loods, is een arts aanwezig.

2. Indien aan het bepaalde in het eerste lid is voldaan, kan in afwijking van het bepaalde in artikel 73, eerste lid, voor de schipper en het bemanningslid aan wie, onder verantwoordelijkheid van de schipper het beheer van de medische uitrusting is overgedragen, op vissersvaartuigen in onbeperkt vaargebied worden volstaan met het bezit van het certificaat scheepsgezondheidszorg B, bedoeld in artikel 47, eerste lid.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere eisen worden gesteld ten aanzien van de bekwaamheid van de in het eerste lid genoemde arts.

#### **Artikel 75**

1. Aan boord van een vissersvaartuig waarvan de voorgeschreven bemanning uit meer dan 9 personen bestaat, moet daarboven een gediplomeerde scheepskok belast zijn met de bereiding van de voeding.

2. Onder een gediplomeerde scheepskok wordt verstaan een persoon van 18 jaar of ouder in het bezit van een door de Minister erkend diploma als scheepskok als bedoeld in artikel 48.

3. Onze Minister kan diploma's, door bevoegde autoriteiten in andere landen afgegeven op grond van het Verdrag betreffende het diploma van bekwaamheid als scheepskok, 1946 als gelijkwaardig aan Nederlandse diploma's erkennen.

4. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie kan op een daartoe strekkend verzoek van de scheepsbeheerder voor een bepaalde tijd ontheffing van het in het eerste lid bepaalde met betrekking tot het gediplomeerd zijn van de scheepskok, indien er naar zijn redelijk oordeel een onvoldoend aantal gediplomeerde scheepskoks ter beschikking staat.

5. Aan een in het vijfde lid bedoelde ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Indien de voorschriften niet worden nageleefd kan het hoofd van de Scheepvaartinspectie een verleende ontheffing tussentijds intrekken.

#### **Artikel 76**

1. Aan boord van een vissersvaartuig is op elke zeewacht naast de chef van de wacht tenminste een gezelschap aan dek op wacht die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt en tenminste zes maanden diensttijd aan boord van schepen heeft behaald. Gedurende de tijd dat de automatische stuurinrichting in bedrijf is kan worden volstaan met uitsluitend de chef van de wacht.

2. De eerste lid bedoelde chef van de wacht is in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper zeevisvaart, plaatsvervangend schipper zeevisvaart, stuurman-werktuigkundige zeevisvaart dan wel stuurman zeevisvaart.

#### **Artikel 77**

1. Aan boord van een vissersvaartuig dat reizen onderneemt buiten het zeegebied A1, zoals omschreven in artikel 2 van bijlage V van het Schepenbesluit 1965, is ten minste één persoon die als chef van de wacht

op de brug kan optreden, in het bezit van een algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Besluit radio-elektrische inrichtingen; deze persoon is door de schipper aangewezen als de verantwoordelijke persoon voor de afhandeling van radioberichtgeving tijdens noodgevallen. Alle andere personen die als chef van de wacht op de brug kunnen optreden zijn in het bezit zijn van het beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie.

2. Aan boord van een vissersvaartuig dat uitsluitend reizen onderneemt in zeegebied A1, is ten minste één der personen die als chef van de wacht op de brug kunnen optreden in het bezit van het beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Besluit radio-elektrische inrichtingen.

#### **Artikel 78**

Bij regeling van Onze Minister kunnen, ter uitvoering van Verdragen of van besluiten van volkenrechtelijke organisaties, nadere regels worden gesteld met betrekking tot de in dit besluit geregelde onderwerpen.

### **HOOFDSTUK 9 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 79**

De op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet ten behoeve van de medische of scheidsrechterlijke keuring van zeevarenden aangewezen artsen en medisch specialisten blijven aangewezen tot het tijdstip dat de aanwijzing met inachtneming van dit besluit wordt ingetrokken.

#### **Artikel 80**

Tot vijf jaar na inwerkingtreding van dit besluit behoeven houders van diploma's afgegeven ingevolge de Wet op de Zeevischvaartdiploma's, Stb. 1935, 455, niet in het bezit te zijn een vaarbevoegdheidsbewijs indien overigens wordt voldaan aan de verplichtingen genoemd in paragraaf 3 van hoofdstuk 4 van dit besluit, en de betreffende bemanningsleden bevoegd zijn voor de functie waarin wordt dienstgedaan.

#### **Artikel 81**

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

#### **Artikel 82**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit zeevisvaartbemanning.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 12 februari 2002, nr. 30.

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

's-Gravenhage, 27 augustus 2001

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *vierentwintigste* januari 2002

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals



1. *Navigatie en plaatsbepaling*
  - 1.1 Reisvoorbereiding en navigatie onder alle omstandigheden:**
    - 1.1.1 met behulp van aanvaardbare methoden voor het bepalen van de route met inbegrip van oceaan oversteken
    - 1.1.2 in beperkt vaarwater;
    - 1.1.3 in ijs;
    - 1.1.4 bij beperkt zicht;
    - 1.1.5 in verkeersscheidingsstelsels;
    - 1.1.6 in gebieden met getijden en zeestromen.
  - 1.2 Plaatsbepaling in zicht van de kust en kustnavigatie**
    - 1.2.1 Grondige kennis van en bekwaamheid in het gebruik van kaarten en boekwerken zoals zeilaanwijzingen, getijtafels, berichten aan zeevarenden en radio waarschuwingen voor de navigatie.
    - 1.2.2 Vaardigheid in het bepalen van de positie van het vaartuig door het bijhouden van het gegist bestek, rekening houdend met de invloed van de wind, de getijstromen, de zeestromen, de vaart van het vaartuig aan de hand van de omwentelingen per minuut van de schroef of volgens de log.
    - 1.2.3 Vaardigheid in het bepalen van de positie van het vaartuig door middel van peilingen op landmerken en andere hulpmiddelen voor de navigatie, zoals vuurtorens, bakens en boeien, tezamen met de juiste kaarten, berichten aan zeevarenden en andere publikaties om de nauwkeurigheid van de plaatsbepaling te beoordelen.
  - 1.3 Astronomische plaatsbepaling**
    - 1.3.1 Het gebruik van hemellichamen, met name de zon en de sterren, voor het bepalen van de positie van het vaartuig.
  - 1.4 Electronische plaatsbepaling en navigatie**
    - 1.4.1 Vaardigheid in het bepalen van de positie van het vaartuig door gebruikmaking van electronische hulpmiddelen voor de navigatie zoals geplaatst aan boord van vissersvaartuigen met speciale aandacht voor de kennis van de principes van de werking, de beperkingen, de oorzaken van fouten, het ontdekken van onjuiste weergave van gegevens en correctie methoden om een nauwkeurige plaatsbepaling te verkrijgen.
2. **Wachtdienst**
  - 2.1 Aantonen dat men grondige kennis bezit van de inhoud, toepassing en strekking van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, met name de bijlagen II en IV betreffende de veilige navigatie.
  - 2.2 Aantonen dat men grondige kennis bezit van de Voorschriften voor de wachtdienst als bedoeld in Bekendmaking aan de Zeevisvaart Nr 61/1989
3. **Radarnavigatie**
  - 3.1 Aantonen, met behulp van een radarsimulator, dat men kennis bezit van de principes en werking van de radar, en bekwaamheid heeft in het gebruik van radar en in de interpretatie en analyse van de daarmee verkregen gegevens, waaronder:

- 3.1.1 factoren die de juiste werking en de nauwkeurigheid beïnvloeden;
  - 3.1.2 instellen en instandhouden van het beeld;
  - 3.1.3 vaststellen van een onjuiste weergave van gegevens, valse echo's, zee-echo's, enz.;
  - 3.1.4 afstand en peiling;
  - 3.1.5 identificatie van kritische echo's;
  - 3.1.6 de koers en vaart van andere schepen;
  - 3.1.7 de tijd en afstand van dichtste nadering van kruisende, tegemoet komende of oplopende schepen;
  - 3.1.8 het opmerken van wijzigingen in de koers en vaart van andere schepen;
  - 3.1.9 het effect van wijzigingen in de koers of vaart van het eigen schip of in deze beide;
  - 3.1.10 de toepassing van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.
- 4. Magnetische- en gyro-kompassen**
- 4.1 Zorg voor en gebruik van kompassen en bijbehorende uitrusting.
  - 4.2 Vaardigheid in het gebruik van merklijnen en hemellichamen, met name de zon en de sterren, voor het bepalen van fouten in de aanwijzing van magnetische- en gyro-kompassen en het toepassen hiervan op koersen en peilingen.
- 5. Meteorologie en oceanografie**
- 5.1 Kennis van de meteorologische instrumenten aan boord en het gebruik daarvan.
  - 5.2 Vaardigheid in het gebruik van beschikbare meteorologische informatie.
  - 5.3 Kennis van de kenmerken van de verschillende weersystemen met inbegrip van tropische orkanen en het vermijden van stormcentra en de gevaarlijke sectoren.
  - 5.4 Kennis van weersomstandigheden, zoals mist, die gevaarlijk voor het vaartuig kunnen zijn.
  - 5.5 Vaardigheid in het gebruik van alle terzake dienende zeevaartkundige publicaties over getijden en stromingen.
  - 5.6 Vaardigheid in het berekenen van de tijden van hoog en laag water en het schatten van de richting en de snelheid van de stroom.
- 6. Het manoeuvreren met en de bediening van vissersvaartuigen**
- 6.1 Het manoeuvreren met en de bediening van het vaartuig onder alle omstandigheden, met inbegrip van het volgende:
    - 6.1.1 meren, ontmeren en ankermanoeuvres onder verschillende omstandigheden van wind en stroom.
    - 6.1.2 manoeuvreren in ondiep water.
    - 6.1.3 behandeling en bediening van vissersvaartuigen tijdens slecht weer met inbegrip van het aanpassen van de snelheid bij een van achterkomende zee, het verlenen van hulp aan een schip of vliegtuig in nood en de manieren om te voorkomen dat een onhandelbaar vaartuig dwarszees valt en het verminderen van drift.
    - 6.1.4 het manoeuvreren met het vaartuig tijdens de vangst met speciale aandacht voor omstandigheden die de veiligheid van het vaartuig nadelig kunnen beïnvloeden tijdens deze werkzaamheden.

- 6.1.5 voorzorgsmaatregelen bij het manoeuvreren bij het te water laten van hulpverleningsboten en groepsreddingmiddelen tijdens slecht weer.
- 6.1.6 methoden om overlevenden aan boord te nemen vanuit hulpverleningsboten of groepsreddingmiddelen.
- 6.1.7 praktische maatregelen die moeten worden genomen wanneer wordt gevaren in ijs, nabij ijsbergen of ingeval van ijsafzetting aan boord van het vaartuig.
- 6.1.8 het gebruik van en het manoeuvreren in verkeersscheidingsstelsels.
- 6.1.9 het belang van het navigeren met verminderde vaart om schade te voorkomen ten gevolge van de boeg- of hekgolf van het eigen vaartuig.
- 6.1.10 het op volle zee overzetten van vis op fabrieksschepen of andere vaartuigen.
- 6.1.11 het bunkeren op zee
  
- 7. De bouw van vissersvaartuigen en stabiliteit**
- 7.1 Algemene kennis van de belangrijkste constructie-elementen van een vissersvaartuig en de juiste benaming van de verschillende onderdelen.
- 7.2 Kennis van de theorieën en factoren die de trim en de stabiliteit beïnvloeden en de noodzakelijke maatregelen om een veilige trim en stabiliteit in stand te houden.
- 7.3 Het aantonen van de vaardigheid in het gebruik van de stabiliteitsgegevens, de stabiliteits- en trimtabellen en de berekende operationele omstandigheden.
- 7.4 Kennis van de effecten van vrije vloeistof oppervlakken en ijsafzetting.
- 7.5 Kennis van de effecten van water aan dek.
- 7.6 Kennis van het belang van weer- en waterdichte integriteit.
  
- 8. De behandeling en stuwage van de vangst**
- 8.1 De stuwage en het vastzetten van de vangst aan boord van vissersvaartuigen met inbegrip van het vistuig.
- 8.2 Laad- en losoperaties met speciale aandacht voor het hellend moment veroorzaakt door het laadgerei en de vangst.
  
- 9. Het voorkomen van brand en de brandweer uitrusting**
- 9.1 Het organiseren van de brandrol en instructie.
- 9.2 Brandtypen en scheikundige verschijnselen bij brand.
- 9.3 Brandbestrijdingssystemen.
- 9.4 Kennis van voorschriften inzake brandbestrijdingsuitrusting.
  
