

Vergaderjaar 1996–1997

25 233

Regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

In dit wetsvoorstel tot vaststelling van een Zeevaartbemanningswet worden voorschriften gegeven voor de bemanning aan boord van zeeschepen. Een schip moet bemand zijn met voldoende bemanningsleden die bovendien voldoende zijn gekwalificeerd, hetgeen blijkt uit een vaarbevoegdheidsbewijs of een ander document.

De wet regelt het instrumentarium, zoals het bemanningsplan, het bemanningscertificaat, de bijzondere bevoegdheden van het hoofd van de Scheepvaartinspectie en van de kapitein en daarnaast onder meer de verplichtingen van de scheepsbeheerder. Er worden aanvullende eisen gesteld aan de bemanningsleden, zoals die van medische geschiktheid.

In het wetsvoorstel wordt de verantwoordelijkheid voor de samenstelling van de bemanning aan boord van het individuele Nederlandse zeeschip primair bij de scheepsbeheerder gelegd. De overheid is als vlaggestaat verantwoordelijk voor de veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee en toetst uit dien hoofde bij elk schip of met de door de scheepsbeheerder voorgestelde bemanning verantwoord kan worden gevaren, met inachtneming van de wettelijk voorgeschreven arbeids- en rusttijden voor zeevarenden.

Met de Zeevaartbemanningswet wordt uitvoering gegeven aan de verdragsverplichtingen van het Koninkrijk ten aanzien van de bemanning van zeeschepen, in het bijzonder aan het op 7 juli 1995 te Londen herziene Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144)(STCW-Verdrag)¹, en de Richtlijn van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimum-opleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 319)(Bemanningsrichtlijn).

Voorts is het stelsel van de wettelijk vereiste vaarbevoegdheden zo eenvoudig mogelijk opgezet, waarbij ook op dit onderdeel nauw is aangesloten bij het STCW-Verdrag.

¹ De wijzigingen en aanvullingen van het STCW-Verdrag zijn geplaatst in Trb. 1996, 249.

2. Ontwikkelingen in het denken op zeevaartbemanninggebied

In de vigerende wetgeving, vervat in de Wet op de zeevaarddiploma's, de Wet op de Zeevischvaarddiploma's, Stb. 1935, 455, artikel 4, onderdeel k, van de Schepenwet, het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel, Hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965, Hoofdstuk 12 van het Vissersvaartuigenbesluit en het Schepelingenbesluit, is lange tijd uitgegaan van een indeling volgens bepaalde parameters, namelijk een indeling naar scheepsgrootte (voor de zeevisvaart naar scheeps lengte) en voortstuwingsvermogen (GT en kW), naar het doel waarvoor het schip gebruikt wordt (handelsvaart, sleepvaart e.d.) en naar vaargebied. Daarin lag de bemanningssterkte vast.

Een zekere kunstmatigheid was aan deze benadering niet vreemd. Illustratief hiervoor is met name de herhaalde aanpassing van de oorspronkelijk gegeven parameters, vooral waar het de scheepsgrootte betrof. Zo werd de grens van 500 Bruto Register Ton tussen grote handelsvaart (GHV) en kleine handelsvaart (KHV) in 1970 omgezet in een lengtecriterium van 75 meter en vervolgens in 1982 in een bruto-tonnage van 4000. Bij het van kracht worden voor het Koninkrijk van het STCW-Verdrag (1985)² verviel de verplichting tot het hebben van een gediplomeerd scheepswerktuigkundige aan boord van schepen met een voortstuwingsvermogen van minder dan 750 kW, en werd de bevoegdheid verbonden aan het (KHV-)diploma als motordrijver van 2500 pk (1875 kW) opgetrokken naar 3000 kW.

De voornaamste drijfveer voor deze aanpassingen – afgezien van die voortvloeiende uit het STCW-Verdrag – was gelegen in de wens om, met inachtneming van de technologische ontwikkelingen, de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij op de internationale vervoersmarkt zeker te stellen.

Dezelfde overweging lag ten grondslag aan de wijziging van de Wet op de zeevaarddiploma's in 1987³, waarbij een meer fijnmazige indeling in scheepsgrootten en voortstuwingsvermogens met hierbij behorende bemanningsmodellen werd geïntroduceerd.

In deze fijnmazigheid openbaarde zich nadrukkelijker dan voorheen het besef, dat de bedrijfsvoering per schip kan verschillen en niet of bezwaarlijk is te vangen in de grove indeling in grote en kleine handelsvaart.

De ruime keuze uit scheepsgrootten en voortstuwingsvermogens en de daarop aangepaste verscheidenheid in de samenstelling van de scheepsbemanning zou de scheepsbeheerder, zo was de gedachte, mogelijkheden bieden voor een optimale bedrijfsvoering aan boord van zijn schepen.

De behoefte aan een grotere variatie dan de bemanningsmodellen boden, werd versterkt door de komst, als gevolg van het denken over functie-integratie, van de geïntegreerde scheepsgezel en de maritiem officier; deze laatste verenigt de bevoegdheid om als stuurman en als scheepswerktuigkundige dienst te doen. In combinatie met geavanceerde technische voorzieningen aan boord⁴ zou deze functie-integratie binnen zekere grenzen kunnen leiden tot vermindering van het aantal officieren en daarmee van het aantal bemanningsleden. Een parallelle ontwikkeling, met ingrijpender gevolgen, heeft zich voltrokken bij de scheepsgezellen. Het verdwijnen van gespecialiseerd werk in de dekdienst, respectievelijk in de machinekamer, leidde ertoe dat met één soort gezelschap, de scheepsgezel, kon worden volstaan.

De omstandigheid dat de mogelijkheid bleef bestaan de bedrijfsvoering aan boord van schepen te baseren op gescheiden disciplines naast een

² Trb. 1981, 144; laatstelijk Trb. 1996, 249.

³ Stb. 1987, 163.

⁴ Bijvoorbeeld een machinekamer, ingericht voor een nul-mans wachtbezetting.

bedrijfsvoering die uitging van eerder genoemde functie-integratie, soms zelfs bij een en dezelfde rederij, bracht – naast de onderverdeling in scheepsgrootten en voortstuwingsvermogens – met zich mee dat het aantal variaties in bemanningssamenstellingen theoretisch bijna onbeperkt werd.

Om hierin een bepaalde ontwikkelingslijn uit te zetten, werd in 1992 het Bemanningseisenbesluit tot stand gebracht⁵. Dit besluit opende voor rederijen de mogelijkheid om van een op gescheiden disciplines stoelende bemanningssamenstelling door middel van een aantal experimentele tussenstappen over te gaan naar een volledig geïntegreerde – zowel aan dek als in de machinekamer inzetbare – bemanning. Hoewel de functie-integratie ontwikkeld was voor de grotere schepen zou dit concept in een later stadium ook op de kleine schepen worden toegepast.

Het enthousiasme waarmee de maritiem officier door een aantal rederijen is verwelkomd had bij de overheid de verwachting gewekt dat vrij snel op de meeste schepen gewerkt zou worden op grond van een geïntegreerde bedrijfsvoering. Hoewel de grote waarde van het multi-disciplinair opleiden van officieren breed wordt gedragen, blijven sommige scheepsbeheerders op grond van operationele overwegingen er de voorkeur aan geven hun officieren conventioneel (mono-disciplinair) in te zetten. Voorts is er nog steeds een aantal afgestudeerden dat aangeeft uitsluitend óf als stuurman óf als scheepswerktuigkundige te willen varen. Met name dit laatste werkt vertragend voor de opbouw van een voldoende bestand aan geïntegreerd inzetbare officieren. Tenslotte doet zich het feit voor dat rederijen bij herhaling verzoeken om te mogen varen met een bemanningssamenstelling die noch in het Besluit zeevaart-diploma's, noch in het Bemanningseisenbesluit wordt genoemd, maar die qua veiligheid gelijkwaardig is.

Deze ontwikkelingen hebben de overheid gestimuleerd om na te denken over andere oplossingen voor het veilig bemannen van zeeschepen. Het denken is in een stroomversnelling geraakt door de ontwikkeling van een nieuw zeescheepvaartbeleid.

3. Nieuw zeescheepvaartbeleid

Uit een wetenschappelijke studie van Prof. Peeters c.s. over de toekomst van de zeescheepvaart⁶ blijkt dat de (economische) positie van de zeescheepvaart in het algemeen en die van de zeevarende in het bijzonder bij ongewijzigd beleid bedreigd worden. Snelle actie is noodzakelijk om Nederland een sterke maritieme natie te laten blijven. Hiertoe is in de nota «Zee-scheepvaartbeleid», die op 23 mei 1995 aan de Tweede Kamer is aangeboden, een nieuw integraal beleid geïntroduceerd⁷.

Een krachtige zeescheepvaartsector gevestigd in Nederland is de beste garantie voor een positieve uitstraling naar andere maritieme sectoren en het behoud van gekwalificeerde werkgelegenheid.

Het doel van dit nieuwe beleid is de versterking van de zeescheepvaart-sector. De marktwerking wordt, door deregulering op verschillende terreinen en een verlaging van exploitatiekosten voor vanuit Nederland opererende bedrijven, gestimuleerd ten behoeve van het behoud en uitbreiding van maritieme activiteiten in Nederland, teneinde een duurzame toegevoegde waarde en werkgelegenheid te creëren.

De voorgestelde maatregelen liggen in de fiscale sfeer en betreffen verder onder andere de flexibilisering van de bedrijfsvoering inclusief een herijking van de vaarbevoegdheden. Daarnaast worden er maatregelen voorgesteld op het terrein van onderzoek, onderwijs en inspectie.

⁵ Besluit van 12 november 1991, Stb. 614. Gedeeltelijk in werking getreden ingevolge het K.B. van 23 juni 1992, Stb. 361.

⁶ De toekomst van de Nederlandse zeevaart-sector. Economische impactstudie (EIS) en beleidsanalyse. Uitgebracht door Prof. dr C. Peeters, drs K. Debisschop, ir P. Vandendriessse en Prof. dr ir N. Wijnolst, Delft University Press 1995.

⁷ Tweede Kamerstukken, vergaderjaar 1994/95, 24 165, nrs. 1–2. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer heeft op 23 oktober 1995 een nota-overleg gevoerd met de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het verslag daarvan is verschenen als Tweede Kamerstuk, vergaderjaar 1995/96, 24 165, nr. 7.

In de Nota Zeescheepvaartbeleid is een samenhangend pakket aan maatregelen gepresenteerd ter verlaging van de exploitatiekosten voor reders en versterking van de marktpositie van Nederlandse zeevarenden. Door dit pakket aan maatregelen wordt de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot vergelijkbaar met die van zijn directe concurrenten.

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

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

De reder moet nu zelf een bemanningsbeleid gaan voeren. Voor ieder schip kan hij voortaan de bemanning krijgen die hij gewenst acht met het oog op de door hem voorgestane bedrijfsvoering aan boord, mits die samenstelling een veilige en milieuverantwoorde vaart verzekert en de voorgeschreven arbeidsen rusttijden in acht kunnen worden genomen.

Het wetsvoorstel leidt als gevolg hiervan tot een belangrijke flexibilisering van de bedrijfsvoering, alsook tot een vergaande vereenvoudiging van de bestaande regelgeving op dit gebied. De experimenten met het systeem van het goedgekeurde bemanningsplan, die in 1996 en 1997 zijn gehouden, hebben aangetoond dat dit systeem voldoende flexibiliteit geeft om in samenwerking met de scheepsbeheerders een bemannings-samenstelling te bereiken die de instemming van de scheepsbeheerders en de overheid heeft.

4. Vaarbevoegdheden

Tot dusver zijn de scheepsgrootte, het voortstuwingsvermogen, het scheepstype en het vaargebied niet alleen bepalend voor de omvang van de bemanning maar ook voor het van de individuele bemanningsleden geëiste niveau van kennis en ervaring. De algemene trend is daarbij geweest: hoe groter het schip, zijn voortstuwingsvermogen en het vaargebied, des te zwaarder de bemanning, niet alleen in kwantitatief, maar ook in kwalitatief opzicht. In dit wetsvoorstel wordt een aanzienlijke vereenvoudiging doorgevoerd van dit systeem van vaarbevoegdheden. Naar huidig inzicht zijn de operationele werkzaamheden aan boord van een groter schip niet zo verschillend van die aan boord van een verhoudingsgewijs kleiner schip, dat deze op een groter schip een andere vaarbevoegdheid, respectievelijk een andere opleiding vereisen.

Een drastische beperking van het aantal vaarbevoegdheden bevordert een goede werking van de arbeidsmarkt voor zeevarenden. Leidraad bij de keuze van de staalkaart van vaarbevoegdheden is het handhaven van

de veilige en milieuverantwoorde vaart, waarbij de opleiding van zeevarenden ten minste voldoet aan internationale eisen.

In het voorliggende wetsvoorstel wordt een onderscheid gemaakt tussen vaarbevoegdheden voor de algemeen operationele werkzaamheden en die voor de leidinggevende werkzaamheden, waarvoor de verantwoordelijkheid eerst na een aantal jaren ervaring kan worden toevertrouwd.

Ter voorkoming van problemen bij havenstaatcontrole in het buitenland worden functies en bevoegdheden op het bemanningscertificaat op dezelfde wijze aangeduid als op de vaarbevoegdheidsbewijzen.

5. Opleiding

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

Uit bestudering van het opleidingsprofiel is gebleken dat de MBO-opgeleide maritieme officier voldoende kennis heeft van alle vakken die met de veilige en milieuverantwoorde vaart te maken hebben om de algemeen operationele werkzaamheden te verrichten, die iedere officier terstond na de voltooiing van zijn opleiding moet kunnen uitvoeren. Voor een scheepsbeheerder kunnen echter andere, operationele overwegingen hem ertoe brengen de meerdere kennis en vaardigheden van een hoger opgeleide maritieme officier te verkiezen.

Operationele taken kunnen, ongeacht de scheepsgrootte en het voortstuwingsvermogen, zowel door MBO- als door HBO-opgeleiden worden verricht. De vierjarige MBO-opleiding heeft zijn waarde in de praktijk ruimschoots bewezen. Voor het verrichten van leidinggevende werkzaamheden is echter het volgen van een daarop gerichte cursus en het verworven hebben van voldoende ervaring noodzakelijk. Daarbij is overwogen dat men zich de materie van een dergelijke management-cursus pas zinvol eigen kan maken na het opdoen van voldoende ervaring in een operationele functie.

Met de opleiding stuurman/werktuigkundige kleine schepen, een driejarige opleiding van het middelbaar beroepsonderwijs, of de opleiding schipper/machinist beperkt werkgebied, een tweejarige opleiding, kan een beperkte bevoegdheid worden verkregen. Deze laatste opleiding is bedoeld voor schepen die uitsluitend varen in een gebied tot 30 zeemijlen uit de kust, niet verder dan 12 uur varen uit een met name genoemde werkhaven en nooit verder verwijderd dan 6 uur varen van een veilige haven of rede. Dit betreft in hoofdzaak aannemersmaterieel.

6. Verdragsrechtelijke verplichtingen ten aanzien van het maritiem onderwijs

De beroepsvereisten, en hiervan afgeleid de inhoud van het maritiem onderwijs, worden voor een belangrijk deel bepaald door hetgeen is vastgelegd in het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst, 1978 (Trb. 1981, 144) (STCW-Verdrag), dat op 7 juli 1995 te Londen is herzien⁸. De herziene versie van dit verdrag is, volgens de stilzwijgende goedkeuringsprocedure, op 1 februari 1997 in werking getreden. Voor de verkrijging van de

⁸ Zie Trb. 1996, 249.

vaarbevoegdheden, genoemd in de Zeevaartbemanningswet, zal één pakket van beroepsvereisten worden vastgesteld.

De bepalingen in het STCW-Verdrag met betrekking tot het wachtlopen zullen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 68 van het wetsvoorstel worden geïmplementeerd. Vooruitlopend daarop zal dit geschieden in een Bekendmaking van het hoofd van de Scheepvaartinspectie op basis van het Schepenbesluit 1965.

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

Aangezien de nieuwe Wet Educatie en Beroepsonderwijs (WEB), die op 1 januari 1996 in werking is getreden, een gelijksoortig systeem van de bewaking van de kwaliteit voor het middelbaar beroepsonderwijs kent, ligt het in de rede dat zoveel mogelijk zal worden aangesloten bij de in de WEB gekozen opzet. Het door de scholen op te zetten kwaliteitssysteem zal uiteraard ook moeten voldoen aan de in het kader van het STCW-verdrag gestelde eisen. Bij de externe legitimering ingevolge de WEB zal de toetsing van de in de eindtermen verwerkte beroepsvereisten moeten plaatsvinden. Ook hierbij zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nauw zijn betrokken.

In de Wet hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW) worden eveneens eisen gesteld ter waarborging van de kwaliteit. Een op te zetten kwaliteitssysteem zal tevens moeten voldoen aan hetgeen in het STCW-Verdrag is neergelegd inzake de wijze van toetsing van de beroepsvereisten.

7. Juridisch kader en koninkrijksaspecten

Het hierbij aangeboden wetsvoorstel is opgesteld met inachtneming van de hiervoor beschreven beleidsmatige uitgangspunten voor het bemannen van zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels zijn gerechtigd tot het voeren van de vlag van het Koninkrijk. Tevens is rekening gehouden met de internationaalrechtelijke verplichtingen van het Koninkrijk (voor Nederland), voortvloeiend uit wereldwijd werkende verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie en de Internationale Arbeidsorganisatie alsook uit Europese regelgeving. Het belangrijkste IMO-verdrag voor de bemanning is het eerdergenoemde STCW-Verdrag van 1978; op Europees gebied de Bemanningsrichtlijn. Voorts wordt met deze wet gevolg gegeven aan Voorschrift 13 van Hoofdstuk V van het Internationale Verdrag inzake de Beveiliging van Mensenlevens op Zee (SOLAS-Verdrag) van 1974⁹ en de daarmee verbonden aanbevelingen van de Internationale Maritieme Organisatie, opgenomen in Resolutie A.481 (XII) «Principles of Safe Manning».

De Zeevaartbemanningswet is een van de onderdelen van het Codificatie- en Moderniseringsproject Publiek Zeerecht. De andere onderdelen bestaan uit de Rijks(kader)wet zeescheepvaart, de herziening van de nationaliteitsverlening aan zeeschepen (met inbegrip van het toekennen van het recht om de vlag van het Koninkrijk te voeren), de herziening van de wetgeving inzake de technische eisen aan zeeschepen

⁹ Trb 1976, 157; laatstelijk Trb. 1996, 18.

(Schepenwet) en die inzake de milieueisen aan zeeschepen (Wet voorkoming verontreiniging door schepen), alsook de herziening van de wettelijke regeling betreffende het onderzoek van scheepsongevallen¹⁰.

Het onderhavige wetsvoorstel vervangt voor zeeschepen geregistreerd in Nederland op sommige punten bestaande koninkrijksregelgeving¹¹. Met de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba is, gelet op het Statuut voor het Koninkrijk, overleg gevoerd over de gevolgen van de totstandkoming van deze wet. Zij hebben te kennen gegeven – met inachtneming van de verdragsverplichtingen van het Koninkrijk en het Statuut voor het Koninkrijk – te willen streven naar zoveel mogelijk eigen wetgeving (bij of krachtens landsverordening, gebaseerd op een Rijkskaderwet zeescheepvaart) voor de bemanning van zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk die zijn geregistreerd in de Nederlandse Antillen of Aruba. Wat betreft Nederland is, gelet op het belang van een spoedige uitvoering van het nieuwe zeescheepvaartbeleid, besloten om vooruitlopend op de Rijkskaderwet zeescheepvaart het wetsvoorstel tot vaststelling van een Zeevaartbemanningwet in te dienen. In het licht van het Statuut voor het Koninkrijk bezien ontmoet dit geen bezwaar.

Voor de periode dat de eerderbedoelde Rijks(kader)wet zeescheepvaart nog niet tot stand is gekomen, dient er voor de beide landen een interimvoorziening te worden getroffen. Artikel 109, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965 (een algemene maatregel van rijksbestuur) verklaart namelijk ten aanzien van de bemanningseisen voor koopvaardischepen de Wet op de zeevaarddiploma's (met het Besluit zeevaarddiploma's) van toepassing op de bemanning van alle zeeschepen onder de vlag van het Koninkrijk, dus ook die, welke zijn geregistreerd in de Nederlandse Antillen of Aruba.

Het ligt in het voornemen van ondergetekende te bevorderen dat deze verwijzingen in artikel 109 van het Schepenbesluit voor zeeschepen, geregistreerd in Nederland en varende onder de vlag van het Koninkrijk, worden vervangen door een verwijzing naar regels, gesteld bij of krachtens de wet (i.e. de Zeevaartbemanningwet). Voor zeeschepen, geregistreerd in de Nederlandse Antillen of Aruba en varende onder de koninkrijksvlag, zal de desbetreffende materie als interimvoorziening worden geregeld in een nieuwe Bijlage XXV van het Schepenbesluit (Bemanningseisen voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen). Dit betekent dat de huidige bepalingen in het Schepenbesluit 1965 en de Bijlagen aangaande de bemanning kunnen worden ingetrokken.

Voor zeevissersvaartuigen zal een overeenkomstige voorziening worden getroffen in het Vissersvaartuigenbesluit.

8. Aspecten van marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit

Wanneer men het wetsvoorstel beziet op aspecten van marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit (MDW-toets), kan het volgende worden opgemerkt.

De Zeevaartbemanningwet heeft mogelijke bedrijfseffecten voor iedere reder (scheepsbeheerder) met zeeschepen onder Nederlandse vlag, resp. de reder (scheepsbeheerder) die zeeschepen onder Nederlandse vlag wil brengen. Op dit moment gaat het om ongeveer 200 bedrijven (bron: rapport-Peeters, vermeld in voetnoot 6 van deze memorie).