- 10. Noodsituaties**
- 10.1 Voorzorgsmaatregelen bij het op het strand zetten van een vaartuig.
- 10.2 Te nemen maatregelen voor en na het aan de grondlopen.
- 10.3 Te nemen maatregelen wanneer het vistuig vast komt te zitten aan de grond of ander obstakel.
- 10.4 Het vlot brengen van een aan de grond gelopen vaartuig met en zonder hulp.
- 10.5 Te nemen maatregelen na een aanvaring.
- 10.6 Het tijdelijk dichten van lekken.
- 10.7 Maatregelen voor de bescherming en veiligheid van de bemanning in noodsituaties.
- 10.8 Het beperken van de schade en het bergen van het vaartuig na een brand of ontploffing.
- 10.9 Schip verlaten.

- 10.10 Sturen met, en het aanbrengen en gebruik van noodstuurgerei en de wijze van aanbrengen van een noodroer, wanneer dat mogelijk is.
- 10.11 Het redden van personen vanaf een schip in nood of van een wrak.
- 10.12 Handelingen bij man-over-boord.
- 10.13 Slepen en gesleept worden.
  
- 11. Medische verzorging**
- 11.1 Kennis van eerste hulp bij ziekten en ongelukken.
- 11.2 Kennis van de procedures voor het verkrijgen van radio medisch advies.
- 11.3 Grondige kennis in het gebruik van de volgende boekwerken:
- 11.3.1 International Medical Guide for Ships of gelijkwaardige publicatie;
- 11.3.2 de medische afdeling van het Internationale Seinboek.
  
- 12. Scheepvaartwetten**
- 12.1 Kennis van de internationale scheepvaartwetgeving als neergelegd in internationale overeenkomsten en verdragen voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van de schipper, met name die inzake de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu. Speciale aandacht dient besteed te worden aan de volgende onderwerpen:
  - 12.1.1 certificaten en andere documenten waarvan de aanwezigheid aan boord verplicht is krachtens internationale verdragen, hoe zij kunnen worden verkregen en hun wettelijke geldigheidsduur;
  - 12.1.2 verantwoordelijkheden op grond van de desbetreffende vereisten van het Torremolinos Protocol van 1993;
  - 12.1.3 verantwoordelijkheden op grond van de desbetreffende vereisten van hoofdstuk V van het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974
  - 12.1.4 verantwoordelijkheden op grond van de desbetreffende vereisten van Bijlage I en Bijlage V van het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 zoals verbeterd door het Protocol van 1978 daarop;
  - 12.1.5 maritieme gezondheidsverklaringen en de vereisten neergelegd in de Internationale Gezondheidsvoorschriften;
  - 12.1.6 verantwoordelijkheden op grond van het Verdrag inzake Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972; en
  - 12.1.7 verantwoordelijkheden onder andere internationale instrumenten met betrekking tot de veiligheid van het vaartuig en de bemanning.
- 12.2 Kennis van de Nederlandse scheepvaartwetgeving, met name de implementatie van internationale besluiten en verdragen.
  
- 13. Engelse taal**
- 13.1 Toereikende kennis van de Engelse taal waardoor de candidaat in staat is kaarten en andere nautische boekwerken te gebruiken, meteorologische informatie en berichten met betrekking tot de veiligheid en bedrijfsvoering van het vaartuig te begrijpen, en te communiceren met andere schepen of kuststations. Bekwaamheid om de Standard Marine Communication Phrases van de IMO te begrijpen en te gebruiken.

- 14. Communicatie**
- 14.1 De kennis benodigd voor de verkrijging van het Algemeen certificaat voor maritieme radiocommunicatie (MARCUM-A).
- 14.2 In aanvulling van het bepaalde in paragraaf 14.1 heeft de kandidaat kennis van:
- 14.2.1 de voorziening van radio diensten in noodgevallen;
- 14.2.2 radiocommunicatie ten behoeve van opsporing en redding op zee met inbegrip van de procedures beschreven in het Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR);
- 14.2.3 de middelen om het uitzenden van valse noodberichten te voorkomen en de maatregelen om de effecten van uitgezonden valse noodberichten te verminderen;
- 14.2.4 scheepsrapporterinssystemen;
- 14.2.5 radio medische diensten;
- 14.2.6 het gebruik van het Internationaal Seinboek en de Standard Marine Communication Phrases; en
- 14.2.7 preventieve maatregelen voor de veiligheid van het schip en het personeel in verband met de gevaren die voortkomen uit het gebruik van de radio uitrusting met inbegrip van elektrische en niet ioniserende stralingsbronnen.
- 15. Reddingmiddelen**
- 15.1 Grondige kennis van de redding- en tewaterlatingsmiddelen.
- 15.2 Grondige kennis van noodprocedures, de sloepenrol en oefeningen.
- 16. Opsporing en redding op zee**
- 16.1 Grondige kennis van het Merchant Ship Search and Rescue Manual(MERSAR) van de IMO.
- 17. De FAO/ILO/IMO Code betreffende de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen**
- 17.1 Kennis van deel A van de FAO/ILO/IMO Code betreffende de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen.
- 18. Scheepswerktuigkunde**
- 18.1 Iedere kandidaat moet voldoende elementaire theoretische kennis bezitten om de grondbeginselen inzake de volgende onderwerpen te begrijpen:
- 18.1.1 verbrandingsprocessen;
- 18.1.2 warmte overdracht;
- 18.1.3 mechanica en hydromechanica;
- 18.1.4 scheepsdieselmotoren;
- 18.1.5 scheepsgasturbine-installaties;
- 18.1.6 stuurgerei en stuurmachines;
- 18.1.7 eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen;
- 18.1.8 eigenschappen van materialen;
- 18.1.9 brandblusmiddelen;
- 18.1.10 elektrische uitrusting aan boord van schepen;
- 18.1.11 automatisering, instrumentatie en meet- en regelsystemen;
- 18.1.12 hulpsystemen; en
- 18.1.13 koel en vriessystemen.
- 18.2 Iedere kandidaat moet toereikende praktische kennis bezitten van ten minste de volgende onderwerpen:
- 18.2.1 werking en onderhoud van:
- 18.2.1.1 scheepsdieselmotoren;
- 18.2.2 werking en onderhoud van hulpwerktuigen met inbegrip van stuurmachineinstallaties;

- 18.2.3 werking, beproeving en onderhoud van de elektrische uitrusting en meet- en regelsystemen;
- 18.2.4 onderhoud van het vistuig en van de dekwerktuigen.
- 18.2.5 het onderkennen van het slecht functioneren van werktuigen, het opsporen van fouten en maatregelen ter voorkoming van schade.
- 18.2.6 het opstellen van procedures voor het veilig onderhoud en reparatie van de installatie.
- 18.2.7 methoden en hulpmiddelen voor het voorkomen, opsporen en blussen van brand.
- 18.2.8 in acht te nemen voorschriften ten aanzien van operationele en ongewilde verontreiniging van het mariene milieu en methoden en hulpmiddelen ter voorkoming van zodanige verontreiniging.
- 18.2.9 eerste hulp met betrekking tot verwondingen die zich kunnen voordoen in de machinekamer en gebruik van de eerste hulp uitrusting.
- 18.2.10 te nemen maatregelen met betrekking tot schade aan het schip met name in het geval van het binnendringen van zeewater in de machinekamer; en
- 18.2.11 het veilig werken aan boord
- 19. Personeelsbeleid en verantwoordelijkheid inzake opleiding**
- 19.1 Kennis van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van vissersvaartuigen.

- 1. Navigatie en plaatsbepaling**
  - 1.1 Reisvoorbereiding en navigatie onder alle omstandigheden:
    - 1.1.1 met behulp van aanvaardbare methoden voor het bepalen van de route;
    - 1.1.2 in beperkt vaarwater;
    - 1.1.3 in ijs;
    - 1.1.4 bij beperkt zicht;
    - 1.1.5 in verkeersscheidingsstelsels;
    - 1.1.6 in gebieden met getijden en zeestromen.
  - 1.2 Plaatsbepaling in zicht van de kust en kustnavigatie**
    - 1.2.1 Grondige kennis van en bekwaamheid in het gebruik van kaarten en boekwerken zoals zeilaanwijzingen, getijtafels, berichten aan zeevarenden en radio waarschuwingen voor de navigatie.
    - 1.2.2 Vaardigheid in het bepalen van de positie van het vaartuig door het bijhouden van het gegist bestek, rekening houdend met de invloed van de wind, de getijstroomen, de zeestromen, de vaart van het vaartuig aan de hand van de omwentelingen per minuut van de schroef of volgens de log.
    - 1.2.3 Vaardigheid in het bepalen van de positie van het vaartuig door middel van peilingen op landmerken en andere hulpmiddelen voor de navigatie, zoals vuurtorens, bakens en boeien, tezamen met de juiste kaarten, berichten aan zeevarenden en andere publikaties om de nauwkeurigheid van de plaatsbepaling te beoordelen.
  - 1.3 Electronische plaatsbepaling en navigatie**
    - 1.3.1 Vaardigheid in het bepalen van de positie van het vaartuig door gebruikmaking van elektronische hulpmiddelen voor de navigatie zoals geplaatst aan boord van vissersvaartuigen
- 2. Wachtdienst**
  - 2.1 Aantonen dat men grondige kennis bezit van de inhoud, toepassing en strekking van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, met name de bijlagen II en IV betreffende de veilige navigatie.
  - 2.2 Aantonen dat men grondige kennis bezit van de Voorschriften voor de wachtdienst als bedoeld in Bekendmaking aan de zeevisvaart Nr.61/1989
- 3. Radarnavigatie**
  - 3.1 Aantonen, met behulp van een radarsimulator, dat men kennis bezit van de principes en werking van de radar, en bekwaamheid heeft in het gebruik van radar en in de interpretatie en analyse van de daarmee verkregen gegevens, waaronder:
    - 3.1.1 factoren die de juiste werking en de nauwkeurigheid beïnvloeden;
    - 3.1.2 instellen en instandhouden van het beeld;
    - 3.1.3 vaststellen van een onjuiste weergave van gegevens, valse echo's, zee-echo's, enz.;
    - 3.1.4 afstand en peiling;
    - 3.1.5 identificatie van kritische echo's;
    - 3.1.6 de koers en vaart van andere schepen;
    - 3.1.7 de tijd en afstand van dichtste nadering van kruisende, tegemoet komende of oplopende schepen;

- 3.1.8 het opmerken van wijzigingen in de koers en vaart van andere schepen;
- 3.1.9 het effect van wijzigingen in de koers of vaart van het eigen schip of in deze beide;
- 3.1.10 de toepassing van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972
  
- 4. Magnetische- en gyro-kompassen**
- 4.1 Zorg voor en gebruik van kompassen en bijbehorende uitrusting.
- 4.2 Vaardigheid in het bepalen van fouten in de aanwijzing van magnetische- en gyro-kompassen en het toepassen hiervan op koersen en peilingen.
  
- 5. Meteorologie en oceanografie**
- 5.1 Kennis van de meteorologische instrumenten aan boord en het gebruik daarvan.
- 5.2 Vaardigheid in het gebruik van beschikbare meteorologische informatie.
- 5.3 Kennis van de kenmerken van de verschillende weersystemen.
- 5.4 Kennis van weersomstandigheden, zoals mist, die gevaarlijk voor het vaartuig kunnen zijn.
- 5.5 Vaardigheid in het gebruik van alle terzake dienende zeevaartkundige publicaties over getijden en stromingen.
  
- 6. Het manoeuvreren met en de bediening van vissersvaartuigen**
- 6.1 Het manoeuvreren met en de bediening van het vaartuig onder alle omstandigheden, met inbegrip van het volgende:
  - 6.1.1 meren, ontmeren en ankermanoeuvres onder verschillende omstandigheden van wind en stroom.
  - 6.1.2 manoeuvreren in ondiep water.
  - 6.1.3 behandeling en bediening van vissersvaartuigen tijdens slecht weer met inbegrip van het aanpassen van de snelheid bij een van achterkomende zee, het verlenen van hulp aan een schip of vliegtuig in nood en de manieren om te voorkomen dat een onhandelbaar vaartuig dwarszees valt en het verminderen van drift.
  - 6.1.4 het manoeuvreren met het vaartuig tijdens de vangst metspeciale aandacht voor omstandigheden die de veiligheid van het vaartuig nadelig kunnen beïnvloeden tijdens deze werkzaamheden.
  - 6.1.5 voorzorgsmaatregelen bij het manoeuvreren bij het te water laten van hulpverleningsboten en groepsreddingmiddelen tijdens slecht weer.
  - 6.1.6 methoden om overlevenden aan boord te nemen vanuit hulpverleningsboten of groepsreddingmiddelen.
  - 6.1.7 praktische maatregelen die moeten worden genomen wanneer wordt gevaren in ijs, nabij ijsbergen of ingeval van ijsafzetting aan boord van het vaartuig.
  - 6.1.8 het gebruik van en het manoeuvreren in verkeersscheidingsstelsels.
  - 6.1.9 het belang van het navigeren met verminderde vaart om schade te voorkomen ten gevolge van de boeg- of hekgolf van het eigen vaartuig.
  - 6.1.10 het op volle zee overzetten van vis op fabrieksschepen of andere vaartuigen.



- 7. De bouw van vissersvaartuigen en stabiliteit**
- 7.1 Algemene kennis van de belangrijkste constructie-elementen van een vissersvaartuig en de juiste benaming van de verschillende onderdelen.
- 7.2 Kennis van de theorieën en factoren die de trim en de stabiliteit beïnvloeden en de noodzakelijke maatregelen om een veilige trim en stabiliteit in stand te houden.
- 7.3 Het aantonen van de vaardigheid in het gebruik van de stabiliteitsgegevens, de stabiliteits- en trimtabellen en de berekende operationele omstandigheden.
- 7.4 Kennis van de effecten van vrije vloeistof oppervlakken en ijsafzetting.
- 7.5 Kennis van de effecten van water aan dek.
- 7.6 Kennis van het belang van weer- en waterdichte integriteit.
- 8. De behandeling en stuwage van de vangst**
- 8.1 De stuwage en het vastzetten van de vangst aan boord van vissersvaartuigen met inbegrip van het vistuig.
- 8.2 Laad- en losoperaties met speciale aandacht voor het hellend moment veroorzaakt door het laadgerei en de vangst.
- 9. Het voorkomen van brand en de brandweer uitrusting**
- 9.1 Het organiseren van de brandrol en instructie.
- 9.2 Brandtypen en scheikundige verschijnselen bij brand.
- 9.3 Brandbestrijdingssystemen.
- 9.4 Kennis van voorschriften inzake brandbestrijdingsuitrusting.
- 10. Noodsituaties**
- 10.1 Voorzorgsmaatregelen bij het op het strand zetten van een vaartuig.
- 10.2 Te nemen maatregelen voor en na het aan de grond lopen.
- 10.3 Te nemen maatregelen wanneer het vistuig vast komt te zitten aan de grond of ander obstakel.
- 10.4 Het vlot brengen van een aan de grond gelopen vaartuig met en zonder hulp.
- 10.5 Te nemen maatregelen na een aanvaring.
- 10.6 Het tijdelijk dichten van lekken.
- 10.7 Maatregelen voor de bescherming en veiligheid van de bemanning in noodsituaties.
- 10.8 Het beperken van de schade en het bergen van het vaartuig na een brand of ontploffing.
- 10.9 Schip verlaten.
- 10.10 Sturen met, en het aanbrengen en gebruik van noodstuurgerei en de wijze van aanbrengen van een noodroer, wanneer dat mogelijk is.
- 10.11 Het redden van personen vanaf een schip in nood of van een wrak.
- 10.12 Handelingen bij man-over-boord.
- 10.13 Slepen en gesleept worden.
- 11. Medische verzorging**
- 11.1 Kennis van eerste hulp bij ziekten en ongelukken.
- 11.2 Het praktisch gebruik van het medisch handboek en het toepassen van verkregen radio medisch advies, met inbegrip van de vaardigheid doeltreffend te kunnen optreden in geval van ongelukken of ziekten aan boord, op basis van de daarvoor benodigde kennis.

- 12. Scheepvaartwetten**
- 12.1 Kennis van de internationale scheepvaartwetgeving als neergelegd in internationale overeenkomsten en verdragen voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van de schipper, met name die inzake de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.
- 12.2 Kennis van de Nederlandse scheepvaartwetgeving, met name de implementatie van internationale besluiten en verdragen.
- 13. Communicatie**
- 13.1 De kennis benodigd voor de verkrijging van het Beperkt certificaat voor maritieme radiocommunicatie (MARCUM-B).
- 13.2 In aanvulling van het bepaalde in paragraaf 14.1 heeft de kandidaat kennis van:
- 13.2.1 de voorziening van radio diensten in noodgevallen;
- 13.2.2 radiocommunicatie ten behoeve van opsporing en redding op zee met inbegrip van de procedures beschreven in het Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR);
- 13.2.3 de middelen om het uitzenden van valse noodberichten te voorkomen en de maatregelen om de effecten van uitgezonden valse noodberichten te verminderen;
- 13.2.4 scheepsrapporteringssystemen;
- 13.2.5 radio medische diensten;
- 13.2.6 het gebruik van het Internationaal Seinboek en de Standard Marine Communication Phrases, en
- 13.2.7 preventieve maatregelen voor de veiligheid van het schip en het personeel in verband met de gevaren die voortkomen uit het gebruik van de radio uitrusting met inbegrip van elektrische en niet ioniserende stralingsbronnen.
- 14. Reddingmiddelen**
- 14.1 Kennis van de redding- en tewaterlatingsmiddelen aan boord van vissersvaartuigen.
- 14.2 Het organiseren van de sloepenrol en het gebruik van de uitrusting.
- 15. Opsporing en redding op zee**
- 15.1 Kennis de procedures bij opsporings- en reddingsacties op zee.
- 16. De FAO/ILO/IMO Code betreffende de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen**
- 16.1 Kennis van deel A van de FAO/ILO/IMO Code betreffende de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen.
- 17. Scheepswerktuigkunde**
- 17.1 Iedere kandidaat moet voldoende elementaire theoretische kennis bezitten om de grondbeginselen inzake de volgende onderwerpen te begrijpen:
- 17.1.1 verbrandingsprocessen;
- 17.1.2 warmte overdracht;
- 17.1.3 mechanica en hydromechanica;
- 17.1.4 scheepsdieselmotoren;
- 17.1.5 stuurgerei en stuurmachines;
- 17.1.6 eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen;
- 17.1.7 eigenschappen van materialen;
- 17.1.8 brandblusmiddelen;
- 17.1.9 elektrische uitrusting aan boord van schepen;

- 17.1.10 automatisering, instrumentatie en meet- en regelsystemen;
- 17.1.11 hulpsystemen; en
- 17.1.12 koel en vriessystemen.
- 17.2 Iedere kandidaat moet toereikende praktische kennis bezitten van ten minste de volgende onderwerpen:
  - 17.2.1 werking en onderhoud van:
    - 17.2.1.1 scheepsdieselmotoren;
    - 17.2.2 werking en onderhoud van hulpwerktuigen met inbegrip van stuurmachineinstallaties;
    - 17.2.3 werking, beproeving en onderhoud van de elektrische uitrusting en meet- en regelsystemen;
    - 17.2.4 onderhoud van het vistuig en van de dekwerktuigen.
    - 17.2.5 het onderkennen van het slecht functioneren van werktuigen, het opsporen van fouten en maatregelen ter voorkoming van schade.
    - 17.2.6 het opstellen van procedures voor het veilig onderhoud en reparatie van de installatie.
    - 17.2.7 methoden en hulpmiddelen voor het voorkomen, opsporen en blussen van brand.
    - 17.2.8 in acht te nemen voorschriften ten aanzien van operationele en ongewilde verontreiniging van het mariene milieu en methoden en hulpmiddelen ter voorkoming van zodanige verontreiniging.
    - 17.2.9 eerste hulp met betrekking tot verwondingen die zich kunnen voordoen in de machinekamer en gebruik van de eerste hulp uitrusting.
    - 17.2.10 te nemen maatregelen met betrekking tot schade aan het schip met name in het geval van het binnendringen van zeewater in de machinekamer; en
    - 17.2.11 het veilig werken aan boord
- 18. Personeelsbeleid en verantwoordelijkheid inzake opleiding**
  - 18.1 Kennis van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van vissersvaartuigen.

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

In dit besluit is uitwerking gegeven aan de volgende onderwerpen uit de Zeevaartbemanningswet (verder te noemen: de wet):

- regels voor het geven van een ontheffing van de verplichting, genoemd in artikel 5 van de wet, om een vissersvaartuig overeenkomstig het bemanningscertificaat te bemannen (hoofdstuk 2);
- nadere regels met betrekking tot de vereiste bemanning aan boord van vissersvaartuigen (hoofdstuk 3)
- nadere regels met betrekking tot vaarbevoegdheidsbewijzen (hoofdstuk 4);
- nadere regels met betrekking tot beroepsvereisten voor de zeevaart (hoofdstuk 5);
- nadere regels met betrekking tot de monsterrol en het monsterboekje (hoofdstuk 6);
- nadere regels met betrekking tot de medische geschiktheid van bemanningsleden van vissersvaartuigen (hoofdstuk 7);
- bijzondere bepalingen voor de bemanning van vissersvaartuigen (hoofdstuk 8);

Tenslotte bevat dit besluit nog overgangs- en slotbepalingen (hoofdstuk 9).

Hierbij zijn de bepalingen in acht genomen van de Richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van zeeschepen (Pb EG L 113); deze richtlijn geldt ook ten aanzien van vissersvaartuigen. Genoemde Richtlijn was reeds eerder geïmplementeerd door middel van een aanvulling van het Vissersvaartuigenbesluit (Stb. 1995, 465).

Wat betreft de in de considerans genoemde verdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) zij opgemerkt dat deze indertijd in de Nederlandse wetgeving zijn geïmplementeerd; het Besluit zeevaartbemanning vervangt de desbetreffende wettelijke bepalingen zonder daar inhoudelijk beziens enige wijziging in aan te brengen.

Het is het voornemen van ondergetekende, in overleg met de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba, bij algemene maatregel van rijksbestuur de totstandkoming te bevorderen, zo mogelijk gelijktijdig met de inwerkingtreding van de nog niet werking getreden onderdelen van de Zeevaartbemanningswet voor Nederland, van een Rijksbemanningsbesluit voor de handelsvaart en de zeevaart, gebaseerd op artikel 4, tweede lid, van de Schepenwet. In dit besluit zal een wettelijke voorziening worden getroffen voor de bemanning van Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen, met inbegrip van zeegaande vissersvaartuigen in de internationale vaart. De nota van toelichting is op dit punt verduidelijkt.

**Hoofdstuk 1** bevat de definities die – in aanvulling op artikel 1 van de Wet – nodig zijn om met de nodige detaillering regels te stellen voor de bemanning van vissersvaartuigen. Het besluit is uitsluitend van toepassing op de vissersvaartuigen die in artikel 2 van de Wet zijn genoemd; de genoemde Europese richtlijn is ook op die vissersvaartuigen van toepassing.

Voor zeeschepen in de handels- en zeilvaart wordt de onderhavige materie geregeld in het Besluit zeevaartbemanning (handelsvaart en zeilvaart). Het is in overeenstemming met de systematiek van de Wet, dat de bemanningssamenstelling in kwalitatieve en in kwantitatieve zin

afhankelijk is van de grootte, het voortstuwingsvermogen en het vaargebied van een vissersvaartuig. Deze gegevens worden alle op het bemanningscertificaat vermeld.

## **Hoofdstuk 2 Regels voor het verlenen van ontheffingen**

Ingevolge artikel 16 van de Wet kan een ontheffing van de verplichting, genoemd in artikel 5 van de Wet, om een vissersvaartuig overeenkomstig het bemanningscertificaat te bemannen, worden afgegeven met inachtneming van bij algemene maatregel van bestuur te stellen regels. Voor het geven van de ontheffing worden in dit hoofdstuk regels gegeven. Met de beslissing om een ontheffing als bovenbedoeld te geven kan samenhangen de noodzaak om ten behoeve van een individueel bemanningslid ontheffing te geven van de verplichting om in het bezit te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie waarin hij aan boord dienst doet, opdat hij tijdelijk een functie kan vervullen waarvoor zijn vaarbevoegdheidsbewijs hem niet bevoegd verklaart. Deze mogelijkheid biedt de Wet in artikel 25.

Daarnaast is in dit hoofdstuk de mogelijkheid van het verlenen van ontheffing van de voorgeschreven bemannings Samenstelling opgenomen voor vissersvaartuigen met een certificaat van deugdelijkheid voor vaargebied I en met een lengte van minder dan 45 meter, onder het stellen van aanvullende beperkingen; met name moet daarbij gedacht worden aan het toestaan van minder bemanningsleden op schepen die worden ingezet in de dagvaart en zich daarbij dan niet langer dan achttien uur buitengaats begeven.