De gevolgen voor de omvang van de administratieve lasten van de betrokken zeescheepvaartbedrijven zijn te verwaarlozen ten opzichte van de voordelen voor de reders. Het wetsvoorstel betekent een vergaande

¹⁰ De vijf genoemde onderdelen monden voor in Nederland geregistreerde zeeschepen respectievelijk uit in de Rijks(kader)wet zeescheepvaart, de Zeevaartbemanningwet, de (Rijks)wet nationaliteit zeeschepen, de Zeeschepenwet en de Wet op de Transportongevallenraad. Zij zijn opgenomen in de wetgevingsbijlage bij de memorie van toelichting van het Hoofdstuk Verkeer en Waterstaat van de Rijksbegroting voor 1997. Tweede Kamerstukken, vergaderjaar 1996/97, 25 000 XII, nr. 3, blzz. 10, 11 en 15.

¹¹ Zie met name artikel 4, onderdeel k, van de Schepenwet (een rijkswet), Hoofdstuk VII van het hierop gebaseerde Schepenbesluit 1965 en Hoofdstuk 12 van het eveneens hierop gebaseerde Vissersvaartuigenbesluit. De samenstelling van de bemanning aan boord van koopvaardischepen en vissersvaartuigen is voor de officieren geregeld in uitvoeringsbesluiten van de Wet op de zeevaarddiploma's, resp. de Wet op de Zeevischvaarddiploma's (geen rijks wetten), en voor de scheepsgezellen in het Schepenbesluit 1965, resp. het Vissersvaartuigenbesluit.

vereenvoudiging van de huidige regelgeving, die verspreid is over een groot aantal regelingen. Mede als gevolg van opeenvolgende partiële herzieningen van de verschillende regelingen is de onderlinge verhouding hiervan tamelijk complex geworden.

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

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

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

II. HOOFDLIJNEN VAN HET WETSVORSTEL (HOOFDSTUKSGEWIJS)

Hoofdstuk 1

Hoofdstuk 1 van het wetsvoorstel bevat de definities en de werkingssfeer van de wet. De definities van deze wet wijken hier en daar iets af van de tot op heden gebruikelijke. Zo wordt niet de eigenaar (de «reder» in het Burgerlijk Wetboek) of rompbevrachter maar de scheepsbeheerder als drager van rechten en verplichtingen aangewezen. Deze scheepsbeheerder is de natuurlijke persoon of rechtspersoon die – vanuit een vestiging in Nederland van een zeescheepvaartonderneming – is belast met de dagelijkse leiding over het beheer van een Nederlands schip.

Voorzover de relevante verdragen en Europese richtlijnen overeenkomstige begripsbepalingen kennen, zijn de definities in dit wetsvoorstel daarmee in overeenstemming.

De wet is van toepassing ten aanzien van Nederlandse schepen. Om te beginnen zijn dit – behoudens de na te noemen uitzondering – alle zeeschepen waarvan de eigendom in Nederland teboekstaat in het scheepsregister, dat wordt gehouden door de Dienst van het Kadaster en de Openbare Registers op grond van artikel 193 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Voorts is het van toepassing op zeeschepen in

rompbevrachting die zijn ingeschreven in het openbaar rompbevrachtingsregister van Nederland, ingesteld bij de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting (Stb. 1992, 541). Laatstbedoelde categorie schepen heeft door de inschrijving van rechtswege de hoedanigheid verkregen van Nederlands schip. Aangezien de verplichtingen van de Zeevaartbemanningwet zullen gelden op zee, alsmede komende van of op weg naar zee, mag er van worden uitgegaan dat deze zeeschepen – met de hoedanigheid van Nederlands schip – de vlag van het Koninkrijk zullen voeren, hetzij ingevolge de verplichting van artikel 3, tweede lid, van de Zeebrievenwet¹², hetzij omdat zij behoren tot een van de categorieën, genoemd onder de uitzonderingen van artikel 2, onder b tot en met e, van laatstgenoemde wet. Deze categorieën zeeschepen, zoals zeeschepen bestemd voor de openbare dienst en zeevissersvaartuigen, voeren de koninkrijksvlag krachtens gewoonterecht.

Omdat het Nederlands-Antilliaans Zeebrievenbesluit¹³ het mogelijk maakt dat zeeschepen die in Nederland teboekstaan in het scheepsregister (bedoeld in artikel 193 van Boek 8 BW), worden ingeschreven in het openbaar rompbevrachtingsregister van de Nederlandse Antillen (zie artikel 6 van genoemd besluit), terwijl bedoelde schepen op basis van dit Besluit (verlening van een Nederlands-Antilliaanse zeebrief) dan wel krachtens gewoonterecht de vlag van het Koninkrijk zullen blijven voeren, is het noodzakelijk deze categorie zeeschepen van de werking van de (Nederlandse) Zeevaartbemanningwet uit te zonderen. Dit is geschied door in artikel 1, onder b, te bepalen dat onder een Nederlands schip wordt verstaan: «een schip dat op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren». Met «Nederlandse rechtsregels» worden in deze wet bedoeld geschreven of ongeschreven rechtsregels die in het land Nederland gelden.

In hoofdstuk 1 wordt het uitgangspunt van de wet tot uitdrukking gebracht dat alle Nederlandse schepen die bedrijfsmatig op zee worden gebruikt, met inbegrip van zeevissersvaartuigen, moeten zijn voorzien van een geldig bemanningcertificaat en ten minste dienovereenkomstig moeten zijn bemand. Dit uitgangspunt dient ook te gelden voor het traject komende van zee, op weg naar een anker- of ligplaats in een haven of op een rede, en het traject gaande naar zee.

Ingevolge artikel 17, eerste lid, aanhef en onderdeel e, van de Binnenschepenwet is het hebben van een vaarbewijs (voor de binnenvaart) niet vereist voor de schipper van een schip, «indien het schip uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebruikt voor de vaart ter zee en de schipper is voorzien van een bewijs van bekwaamheid voor de zeevaart, afgegeven door een bevoegde autoriteit in Nederland of in het buitenland». Dit betekent dat de kapitein van een (zeewaardig) schip, dat in de praktijk niet wordt gebruikt op zee of voor vervoer over zee en die niet in het bezit is van een vaarbevoegdheidsbewijs op grond van artikel 18 van de Zeevaartbemanningwet, moet zijn voorzien van een vaarbewijs ingevolge de Binnenschepenwet.

Ook blijft de Zeevaartbemanningwet van toepassing op het Nederlandse zeeschip, dat na aankomst over zee permanent wordt gebruikt op wateren buiten Nederland die ter plaatse als binnenwateren worden beschouwd.

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

¹² Stb. 1992, 544.

¹³ Stb. 1993, 302; PbNA 79.

Per hoofdstuk wordt aangegeven welke vrijstellingen of ontheffingsmogelijkheden er zijn.

Het wetsvoorstel bevat enige bijzondere bepalingen voor de zeevisvaart (zie de artikelen 2, 17, 26 en 30). Naast overeenkomsten zijn er evenwel belangrijke verschillen tussen de koopvaardij als maritieme bedrijfstak enerzijds en het visserijbedrijfsleven anderzijds. Uitgangspunt is geweest dat de wet op de zeevissersvaartuigen van toepassing moet kunnen zijn.

De bepalingen met een administratief karakter zoals met betrekking tot de afgifte van bemanningscertificaten, de medische keuringen, de monsterring, de verplichtingen van de kapitein (de schipper op een zeevissersvaartuig), het toezicht en de handhaving kunnen vrijwel identiek worden ingevoerd voor de koopvaardij en de zeevisvaart. In plaats van het huidige systeem van de bevoegdheidsverlenende diploma's wordt in het wetsvoorstel ook voor de bemanning van zeevissersschepen voorzien in de afgifte van vaarbevoegdheden. De bemanningssamenstelling op de visservloot is zo eenvormig, dat is besloten het huidige systeem voor de bepaling van de bemanningssamenstelling aan boord van vissersvaartuigen te handhaven. In navolging van hetgeen internationaal gebruikelijk is, wordt daarbij onder meer onderscheid gemaakt naar scheepslengte en voortstuwingsvermogen.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de scheepsbeheerder van een vissersvaartuig vaak een maatschapsverband is, en niet een rechtspersoon. De verplichtingen van de scheepsbeheerder rusten in dat geval op de leden van de maatschap.

De thans in de ministeriële Regeling bemanning en diplomering zeilvaart¹⁴ vervatte eisen ten aanzien van de benodigde vaarbevoegdheden voor de zeilvaart zullen in de uitvoeringsbesluiten op basis van dit wetsvoorstel worden ingebed.

Hoofdstuk 2

Het uitgangspunt dat de scheepsbeheerder primair verantwoordelijk is voor het bemannen van zijn schepen, zodanig dat deze veilig en milieuverantwoord kunnen varen, is uitgewerkt in Hoofdstuk 2, paragraaf 1. Het is de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder zelf na te gaan welke bemanning hij daarvoor ten minste benodigd acht. De overheid is en blijft verantwoordelijk voor het waarborgen van een veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee met Nederlandse schepen.

De kapitein is, naast zijn andere hoedanigheden, de vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder (vgl. de artikelsgewijze toelichting voor een meer uitvoerige uiteenzetting). Tijdens de vaart van het schip kunnen zich situaties voordoen die van tevoren niet waren te voorzien. De kapitein treft, als de feitelijke situatie dit naar zijn oordeel nodig maakt, passende of aanvullende maatregelen op bemanningsgebied. Dat wil zeggen dat hij naast de reguliere bemanning aan boord, nog andere bemanningsleden kan aanmonteren. Ook kan hij besluiten niet uit te varen tot de omstandigheden zijn gewijzigd.

De verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder brengt met zich mee dat hij de kapitein ook daadwerkelijk de middelen verschafft – i.e. menskracht en materiële middelen – om aan alle verplichtingen van de Zeevaartbemanningswet te voldoen door het nemen van de hiervoor bedoelde maatregelen. Een en ander is, met het oog op de beoordeling van het handelen (respectievelijk het nalaten te handelen) van de kapitein en de scheepsbeheerder door het hoofd van de Scheepvaartinspectie als toezichthouder en – in uiterste consequentie – achteraf door het Openbaar Ministerie en de rechter, nader uitgewerkt in artikel 10, onderdeel b, en in artikel 12. Met het «geen gevolg» geven in het tweede lid van laatst-

¹⁴ Stcrt. 1993, 196.

genoemd artikel wordt gelijkgesteld het gedeeltelijk of onvoldoende gevolg geven, door de scheepsbeheerder, aan een verzoek van de kapitein.

Hoofdstuk 2, paragraaf 2, regelt het bemanningsplan en het bemanningscertificaat. De scheepsbeheerder dient het bemanningsplan in; de beoordeling hiervan en het verstrekken van een certificaat is opgedragen aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie. In het bemanningsplan geeft de scheepsbeheerder aan op welke wijze het schip zal worden bemand en op welke manier de bedrijfsvoering aan boord zal plaatsvinden. Als voorwaarde waar de bedrijfsvoering aan boord aan moet voldoen, wordt met name aan de arbeids- en rusttijden gedacht. Deze zijn thans geregeld in de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart en zullen in de naaste toekomst worden opgenomen in een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Arbeidstijdenwet. Uit het plan moet blijken dat door de scheepsbeheerder rekening is gehouden met een werkbelasting van de bemanningsleden die binnen de normen ligt van de vigerende regelgeving voor arbeids- en rusttijden. Verder moet uit het plan blijken hoe voor het betrokken schip de veilige vaart is gewaarborgd.

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

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

In het bemanningscertificaat wordt vastgelegd welke samenstelling de bemanning van het schip ten minste moet hebben. Het certificaat specificereert het aantal personen met hun onderscheidene functies. Een schip zonder geldig bemanningscertificaat mag niet naar zee vertrekken of op zee worden gebruikt. Overtreding van deze verbodsbepaling levert een economisch delict op (zie de toelichting op hoofdstuk 6). De beoordeling van het bemanningsplan is erop gericht het schip met de bemanning veilig te laten varen. Met bemanning worden in de hoofdstukken 1, 2 en 3 van deze wet om deze reden bedoeld de bemanningsleden die noodzakelijk zijn om veilig te varen met het betrokken schip en zijn lading, met inachtneming van – onder meer – de wettelijke rusttijdenregelingen voor koopvaardij schepen.

Het «veilig varen» omvat mede het noodzakelijk onderhoud, gedurende de vaart, aan veiligheidsmiddelen (zoals de reddingsmiddelen en de communicatieapparatuur). Niet noodzakelijk is bijvoorbeeld het «cosmetisch» onderhoud. Voorts kunnen sommige werkzaamheden aan derden worden uitbesteed, waarbij valt te denken aan het inhuren van onderhoudsploegen. Ook kan bijvoorbeeld worden gewerkt met laad- en losploegen in de haven, terwijl het toezicht op de laad- en loswerkzaamheden desgewenst eveneens kan worden uitbesteed. Welke werkzaamheden worden uitbesteed en hoe dit in de praktijk is geregeld, wordt door de scheepsbeheerder in het bemanningsplan aangegeven. Bij de bepaling van de bemanningssamenstelling die in het bemanningscertificaat wordt opgenomen, wordt er in dat geval van uitgegaan dat de bemanning deze werkzaamheden niet hoeft uit te voeren.

De bemanningssamenstelling die in het certificaat wordt genoemd, kan afwijken van het ingediende bemanningsplan. In dit geval vindt de afgifte

door het hoofd van de Scheepvaartinspectie ambtshalve plaats, tenzij de scheepsbeheerder uitdrukkelijk om een beslissing vraagt, inhoudende een weigering van de afgifte van een certificaat overeenkomstig de door hem voorgestelde bemanningssamenstelling. In het besluit tot ambtshalve afgifte van een bemanningscertificaat ligt besloten dat het hoofd van de Scheepvaartinspectie de gronden motiveert, waarop hij geheel of gedeeltelijk is afgeweken van het ingediende bemanningsplan. Dit besluit is voor beroep vatbaar (zie artikel 65).

Ook kan zich het geval voordoen dat het hoofd van de Scheepvaartinspectie na beoordeling van het bemanningsplan accoord is gegaan met een bepaalde samenstelling van de bemanning, terwijl naderhand blijkt dat met de bewuste bemanningssamenstelling toch niet voldoende veilig kan worden gevaren. Zulks kan bijvoorbeeld blijken uit het structureel niet toekomen aan de rusttijdennorm aan boord of het niet of onvoldoende toekomen aan veiligheidsonderhoud.

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

Het staat de scheepsbeheerder vrij om een grotere bemanning aan te stellen, indien de exploitatie van het schip zulks met zich meebrengt of dit de bedrijfsvoering ten goede zou komen. Ook deze «extra» bemanningsleden moeten voldoen aan de vereisten die de wet stelt met betrekking tot medische geschiktheid en, afhankelijk van de te vervullen functie, het hebben van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

Het hoofd van de Scheepvaartinspectie heeft de bevoegdheid om een bemanningscertificaat in te trekken. In de wet zelf worden de gronden voor intrekking nauwkeurig omschreven.

Hoofdstuk 2, paragraaf 3, van het wetsvoorstel regelt de vaarbevoegdheidsbewijzen en scheidt de mogelijkheid tot het stellen van de onderliggende eisen voor wat betreft kennis, vaardigheden en ervaring. De individuele bemanningsleden moeten aan bepaalde opleidings- en andere geschiktheidseisen voldoen. Dat zij aan deze eisen voldoen, blijkt uit een vaarbevoegdheidsbewijs of een ander door de Minister toegestaan bewijs.

In het algemeen gedeelte is al aangegeven dat bevoegdheden in operationele en leidinggevende werkzaamheden worden onderscheiden, met een verder onderscheid naar alle schepen en kleine schepen. Met een wachtbevoegdheid kunnen operationele werkzaamheden worden verricht, terwijl een eindbevoegdheid is vereist voor het leiding geven aan boord (bijvoorbeeld kapitein, hoofdwerktuigkundige of eerste maritiem officier). Het aantal vaarbevoegdheden dat is voorzien, impliceert een reductie van ruim 100 vaarbevoegdheden ten opzichte van het huidige aantal. Het grote aantal dat thans bestaat, is mede een gevolg van de introductie van de eerdergenoemde fijnmazige wetgeving (zie paragraaf 1.2 van deze memorie).

Het vaarbevoegdheidsbewijs wordt – evenals thans het geval is – afgegeven door het hoofd van de Scheepvaartinspectie, indien de aanvrager aantoonbaar dat hij over de vereiste kennis beschikt, de vereiste vaartijd heeft behaald en hij de bewijzen van medische geschiktheid voor

de zeevaart overlegt (de geneeskundige verklaring betreffende de algemene lichamelijke geschiktheid voor de zeevaart, de geneeskundige verklaring betreffende het gehoororgaan en de geneeskundige verklaring betreffende het gezichtsorgaan). De eisen voor de medische geschiktheid zullen worden vastgesteld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Hoofdstuk 4, paragraaf 2, handelt over dit onderwerp.

Op grond van een tweetal erkenningsrichtlijnen voor diploma's (89/48/EG en 92/51/EG) en de Bemanningsrichtlijn van de Raad van de Europese Unie is op nationaal niveau een stelsel van onderlinge erkenning van diploma's voor de uitoefening van bepaalde zeevaartberoepen tot stand gekomen¹⁵. De vereiste diploma's of de diensttijd kunnen daarom ook in het buitenland of op buitenlandse schepen zijn behaald. Als algemeen uitgangspunt geldt hierbij dat geen toestemming zal worden verleend om dienst te doen in een hogere functie of op schepen met een hoger bruto-tonnage of voortstuwingsvermogen dan die waarop de betrokken zeevarende in het land van opleiding is toegelaten. Een belangrijk criterium bij de beoordeling of een zeevarende van buiten de EU aan de eisen voldoet, is of hij voldoet aan de eisen die het STCW-Verdrag stelt aan de opleiding van bemanningen van zeeschepen.

Door middel van de procedure, neergelegd in artikel 9 van de Bemanningsrichtlijn, zal er een lijst van door de Lid-Staten van de Europese Unie erkende bewijzen van beroepsbekwaamheid tot stand komen. Deze lijst wordt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekendgemaakt.

De wettelijke eisen die de Zeevaartbemanningwet stelt zijn in overeenstemming met de eisen die ingevolge de Bemanningsrichtlijn en het STCW-Verdrag worden gesteld aan de opleiding van de bemanning.

Voor bewijzen van beroepsbekwaamheid, afgegeven door de bevoegde autoriteit van de Nederlandse Antillen en Aruba (thans de Scheepvaartinspectie in deze landen van het Koninkrijk) zal een bijzondere procedure gaan gelden. In het Schepenbesluit 1965, dat in verband met het tot stand brengen van de Zeevaartbemanningwet moet worden gewijzigd (zie paragraaf 1.7 van deze memorie), zal worden bepaald dat bij ministeriële rijksregeling een lijst wordt vastgesteld van binnen het Koninkrijk afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid, die de betrokken houder het recht geven om – onverminderd de overige vereisten, zoals de geneeskundige verklaringen – een vaarbevoegdheidsbewijs te verkrijgen waarmee in bepaalde hoedanigheden (en met eventuele beperkingen) dienst kan worden gedaan aan boord van zeeschepen onder de koninkrijksvlag, ongeacht in welk land van het Koninkrijk deze zijn geregistreerd. Laatstgenoemde bewijzen hebben in het internationale verkeer de status van een Certificate of Competency op grond van het STCW-Verdrag. Thans is de afgifte hiervan voor het gehele Koninkrijk geregeld in de Regeling vaarbevoegdheidsbewijs 1995, gebaseerd op artikel 119 van het Schepenbesluit 1965¹⁶.

Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 3 van het wetsvoorstel bevat de publiekrechtelijke verplichtingen van de kapitein, zoals die thans in het Wetboek van Koophandel zijn opgenomen. Het huidige artikel 341a van het Wetboek van Koophandel, dat voorschrijft dat de kapitein van een Nederlands zeeschip de Nederlandse nationaliteit bezit met het oog op zijn publiekrechtelijke taken en bevoegdheden aan boord, waaronder de handhaving van de openbare orde als wezenlijk onderdeel van de uitoefening van de Nederlandse rechtsmacht over het schip, is in dit wetsvoorstel overgenomen¹⁷. De kapitein heeft voorts belangrijke taken en verantwoordelijkheden in oorlogstijd en in tijden van oplopende internationale spanning.

¹⁵ Zie de Algemene wet erkenning EG-hoger-onderwijsdiploma's (Stb. 1994, 29) en de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen (Stb. 1994, 640).

¹⁶ Stcrt. 1995, 242; tevens bekendgemaakt in de Curaçaosche Courant en in het Afkondigingsblad van Aruba.

¹⁷ Aan de facultatieve bepaling van artikel 374, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel, dat betrekking heeft op de schippers van vissersvaartuigen in verbinding met artikel 341a, is nimmer uitvoering gegeven.

In de toelichting op de artikelen 26 en volgende zal daarop nader worden ingegaan.

Ingevolge artikel 48, vierde lid, van het EG-Verdrag en de bestendige uitleg die hieraan is gegeven door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen¹⁸ is het de Lid-Staten toegestaan om het bezit van de eigen nationaliteit voor te schrijven voor betrekkingen, «die, al dan niet rechtstreeks, het deelnemen aan de uitoefening van overheidsgezag inhouden en die werkzaamheden omvatten, strekkende tot bescherming van de algemene belangen van de staat of van andere openbare lichamen, en die derhalve bij de betrokken functionaris een bijzondere band van solidariteit ten opzichte van de staat veronderstellen, alsmede een wederkerigheid van rechten en plichten die de grondslag vormen van de nationaliteitsverhouding». De betrokken persoon hoeft niet door de overheid te zijn aangesteld of in dienst genomen. Het handhaven van de openbare orde en de taken van de kapitein ten behoeve van de defensie en de behartiging van de belangen van het Koninkrijk in buitengewone omstandigheden moeten naar het oordeel van de regering als zodanig worden bestempeld. De conclusie van het voorgaande is dat de eis van het Nederlanderschap aan de kapitein niet in strijd is met Europees-rechtelijke verplichtingen.

Hoofdstuk 4

In Hoofdstuk 4, paragraaf 1, is in hoofdlijnen de regeling overgenomen, welke in 1989 tot stand is gekomen door een wijziging van het Wetboek van Koophandel (Stb. 1989, 112). Deze behelsde een sterke vereenvoudiging van de monsterring van bemanningsleden. Het voorliggende wetsvoorstel bepaalt dat de monsterring ten minste eenmaal in de twaalf maanden moet worden opgemaakt (artikel 32). Iedere mutatie van de bemanning wordt op de monsterring aangetekend, met vermelding van de desbetreffende datum, en moet aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie worden doorgegeven. In het wetsvoorstel is een verplichting om aan te monsterringen gesteld aan alle bemanningsleden die functies vervullen, welke voorkomen in het bemanningscertificaat, alsmede aan de bemanningsleden die door de scheepsbeheerder of door de kapitein aan de daarin vermelde bemanning worden toegevoegd met toepassing van artikel 4, eerste lid, respectievelijk het derde lid.