## **Hoofdstuk 3 Regels met betrekking tot de vereiste bemanning**

In dit hoofdstuk is de voor vissersvaartuigen voorgeschreven Samenstelling van de bemanning opgenomen. Voorafgaand aan de totstandkoming van deze voorschriften heeft intensief contact plaatsgevonden met betrokkenen in de sector, zowel van werknemers- als van werkgeverszijde, alsmede met de Directie der Visserijen van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. Ten opzichte van de onder de oude wetgeving voorgeschreven bemannings Samenstelling is gekozen ten gunste van een kwalitatieve verhoging van de aan de bemanning te stellen eisen tegenover een beperkte kwantitatieve vermindering van de bemanning op de grotere vissersvaartuigen. Deze kwantitatieve vermindering is mogelijk door de vergaande graad van automatisering die op deze klasse vissersvaartuigen is doorgevoerd waardoor een aanzienlijke vermindering in de werkbelasting wordt bereikt.

## **Hoofdstuk 4 Vaarbevoegdheden**

In artikel 18, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet is bepaald, dat voor de uitoefening van een functie aan boord van vissersvaartuigen een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is, indien voor die functie bij of krachtens deze Wet eisen zijn gesteld. Ingevolge artikel 18, tweede lid, van de Wet zijn vaarbevoegdheidsbewijzen nodig voor schippers, plaatsvervangend schippers, stuurman-werktuigkundigen, radio-operators en gezellen aan boord van de vissersvaartuigen ten aanzien waarvan de Wet van toepassing is.

Het is daarnaast, op basis van artikel 21 van de Wet, dan wel artikel 64 van de Wet, mogelijk om eisen te stellen aan andere functies die internationaal zijn voorgeschreven, zoals de scheepsarts aan boord van zeevissersvaartuigen met een bemanning van 100 man of meer, waarbij te denken valt aan grote visfabrieksschepen. Via artikel 64 van de Wet

kunnen internationale eisen worden ingevoerd voor bepaalde functies aan boord, zoals de scheepskok.

In het onderhavige besluit worden de vereisten voor de afgifte van en de bijzondere bepalingen met betrekking tot de vaarbevoegdheden en de afgifte en vernieuwing van vaarbevoegdheidsbewijzen uitgewerkt. Een en ander is in afwijking van de huidige praktijk waarbij werd volstaan met het voorschrijven van diploma's ingevolge de Wet op de Zeevischvaart-diploma's, Stb. 1935, 455<sup>1</sup> (hierna aangehaald als: Wet op de Zeevischvaartdiploma's). De reden hiervoor is dat naar verwachting binnen afzienbare tijd het STCW V(Visserij) Verdrag in werking zal treden; vooruitlopend daarop is in overleg met de sector eenzelfde vorm van aanpak verkozen als wordt voorgeschreven voor de andere takken van zeevaart die onder het STCW Verdrag van 1978 (herzien in 1995), vallen (beide verdragen vereisen voor het dienstdoen zowel op de brug als in de machinekamer het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs waaruit de bevoegdheid blijkt om in een bepaalde functie dienst te mogen doen). Dit betekent dat degene die een van de genoemde functies wil gaan uitoefenen in het bezit moet zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

De aanvrager van een vaarbevoegdheidsbewijs moet voldoen aan alle beroepsvereisten voor de functie: hij moet dan tevens de, gelet op zijn opleiding, voorgeschreven relevante ervaring hebben.

In beginsel ligt aan elk vaarbevoegdheidsbewijs een specifiek kennisbewijs ten grondslag. 3 geeft de structuur van de relatie tussen de thans afgegeven kennisbewijzen en de daarmee te verkrijgen vaarbevoegdheidsbewijzen. In deze paragraaf wordt de verkrijging van een vaarbevoegdheidsbewijs geregeld, met dien verstande dat wordt aangegeven welke kennisbewijzen en welke ervaring vereist zijn voor de afgifte van een specifiek vaarbevoegdheidsbewijs. Steeds zal een aanvrager ook over de benodigde geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart moeten beschikken.

In 4 van dit hoofdstuk wordt de afgifte van vaarbevoegdheden aan houders van diploma's, afgegeven op basis van het «Dienstdiploma-reglement zeevisvaart», geregeld en 5 continueert de vaarbevoegdheid die houders van het Bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee S VII thans bezitten op basis van artikel 288, tweede lid, van het Vissersvaartuigenbesluit.

## **Hoofdstuk 5 Beroepsvereisten voor de zeevisvaart**

In de beroepsvereisten wordt vastgesteld aan welke minimumnormen de aanvrager van een vaarbevoegdheidsbewijs moet voldoen. Enerzijds zijn dat de eisen die aan de aanvrager zelf kunnen worden gesteld, anderzijds de eisen die aan de opleiding worden gesteld, opdat zeker is dat de houder van een kennisbewijs beschikt over de kennis en ervaring die voor een goede functieervulling noodzakelijk is. Naast de beroepsvereisten voor de schippers, plaatsvervangend schipper en stuurman-werktuigkundige zeevisvaart, zijn er aparte beroepsvereisten opgenomen voor gezellen en voor andere opvarenden die een specifieke opleiding moeten hebben genoten alvorens zij met veiligheidstaken mogen worden belast.

## **Hoofdstuk 6 Nadere regels aangaande het monsterboekje en de monsterrol**

### *Monsterboekje*

Het monsterboekje is het basisdocument voor de registratie van bemanningsleden in het Centraal register bemanningsgegevens, alsmede

voor de verdere identificatie van de zeevisser tegenover de Scheepvaartinspectie bij de aanvraag van vaarbevoegdheidsbewijzen.

In Nederland moeten bemanningsleden van vissersvaartuigen ten behoeve van de aanmonstering voor het werk aan boord over een monsterboekje beschikken, waarin de als lid van de bemanning van een vissersvaartuig opgedane ervaring en de voor de functie-uitvoering benodigde aanvullende opleidingen worden aangetekend. Om oneigenlijk gebruik van het monsterboekje zoveel mogelijk te voorkomen, is het wenselijk dat het monsterboekje alleen wordt afgegeven aan personen, die het voor hun werk nodig hebben of die een specifieke opleiding volgen, waarbij werkzaamheden aan boord essentieel zijn.

In verband hiermee zijn in dit besluit de categorieën personen die in aanmerking komen, nader omschreven. Anderen dan de genoemde personen hebben geen monsterboekje nodig; zij zouden er echter een – oneigenlijk – belang bij kunnen hebben een monsterboekje te bezitten. Een monsterboekje wordt daarom op verzoek alleen door het hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven ten behoeve van personen die aantonen aan de gestelde criteria te voldoen. In aanvulling hierop is bepaald dat een monsterboekje alleen geldig is als het de handtekening van de houder bevat, en dat het niet langer geldig is indien er door onbevoegden wijzigingen in zijn aangebracht. Ingevolge artikel 37 van de Wet heeft een monsterboekje een beperkte geldigheidsduur. Het is daardoor in het kader van de Wet niet nodig om een aparte regeling te treffen die het mogelijk maakt een monsterboekje (voortijdig) in te nemen.

#### *Monsterrol*

De monsterrol bevat ingevolge de Wet de namen van de bemanningsleden waarvan de functies op het bemanningscertificaat zijn vermeld, en de namen van de bemanningsleden die de scheepsbeheerder naast deze nodig heeft geacht; hierbij kan worden gedacht aan stuurlieden-werktuigkundigen zeevisvaart of gezellen zeevisvaart, maar ook aan opvarenden die een bijzondere functie hebben. Op de grote met reddingsboten uitgeruste hektrawlers moet bijvoorbeeld een voldoende aantal bemanningsleden in het bezit van het certificaat als sloepsgast aanwezig zijn die aan boord de leiding hebben over de groepsreddingmiddelen.

Als gevolg hiervan heeft de monsterrol zowel een functie bij het toezicht op de bemanningssamenstelling overeenkomstig het bemanningscertificaat en overige specifieke voorschriften, maar kan de monsterrol ook dienen als document ter verificatie van de aanwezige bemanningsleden indien zich calamiteiten hebben voorgedaan. Tenslotte kan nog worden opgemerkt dat de monsterrol informatie bevat die behulpzaam kan zijn bij de opsporing van personen die betrokken zijn geweest bij strafbare feiten.

De bepalingen van het Wetboek van Koophandel met betrekking tot de arbeidsrechtelijke relatie tussen de monsterrol en de arbeidsovereenkomst zijn door de Zeevaartbemanningswet niet aangetast. Het voorschrift van artikel 7 van het op 24 juni 1926 te Genève tot stand gekomen IAO-Verdrag no. 22 inzake de arbeidsovereenkomst voor zeelieden, dat geregeld is in artikel 451a, derde lid, van het Wetboek van Koophandel, blijft vooralsnog in stand.

#### **Hoofdstuk 7 Nadere regels aangaande de medische geschiktheid van bemanningsleden van vissersvaartuigen**

Ingevolge artikel 40, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet moet elk bemanningslid in het bezit zijn van een of meer geldige geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart, waarin een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen geneeskundige of

medisch specialist verklaart dat de houder voldoet aan de medische eisen die aan de zeevarende worden gesteld. Met zeevarende wordt hier in de eerste plaats een lid van de bemanning bedoeld, zoals omschreven in de Zeevaartbemanningswet; ook aan andere categorieën opvarenden, waarbij met name gedacht kan worden aan de opvarenden die eveneens bij de algemene bedrijfsvoering aan boord betrokken zijn, kan ingevolge artikel 48, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet de keuringsverplichting worden opgelegd.

Iedere zeevarende moet in het bezit zijn van een geldige verklaring, waaruit zijn algemene lichamelijke geschiktheid voor de zeevaart blijkt. De zeevarende, aan wie het houden van uitkijk of de wachtdienst op de brug of in de machinekamer kan worden opgedragen, moet tevens in het bezit zijn van geldige geneeskundige verklaringen, waaruit blijkt dat het gehoororgaan en het gezichtsorgaan aan de gestelde eisen voldoen. De geneeskundige verklaringen worden afgegeven, indien de geneeskundige of medische specialist is gebleken dat de onderzochte voldoet aan de medische eisen, die in een ministeriële regeling worden vastgesteld. De onderzoekende geneeskundigen of medisch specialisten moeten in elk geval als arts of als specialist zijn geregistreerd. Hetzelfde geldt voor de artsen of medisch specialisten (scheidsrechters) die belast worden met een herkeuring indien de uitkomst van het eerste of periodieke onderzoek bezwaren – met name van de zijde van de gekeurde – oproept.

In het onderhavige besluit worden nadere regels gesteld aan de aanwijzing en de intrekking van de aanwijzing. De aanvraag om te worden aangewezen als keurend arts, medisch specialist of als scheidsrechter wordt ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. In een ministeriële regeling zijn de procedures vastgelegd die bij het geneeskundig onderzoek in acht worden genomen. Indien blijkt dat de aangewezen geneeskundige of medisch specialist zich herhaaldelijk niet aan de procedures houdt, of indien blijkt dat hij de algemeen geldende medische of ethische normen niet in acht neemt, wordt de aanwijzing als keurend arts ingetrokken. Eenzelfde sanctie volgt indien is gebleken dat door de keurend arts valse of vervalste geneeskundige verklaringen worden afgegeven.

Tevens wordt de aanwijzing ingetrokken in de volgende gevallen: veroordeling wegens het afgeven van valse medische verklaringen, ook indien die niet zeevarenden betreffen, bij de beëindiging van de registratie als arts of als medisch specialist, op uitdrukkelijk verzoek van de geneeskundige of medisch specialist, als de geneeskundige of medische specialist onder curatele is gesteld of als de geneeskundige anderszins niet meer gerechtigd is de geneeskunst uit te oefenen. De aanwijzing wordt eveneens ingetrokken indien de onafhankelijkheid van de geneeskundige of medisch specialist, en in het bijzonder in zijn hoedanigheid als scheidsrechter, niet meer is gewaarborgd. De Wet voorziet in artikel 23, tweede en derde lid, in een tussentijds geneeskundig onderzoek op verzoek van het hoofd van de Scheepvaartinspectie. Daarbij neemt de keurende geneeskundige of medisch specialist de medische normen en procedures in acht die gelden voor de reguliere onderzoeken.

In **Hoofdstuk 8** zijn de overige verplichtingen met betrekking tot de bemanning opgenomen. Het gaat om bestaande internationale verplichtingen, over de voorwaarden voor de aanwezigheid aan boord van personen met bijzondere kwalificaties, zoals de scheepsarts of de gediplomeerde scheepskok, en de verdeling tussen de aan boord aanwezige houders van een algemeen of een beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie.

In verband met de invoering van de Zeevaartbemanningswet voor vissersvaartuigen die in Nederland zijn geregistreerd en op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te



voeren wordt het Vissersvaartuigenbesluit bij algemene maatregel van rijksbestuur gewijzigd (Interimregeling zeevaartbemanning Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen).

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel 1**

De definities van de Zeevaartbemanningswet zijn op dit besluit van toepassing. Daarnaast zijn enige aanvullende definities nodig, zoals die van de verschillende visserij vaargebieden, die thans zowel in de Wet op de Zeevischvaartdiploma's als in Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 73(1995) worden vermeld.

Onderdelen a en b. Voor sommige vaarbevoegdheidsbewijzen gelden beperkingen met betrekking tot de lengte en/of het voortstuwingsvermogen van de vissersvaartuigen waarvoor zij geldig zijn. Deze lengte en het voortstuwingsvermogen worden vermeld op het bemanningscertificaat.

Onderdelen c, d en e. In deze onderdelen zijn de voor de visserij te onderscheiden vaargebieden gedefinieerd; deze vaargebieden zijn zodanig aangepast ten opzichte van de tot nu toe volgens de Wet op de Zeevischvaartdiploma's geldende dat enerzijds rekening is gehouden met de ingevolge de Europese vangstregelgeving voor de visserij toegestane gebieden en anderzijds is aangesloten bij de handelsvaart met betrekking tot reizen nabij de kust.

Voor vaargebied II betekent dat een uitbreiding van 61° Noorderbreedte tot 62° Noorderbreedte en voor vaargebied I een beperking van 50 mijl uit de kust tot 30 mijl uit de kust.

Onderdeel i. De keuze voor het begrip kennisbewijs is in gegeven door het feit dat in de, op het zeevaartonderwijs van toepassing zijnde, onderwijs wetgeving verschillende begrippen worden gehanteerd voor documenten die tot doel hebben bewijs te leveren voor het met succes afronden van opleidingen; zo wordt in de Wet Hoger Onderwijs en Wetenschappelijk Onderzoek (WHW) gesproken over getuigschriften en verklaringen en wordt in de Wet Educatie en Beroepsonderwijs (WEB) gesproken over certificaten en diploma's; daarnaast is het begrip certificaat algemeen aanvaard als bewijsstuk voor het afronden van opleidingen en trainingen op veiligheidsgebied. In het STCW verdrag zelf wordt gesproken over schriftelijk bewijs (documentary evidence).

Met de introductie van het begrip kennisbewijs wordt bereikt dat een eenduidige verzamelterm wordt gehanteerd voor alle in de verschillende benamingen die in de onderscheiden regelgeving worden gehanteerd.

**Artikel 2** beperkt de toepassing van dit besluit tot vissersvaartuigen.

### **Artikel 3**

#### *Eerste lid*

In dit lid zijn de voorwaarden opgesomd waaronder het hoofd van de Scheepvaartinspectie een ontheffing kan geven op grond van artikel 16 van de Wet. Deze ontheffing heeft een sterk kwantitatief karakter. Aangezien het echter gaat om ontheffing van de verplichting om het vissersvaartuig te bemannen in overeenstemming met het bemanningscertificaat, moet telkens worden onderzocht of niet tevens sprake is van een kwalitatief aspect dat een expliciete ontheffing op basis van artikel 25 van de Wet noodzakelijk maakt.

Onder «dringende omstandigheden» worden onder meer verstaan omstandigheden die zich in de haven kunnen voordoen, zoals het op aanwijzing van de havenmeester onverwijld vrijmaken van de ligplaats voor een ander schip of het risico dat de dagelijkse schutting bij hoogwater wordt gemist. Er kunnen zich echter ook omstandigheden van dringende aard voordoen in de bedrijfsvoering van de scheepsbeheerder; voorwaarde daarbij is wel dat deze door hem redelijkerwijs niet waren te voorzien.

In het *tweede lid* worden de criteria vastgesteld voor deze laatstbedoelde ontheffing, die van belang is wanneer een persoon in het bezit van een vaarbevoegdheid die voor de uitoefening van een functie nodig is, tijdelijk niet aan boord voorhanden is, maar door de inzet van een bemanningslid met een lagere kwalificatie in dit tekort kan worden voorzien. Het kan voorkomen dat de scheepsbeheerder zich ziet gesteld voor de omstandigheid dat hij tijdelijk niet beschikt over voldoende bemanningsleden met een bepaalde bevoegdheid om een vissersvaartuig overeenkomstig het bemanningscertificaat te bemannen. Indien hij wel beschikt over een bemanningslid in het bezit van een andere vaarbevoegdheid en voldoende ervaring en (praktijk)kennis om de hogere functie waar te nemen, kan voor dit bemanningslid ontheffing verkregen worden van diens verplichting om de hogere bevoegdheid te hebben als hij een bepaalde functie uitoefent.

#### *Derde lid*

Volgens de bepalingen van het STCW verdrag (artikel VIII, eerste lid) kan vrijstelling van het vereiste bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor de functies van kapitein en hoofdwerktuigkundige slechts plaatsvinden als sprake is van «force majeure» en dan ook nog voor een zo kort mogelijke periode.

Van «force majeure» is sprake als de reden voor het verlenen van de vrijstelling niet is gelegen in het handelen of nalaten van handelen door de scheepsbeheerder; een dergelijke reden zou bijvoorbeeld kunnen zijn het overlijden van de schipper of de hoofdwerktuigkundige tijdens de reis.

### **Artikel 4**

In dit artikel wordt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid verleend om voor vissersvaartuigen voorzien van een certificaat van deugdelijkheid voor vaargebied I, met een lengte van minder dan 45 meter ontheffing te geven van de ingevolge hoofdstuk 3 van dit besluit vereiste bemanning. Van deze bevoegdheid zal met name gebruik worden gemaakt ten aanzien van garnalenkotters en mosselkotters die niet langer dan achttien uur buitengaats verblijven, en met een bemanning van twee personen ook veilig kunnen varen. Ook is een ontheffing van het voorgeschreven aantal gezellen denkbaar als het vaartuig tijdelijk – geschikt is gemaakt voor de vangst van bijvoorbeeld schaal- of schelpdieren.

### **Artikelen 6 tot en met 15**

Zoals reeds in de memorie van toelichting op de Zeevaartbemanningswet is vermeld is voor de visserij gekozen ten gunste van het continueren van het systeem van voorgeschreven bemanningen. De redenen hiervoor zijn dat in de visserij sector een grote mate van uniformiteit bestaat in het gebruik van de verschillende categorieën vaartuigen. Onderscheid wordt slechts gemaakt naar de lengte, het voortstuwingsvermogen en het vaargebied van de vissersvaartuigen. Daarnaast wordt het voor de veelal kleine bedrijven als een te grote

administratieve last gezien over te gaan tot het systeem van bemanningsplannen zoals dat in de koopvaardij is geïntroduceerd.

De in deze artikelen voorgeschreven hoeveelheden bemanning zijn tot stand gekomen na overleg gedurende meerdere jaren met alle betrokkenen in de visserijsector. Ten opzichte van de tot nu toe voorgeschreven bemanningen is thans voor sommige grootte klassen een lichte vermindering van het totaal aantal opvarenden ten opzichte van de tot nu toe voorgeschreven bemanning doorgevoerd onder gelijktijdige verhoging van de voor te schrijven vaarbevoegdheden. Het overleg heeft plaatsgevonden in de Onderwijscommissie van het Produktschap Vis, waarin vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers, het visserij-onderwijs, het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zitting hebben.

#### **Artikel 16**

De bevoegdheid van de Minister om aanvullende bemanningsleden voor te schrijven is opgenomen omdat niet kan worden voorzien of de thans gestabiliseerde schaalvergroting in met name de trawlvissersrij zich in de toekomst wederom voorzet. Met de in artikel 14 voorgeschreven bemanning kan een trawler van 120 à 140 meter lengte veilig varen; zou in de toekomst een verdere schaalvergroting plaatsvinden dan zal dat zich naar laat aanzien slechts in zeer incidentele gevallen voordoen.

#### **Artikel 17, eerste en tweede lid**

De tekst van deze leden is gelijklopend aan de overeenkomstige bepalingen in artikel 201 van het Vissersvaartuigenbesluit dat met de in werking treding van dit besluit voor Nederland zal komen te vervallen.

#### **Artikel 18**

Dit artikel geeft de Minister de bevoegdheid beperkingen aan te brengen op voor gebruik aan boord van vissersvaartuigen afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen. Deze beperkingen kunnen een gevolg zijn van het niveau van de genoten visserij-opleiding, het bezit van een beperkt of algemeen certificaat radiocommunicatie of van de behaalde ervaring.

#### **Artikel 19**

Voor de verkrijging van de meeste vaarbevoegdheidsbewijzen is behalve een op de functie toegesneden opleiding en geschiktheid uit geneeskundige oogpunt, ook ervaring aan boord van vissersvaartuigen nodig. Deze ervaring kan per functie en per grootte klasse vissersvaartuig verschillen wat betreft de duur, de vaktechnische inhoud, het vaargebied en de klasse van vissersvaartuigen waarop de functie gaat worden uitgeoefend. Artikel 20, eerste lid, van de wet is de basis voor nadere uitwerking van de toetsingscriteria voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs. In de ministeriële regeling waarvoor in het tweede lid van dit artikel van de wet de delegatiebasis is gelegd, wordt in detail uitgewerkt over welke documenten en diploma's de aanvrager van een vaarbevoegdheidsbewijs moet beschikken. De benodigde ervaring kan, behalve op Nederlandse vissersvaartuigen, onder voorwaarden, op andere wijze zijn opgedaan. Dit kan in gelijkwaardige functies, maar ook bijvoorbeeld in een erkende simulator. Deze gelijkwaardige ervaring kan in aanmerking worden genomen bij de vaststelling of de aanvrager voldoet aan de eisen voor de eerste afgifte van een bepaald vaarbevoegdheidsbewijs, maar ook bij de bepaling of de wijze waarop de voor een vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs benodigde

ervaring is opgedaan, voldoet aan de eisen. In artikel 21 is de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs geregeld.

**Artikel 20** bevat de basisregel voor de geldigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen.

### **Artikelen 21, 22 en 23**

Ingevolge artikel 20 van de Wet besluit het hoofd van de Scheepvaartinspectie tot afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs indien de aanvrager heeft aangetoond dat hij aan de eisen voldoet. Welke documenten daarvoor moeten worden overgelegd wordt bij ministeriële regeling bepaald. In de artikelen 21, 22 en 23 wordt daarom alleen een regeling gegeven op basis van artikel 19, eerste lid, onderdeel b, van de Wet.

In deze artikelen is de procedure beschreven voor de aanvraag en erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs. De aanvraagprocedure is een schriftelijke. Het is daarom van belang dat alle gegevens, kennisbewijzen en andere bewijsstukken bij de aanvraag volledig worden overgelegd. Daartoe wordt gebruik gemaakt van een standaard-aanvraagformulier. De aanvrager beschikt over een monsterboekje; de gegevens hiervan zijn in het Centraal Register Zeevarenden opgenomen. Dit geldt ook voor de buitenlandse zeevarende die op Nederlandse vissersvaartuigen dienstdoet. Voor de afgifte van het monsterboekje heeft de aanvrager zich geïdentificeerd. De gegevens van het aanvraagformulier worden vergeleken met de gegevens van het monsterboekje. Voor het bewijs van opleiding kan gewoonlijk met een gewaarmerkte kopie van het diploma worden volstaan; zo nodig kan het hoofd van de Scheepvaartinspectie de aanvrager verzoeken het origineel te tonen. Dit geldt ook voor de bewijzen van medische geschiktheid voor de zeevaart. Er is een uitzondering: indien de verlenging van de geschiktheid voor het gezichts- of het gehoororgaan is aangetekend op de achterzijde van deze verklaring, moet het origineel worden overgelegd. Indien documenten ontbreken of onvolledig zijn, kan de Scheepvaartinspectie weigeren de aanvraag in behandeling te nemen. Voordat de aanvraag in behandeling wordt genomen, moet de aanvrager de kosten van de afgifte van het vaarbevoegdheidsbewijs voldoen.

### **Artikel 21**

De scheepsbeheerder, de schipper evenals het bemanningslid zelf zullen zich steeds ervan moeten vergewissen, of de geldigheidsduur van de vaarbevoegdheidsbewijzen voldoende is om een bepaalde reis te maken. Een vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs moet tijdig aangevraagd worden. Indien speciale cursussen moeten worden gevolgd om de bekwaamheden op peil te houden, zou een onduidelijke situatie kunnen ontstaan als het afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs geldig blijft, terwijl het kennisbewijs dat is vereist voor de geldigheid van het vaarbevoegdheidsbewijs zijn geldigheid al zou hebben verloren. Voorzover voor een bepaald vereiste geen schriftelijk document aan boord moet worden meegenomen, is het vaarbevoegdheidsbewijs het enige document dat aantoont dat de houder voldoet aan de vereisten. Daarom wordt de geldigheidsduur van het vaarbevoegdheidsbewijs afgestemd op de geldigheid van de onderliggende getuigschriften of documenten.

Voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist dat men in de vijf jaren voorafgaand aan de datum van de aanvraag van de vernieuwing tenminste een jaar heeft dienstgedaan, ofwel in een functie waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist waarover de aanvrager beschikt, ofwel indien deze functie naar het oordeel van het hoofd van de Scheepvaartinspectie daarvoor in aanmerking komt.

Hierbij kan gedacht worden aan een functie als schipper of stuurman van een vaartuig dat is ingezet voor de bepaling van de visstand of als werktuigkundige in een met een scheepsmachinekamer vergelijkbare werkomgeving zoals een energiecentrale of stationaire krachtinstallatie. In een ministeriële regeling op basis van artikel 19, tweede lid, zal worden aangegeven welke functies in aanmerking worden genomen.

Een vaarbevoegdheidsbewijs dat door verloop van de geldigheidsduur ongeldig is geworden, kan worden vernieuwd indien wordt voldaan aan de in het derde lid genoemde voorwaarden. De aanvrager moet ofwel een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen cursus met goed gevolg hebben afgerond, ofwel in een relevante functie boven de sterkte hebben dienst gedaan, ofwel in een relevante, maar lagere functie hebben gewerkt dan waarvoor zijn vaarbevoegdheidsbewijs hem bevoegd verklaart. De aangewezen cursus zal voldoende praktijkgerichte onderdelen moeten hebben, waarbij zou kunnen worden gedacht aan simulatoren; indien de aanvrager de mogelijkheden heeft om te kiezen voor een periode dienst te doen boven de sterkte, moet hij de werkzaamheden onder toezicht en verantwoordelijkheid van een bevoegde stuurman of werktuigkundige verrichten. De eerste aanvraag voor een vaarbevoegdheidsbewijs moet binnen vier jaren na het behalen van het afsluitende examen ingediend worden. Enerzijds wordt daardoor voorkomen dat er te veel tijd verstrijkt tussen het behalen van dat diploma of getuigschrift en het in de praktijk toepassen van de opgedane kennis en anderzijds wordt daarmee bereikt dat wordt voldaan aan de in het tweede lid vereiste diensttijds van tenminste één jaar in de afgelopen vijf jaar aangezien de maximale geldigheidsduur van het vaarbevoegdheidsbewijs wordt gerekend vanaf de datum waarop het afsluitend examen is behaald.

Het *negende lid* van dit artikel geeft de Minister de bevoegdheid nadere regels te stellen ten aanzien van de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen voor de visserij. Aangezien met de inwerkingtreding van de Wet een aanvang zal worden gemaakt met de eerste afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen in de visserijsector is het administratief wenselijk daarvoor een fasering te hanteren; het is immers voor de met de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen belaste instantie (de scheepvaartinspectie) onmogelijk aan een ieder gelijktijdig een vaarbevoegdheidsbewijs uit te reiken.

Ten aanzien van de **artikelen 22 en 23** wordt het volgende opgemerkt. Houders van een niet-Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs kunnen dienst doen op Nederlandse vissersvaartuigen, indien zij in het bezit zijn van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning.

Voor de erkenning van een vaarbevoegdheidsbewijs, diploma of certificaat afgegeven door de bevoegde autoriteit van een Staat niet behorende tot de EU of EER zal moeten worden vastgesteld of de aan de afgifte ten grondslag liggende opleiding, examinering en ervaring gelijkwaardig zijn aan de in internationaal verband op dit gebied gemaakte afspraken. Daartoe zal een onderzoek ter plaatse moeten plaatsvinden; alvorens tot een dergelijk onderzoek wordt besloten zal duidelijk moeten zijn dat er vanuit de bedrijfstak ingevolge arbeidsmarktkrapte behoefte is aan, uit de betreffende Staat afkomstig, personeel. Een dergelijk onderzoek zal worden uitgevoerd door deskundigen van de Scheepvaartinspectie en zal ten laste komen van de bedrijfstak.

De erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven door de bevoegde autoriteiten in de lidstaten van de Europese Unie wordt beheerst door de Richtlijn nr. 89/48/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 december 1988 betreffende een algemeen stelsel van erkenning van hoger-onderwijsdiploma's waarmee beroeps-

opleidingen van ten minste drie jaar worden afgesloten (PbEG L 19) en Richtlijn nr. 92/51/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 juni 1992, betreffende een tweede algemeen stelsel van erkenning van beroepsopleidingen ter aanvulling van Richtlijn 89/48/EEG (PbEG L 209). Deze richtlijnen zijn inmiddels van toepassing in de Staten die partij zijn bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte. Indien een wezenlijk verschil wordt geconstateerd in de opleiding of de ervaring van de aanvrager van het vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning ten opzichte van de in Nederland gegeven opleiding of vereiste ervaring moet de aanvrager een examen afleggen voor die onderdelen waarvoor de opleiding verschilt en moet de aanvrager een aanpassingsstage doen indien het verschil in de ervaring daardoor kan worden gecompenseerd.

De richtlijnen schrijven niet voor dat de ontvangende staat een volledig opleidings- en examentraject voor alle mogelijke functies of bevoegdheden moet regelen. Indien een houder van een diploma of een vaarbevoegdheidsbewijs naar Nederland komt, mag hem in beginsel niet worden verhinderd dat hij zijn (zeevisvaart)beroep gaat uitoefenen, indien zijn opleiding geen wezenlijke verschillen met de Nederlandse opleiding heeft. Indien die wezenlijke verschillen wel aanwezig zijn, mag van de aanvrager ofwel een examen, ofwel een aanpassingsstage worden verlangd. De aanvrager zal zelf voor een stageplaats of voor inschrijving in een opleiding moeten zorgen en de kosten ervan moeten betalen. Op hem rust immers de verplichting om aan te tonen dat hij aan de Nederlandse eisen voldoet, indien hij in een bepaalde functie aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen wil werken.

De richtlijnen bieden de mogelijkheid dat de keuzevrijheid van de aanvrager tussen examen of aanpassingsstage wordt uitgesloten. Van deze mogelijkheid wordt in artikel 23 van dit besluit gebruik gemaakt. Een verschil in de opleiding kan alleen door een aanvullende opleiding met examen worden overbrugd; een verschil in de ervaring alleen door een aanpassingsstage. Voor de functie van schipper en plaatsvervangend schipper wordt net als voor de Nederlandse kandidaten kennis van de Nederlandse regelgeving vereist. Hiervoor is een specifieke wetgevingsmodule ontwikkeld.

**Artikel 24** bevat, naast de vermelding van kennisbewijzen zoals die heden ten dage worden gehanteerd en zijn opgenomen in het Centraal Register Beroepsopleidingen (CREBO) onder de Wet educatie en beroepsonderwijs (Web), een opsomming van diploma's, die op grond van de Wet op de Zeevisvaartdiploma's zijn afgegeven en als kennisbewijs kunnen worden gebruikt voor de aanvraag van de daarbij genoemde vaarbevoegdheidsbewijzen. De volgorde van de opsomming in de in de onderscheiden leden van dit artikel geeft tevens de rangorde van de genoemde kennisbewijzen dan wel diploma's weer.

De **artikelen 25 tot en met 35** geven de vereiste combinatie van kennis en ervaring voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de onderscheiden grootte klassen vissersvaartuigen.

### **Artikelen 36 en 37**

Ingevolge het Dienstdiplomareglement zeevisvaart wordt het diploma voor de zeevisvaart SW V (met aantekening) afgegeven aan personen die voldoen aan de in dat reglement gestelde eisen. Aan deze diploma's is echter een beperking ten aanzien van de lengte van het vissersvaartuig waarop mag worden dienstgedaan verbonden alsmede een beperking van het te bevaren (visserij) vaargebied. Deze beperkingen gelden onverkort ten aanzien van de ingevolge dit besluit af te geven vaarbevoegdheidsbewijzen.

### **Artikel 38**

In het tweede lid van artikel 288, van het Vissersvaartuigenbesluit wordt ten aanzien van de wachtbezetting aan dek onder meer gesteld dat de chef van de wacht in het bezit mag zijn van het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, S VII. Omdat deze bepaling stamt uit de tijd van de vleet-visserij en de lengte van de loggers in die tijd minder was dan 45 meter, wordt de op grond van dit besluit af te geven bevoegdheid thans eveneens beperkt tot vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter. In het Vissersvaartuigenbesluit komt artikel 288 voor Nederland te vervallen. Het hier bedoelde bewijs wordt na het van kracht worden van het onderhavige besluit niet meer uitgereikt.

In **artikel 39** wordt een onderscheid gemaakt tussen kennisbewijzen en andere certificaten naar de herkomst. Hierbij wordt aangesloten bij de gangbare terminologie uit o.a. de Wet Educatie en Beroepsonderwijs.

### **Artikelen 40 en 41**

Internationaal zijn in het STCW Verdrag voor de Visserij kennis en bekwaamheidseisen voor bemanningsleden van vissersvaartuigen vastgelegd. Dit Verdrag, dat op 7 juli 1995 te Londen tot stand is gekomen, is (nog) niet door Nederland geratificeerd en evenmin in werking getreden, waardoor verwijzing naar de bepalingen uit dit verdrag uit het onderhavige besluit niet mogelijk is. De in deze artikelen genoemde bijlagen bevatten de uit het verdrag voortkomende eisen ten aanzien van kennis en bekwaamheid; deze eisen zijn reeds verwerkt in de eindtermen van het middelbaar beroepsonderwijs gericht op de visserij, vallend onder de Wet educatie en beroepsonderwijs (WEB). In deze eindtermen, die zowel door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen als door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn geaccordeerd, is onder meer opgenomen dat de beroepspraktijkvorming 25 procent moet beslaan van de totale studieduur van 2 jaar. Voor de multidisciplinaire opleiding is dit percentage gelijkelijk verdeeld over de brugdienst en de dienst in de machinekamer (zie artikel 41, derde lid).

### **Artikel 42**

In verband met plannen van de bedrijfstak om op het hoogste niveau mono-disciplinaire opleidingen te gaan verzorgen om te voorzien in de huidige tekorten aan vissers op dat niveau zijn in dit artikel beroepsvereisten vastgesteld waaraan deze opleidingen zullen moeten voldoen; daarbij is aangesloten bij de tot nu toe geldende exameneisen uit het Besluit «examenreglement zeevisvaart», welk besluit bij de in werking treding van de Zeevaartbemanningswet wordt geacht op artikel 19, eerste lid, van die Wet te berusten.

### **Artikel 43**

Met dit artikel wordt voor vissersvaartuigen met een onbeperkt vaargebied (vgl. de voorgeschreven bemanningssamenstelling in artikel 30) gevolg gegeven aan Resolutie 2 van de IMO-Conferentie van juli 1995 die heeft geleid tot het STCW V(isserij)verdrag. Aangezien laatstgenoemd verdrag terzake geen eisen bevat, wordt in artikel 43 verwezen naar de eisen voor radarnavigatoren in het STCW-Verdrag, zoals dit is herzien in juli 1995.

## **Artikelen 44, 45 en 46**

Met dit artikel wordt voor vissersvaartuigen gevolg gegeven aan Resolutie 6, in samenhang met Resolutie 3 van de IMO-Conferentie van juli 1995 die heeft geleid tot het STCW V(isserij)verdrag. Aangezien laatstgenoemd verdrag nog niet is bekrachtigd door het Koninkrijk en de inwerkingtreding van dit verdrag als onzeker moet worden aangemerkt, is – gelet op het wezenlijke veiligheidsbelang dat in het geding is – de keuze gemaakt om wat betreft de eisen aan onderscheidenlijk de basis veiligheidstraining, de sloepgasten en de brandbestrijding voor gevorderden, te verwijzen naar wel door het Koninkrijk bekrachtigde en internationaal in werking getreden STCW-Verdrag, dat terzake adequate eisen bevat. Laatstbedoelde eisen geven, inhoudelijk bezien, een adequate uitwerking aan de onderwerpen van instructie die zijn genoemd in de Bijlage van eerdergenoemde Resolutie 6.

## **Artikel 47**

Alle in dit artikel genoemde beroepsvereisten met betrekking tot de scheepsgezondheidszorg vloeien voort uit de bepalingen van de eerdergenoemde Richtlijn 92/29/EG. In deze richtlijn wordt aandacht geschonken aan de bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen. Hiertoe worden naast de criteria waaraan de medische uitrusting moet voldoen tevens eisen gesteld aan de opleiding van die zeevarenden die met de medische zorg aan boord zijn belast. Naast de initiële opleiding vormt ook de periodieke herhaling een onderdeel van de medische scholing (zie ook artikel 73).

In het artikel wordt een onderscheid gemaakt tussen schepen die zich tijdens de reis continu binnen een bepaalde afstand van adequate medische voorzieningen aan de wal bevinden en schepen die zich verder weg begeven.