De monsterring krijgt in dit wetsvoorstel niet tevens de functie van een overzicht van alle opvarenden (naast de passagiers) aan boord van een schip zodra het is uitgevaren. Vooruitlopend op de totstandkoming van de wetgeving ter vervanging van de Schepenwet (zie paragraaf 1.7 van deze memorie) zal in het Schepenbesluit 1965 een verplichting van de scheepsbeheerder worden opgenomen om op zijn kantoor steeds te beschikken over een bijgewerkte lijst van de kapitein en alle opvarenden, met inbegrip van de passagiers, aan boord van elk van zijn schepen. Een dergelijke lijst is van essentieel belang ingeval van scheepsrampen en incidenten aan boord (bijvoorbeeld brand of het overboord slaan van een opvarende).

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

De verplichte medische keuring, zoals geregeld in paragraaf 2 van Hoofdstuk 4, betekent een beperking van het recht op lichamelijke integriteit in de zin van artikel 11 van de Grondwet en artikel 8 van het

¹⁸ Zie Jurisprudentie Hof van Justitie EG 1989, p. 1591 (zaak 33/88), 1986, p. 2121 (zaak 66/85) en 1980, p. 3881 (zaak 149/79).

Europees Verdrag inzake de Rechten van de Mens. Deze is gerechtvaardigd, aangezien zij noodzakelijk is met het oog op de verzekering van de veilige en milieuverantwoorde vaart ter zee. Thans zijn bedoelde verplichtingen opgenomen in Hoofdstuk IV van het Schepelingenbesluit, in artikel 118 van het Schepenbesluit 1965 en in paragraaf 2 van Hoofdstuk 12 van het Vissersvaartuigenbesluit.

Hoofdstuk 5

Het toezicht op de naleving van de Zeevaartbemanningswet wordt opgedragen aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en andere, door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen, toezichthouders. Hoofdstuk 5 van het wetsvoorstel bevat daartoe de benodigde bepalingen, welke deels vooruit lopen op de betrokken onderdelen van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Na inwerkingtreding van de Derde tranche van de Awb zal een aantal artikel(en) overbodig worden en komen te vervallen; deze worden genoemd in artikel 81 van dit wetsvoorstel. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de bevoegdheid tot aanhouding van een schip door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie (artikel 55) en het mogen betreden van woongedeelten (hutten en andere bemanningsverblijven) aan boord van schepen (artikel 50, eerste lid, en 53, eerste lid).

Hoofdstuk 6

Het karakter van het wetsvoorstel brengt met zich mee dat het handelen in strijd met verplichtingen, neergelegd in deze wet, moet worden gezien als een overtreding van economische aard. Mede op grond van overwegingen van harmonisatie en deregulering is dan ook de keuze gemaakt om bedoelde handelingen aan te merken als een economisch delict in de zin van de Wet economische delicten (WED). Het bestaande pakket van sanctiemaatregelen van de WED staat daarmee ter beschikking van de opsporingsambtenaren en de rechter in het kader van de handhaving van de Zeevaartbemanningswet. De specifieke verbodsbepalingen van deze wet zijn neergelegd in Hoofdstuk 6 van het wetsvoorstel.

Hoofdstuk 7

Het instellen van bezwaar en beroep tegen besluiten in het kader van de Zeevaartbemanningswet wordt beheerst door de Algemene wet bestuursrecht. Er is administratief beroep op de Minister opengesteld tegen besluiten van het hoofd van de Scheepvaartinspectie. De daartoe aangewezen ambtenaren van de Scheepvaartinspectie hebben de wettelijke bevoegdheid een schip aan te houden op een van de gronden, genoemd in artikel 55.

III. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

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

De dagelijkse leiding (het management van de beheersactiviteiten) dient

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

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

Wat betreft de begrippen «dagelijkse leiding», «beheer» en «vestiging» wordt in dit wetsvoorstel nauw aangesloten bij de gelijkkluidende begrippen in artikel 311 van het Wetboek van Koophandel (zoals gewijzigd in 1994)¹⁹, respectievelijk in artikel 3 van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting.²⁰

Met het begrip «bemanning» en de hiervan afgeleide begrippen worden in deze wet zowel mannen als vrouwen bedoeld. De schepeling heeft in de definitie van bemanning dezelfde betekenis als de schepeling in het Wetboek van Koophandel.

Artikel 2

De omschrijving die de toepasselijkheid van de wet op Nederlandse schepen die aan bepaalde voorwaarden voldoen vastlegt, is gekozen omdat een aantal klassieke omschrijvingen, zoals het ondernemen van een reis, onvoldoende duidelijkheid biedt. In de terminologie van de wet wordt een schip op zee uitsluitend gebruikt door de scheepsbeheerder. Niet wordt immers het gebruik bedoeld dat de huurder van de vrachtruimte, de ladingbelanghebbende of de passagiers van het schip maken.

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

Reddingvaartuigen zijn uitgezonderd, zulks in overeenstemming met artikel III, onderdeel (a), van het STCW-Verdrag. De reddingvaartuigen die hier zijn bedoeld, zijn de schepen waarmee hulp wordt geboden aan de bemanning van een op zee in moeilijkheden verkerend schip. Deze taak om mensenlevens te redden, valt onder de algemene omschrijving van een van de uitgezonderde categorieën in genoemd verdragsartikel, te weten «schepen (...) die uitsluitend worden gebezigd voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd» (in de Engelse tekst wordt gesproken van «governmental non-commercial service»).

De omstandigheid dat in Nederland de reddingsdiensten door particuliere organisaties worden beheerd en uitgevoerd, doet aan het karakter van de reddingsdiensten niet af. Door de wijze waarop de particuliere organisaties zijn betrokken bij de behartiging van deze overheidstaak is tevens voldaan aan het vereiste in genoemd artikel III, dat de bemanningen «zoveel als mogelijk en praktisch is» aan de eisen van het STCW-Verdrag dienen te voldoen.

Artikelen 3 en 4

De scheepsbeheerder moet ervoor zorgen dat er een adequate bemanning op het schip is. Omdat niet alle risico's op zee van te voren zijn te berekenen of te voorspellen, moet de bemanning zodanig zijn dat redelijkerwijs alle werkzaamheden zonder gevaar kunnen worden verricht. Het werkrooster moet met name voor voldoende rust zorgen. De werkzaamheden die hier bedoeld worden houden alle werkzaamheden in die de vaart ter zee en het gebruik van het schip met zich meebrengen.

¹⁹ Stb. 1994, 507.

²⁰ Stb. 1992, 541.

De scheepsbeheerder moet rekening houden met te verwachten weersomstandigheden, ladingbehandeling, onderhoud van het schip en hoe te handelen bij voorzienbare calamiteiten (bijvoorbeeld brand).

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

Het derde lid van artikel 3 en het tweede lid van artikel 4 geven respectievelijk uitvoering aan Voorschrift I/14, paragraaf 1, onderdeel 3 en Voorschrift I/14, paragraaf 1, onderdeel 4 van de Bijlage van het STCW-Verdrag.

Artikelen 5 – 8

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

Het is mogelijk dat, op voorstel van de scheepsbeheerder, voor een schip een certificaat met meerdere bemanningssamenstellingen wordt uitgereikt, bijvoorbeeld met het oog op een situatie waarbij per reis afwisselend volgens een conventionele (mono-disciplinaire) bedrijfsvoering wordt gewerkt of juist volgens een geïntegreerde bedrijfsvoering. De desbetreffende alternatieve bemanningssamenstellingen dienen onderling gelijkwaardig te zijn (artikel 8 in verbinding met artikel 7, tweede lid). Tijdens de vaart mag tegelijkertijd slechts één bemanningssamenstelling worden toegepast. De kapitein is verplicht zijn keuze of wisseling in het scheepsdagboek te vermelden.

De bemanningssamenstelling die in het bemanningscertificaat is opgenomen, is in beginsel voldoende om het schip veilig en milieuverantwoord te laten varen. De scheepsbeheerder en de kapitein kunnen zich hierop onder normale omstandigheden beroepen.

Dit betekent ook dat een schip niet met minder personen dan in het bemanningscertificaat is aangegeven noch met personen die niet over de voor de aangegeven functies vereiste bevoegdheden beschikken, op zee mag worden gebruikt of naar zee vertrekken.

Met een geldigheidsduur van het bemanningscertificaat van ten hoogste vijf jaren wordt aangesloten bij de geldigheid van de andere certificaten die bij het schip horen. Hierdoor bestaat tevens de mogelijkheid dat een certificaat voor kortere tijd wordt afgegeven, ingeval de Scheepvaartinspectie de exploitatie van het schip met een bepaalde bemanning op korte termijn wil kunnen evalueren.

De scheepsbeheerder die het bemanningsplan heeft ingediend blijft het aanspreekpunt van het hoofd van de Scheepvaartinspectie bij het toezicht

op de bemanning van het bepaalde schip. Indien de scheepsbeheerder wisselt, bijvoorbeeld door verkoop van het schip, is de nieuwe beheerder in beginsel gebonden aan alle afspraken die in het kader van deze wet met het hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn gemaakt. Hij kan vanzelfsprekend desgewenst een nieuw bemanningsplan indienen.

De beoordeling van het bemanningsplan is een bevoegdheid van het hoofd van de Scheepvaartinspectie. In de praktijk zal soms een nadere toelichting van de kant van de scheepsbeheerder noodzakelijk zijn. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie toetst het bemanningsplan, de eventuele nadere toelichting en zo nodig de nadere informatie van de kapitein aan de in artikel 8 gegeven criteria.

Artikelen 9 en 11

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

De scheepsbeheerder kan tot aan de grenzen van het bemanningscertificaat wijzigingen aanbrengen in de feitelijke bemanning. Het gaat hier bijvoorbeeld om het vervangen van een monodisciplinair bemanningslid door een maritiem officier. Indien er twijfel mogelijk is over de feitelijke overeenstemming tussen bemanningscertificaat en monsterrol kan de scheepsbeheerder voor een specifieke bemanningssamenstelling een nieuw certificaat vragen.

Is de bemanning niet ten minste overeenkomstig het certificaat dan is het hoofd van de Scheepvaartinspectie bevoegd in te grijpen (artikel 13). De scheepsbeheerder heeft, ook na ingrijpen van de Scheepvaartinspectie, steeds het recht om een ander bemanningsplan in te dienen, waarop de goedkeuring van de overheid kan worden verkregen.

Artikelen 18 – 25

Hierin is geregeld wat tot op heden in artikel 119 van het Schepenbesluit 1965, in de Wet op de zeevaarddiploma's en de Wet op de Zeevischvaarddiploma's staat. De inhoudelijke opleidings- en ervarings-eisen voor de bevoegdheden worden in een algemene maatregel van bestuur ondergebracht. Procedurele aspecten worden in een ministeriële regeling vastgelegd.

Waar gesproken wordt over aanvullingen of beperkingen die op het vaarbevoegdheidsbewijs kunnen worden aangetekend (artikel 18, vierde lid), wordt onder meer bedoeld op de specialistische cursussen die gevolgd moeten worden voor het bekleden van bepaalde functies aan boord van de verschillende soorten van schepen of het uitsluitend mogen dienstdoen binnen het beperkte werkgebied van 30 mijl zoals dit geldt voor houders van het diploma schipper/machinist beperkt werkgebied. Nederland kent een tamelijk grote vloot van traditionele zeilschepen die voor de charter passagiersvaart worden gebruikt. Ten behoeve van deze schepen is een toegesneden opleiding ontwikkeld. De beperkingen in de

vaarbevoegdheden voor deze schepen naar grootte en vaargebied vinden ook hun basis in artikel 18, vierde lid. Artikel 18, vijfde lid, voorziet in een wettelijke basis voor het maken van onderscheid bij de vaarbevoegdheden in de zeevisvaart genoemd in het tweede lid, onderdeel d, van dit artikel, naar lengte, voortstuwingsvermogen of vaargebied van vissersvaartuigen.

De opleiding «stuurman-werktuigkundige kleine schepen», die is opgezet ter voorziening in de behoefte aan bepaalde functies op kleine schepen, leidt tot een wachtbevoegdheid en na het opdoen van ervaring en aanvullende toetsing tot een eindbevoegdheid voor een bepaalde categorie schepen. De hier bedoelde beperkingen zullen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd. Wat «kleine schepen» zijn, zal in overeenstemming met het STCW-Verdrag worden bepaald in de algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 19, eerste lid, aanhef en onderdeel c.

De tekst van het tweede lid van artikel 19 is algemeen geformuleerd teneinde te bereiken dat daaronder niet alleen de huidige nautische opleidingen zijn begrepen, maar ook nieuwe nautische beroepsopleidingen die eventueel in de toekomst worden opgenomen in de opleidingsregisters van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW) of van de Wet educatie en beroepsonderwijs (WEB).

Onder de documenten, bedoeld in artikel 21 worden mede verstaan het diploma als scheepskok en de bewijzen dat bepaalde veiligheidstrainingen moeten zijn gevolgd door bemanningsleden van de ro-ro passagiersschepen zoals deze recent in het kader van de herziening van het STCW-Verdrag zijn afgesproken.

Bij gebleken onjuiste opgave van gegevens bij de aanvraag voor een vaarbevoegdheidsbewijs wordt het bewijs ingetrokken. De overlegging van een vals of vervalst diploma valt daar ook onder. Deze en andere intrekingsgronden zijn opgenomen in artikel 24 van het wetsvoorstel. In het vierde lid van dit artikel is uitvoering gegeven aan Voorschrift I.2, paragraaf 6, onderdeel 3, van het herziene STCW-Verdrag.

In artikel 22, eerste lid is vastgelegd dat bij algemene maatregel van bestuur de criteria worden vastgesteld, met inachtneming waarvan de Minister vaarbevoegdheidsbewijzen, diploma's of certificaten erkent, die zijn afgegeven door een bevoegde autoriteit van een staat buiten de Europese Economische Ruimte. Met «criteria» worden in dit artikel-onderdeel bedoeld de criteria van artikel 9 van de Europese Bemanningsrichtlijn, welke door de Raad van de Europese Unie nog zullen worden vastgesteld.

In het derde lid van artikel 22 is bepaald dat de zogeheten EG-verklaringen, afgegeven op grond van de algemene wetten ter uitvoering van de Europese diploma-richtlijnen (zie de toelichting bij hoofdstuk 2) van rechtswege gelijkgesteld worden met een erkend vaarbevoegdheidsbewijs, diploma of certificaat.

De procedurele bepalingen ter uitvoering van dit artikel zullen ingevolge het vierde en vijfde lid worden vastgesteld bij ministeriële regeling.

Gebleken medische ongeschiktheid zal, omdat medische geschiktheid een van de vereisten voor toekenning is, eveneens leiden tot intrekking, onderscheidenlijk ongeldig verklaring van het vaarbevoegdheidsbewijs. In overeenstemming met het ILO-Verdrag Nr. 73 (1946)²¹ is de procedure van artikel 23 van de nodige waarborgen voorzien, waaronder het recht zich nogmaals te laten keuren door een als scheidsrechter aangewezen andere geneeskundige of medisch specialist (zie artikel 41). Tot de hier bedoelde

²¹ Goedgekeurd voor het gehele Koninkrijk bij Wet van 24 juli 1948, Stb. I 326. Het ILO-Verdrag Nr. 73 betreffende het geneeskundig onderzoek van zeelieden is in werking getreden voor het Koninkrijk (voor Nederland) op 17 december 1958 (Trb. 1958, 84).

waarborgen behoort ook het voorschrift in het eerste lid van artikel 23 dat verklaringen van derden betreffende mogelijke medische ongeschiktheid of onbekwaamheid tot het uitoefenen van een functie aan boord door een zeevarende alleen dan door of namens de Minister worden onderzocht, indien deze op schrift zijn gesteld. Voor artikel 23 heeft artikel 25 van de Binnenschepenwet model gestaan.

In de zeescheepvaart kunnen zich onverwachte situaties voordoen. Artikel 25 van het wetsvoorstel voorziet, evenals thans artikel 7 van de Wet op de zeevaarddiploma's, in de mogelijkheid dat het hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing verleent. Daarbij gaat het enerzijds om de mogelijkheid tot tijdelijke ontheffing van de verplichting in het bezit te zijn van de voorgeschreven vaarbevoegdheid voor de desbetreffende functie. Anderzijds is het nodig dat de wet de mogelijkheid kent tot ontheffing voor beperkte duur indien er sprake is van een onvoorzienbare situatie die buiten de schuld van de scheepsbeheerder optreedt, en waardoor tijdelijk de bemanning kwantitatief niet in overeenstemming is met het bemanningscertificaat.

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

In de algemene maatregel van bestuur, voorzien in artikel 25, zal uitwerking worden gegeven aan de bepalingen terzake van het verlenen van ontheffingen in artikel VIII van het STCW-Verdrag en artikel 6 van de Bemanningsrichtlijn. Ingevolge onderdeel (3) van genoemd artikel VIII van dit verdrag is de regering van het Koninkrijk gehouden jaarlijks de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie in te lichten over de verleende dispensaties. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie beschikt over de desbetreffende informatie.

Artikel 26

Gezien het eeuwenoude, waardevolle gebruik van de benaming «schipper» voor de gezagvoerder van een vissersvaartuig, wordt deze in het voorliggende wetsvoorstel uitdrukkelijk gehandhaafd.

Artikelen 27 – 31

Deze bepalingen in het wetsvoorstel zijn in grote lijnen overgenomen uit het Wetboek van Koophandel. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de kapitein aan boord meerdere hoedanigheden in zich verenigt. Vooropgesteld zij dat hij op arbeidsovereenkomst in dienst is van de scheepsbeheerder, tenzij hij kapitein-eigenaar is. Hij is belast met de algehele leiding over het schip en de bemanning. Ten tweede is hij de vertegenwoordiger van het Nederlands openbaar gezag op het schip; als zodanig is hij belast met en verantwoordelijk voor het handhaven van de openbare orde aan boord (te vergelijken met de desbetreffende taak en verantwoordelijkheid van de burgemeester²²). Ten derde heeft hij een aantal taken en bevoegdheden in het kader van de opsporing van strafbare feiten en de toepassing van dwangmiddelen ingevolge Titel VIa van het Wetboek van Strafvordering. Tenslotte is de kapitein de vertegenwoordiger van de zeewerkgever (artikel 396 Wetboek van Koophandel).

In tijd van oorlog, oorlogsgevaar en hiermee verwante of verband houdende buitengewone omstandigheden heeft de kapitein van een Nederlands schip bijzondere verantwoordelijkheden en verplichtingen. In

²² Voor de burgemeester is in de Gemeentewet (Stb. 1992, 96) om dezelfde reden het Nederlandschap gehandhaafd voor zijn benoembaarheid.

de bestaande wetgeving zijn deze voornamelijk vastgelegd in Hoofdstuk XII van het Schepenbesluit 1965 en, voor schippers van vissersvaartuigen, in Hoofdstuk 15 van het Vissers-vaartuigenbesluit. Hij is onder meer gehouden de hem door de Chef van de Marinestaf gegeven bescheiden te aanvaarden en diens aanwijzingen op te volgen²³. Voorts rusten op de kapitein taken en verplichtingen ingeval van vordering van scheepsruimte, dan wel vordering van schepen in gebruik of in eigendom door de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart²⁴.

Het verbod in artikel 27, tweede lid, om bemanningsleden niet te belasten met taken waartoe zij niet bevoegd zijn, geldt niet voor taken die in het kader van een opleiding onder toezicht worden verricht dan wel voor gevallen van force majeure (overmachtssituatie). Het begrip «beroepskwalificatie» moet worden gezien in samenhang met artikel 21. Als voorbeeld kan worden genoemd de arts aan boord van een passagiersschip; deze heeft geen vaarbevoegdheid, maar wel een beroepskwalificatie die hem bevoegd maakt tot het uitoefenen van de geneeskunst.

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

Nieuw is dat de kapitein, indien hij heeft gehandeld ter voldoening aan zijn wettelijke verplichting ingevolge artikel 4, tweede lid om er zorg voor te dragen dat de bemanning te allen tijde berekend is voor haar taken, daarvan geen nadeel mag ondervinden in zijn positie in de onderneming van de scheepsbeheerder (artikel 31). Deze bescherming geldt ook in het geval zijn zienswijze is gevraagd door het hoofd van de Scheepvaartinspectie over het afgeven van een bemanningscertificaat (artikel 8, vierde lid).

In de beide genoemde situaties is er sprake van een spanningsveld tussen de taken en verplichtingen van de kapitein uit hoofde van deze wet enerzijds en zijn positie als werknemer in dienst van de scheepsbeheerder anderzijds. Met het voorgestelde artikel 31 beoogt de wetgever de positie van de kapitein ten opzichte van zijn werkgever in deze situaties te versterken. De bescherming tegen benadeling omvat alle vormen van benadeling, zoals onvrijwillige overplaatsing, degradatie, schorsing of ontslag. De strekking van artikel 31 is geënt op artikel 21, eerste lid, van de Wet op de ondernemingsraden. Met een beroep op artikel 31 kan de kapitein zich daartegen bij de kantonrechter verweren, indien de benadeling verband houdt met de wijze waarop de kapitein zich heeft gekweten van zijn wettelijke taak op grond van artikel 4, derde lid, of artikel 8, vierde lid, van het wetsvoorstel. Uiteraard behoeft de kapitein niet lijdelijk af te wachten tot zijn rechtspositie door de scheepsbeheerder daadwerkelijk is geschaad, maar kan hij zich in kort geding ook verweren tegen een dreigende aantasting van zijn rechtspositie.

²³ Zie artikel 168 van het Schepenbesluit 1965 en artikel 352 van het Vissersvaartuigenbesluit.

²⁴ Zie in het bijzonder de artikelen 6, vierde en vijfde lid, 9, vierde en negende lid, 16, vierde en tiende lid, en 26, eerste lid van de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart.

Artikelen 32 – 38

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

Van de monsterplicht kan in bijzondere gevallen vrijstelling worden gegeven. Het laatste neemt niet weg dat iedere zeevarende steeds in het bezit van een monsterboekje moet zijn. Ingeval van vrijstelling zal op andere wijze duidelijk moeten zijn wie er aan boord zijn, bijvoorbeeld door overlegging van werkroosters.

Elke verandering op de monsterrol moet onverwijld worden doorgegeven. Hierbij is in eerste instantie gedacht aan het gebruik van de verschillende moderne communicatietechnieken; de mededeling van de wijziging mag echter ook per post geschieden. Het niet correct bijhouden van de monsterrol en het niet in kennis stellen van het hoofd van de Scheepvaartinspectie van wijzigingen hierin is strafbaar.

In artikel VII, tweede lid, van de Wet van 19 april 1990, Stb. 112, tot wijziging van het Wetboek van Koophandel en enige andere wetten in verband met de vereenvoudiging van de monstering van schepelingen, was reeds bepaald dat monsterboekjes afgegeven voor het tijdstip van inwerkingtreding van die wetswijziging (1 mei 1990), hun geldigheid behouden tot 10 jaren na genoemd tijdstip.

Opgemerkt wordt dat de bepaling in artikel 451 Wetboek van Koophandel dat de monsterrol geen de arbeidsovereenkomst aanvullende bepalingen mag bevatten, aldaar is gehandhaafd.

Artikelen 39 – 47

In deze artikelen (paragraaf 2 van Hoofdstuk 4) wordt samengebracht hetgeen thans is voorgeschreven op basis van artikel 118 van Hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965 in verband met Bijlage XXIII van dit besluit en Hoofdstuk IV van het Schepelingenbesluit, te samen met de bijbehorende keuringsreglementen. Nadrukkelijk zij opgemerkt dat er geen inhoudelijk verschil is met het huidige keuringsregime. Van de geldende medische eisen mag door middel van een ontheffing van het hoofd van de Scheepvaartinspectie worden afgeweken indien deze, daartoe gemotiveerd geadviseerd door een als scheidsrechter aangewezen geneeskundige of medisch specialist, van mening is dat de afwijking van de geldende medische norm zo klein is dat daardoor het veilig functioneren – in een bepaalde functie – niet wordt beïnvloed.

Het overgangsrecht voor de huidige zeevarenden terzake zal worden geregeld in de algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van artikel 43.

Artikelen 48 – 59

In deze artikelen (Hoofdstuk 5) wordt een expliciete regeling gegeven voor de bevoegdheden van de toezichthouders. Na invoering van hoofdstuk 5 (Handhaving) van de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht, dat bij koninklijke boodschap van 29 april 1994 bij de Tweede Kamer is ingediend²⁵ zal een aantal van deze bepalingen komen te vervallen. Artikel 81 voorziet daarin.

De in de artikelen 51 en 52 genoemde bevoegdheden gelden jegens de kapitein en alle opvarenden.

²⁵ Tweede Kamerstukken, vergaderjaar 1993–1994, 23 700, nrs. 1–3.

In het eerste lid van artikel 50 en het eerste lid van artikel 53 wordt de toezichthouder tevens bevoegd verklaard om, zo dit voor de vervulling van zijn wettelijke taak nodig is, aan boord van een schip hutten en andere bemanningsverblijven binnen te treden. Bij de aanpassing van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Algemene wet op het binnentreden is in de memorie van toelichting bij het desbetreffende voorstel van rijkswet gemotiveerd waarom handhaving van deze bevoegdheid noodzakelijk was²⁶. Nu de bemanningsbepalingen voor in Nederland geregistreerde zeeschepen onder de koninkrijksvlag uit de Schepenwet en de hierop gebaseerde regelgeving zullen verdwijnen als gevolg van de voorgestelde Zeevaartbemanningwet, dient ook in deze wet eenzelfde bevoegdheid tot binnentreden te worden opgenomen.

Voor het toezicht op de naleving van de Zeevaartbemanningwet kan het noodzakelijk zijn de woonruimten aan boord van zeeschepen te onderzoeken, bijvoorbeeld om te kunnen beoordelen of de bemanningsleden die wachtlopen ook daadwerkelijk aan boord zijn en of hun verblijf aan boord van langere duur is.

Tevens moet kunnen worden onderzocht of de bemanningsleden over de juiste en geldige papieren beschikken, indien zij die niet aanstonds wensen te tonen. De korte periode die een schip in de haven is, belet in veel gevallen dat op de vereiste toestemming van de bewoner of op een schriftelijke machtiging van het Openbaar Ministerie dan wel de burgemeester kan worden gewacht. In de afweging tussen de belangen van de toezichthouder om een niet-naleving te kunnen onderzoeken, die bij het verlaten van de haven een strafbaar feit oplevert en dat van de scheepsbeheerder om het schip spoedig te kunnen laten uitvaren enerzijds, en dat van het bemanningslid dat zijn woonruimte aan boord niet zonder zijn toestemming kan worden betreden anderzijds, dienen eerstgenoemde belangen zwaarder te wegen. Door de interventie van de toezichthouder kan het strafbare feit worden voorkomen. Bovendien houdt niet-naleving steeds een potentieel gevaar in voor de veiligheid aan boord en voor het scheepvaartverkeer. Ook de gezondheid aan boord en de bescherming van het milieu lopen bij niet-naleving gevaar. Bij het vorenstaande is zorgvuldig acht geslagen op de in artikel 8 van het Europese verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden limitatief opgesomde beperkingsgronden.

De bevoegdheid tot aanhouding (een van de vormen van het instrument bestuursdwang) is voorbehouden aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, gelet op de vereiste deskundigheid en ervaring en in aanmerking genomen de zwaarte van deze maatregel. Bij artikel 56 (in kennis stellen van de aanhouding van een schip) zij opgemerkt dat, voor de toepassing van artikel 3:40 van de Algemene wet bestuursrecht, de kapitein – naast de scheepsbeheerder – ook als belanghebbende wordt aangemerkt.

De Minister kan besluiten de bevoegdheden van bepaalde toezichthouders te beperken. Hierbij wordt gedacht aan het toekennen van de aanhoudingsbevoegdheden aan bepaalde inspecteurs der Scheepvaartinspectie.

Artikelen 60 – 64

De adressanten van deze strafbepalingen zijn in ieder geval de scheepsbeheerder, onderscheidenlijk de kapitein. Het Wetboek van Strafvordering biedt echter ook de mogelijkheid om een strafvervolging in te stellen tegen degene, die feitelijk leiding heeft gegeven aan een strafbare handeling en tegen degene die opdracht heeft gegeven tot een strafbare handeling, ook als deze een ander zou blijken te zijn dan de scheepsbeheerder of de kapitein.

²⁶ Tweede Kamerstukken, vergaderjaar 1991–1992, 22 553 (R 1427), nr. 3, blz. 1–2.

Het verbod, omschreven in artikel 62, geldt wanneer het schip zich op zee bevindt, van zee komt of naar zee gaat alsook wanneer het is afgemeerd in een haven of ten anker ligt op een rede.

De strafbepaling van artikel 63 is, onder aanpassing aan herziene monsterbepalingen van hoofdstuk 4 van het wetsvoorstel, overgebracht uit het Wetboek van Strafrecht. Zij is thans te vinden in artikel 469 van Titel IX (Scheepvaartovertreedingen) van Boek II van dit Wetboek.

De delictomschrijving heeft betrekking op het nalaten de handelingen te verrichten die zijn voorgeschreven bij, onderscheidenlijk krachtens de artikelen 32 en 33, eerste lid, van het wetsvoorstel. Indien er sprake is van een geringe overschrijding van de krachtens artikel 33, eerste lid, voor te schrijven termijn, mag de kapitein er van uitgaan dat in dat geval vervolging door het Openbaar Ministerie niet in de rede ligt.

Artikel 66

Alle tarieven worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Ook voor het verlenen van ontheffingen ingevolge deze wet wordt een tarief gesteld, enerzijds om een drempel voor het vragen van een ontheffing op te werpen, en anderzijds om een zekere vergoeding van de kosten van de afgifte te bewerkstelligen.

Artikel 68

Met dit artikel is beoogd een voorziening te treffen voor het tijdig kunnen implementeren van wijzigingen van internationale voorschriften van meer technische aard, welke zijn opgenomen in bijlagen van verdragen. Voor bedoelde bijlagen geldt veelal dat zij door middel van een vereenvoudigde procedure kunnen worden gewijzigd, waarmee bij de goedkeuringwet van het desbetreffende verdrag is ingestemd. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld richtlijnen van de Europese Gemeenschappen met toepassing van dit artikellid bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur worden geïmplementeerd.

Dit artikel geeft in het bijzonder de basis voor de nationale implementatie van het in 1995 gewijzigde STCW-Verdrag, waaronder de bepalingen met betrekking tot het wachtlopen zowel op zee als in de haven.

In de loop van 1997 zal het IMO-Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake Opleiding, Diplomering en Wachtdienst aan boord van vissersvaartuigen (STCW-F-Verdrag) ter stilzwijgende goedkeuring aan de Staten-Generaal en aan de Staten van de Nederlandse Antillen, respectievelijk Aruba worden voorgelegd. Uiterlijk op het tijdstip van bekrachtiging van dit verdrag zal – indien de parlementaire goedkeuring wordt verleend – een aantal uitvoeringsbepalingen in het kader van deze wet tot stand dienen te zijn gebracht.

Artikel 71

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om, bij wijze van «tweede kans» staatsexamen te doen, opdat ook diegenen die door omstandigheden niet in de gelegenheid waren een reguliere opleiding (aan een door het Rijk bekostigde onderwijsinstelling) te volgen, toegang kunnen verkrijgen tot de in deze wet gereguleerde zeevaartberoepen. De hier bedoelde examens houden in geen enkel opzicht verband met de examens die in artikel 79 (overgangsrecht) worden genoemd. De voorgestelde bepaling brengt niet met zich mee dat de examencommissies op grond van dit artikel deel dienen uit te maken van de departementale organisatie van Verkeer en Waterstaat.

Artikelen 73 – 80

In deze artikelen is het overgangsrecht neergelegd, dat voor bepaalde onderdelen in een algemene maatregel van bestuur zal worden uitgewerkt. In de artikelen 74, 79 en 80 is omschreven ten aanzien van welke overgangssituaties in deze uitvoeringsregeling een voorziening moet worden getroffen.

Wat betreft de bezitters van diploma's op grond van de Wet op de zeevaarddiploma's, de Wet op de Zeevischvaarddiploma's 1935 (Stb. 455), het Schepenbesluit 1965 en het Schepelingenbesluit, alsook de houders van verklaringen van geschiktheid en bekwaamheid op grond van artikel 119 van het Schepenbesluit 1965 is in het tweede lid van artikel 74 van het wetsvoorstel bepaald, dat de vaarbevoegdheden, af te geven na het tijdstip van inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningwet, zodanig moet geschieden dat hun bevoegdheid om dienst te doen aan boord van Nederlandse zeeschepen, met inbegrip van zeevissersvaartuigen ingevolge de nieuwe wet ten minste gelijkwaardig zal zijn aan die, welke zij op het zojuist vermelde tijdstip reeds hadden verkregen, respectievelijk waarop zij aanspraak konden maken als bezitter van een zeevaarddiploma op grond van de oude wetgeving.

Op grond van het bepaalde in artikel 85, onder a, in verbinding met artikel 79, vierde lid, blijven de Rijksexamencommissies, genoemd in Hoofdstuk I van het Examenbesluit zeevaarddiploma's 1991, bestaan tot het tijdstip dat is genoemd in het eerste lid van artikel 79, te weten 1 februari 2002.

Bij artikel 78 (afhandeling van aanvragen, ingediend voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningwet) wordt opgemerkt dat de term «verklaring van geschiktheid en bekwaamheid» thans wordt gebruikt in Hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965. Zij komt overeen met het «appropriate certificate» van het STCW-Verdrag. Dit appropriate certificate wordt in het voorliggende wetsvoorstel aangeduid met «vaarbevoegdheidsbewijs».

Artikel 82

Om wetgevingstechnische redenen is in het tweede en derde lid een voorbehoud gemaakt wat betreft de intrekking van de Wet op de zeevaarddiploma's en de Wet op de Zeevischvaarddiploma's in diër voege, dat deze intrekking niet tot gevolg heeft dat de bestaande uitvoeringsbesluiten, genoemd in artikel 84 van het wetsvoorstel, komen te vervallen.

Artikel 83

Aangezien er tot op heden geen behoefte heeft bestaan aan een aanwijzing, bij koninklijk besluit, van zeevissersvaartuigen als bedoeld in artikel 374, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel, kan deze bepaling worden ingetrokken.

Het Koninklijk Besluit van 12 september 1942 (Stb. C 55), houdende gelijkstelling van diploma's voor stuurlieden en machinisten heeft het karakter van een zogeheten «Londens wetsbesluit» en dient derhalve bij wet te worden ingetrokken. In artikel 74, derde lid, is bepaald dat diploma's, vóór inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningwet verkregen op grond van dit Besluit, worden begrepen onder de zeevaarddiploma's, bedoeld in het eerste lid van genoemd artikel. Dit lid bevat de wettelijke basis voor een regeling bij algemene maatregel van bestuur van de aanspraken van houders van laatstbedoelde diploma's op een vaarbevoegdheidsbewijs als bedoeld in hoofdstuk 2, paragraaf 2 van het wetsvoorstel.

Artikel 86

Aangezien het Schepenbesluit 1965 en het Vissersvaartuigenbesluit algemene maatregelen van rijksbestuur zijn, dienen Hoofdstuk VII van het eerstgenoemde besluit en Hoofdstuk 12 van het laatstgenoemde besluit, alsmede de Bijlagen XXI, XXII, XXIIA en XXIII van het Schepenbesluit bij algemene maatregel van rijksbestuur te worden ingetrokken. Dit zal geschieden met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningwet, dat mede om deze reden bij koninklijk besluit wordt bepaald. Voor wat betreft de te treffen wettelijke voorzieningen voor de Nederlandse Antillen en Aruba zij verwezen naar paragraaf 1.7 van deze memorie.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

bij de memorie van toelichting bij het voorstel van Wet, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningwet)

Transponeringstabel STCW-Verdrag naar de Zbw

Artikelen van STCW-verdrag (Annex)	Artikelen van het voorstel van wet Zeevaartbemanningwet e.a.
HOOFDSTUK I	
I/1, eerste lid	1 en algemene maatregel van bestuur
I/1, tweede lid	geen implementatie nodig
I/1, derde lid	geen implementatie nodig
I/2, eerste lid	geen implementatie nodig
I/2, tweede lid	18 en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/2, derde lid	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/2, vierde lid	geen implementatie nodig
I/2, vijfde lid	22, tweede lid, en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/2, zesde lid	19, 20, 22 en 24, vierde lid en uitwerking in lagere regelgeving
I/2, zevende lid	18, tweede lid
I/2, achtste lid	geen implementatie nodig
I/2, negende lid	18, eerste lid
I/3	18, vierde lid en uitwerking in lagere regelgeving
I/4	Wordt opgenomen in het voorstel van Wet havenstaatcontrole, respectievelijk artikel 55 Zbw
I/5, eerste lid	23, eerste lid en 24, eerste en derde lid
I/5, tweede en derde lid	61 en 62
I/5, vierde lid	Wordt opgenomen in de zeeschepenwetgeving
I/6	19, eerste lid, onderdeel a, en uitwerking in lagere regelgeving.
I/7	geen implementatie nodig
I/8	19, eerste lid, onderdeel a, en uitwerking in lagere regelgeving
I/9, eerste lid	19, eerste lid, onderdeel a ten 3 ^o , en uitwerking in lagere regelgeving
I/9, tweede lid	20, eerste lid, en uitwerking in ministeriële regeling
I/9, derde lid	20, tweede lid: ministeriële regeling
I/9, vierde lid	69 en artikel 70 en uitwerking in ministeriële regeling
I/10, eerste lid	22, eerste lid en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/10, tweede lid	22, eerste lid en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/10, derde lid	geen implementatie nodig
I/10, vierde lid	22, eerste lid en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/10, vijfde lid	22 en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/10, zesde lid	geen implementatie nodig
I/11, eerste lid	19, eerste lid, onderdeel b en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/11, tweede lid	19, eerste lid, onderdeel b en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur

I/11, derde lid	79, onderdeel b, jo. 74 vierde lid; uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/11, vierde lid	79, vierde lid, jo. 74, vierde lid; onderdeel b en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/11, vijfde lid	geen implementatie nodig
I/12, eerste lid	19, eerste lid, onderdeel a, en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/12, tweede lid	19, eerste lid, onderdeel a, en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
I/13	geen implementatie nodig
I/14	3 en artikel 4; artikelen 61, 62, 64
I/15, eerste en tweede 79, derde en vierde lid en lid	uitwerking in ministeriële regeling
I/15, derde lid	geen implementatie nodig
HOOFDSTUK II	
II/1, eerste lid	18, eerste lid
II/1, tweede lid	19, eerste lid en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
II/2	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
II/3	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
II/4	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
HOOFDSTUK III	
III/1, eerste lid	18, eerste lid
III/1, tweede lid	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
III/2	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
III/3	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
III/4	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
HOOFDSTUK IV	
IV/1	geen implementatie nodig
IV/2, eerste lid	18, eerste lid
IV/2, tweede lid	19, eerste lid, onderdeel a, en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
HOOFDSTUK V	
V/1	19, tweede lid en 21, en uitwerking in lagere regelgeving
V/2	19, tweede lid en 21 en uitwerking in lagere regelgeving
HOOFDSTUK VI	
VI/1	4, tweede lid.
VI/2	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
VI/3	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur
VI/4	19, eerste lid, onderdeel a en uitwerking bij algemene maatregel van bestuur

HOOFDSTUK VII	
VII/1	geen implementatie nodig
VII/2	geen implementatie nodig
VII/3	geen implementatie nodig
HOOFDSTUK VIII	
III/1	door middel van de Arbeidstijdenwet bij algemene maatregel van bestuur Arbeidstijdenbesluit vervoer
VIII/2	nieuw artikel in Schepenbesluit 1965 en uitwerking in lagere regelgeving

bij de memorie van toelichting bij het voorstel van Wet, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningwet)

Transponeringstabel Bemanningsrichtlijn naar de Zbw

Artikelen van de Bemanningsrichtlijn	Artikelen van het voorstel van wet Zeevaartbemanningwet e.a.
Artikel 1	Geen implementatie benodigd (reikwijdte)
Artikel 2 (minimum opleidings- en trainingsniveau)	De Richtlijn verwijst naar de eisen van de Bijlage van het STCW-Verdrag van 1978, zoals deze luidde vóór 1 februari 1997. Deze zijn reeds geïmplementeerd in de koninkrijkswetgeving (zie Stb. 1985, 103). De herziene eisen, die zijn opgenomen in de gewijzigde Bijlage van het STCW-Verdrag (Trb. 1996, 249), worden geïmplementeerd bij of krachtens algemene maatregel van bestuur op grond van de artikelen 19 en 68 van het wetsvoorstel
Artikel 3 (definitie bewijs van beroepsbekwaamheid)	Artikel 1 (vaarbevoegdheidsbewijs)
Artikel 4 (andere definities)	Artikel 1
Artikel 5	Zie hetgeen is opgemerkt bij (opleiding, kennis artikel 2 van de Richtlijn en vaardigheden)
Artikel 6 (tijdelijke dispensatie)	Artikel 25
Artikel 7 (aanwijzing autoriteiten c.q. instanties)	Diverse artikelen (hoofd van de Scheepvaartinspectie) en voorts artikel 19, tweede lid (onderwijsinstellingen en erkende opleidingen)
Artikel 8 (communicatiemiddelen en taaleisen)	Algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 68. Vooruitlopend hierop vindt implementatie plaats in het Schepenbesluit 1965 (nieuwe artikelen 120a en 120b; beoogde datum van inwerkingtreding 1 maart 1997)
Artikel 9, eerste lid (erkenning bewijzen van beroepsbekwaamheid, verkregen van EU lid-staten door niet-EU onderdanen)	Artikel 22. Vooruitlopend op dit wetsvoorstel vindt implementatie plaats in het Schepenbesluit 1965 (nieuw artikel 119a, eerste lid; beoogde datum van inwerkingtreding 1 maart 1997)

<p>Artikel 9, tweede lid (erkenning van bewijzen alsvoren, maar dan verkregen door onderdanen van de EU)</p>	<p>Artikel 22, derde lid</p>
<p>Artikel 9, derde lid (procedure, uitmondend in besluiten tot erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid afgegeven door niet-EU lid-staten)</p>	<p>Algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 22, eerste lid</p>
<p>Artikel 9, vierde lid (overgangsregeling voor thans dienende zeevarenden die niet in het bezit zijn van een bewijs van beroepsbekwaamheid afgegeven door een EU lid-staat)</p>	<p>Aan boord van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder de koninkrijksvlag dienden op 31 december 1995 geen zeevarenden als bedoeld in artikel 9, vierde lid, van de Richtlijn</p>
<p>Artikel 10 (inspecties in EU-havens van schepen van derde landen, geen partij bij het STCW-Verdrag)</p>	<p>Wordt meegenomen bij de implementatie van de, op hetzelfde onderwerp betrekking hebbende, Richtlijn nr. 95/21/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lid-staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)(PbEG L 157). Het desbetreffende voorstel van Wet havenstaatcontrole zal eerdaags bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal worden ingediend</p>
<p>Artikel 11 (maatregelen inclusief dwangmaatregelen, ten aanzien van schepen met onvoldoende gekwalificeerde bemanning in EU-havens)</p>	<p>Implementatie conform artikel 10 van de Richtlijn</p>

Artikelen 12 tot
en met 15

Behoeven naar hun aard en inhoud geen implemen-
tatie

Bijlage

Reeds geschied in de koninkrijkswetgeving (zie Stb. 1985, 103). Bijlage I is letterlijk overgenomen uit de Bijlage van het STCW-Verdrag, zoals deze luidde ten tijde van de totstandkoming van de Richtlijn. Zie verder hetgeen is opgemerkt bij artikel 2 van de Richtlijn.