## **Artikel 48**

De aan de scheepskok te stellen eisen zijn onverkort overgenomen uit het Schepelingenbesluit.

## **Artikel 49**

### *Eerste lid*

Het model wordt apart vastgesteld omdat de gegevens van de monsterrol door de scheepsbeheerder op uniforme wijze aan de met het toezicht op de naleving belaste autoriteiten van de Scheepvaartinspectie ter beschikking moeten worden gesteld..

### *Tweede lid*

Ingevolge artikel 34, eerste lid, aanhef en onderdeel a, van de Zeevaartbemanningswet worden nadere gegevens, die moeten worden opgenomen in de monsterrol, bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vastgesteld. Elke wijziging van de monsterrol en van een nieuw opgemaakte monsterrol moet de scheepsbeheerder bewaren en, op verzoek daartoe, aan de Scheepvaartinspectie kunnen overleggen. Voor het toezicht op de kwaliteit en de kwantiteit van de bemanning is het van belang dat duidelijk is gedurende welke periode een bepaald bemanningslid zijn werkzaamheden aan boord heeft verricht. Daarom moeten de data van aan- en van afmonstering op de monsterrol worden aangegeven. Omdat op de monsterrol de functie en de tijd worden aangegeven waarin de zeevarende zijn werkzaamheden heeft vervuld, dient zij tevens als basis voor de gegevens die in het monsterboekje moeten worden



aangetekend. De persoonsgegevens die op de monsterrol worden vermeld, worden echter juist uit het monsterboekje overgenomen.

#### **Artikel 50**

Ingevolge artikel 34 van de Wet worden in dit artikel nadere regels gesteld met betrekking tot de wijze en frequentie van het opmaken en wijzigen van de monsterrol en van de wijze waarop het hoofd van de Scheepvaartinspectie hiervan in kennis wordt gesteld.

In tegenstelling tot voorheen bestaat niet langer meer de noodzaak voor de schipper om de monsterrollen direct aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie toe te sturen, maar kan aan de verplichting tot in kennisstelling uit de Wet worden voldaan door deze aan de scheepsbeheerder toe te zenden.

Voortvloeiend uit het gestelde in artikel 3, derde lid van de Wet, gevoegd bij de eis uit de ISM-code, heeft de scheepsbeheerder immers reeds de verplichting om bij te houden welke zeevarende op welk moment in een bepaalde functie aan boord van een tot het bedrijf van de scheepsbeheerder behorend schip werkzaam is. Ook moet hij de kwalificaties en de geldigheid van de gezondheidspapieren van de respectievelijke zeevarenden bijhouden. In verband hiermee, en ter voorkoming van verdere onnodige administratieve lasten voor de scheepsbeheerder, zal de Scheepvaartinspectie de controle op de naleving van de bemanningseisen verrichten ten kantore van de scheepsbeheerder.

#### **Artikel 52**

De scheepsbeheerder bewaart de vervangen, dus niet meer geldige monsterrol gedurende drie jaar.

#### **Artikel 53**

Volgens artikel 1, aanhef en onderdeel i, van de Zeevaartbemanningswet wordt onder bemanning verstaan: de kapitein, de schepelingen (in de zin van het Wetboek van Koophandel) en de overige opvarenden die in de monsterrol worden genoemd. Ingevolge artikel 33, tweede lid, van de Wet moeten in de monsterrol worden opgenomen de namen van de personen die de scheepsbeheerder of maatschap in overeenstemming met het bemanningscertificaat aan boord heeft geplaatst. De personen, die als lid van de bemanning dienst doen aan boord, en de overige personen die belast zijn met veiligheidstaken moeten in het bezit zijn van een monsterboekje. Ook de personen die een opleiding volgen voor een beroep waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs vereist is, moeten voor hun stage in de gelegenheid zijn als bemanningslid te monsteren. Ook zij moeten in het bezit zijn van een monsterboekje. Daarnaast kunnen bepaalde categorieën personen worden onderscheiden die uit hoofde van hun beroepsuitoefening aan boord werkzaam zijn, zonder deel uit te maken van de bemanning overeenkomstig het bemanningscertificaat. Zij zijn geen passagiers, maar houden bijvoorbeeld toezicht op bepaalde werkzaamheden of technische processen aan boord; zij worden wel aangemonsterd.

#### **Artikel 54**

De Scheepvaartinspectie controleert of de aanvrager de documenten en andere bescheiden bij de aanvraag overlegt, op grond waarvan kan worden beoordeeld of hij aan de materiële eisen voor de afgifte van het monsterboekje voldoet. Alvorens tot een inhoudelijke beoordeling over te gaan moet de Scheepvaartinspectie erop toezien dat de kosten van het monsterboekje zijn voldaan, ook in het geval dat het monsterboekje

namens het bemanningslid door de scheepsbeheerder wordt aangevraagd. De scheepsbeheerder kan namelijk ten behoeve van een toekomstig bemanningslid een monsterboekje aanvragen, indien deze zelf daartoe niet in de gelegenheid is. In dat geval moeten de persoonsgegevens aan de Scheepvaartinspectie worden opgestuurd; voor het paspoort geldt dat dan met een door de scheepsbeheerder gewaarmerkt afschrift van de betrokken pagina's kan worden volstaan.

#### **Artikel 55**

Om misbruik te voorkomen dient het monsterboekje door de houder te worden ondertekend; een ingevuld maar niet ondertekend monsterboekje is niet geldig. De gegevens in een eenmaal ingevuld en ondertekend monsterboekje of voorlopig monsterboekje mogen, de persoonsgegevens uitgezonderd, worden gewijzigd. De wijzigingen mogen daarom niet de persoonsgegevens van de houder betreffen, met uitzondering van zijn waladres. In artikel 59 is een bepaling opgenomen om te regelen wie bevoegd is om de wijzigingen aan te brengen.

#### **Artikel 56**

Een monsterboekje of voorlopig monsterboekje kan om verschillende redenen onbruikbaar zijn: het kan brandschade hebben, of door andere oorzaken vernield en onbruikbaar zijn (bijvoorbeeld als gevolg van een scheepsramp), maar ook doordat alle bladzijden waar de benodigde aantekeningen moeten worden opgenomen, zijn gebruikt, en het monsterboekje dus «vol» is. De houder kan in die gevallen een nieuw monsterboekje of een voorlopig monsterboekje aanvragen.

#### **Artikel 57**

Een voorlopig monsterboekje mag in beginsel aan elke aanvrager die aan de criteria van artikel 51 voldoet, worden afgegeven. Daarnaast wordt in het eerste lid een drietal situaties opgesomd waarin aanleiding is te volstaan met een voorlopig monsterboekje. Omdat het tijdelijk monsterboekje beperkt geldig is, en ook hier geldt dat een monsterboekje waarin door onbevoegden wijzigingen of gegeven zijn aangebracht, ongeldig is, wordt enerzijds voldoende flexibiliteit geboden voor de aanvragers, en anderzijds de kans op oneigenlijk gebruik tot een minimum beperkt.

#### **Artikel 59**

In het monsterboekje kunnen naast de door de schipper gemaakte aantekeningen betreffende aan- en afmonstering aantekeningen worden gemaakt door derden; zo kunnen o.a. daartoe bij ministeriële regeling erkende trainingsinstituten aantekening maken van met goed gevolg afgesloten veiligheidstrainingen en kan aantekening worden gemaakt van gunstig afgesloten onderzoeken op tuberculose; bij ministeriële regeling wordt een en ander, voorzover nodig, nader uitgewerkt.

**Artikel 60** stelt vast welke bemanningsleden in het bezit moeten zijn van de verschillende verklaringen van medische geschiktheid. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de onderzoeken naar de algemene lichamelijke geschiktheid en de onderzoeken van het gezichtsorgaan en van het gehoororgaan.

#### **Artikel 61**

De periodiek terugkerende specialistische onderzoeken van het gezichtsorgaan en van het gehoororgaan worden eenmaal in de zes jaren

verricht door deskundigen die daartoe ingevolge artikel 40, eerste lid, van de Wet door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn aangewezen.

In Nederland zijn voor deze onderzoeken medische specialisten aangewezen om een zo hoog mogelijk beoordelingsniveau te waarborgen, met het oog op de grote gevolgen die ongeschiktheid van ogen en oren kan hebben. Dit uitgangspunt komt door de voortschrijdende internationalisering van de zeevisvaart onder druk te staan. De landen waarin de periodieke onderzoeken van het gezichtsorgaan en van het gehoororgaan uitsluitend door medisch specialisten worden verricht zijn in de minderheid, ook in Europa. Er is daarin aanleiding gevonden om op beperkte schaal en gedurende een aantal jaren in Nederland te gaan onderzoeken of de medische onderzoeken van het gezichtsorgaan en van het gehoororgaan met waarborging van de voor de veilige vaart noodzakelijke kwaliteit aan de artsen die ook het algemeen lichamelijke onderzoek verrichten kunnen worden opgedragen. Er worden in Nederland enige artsen aangewezen die bevoegd zijn om alle keuringen te verrichten. De keuringsresultaten worden na verloop van tijd door de medisch adviseur van het hoofd van de Scheepvaartinspectie vergeleken met die van de medische specialisten en aan de hand daarvan geëvalueerd.

De periodieke algemene lichamelijke onderzoeken worden verricht door geneeskundigen, die daartoe ingevolge artikel 40, eerste lid, van de Wet door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn aangewezen. Tijdens deze periodieke algemene lichamelijke onderzoeken wordt tevens een maal per twee jaar een beperkt onderzoek van het gezichts- en het gehoororgaan verricht. Door dit onderzoek behoudt het periodieke specialistische onderzoek zijn geldigheid. Zie voorts artikel 64, waarin de termijnen voor elk van de keuringen worden bepaald.

#### *Derde lid*

Degene die is onderzocht, heeft in de in artikel 42 van de Wet bedoelde gevallen het recht zich opnieuw te laten onderzoeken. Deze onderzoeken worden door een daartoe als scheidsrechter aangewezen geneeskundige of medisch specialist uitgevoerd. Het oordeel van de scheidsrechter is bindend.

De scheidsrechter kan ingevolge artikel 44, derde lid, van de Wet het hoofd van de Scheepvaartinspectie adviseren van de verplichting om te voldoen aan bepaalde onderdelen van de medische eisen ontheffing te verlenen. Om dit mogelijk te maken is in artikel 60, derde en vierde lid een voorziening getroffen.

#### *Vierde lid*

In het vierde lid is uitdrukkelijk voorgeschreven dat de keurende arts of medisch specialist niet de behandelende arts of specialist mag zijn. Dit voorschrift zal bovendien in de vorm van een algemene aanduiding van de ondertekenaar worden opgenomen op het keuringsformulier bij de plaats waar de arts of medisch specialist zijn handtekening en stempel zet.

### **Artikel 62, eerste lid**

Krachtens het eerste lid worden de medische eisen vastgesteld waaraan de zeevarende moet voldoen, alvorens een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart kan worden afgegeven.

#### *Tweede lid*

De onderzoeken moeten ingevolge het tweede lid plaatsvinden aan de hand van de bij ministeriële regeling vast te stellen concrete medische normen en procedures. De wettelijke basis voor deze procedures is gelegen in artikel 44, eerste lid, onderdeel a, van de Wet.

In het *derde lid* is bepaald, dat bij het opnieuw vaststellen van medische normen ten behoeve van de scheepvaartkeuringen een ontheffing kan worden verleend aan zeevarenden die voor het tijdstip van het vaststellen van de nieuwe eisen waren gekeurd volgens de eerder geldende normen. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan aanscherping van de normen maar ook aan nieuwe, in de toekomst te formuleren eisen.

De procedure is als volgt: nadat de geneeskundige of medisch specialist heeft vastgesteld dat de onderzochte niet voldoet aan de nieuwe normen kan de zeevarende zich laten herkeuren door een aangewezen scheidsrechter. Deze kan vaststellen, dat de zeevarende weliswaar niet voldoet aan de strengere nieuwe eisen, maar wel is blijven voldoen aan de eerder geldende normen. De scheidsrechter laat zich hierbij leiden door de overgangsbepalingen in het Keuringsreglement en houdt tevens rekening met de bepalingen dat de veilige uitoefening van de werkzaamheden niet mag worden belemmerd en dat de aanwezigheid van de zeevarende geen gevaar mag opleveren voor de gezondheid van de overige opvarenden.

De scheidsrechter adviseert het hoofd van de Scheepvaartinspectie een ontheffing te verlenen van de nieuwe eis waarna deze laatste aan de zeevarende een geneeskundige verklaring verschaft. Op dit moment wordt dit beleid reeds toegepast nadat een aantal jaren geleden de medische normen voor het gezichts- en gehoororgaan werden aangescherpt. Zo nodig zal in een beleidsregel worden neergelegd onder welke omstandigheden een zeevarende in aanmerking kan komen voor een ontheffing. Verder is van belang dat zeevarenden, die op het tijdstip van aanscherping van de medische eisen waren afgekeurd, na herstel weer dienen te worden beoordeeld volgens de eerder geldende eisen.

#### *Vierde lid*

Bij het beoordelen van de geschiktheid van hen die al geruime tijd een zeevarend beroep hebben uitgeoefend, is het in een aantal gevallen billijk om enige soepelheid te betrachten indien bij hen een ziekte of verwonding ontstaat. Voor het incidenteel en in een individueel geval toch afgeven van een geneeskundige verklaring bij een reden voor ongeschiktheid door een keurende arts is vereist dat daarover tevoren overeenstemming bestaat met de Medisch Adviseur Scheepvaart. In een aantal gevallen kan na scheidsrechterlijke herbeoordeling een ontheffing worden verleend door het hoofd van de Scheepvaartinspectie, eventueel met een beperking van het soort schip of vaargebied.

### **Artikel 63**

Ieder jaar wordt in principe ieder bemanningslid van een vissersvaartuig onderzocht op tuberculose. In plaats van een röntgenologisch onderzoek kan in veel gevallen met een Mantoux-onderzoek worden volstaan. Gelet op het belang van het tuberculose-onderzoek en de inbreuk die de verplichting van het ondergaan van dit specifieke onderdeel van het gehele medisch onderzoek maakt op het recht op lichamelijk integriteit is dit onderdeel in een algemene maatregel van bestuur opgenomen, terwijl de overige eisen op een lager niveau kunnen worden geregeld. Ook de Gezondheidsraad heeft in zijn advies inzake de medische aspecten van de tuberculosebestrijding (1993) en het advies «Dwang en drang in de tuberculosebestrijding» (1996) op deze regeling van het tuberculoseonderzoek aangedrongen.

Van het vereiste van het jaarlijkse tuberculoseonderzoek zullen op basis van artikel 48, tweede lid, van de Wet de bemanningsleden kunnen worden vrijgesteld die, door het niet internationale karakter van de vaart van bepaalde categorieën vissersvaartuigen aan boord waarvan zij werkzaam zijn en de geringe kans voor hen op contacten met personen

met een hoog risico, een besmettingsrisico lopen dat in beginsel gelijk is aan dat voor de Nederlandse bevolking in het algemeen.

**Artikel 64** bepaalt enerzijds dat de bemanningsleden van vissersvaartuigen eens per jaar een geneeskundig onderzoek naar de algemene lichamelijke geschiktheid moeten ondergaan, en eens per zes jaar een (specialistisch) onderzoek naar de geschiktheid van het gehoor- en het gezichtsorgaan.

Anderzijds wordt aangegeven dat de verklaringen van medische geschiktheid voor de zeevaart na verloop van deze termijnen niet meer geldig zijn. Bij het onderzoek naar de algemene lichamelijke geschiktheid wordt eenmaal in de twee jaar tevens een beperkt onderzoek verricht naar de werking van het gehoor- en het gezichtsorgaan, dat, afhankelijk van de uitkomsten ervan, gevolgd kan worden door een nader specialistisch onderzoek. Indien vlak na het afmonstern de geldigheid van de geneeskundige verklaring verloopt, en het bemanningslid eerst na een aantal weken weer zal aanmonstern, is het niet nodig dat deze zich direct laat keuren. Het is voldoende dat hij voor hij weer aanmonstert opnieuw is gekeurd en is voorzien van de voorgeschreven geldige geneeskundige verklaringen van geschiktheid.

In **artikel 65** wordt een opsomming gegeven van de mogelijke uitkomsten van het geneeskundig onderzoek, indien geen geneeskundige verklaring van geschiktheid kan worden afgegeven.

#### **Artikel 66**

Het voldoen aan, en het verrichten van de onderzoeken met inachtneming van de krachtens artikel 60 vastgestelde normen en procedures biedt voldoende waarborgen voor een goede keuring voor de dienst op zee. Het is daarom nodig om een uitdrukkelijke verplichting voor de keurende arts, specialist of scheidsrechter op te nemen. Het niet voldoen aan deze normen en procedures heeft een bestuursrechtelijk gevolg: het is in beginsel een reden om over te gaan tot intrekking van de aanwijzing als keurend arts of als scheidsrechter.

#### **Artikel 67**

Zodra een geneeskundige of medisch specialist door de Minister is aangewezen als keurend arts of als scheidsrechter moet hij adequaat op de hoogte worden gesteld van de medische normen en procedures die bij de keuring van zeevissers moeten worden toegepast. Dit artikel bevat daartoe een opdracht aan de Minister.

#### **Artikel 68**

##### *Eerste en tweede lid*

Gewoonlijk zal een geneeskundige of medisch specialist een verzoek doen om als keurend arts of als scheidsrechter te worden aangewezen. In dit artikel is bepaald hoe deze aanvraag wordt ingediend. De Wet sluit echter niet uit dat een geneeskundige of medisch specialist op initiatief van de Minister wordt aangewezen als keurend arts of scheidsrechter.

##### *Tweede lid, onderdelen d en e*

Degene die als keurend arts of als scheidsrechter wordt aangewezen, moet beschikken over de juiste kwalificaties en ervaring. Een kwaliteitswaarborg wordt in officiële registratie gevonden. Momenteel is alleen het artsregister op grond van de Wet op de beroepen in de individuele

gezondheidszorg opengesteld. Binnen afzienbare termijn wordt ook een specialistenregister ingesteld.

#### *Derde lid*

In enige belangrijke buitenlandse havensteden zijn eveneens keurende artsen en specialisten aangewezen. Aangezien zij niet in de Nederlandse registers worden ingeschreven, kan deze voorwaarde voor aanwijzing niet worden gesteld. De Minister zal zich op andere wijze moeten vergewissen van de vakbekwaamheid van de betrokken arts of medisch specialist. In het derde lid is hiervoor een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Er worden criteria aan de keurende arts gesteld, zoals het hebben van de bevoegdheid om in het land van de vestiging de geneeskunst uit te oefenen, en het beschikken over een praktijkruimte waarin de onderzoeken adequaat kunnen worden uitgevoerd.

#### *Vierde lid*

In het vierde lid is uitdrukkelijk een discretionaire bevoegdheid voor de Minister opgenomen om bij de beslissing op aanwijzingsverzoeken rekening te houden met de reeds in een gemeente of regio aangewezen artsen. Dit is van belang om de aangewezen artsen voldoende gelegenheid te geven om met de keuring van zeevissers vertrouwd te worden en te blijven.

Ingevolge het op 19 juni 1959 te Genève tot stand gekomen Verdrag nr. 113 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende het geneeskundige onderzoek van vissers (Trb. 1964, 44), moet bij de aanwijzing van een scheidsrechter diens onafhankelijke positie ten opzichte van de werkgevers, werknemers of organisaties van deze groepen gewaarborgd zijn. Het *vijfde lid* bevat in verband hiermee een expliciete, niet medische, grond om het aanwijzingsverzoek te weigeren.

In **artikel 69** zijn de gronden opgenomen voor de intrekking van een aanwijzing als keurend arts of als scheidsrechter.

#### **Artikel 70**

In dit artikel wordt de mogelijkheid geschapen om ook op basis van andere keuringen, die tenminste gelijkwaardig zijn, geneeskundige verklaringen af te geven; hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan medische keuringen die bij of krachtens de Mijwet Continentaal plat zijn vereist voor personeel in de offshore sector. Voor het dienstdoen aan boord van schepen werkzaam in die sector behoeft de zeevarende niet tweemaal aan een keuring te worden onderworpen, maar kan door gebruik te maken van dit artikel de keuring tot eenmaal beperkt blijven, terwijl wel twee geneeskundige verklaringen, op basis van verschillende wetten, kunnen worden afgegeven; daarmee worden voor het bedrijfsleven de kosten van een dubbel medisch onderzoek bespaard.

#### **Artikel 71**

De tweede volzin van artikel 451d van het Wetboek van Koophandel geeft als hoofdregel van de zeewerkgever de kosten van het geneeskundig onderzoek draagt, volgens een bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vast te stellen tarief. Deze bepaling staat er naar mijn oordeel niet aan in de weg dat, op grond van de in de nota van toelichting uiteengezette redenen waarbij het publieke belang in het geding is, het Rijk in de gevallen, bedoeld in artikel 71, derde en vierde lid, de kosten van geneeskundig (her)onderzoek geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening neemt.

#### *Vierde lid*

Het kan voorkomen dat voor een heronderzoek aanvullend specialistisch onderzoek noodzakelijk is waaraan kosten zijn verbonden, bijvoorbeeld voor het uitvoeren van laboratorium analyses; in dit geval kan het hoofd van de Scheepvaartinspectie besluiten dat deze kosten redelijkerwijs niet voor rekening van de gekeurde behoren te komen en dat deze kosten worden gedragen door het Rijk.

#### **Artikel 72**

De zeevisserij is een risicovolle bedrijfstak waarin relatief een groot aantal arbeidsongevallen plaatsvindt. De afgelopen jaren is een scala van technische maatregelen genomen ter verbetering van de arbeidsveiligheid, mede ter uitvoering van de ARBO-wet en het ARBO-besluit. Naast technische maatregelen is het van groot belang dat de bemanningsleden zijn getraind in de basisprincipes die gehanteerd moeten worden ter verbetering van de veiligheid aan boord. Daartoe moeten enerzijds bemanningsleden met een veiligheidstaak een training en opleiding op dit gebied hebben gevolgd en anderzijds de overige bemanningsleden informatie en instructie op een aantal specifieke taken hebben gekregen. In 1998 is door de bedrijfstak het initiatief genomen om voor de visserijsector een op de sector toegesneden cursus basisveiligheid te ontwikkelen; deze cursus, die inmiddels gereed is en de goedkeuring heeft van de Scheepvaartinspectie, zal deel uitmaken van het lespakket van de verschillende opleidingen op de visserijscholen.

#### **Artikel 73**

Het bezit van het Certificaat Scheepsgezondheidszorg vloeit voort uit de verplichtingen neergelegd in Richtlijn 92/29/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (Pb EG L 113); ook de in dit artikel genoemde bijscholingscursussen en herhalingsstages vloeien uit de verplichtingen van de Richtlijn voort.

#### **Artikel 74**

Ingevolge de eerdergenoemde Richtlijn 92/29/EG moet bij een bemanning die bestaat uit honderd personen of meer een arts aan boord zijn; in dat geval zal niet de schipper of een door hem aangewezen persoon zijn belast met het beheer van de medische uitrusting maar de voorgescreven arts. Uit dien hoofde is er dan ook geen noodzaak om voor de schipper de verplichte ziekenhuis stage of de daarmee vergelijkbare training voor te schrijven en kan voor de schipper volstaan worden met het bezit van het Certificaat Scheepsgezondheidszorg B (beperkt).

Het bezit van dit certificaat wordt wel als essentieel beschouwd omdat de schipper de uiteindelijke beslissing zal nemen over eventuele evacuatie van patiënten, het aanvragen van radio-medisch advies en het divergeren van het schip; om deze beslissingen te kunnen nemen dient hij wel te beschikken over de elementaire medische kennis die onderdeel uitmaakt van de eisen voor het behalen van het certificaat scheepsgezondheidszorg B.

#### **Artikel 75**

Deze bepaling is overgenomen uit het Schepelingenbesluit en zal aldaar komen te vervallen.

## **Artikelen 76**

Dit artikel is overgenomen uit artikel 288 van het Vissersvaartuigenbesluit (Stb. 1989, 354) met dien verstande dat de daarin, in het tweede lid, vervatte verwijzing naar diploma's uit de Wet op de Zeevischvaartdiploma's is vervangen door een verwijzing naar vaarbevoegdheden uit dit besluit.

## **Artikel 80**

De eerste afgifte van vaarbevoegdheden voor de visserij zal gaan plaatsvinden zodra dit besluit in werking is getreden en zal naar verwachting vijf jaar in beslag nemen; voor de continuïteit van de bedrijfstak gedurende deze periode is het noodzakelijk dat bezitters van diploma's afgegeven op grond van de Wet op de Zeevischvaartdiploma's normaal dienst kunnen doen aan boord van vissersvaartuigen.

## **Artikel 81**

De Zeevaartbemanningwet is met ingang van 1 april 1998 gedeeltelijk in werking getreden. De onderscheidene uitvoeringsbesluiten treden met ingang van hetzelfde tijdstip in werking als de artikelen van de Wet waarop zij berusten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos