

Van: [nsi-manningplan](#)
Aan: 5.1.2e -ILT
Onderwerp: FW: Eendracht en vaartijd bemanningsleden
Datum: maandag 5 maart 2012 14:09:33

Hoi 5.1.2e,

Ben jij hier bekend mee !?

Gr 5.1.2e

Van: ILT-Zeevaart
Verzonden: maandag 5 maart 2012 10:12
Aan: nsi-manningplan
Onderwerp: FW: Eendracht en vaartijd bemanningsleden

Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@gmail.com]
Verzonden: maandag 5 maart 2012 10:10
Aan: ILT-Zeevaart
CC: 5.1.2e
Onderwerp: Eendracht en vaartijd bemanningsleden

LS,

Nog steeds worstelen we met het behalen van de 360 dagen vaartijd regel voor de bemanning.

Zijn er andere mogelijkheden, zoals een aantekening op het vaarbevoegdheidsbewijs om een beperking aan te geven.

Is een "exemption Certificate" een mogelijkheid? In de regels wordt duidelijk gesproken over de mogelijkheid tot het geven van een exemptie.

Zou dit voor langere tijd en/ of voor vastgelegde reizen en/ of voor een vastgelegde route kunnen gelden?

Is er een mogelijkheid om een beroep te doen op "Regeling Bemanning zeegaande Zeilschepen"

Een en ander werd reeds lang geleden besproken met 5.1.2e, maar we mochten tot op heden geen reactie ontvangen.

Uw meedenken wordt hogelijk gewaardeerd.

Kind regards/ Vriendelijke groet

5.1.2e

5.1.2e Eendracht

T.: +31 (0) 5.1.2e

M.: +31 (0) 5.1.2e

F.: +31 (0) 5.1.2e

5.1.2e@gmail.com

Designatedperson@gmail.com

W.: www.eendracht.nl

Heeft u recent al een Accident/ Improvement rapport gemaakt?

Uw inbreng kan een ongeval voorkomen!



Please consider the environment before printing this mail !

From: 5.1.2e - ILT

Document 3.

Sent: 7-9-2012 09:19:27

To: Port State Controle - IVW-DS; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT

Cc: 5.1.2e - ILT; NSI-TEZ-KV

Subject: RE: CREW CERTIFICATES ATLANTIS/PCDT IMO 8333635 QUESTION

Een echt kloppend antwoord valt niet te geven omdat de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen goochelt met STCW II/2 en III/3 en het begrip kleine zeilschepen (=tussen 500 en 3000 GT). Ik ga nog even bij Kiwa navragen welke 'schooldiploma's' er ten grondslag liggen aan de VBB's pas dan kan er aangegeven worden of het VBB juist is opgesteld. Mocht er haast zijn bij de beantwoording dan heb ik hieronder een 'mushroom' antwoord.

The education received by the master at the nautical college specialist for sailing vessels contains the following STCW items: II/1 and II/2 §3 and 4. As per Dutch legislation on manning for sailing vessels regulation 5 it is depending on the amount of sea-going service on board sailing vessels which limitations apply, in this case despite the II/2 reference his CoC is limited to 500GT.

The same applies to the chief mate, due to the amount of sea-going service her CoC is limited to chief mate and 3000GT and 40 meters.

The length in meters is a very common way to describe the size of sailing vessels and therefore this is still used in documents for Dutch sailing vessels.

Van: Port State Controle - IVW-DS

Verzonden: donderdag 6 september 2012 16:13

Aan: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT

CC: 5.1.2e - ILT; NSI-TEZ-KV; Port State Controle - IVW-DS

Onderwerp: FW: CREW CERTIFICATES ATLANTIS/PCDT IMO 8333635 QUESTION

Beste collega's,

Onderstaande email net verstuurd naar PSC in Spanje. 5.1.2e; kan jij het punt onder vraag 3 nog beantwoorden m.b.t. relatie GT, afmetingen schip e.d. voor onze CoC ten opzichte van de SCTW Code. Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: Port State Controle - IVW-DS

Verzonden: donderdag 6 september 2012 16:03

Aan: 5.1.2e'; 5.1.2e

CC: NSI-TEZ-KV; Port State Controle - IVW-DS

Onderwerp: RE: CREW CERTIFICATES ATLANTIS/PCDT IMO 8333635 QUESTION

Dear Sirs,

Your fax message and email were well received. I can give you the following answers to your questions:

1. The Certificates of Competency of 5.1.2e and 5.1.2e are valid. For the sailing vessel Atlantis the following is required according to the Minimum Safe Manning Document:

- If the vessel is sailing in continuous trade the master and chief officer should have a Certificate of Competency with STCW regulation II/2 (master sailing ships).
- If the vessel is sailing non-continuous trade only one master is required with a Certificate of Competency with STCW regulation II/3 (chief mate sailing ships).

2. Please be advised that the Certificates of Competency for the Netherlands Master/Officers are issued in view of MSC Circular 1030, which I attached for your information. In the MSC Circular the following is stated under section 2: The Committee agreed that certificates of competency issued in compliance with regulations II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3 and VII/2 of the STCW Convention 1978, as amended, also included the following competency requirements of chapter VI of the STCW Convention: proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats (regulation VI/2, paragraph 1), training in advanced fire fighting (regulation VI/3), and medical first aid (regulation VI/4, paragraph 1).

3. The questions relating to the 500 GT and dimensions we will as soon as possible. Presently I do not have all the information relating to this subject available.

Hope this answers your questions for now, and please do not hesitate to contact us if you have any further questions.

Best regards,

5.1.2e ,

5.1.2e ,

Netherlands Shipping Inspectorate.

Tel: +31-70-5.1.2e .

Fax: +31-10-5.1.2e

Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@fomento.es]

Verzonden: donderdag 6 september 2012 13:06

Aan: Port State Controle - IVW-DS; 5.1.2e

Onderwerp: CREW CERTIFICATES ATLANTIS/PCDT IMO 8333635 QUESTION

Dear sir, i advance you the question faxed to the Netherland Administration related to the crew, 5.1.2e and Chief Mate of the ATLANTIS IMO 8333635 grounded recently in Mallorca island.

During a PSC inspection carried out on board one of the several deficiencies found, are related to the crew certificates. Please inform and clarify the disparities among STCW and the Crew Licenses.

You may replay any way, fax to our office, 005.1.2e

Movil 003465.1.2e

Or email.

Kind regards

5.1.2e

5.1.2e

Capitanía Marítima Palma de Mallorca

(: (+34) 5.1.2e

*5.1.2e @fomento.es

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op dinsdag 2 oktober 2012

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e (waterbouw), 5.1.2e (KvNR),

I&M: 5.1.2e

1. Mededelingen :

Regeling zeevarenden: Er is nog discussie over de inhoud van de DMLC Deel I en de voorgestelde wijzigingen. Prioriteit is nu de vereiste duidelijkheid te verkrijgen over de gevolgen voor de uitvoering en handhaving. De besprekingen (intern overheid) zijn in een afrondend stadium maar een exacte publicatiedatum is nog niet te geven. Uitgangspunt is wel een publicatiedatum uiterlijk eind oktober. Benadrukt wordt het belang om een start te maken met MLC certificering, het belang is dan ook dat de Regeling zeevarenden snel kan worden gepubliceerd.

Journal Zeevaart; In Journal zeevaart wordt een stukje geplaatst over MLC en certificering, geschreven door 5.1.2e. Dit artikel

Voorlichtingsbijeenkomsten MLC: er wordt een korte terugkoppeling gegeven van de MLC voorlichtingsbijeenkomst op do 27 sept. jl in Groningen op do 4 oktober volgt een 2^e voorlichtingsbijeenkomst. De vragen die aan de orde kwamen kunnen ook weer gebruikt worden voor de Q&A's op de ILT website. Dit komt weer aan de orde in de werkgroep communicatie

2. Procesafspraken op hoofdlijnen:

Het lukt niet om voor eind oktober een definitieve versie wijzigingen Besluit zeevaartbemanning beschikbaar te hebben. Er is nog een extra slag nodig. Tijdens dit projectgroepoverleg is daarom wederom een werkversie van de wijzigingen aan het besluit voor discussie ingebracht.

Dit is ook over de mail gewisseld waarbij gelijk een extra overleg is voorgesteld dat op donderdag 1 november 2012 van 10.00-15.00 uur kan plaatsvinden. Oa door Nautilus is aangegeven dat er een voorkeur is voor een andere datum. Tijdens de vergadering blijkt echter dat een andere datum voor half november niet geprikt kan worden omdat er teveel mensen afwezig zijn.

Voorstel is daarom om toch **de datum van 1 november as. te handhaven**, wel met de volgende procesafspraken

- Grofweg een week voorafgaand aan het overleg op 1 november wordt het concept besluit zeevaartbemanning incl toelichting rondgestuurd aan alle deelnemers;
- Sopa's zoeken zoveel als mogelijk afstemming vantevoren zodat punten op 1 november gecoördineerd kunnen worden ingebracht (punten kunnen bv via 5.1.2e worden ingebracht tijdens het overleg op 1 nov, maar het kan natuurlijk ook schriftelijk).
- Sopa's krijgen gelegenheid om (deel) onderwerpen nog voor te leggen dan wel te bespreken met de achterban, dat kan ook na 1 november, maar dan moeten we tegen die tijd afspraken maken over termijnen.
- Mochten er tegen die tijd nog echte knelpunten zijn, dan wel nadere afspraken nodig zijn, dan kan in klein verband (tussen sopa's en IenM) worden afgesproken

De volgende data voor het projectgroepoverleg STCW tussen SOPA's en I&M staan volgens afspraak nog in de planning. (de vraag is even, gelet het ingelaste overleg of we dit overleg laten doorgaan, verzoek is echter om de datum nog wel even in de agenda te laten staan)

- Do 22 nov. as. van 10.00-15.00 uur

3. Opmerkingen op hoofdlijnen –artikelsgewijs–

Korte introductie: naast de noodzakelijk STCW wijzigingen, wordt het besluit meer overzichtelijk ingedeeld en gegroepeerd, bepalingen van een hoog detailniveau worden zo veel mogelijk naar het niveau van een ministeriele regeling gedelegeerd. Het werkdocument dat is gebruikt moet als discussiestuk worden gezien, waarbij ook nog onderdelen nader moeten worden uitgewerkt.

Algemeen:

De vorige vergadering is gesproken over de STCW bepaling inzake CRA (Certificate of Receipt of Application). Regulation I/10 paragraaf 5 ("documentary proof shall be readily available that application for an endorsement has been submitted to the administration"). SOPA's hebben aangedrongen op een dergelijke voorziening, zo zou geregeld moeten worden dat de elektronische ontvangstbevestiging van Kiwa, voor korte tijd, als documentary proof geldig is. IenM geeft aan dat een dergelijke voorziening niet in het besluit kan worden opgenomen, dit omdat de Wet zeevarenden die ruimte niet biedt. Afsproken wordt dat IenM (Actie IenM) in principe een dergelijke voorziening in de wet opneemt, dit dient dan wel te gebeuren middels een nota van wijziging. (inmiddels is het voorstel tot wijzigingen aan de Wet zeevarenden "op weg richting Tweede Kamer")

Artikel 1 definities: Onder d reizen nabij de internationale kust; duidelijk moet worden dat er ruimte wordt geboden als andere landen het Near Coastal Voyage (NCV) gebied op een andere wijze definiëren dan territoriale zone/aansluitende zone. Dat wordt ook in de toelichting afdoende opgenomen (dus in het geval van een overeenkomst kan worden opgenomen dat de grenzen mbt NCV worden gehanteerd van dat desbetreffende land).

Onder i passagiersschip; in de schepenwet wordt een andere def. gehanteerd, in principe hoort in NI wet- en regelgeving een gelijke definitie gehanteerd te worden, dit wordt gecheckt (Actie IenM 5.1.2e)

Onder w; aannemersmaterieel, duidelijk moet zijn dat het hier geen vaartuigen betreft die passagiers of gevaarlijke stoffen vervoeren. Ook moet worden ingegaan in de toelichting op de afspraken met België aangaande dit punt. Ook wordt bekeken of de relevante passages inzake aannemersmaterieel uit de EMSA audit gefilterd kunnen worden om ook SOPA's op dit vlak de vereiste informatie te kunnen geven. (Actie I&M)

Onder y en z zijn voorstellen tot definities opgenomen, dit leidt tot vragen o.a. inzake het begrip schriftelijk bewijs (documentary evidence). De definities moeten echter wel in lijn zijn de wet (mn. def. Bekwaamheidsbewijs onder artikel 1 lid 2w), dat is nu nog niet duidelijk, ook moet duidelijk worden waar het schriftelijk bewijs voor bedoeld is: STCW noemt doc. evidence bij alle trainingen voor passagiersschepen/ro-ro, daarbij willen we ook doc. evidence gebruiken in het geval van de module wetgeving voor overige officieren niet zijnde de kapitein. (Actie IenM, aanpassing van definities in lijn met de wet en voorzien van een toelichting)

Artikel 4: De aanvullingen dan wel beperkingen op het VBB worden in een regeling nader uitgewerkt (actie I&M aanpassingen art 4 en 5)

Artikel 6: opmerking hierbij is dat in de regeling diensttijd zeevarenden duidelijk wordt in welke mate vaartijd kan meetellen, hoofddoel hierbij is de uitwisseling tussen de sectoren te verbeteren (bv van visserij naar koopvaardij), maar ook voor de Marof moet duidelijk worden hoe gelet de dualiteit van de functie (brug en MK) vaartijd wordt meegeteld. Dit wordt wel alvast in de toelichting duidelijk gemaakt.

Artikel 8: lid 3. er is nog discussie over dit lid, het gaat nl. om de voorziening in het geval van een VBB dat verlopen is en waarvan de vervaldatum minder dan 5 jaar geleden is. Sopa's geven aan deze optie, waarbij iemand voor 3 maanden in een lagere functie meevaart, te willen behouden. Punt is echter dat de persoon in kwestie geen VBB meer heeft, dus hoe moet deze persoon meevaren, op basis van een ontheffing, IenM gaat na hoe dit geregeld kan worden (Actie IenM)

Lid 4 over deze optie blijft discussie, sopa's pleiten ervoor dat de mogelijkheid wordt geboden op individuele basis vast te stellen of varen boven de sterkte gedurende een bepaalde periode toereikend is, het gaat dan om situaties dat de vervaldatum van het VBB meer dan 5 jaar geleden is. IenM geeft aan dat buiten het feit dat een individuele beoordeling veel tijd kost, het VBB al langere tijd verlopen is, maw kennis, kunde en ervaring zijn veelal weggezaakt,

Artikel 9 en 10:

In een voorgaande vergadering (o.a. 5 juli jl.) zijn nadere afspraken gemaakt over het certificaat wetgeving en openbaar gezag. Essentie is dat de overdracht van wetskennis op een andere wijze wordt bewerkstelligd. Hierbij is afgesproken dat de certificaatplicht (toets) wel gehandhaafd wordt voor de kapitein, de overige officieren kunnen volstaan met een verklaring (documentary evidence). Dit kan verder worden toegelicht in de MvT. De kapitein dient dus wel getoetst te worden op de wetskennis (in combinatie met een certificaat of noemen we dat anders?).

I&M geeft aan dat STCW Regulation I/10 paragraaf 2 (kennis van de nationale maritieme wetgeving) ook betrekking heeft op de 2^e WTK. Sopa's maken hier tegen bezwaar omdat in het verleden ervoor is gekozen de 2^e WTK niet als managementfunctie aan te duiden. I&M wijst op de STCW verplichting en het feit dat kan worden volstaan met een verklaring.

Artikelen 11,12,13, komen te vervallen zie de wijzigingen in de wet en de verwijzing naar de EVC procedure

Hoofdstuk 3 paragraaf 3.1 en 3.2 (art 14 t/m 25)

In dit onderdeel is een splitsing gemaakt tussen initiele en hogere vaarbevoegheden uit oogpunt van duidelijkheid.

De artikelen voor ETO en gekwalificeerd gezelschap worden nog getoetst aan de relevante STCW bepalingen. Ook hier geldt dat detailbepalingen worden gedelegeerd naar het niveau van een ministeriele regeling. Het gaat dan om bepalingen mbt de inhoud van kennisbewijzen maar ook exacte bepalingen als het gaat om het meetellen van vaartijd. Het gaat dan bv ook om de mogelijkheid om vaartijd als stuurman en wtk gecombineerd mee te laten tellen voor het verkrijgen van of het behoud van een geïntegreerde bevoegdheid. (Actie nadere uitwerking I&M/ILT).

ISF takenboek: Discussie ontstaat over dit takenboek als onderdeel van de approved seagoing service. Dit takenboek wordt daarvoor aangehaald maar de vraag is wie het goedkeurt. Dat moet ook in de toelichting goed tot uiting komen, aangenomen wordt dat een kapitein of een HWTk dit aantekent in het takenboek. Overigens wordt medegedeeld

dat ISF voor alle functies een takenboek aan het ontwikkelen, ook bv voor de ETO (Actie I&M/ILT).

Vaartijd: 5.1.2e en 5.1.2e hebben een schets gemaakt inzake een regeling vaartijd. Zodra dit intern I&M is afgestemd wordt dit tzt ook toegestuurd aan sopa's, maar er wordt eerst voorrang gegeven aan de uitwerking van het besluit. (Actie I&M)

Art 15. Wachtstuurman waterbouw = stuurman waterbouw, de laatste is de juiste titel cf KD's.

Grade A en Grade B: het onderscheid dat wordt gemaakt heeft betrekking op de verschillende opleidingsniveau's, (niveau 3 vs niveau 4), het hogere opleidingsniveau geeft uiteindelijk meer doorgroeimogelijkheden (naar een hogere VBB), punt is echter dat in art 18 vd wet de basisvaarbevoegdheden zijn opgenomen, dat betekent dat de indeling in een grade A en grade B daar niet in past. Dus een limitering in doorgroeimogelijkheden moet op een andere wijze worden bewerkstelligd, dat kan niet op deze wijze worden geregeld in het besluit.ILT overlegt intern en met Kiwa hoe dit evt anders te regelen.

Cursus scheepsmanagement:

In het discussiestuk is nu opgenomen dat de verplichting voor de cursus scheepsmanagement ook is gekoppeld aan de bevoegdheden 1^e stuurman tot 3000 GT, HWTK tot 3000 GT, 2^e WTK alle schepen, 2^e WTK tot 3000 kW en 1^e Marof tot 3000 GT en 3000 kW.

Deze wijzigingen zijn oa ingegeven door de analyse dat het onderdeel *Use leadership and managerial skills* ontbreekt in alle KD's en dat voor dat er overgegaan kan worden tot de afgifte van een VBB voor de functie van 2^e WTK, HWTK, 1^e stuurman of kapitein een cursus scheepsmanagement gedaan moet zijn om in lijn te blijven met de STCW vereisten. De inhoud van de scheepsmanagement training is onder revisie onder leiding van DGB (5.1.2e), dus er wordt nog naar de inhoud gekeken.

Sopa's maken mn bezwaar tegen de verplichting van de cursus scheepsmanagement irt de bevoegdheden 2^e WTK tot 3000 kW en 1^e stuurman tot 3000 GT. Om dit te voorkomen wordt een optie voorgesteld.

Voor de volledigheid hieronder de mail van 5.1.2e van vrijdag 5 oktober waarin het bezwaar en suggesties dan wel mogelijke opties uit de doeken worden gedaan:

"Voor de volledigheid wil ik de op 2 oktober jl. gedane suggestie ten aanzien van het aan schoolverlaters blijven afgeven van de bevoegdheden 2^e wtk tot 3000 kW en 1^e stuurman tot 3000 GT als volgt toelichten.

Op basis van de huidige wetgeving krijgen schoolverlaters de bevoegdheden van stuurman tot 3000 GT en 2^e WTK tot 3000 kW, ondanks dat in de beroepsvereisten zoals opgenomen in het besluit Zeevaartbemanning (de artikelen 58 t/m 64) een aantal aspecten op STCW Management Level (ML) - die met name betrekking hebben op leidinggeven en het werken in teamverband - ontbreken. Het betreffen de aspecten die later alsnog aan de orde komen via de cursus Scheepsmanagement, en ook als zodanig worden genoemd als wettelijke beroepsvereisten voor de cursus Scheepsmanagement (artikelen 68 t/m 70).

Het ministerie (DGB en ILT) heeft laten weten - ondanks de in het verleden (eind jaren negentig) gemaakte afwegingen - het als problematisch te zien om de bovengenoemde bevoegdheden op STCW ML af te blijven geven, aangezien de reguliere opleiding enkele

aspecten van STCW ML niet afdekt. Sociale partners hebben aangegeven dat het niet langer afgeven van deze bevoegdheden tot gevolg zal hebben dat er geen mogelijkheden meer zijn om schoolverlaters direct op deze categorie schepen te laten instromen, wat een negatieve impact zal hebben op zowel het voortbestaan van dit segment van de vloot als de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden.

Als oplossing hebben de Vereniging van Waterbouwers en de KVNR de volgende suggestie gedaan:

- De nu ontbrekende ML-aspecten – die met name betrekking hebben op leidinggeven en het werken in teamverband - toevoegen aan (de wettelijke beroepsvereisten voor) het reguliere onderwijs (MBO3, MBO4 en HBO), maar in een bescheiden vorm.
- Met een bescheiden vorm wordt bedoeld MBO-3 niveau (de cursus Scheepsmanagement wordt nu op MBO4-niveau gegeven), en in de context van de schepen tot 3000 GT en 3000 kW waarop wordt gevaren met bemanningen van 5 tot 6 man.
- Overigens zullen veel van de aspecten in bescheiden vorm al deel uitmaken van het regulier onderwijs (denk onder meer aan het trainen in teamverband op simulatoren), en zal het vooral gaan om het inbouwen van toetsmomenten.
- Ook moet worden bedacht dat het gaat om in het bescheiden vorm (lager niveau) inpassen in 3- en 4-jarige opleidingen van onderdelen uit een cursus met een duur van twee weken.
- De aspecten BRM en ERM die nu wet worden genoemd als onderdeel van de cursus Scheepsmanagement verhuizen op basis van de Manila Amendments in elk geval al naar het reguliere onderwijs.
- De cursus Scheepsmanagement kan dan dienen om voor de functies eerste stuurman alle schepen en tweede WTK alle schepen een verdiepingsslag te maken in de context van grotere/complexere schepen en grotere bemanningssamenstellingen (MBO4-niveau).
- Nadere discussie zou gevoerd kunnen worden over de wenselijkheid om de verdieping via de cursus Scheepsmanagement ook te koppelen aan het verkrijgen van de bevoegdheid kapitein tot 3000 GT.

Ter verduidelijking wil ik er nog op wijzen dat de cursus Scheepsmanagement gezien moet worden als een voltooiing van het reguliere onderwijs (de ontbrekende ML-aspecten) voor cursisten met gemiddeld 1 jaar (12 maanden) vaartijd, aangezien men dan wettelijk in aanmerking komt voor de bevoegdheden van 1^e stuurman alle schepen en/of 2^e wtk alle schepen.

Nadrukkelijk moet een onderscheid worden gemaakt met cursussen die tussen scholen en rederijen kunnen worden afgesproken (vraag en aanbod van niet voorgeschreven cursussen) om ervaren kapiteins/officieren bij te scholen in managementvaardigheden. Om verwarring te voorkomen is ons voorstel dan ook de wettelijk voorgeschreven kopcursus een andere naam te geven dan cursus Scheepsmanagement, bijvoorbeeld "cursus aanvulling managementniveau".

Paragraaf 4 Aanvullende vereisten voor het dienstdoen aan boord van bijzondere typen schepen

Art 29

Hierbij wordt afgesproken dat in de vereiste regeling opleiding en trainingen zeevarenden (zoals lid 7 aangeeft) onderscheid wordt gemaakt tussen het cursuscertificaat en het Cop (het cursuscertificaat + vereiste vaartijd), dit is mogelijkheid ook al iets om in de MvT op te nemen (Actie IenM)

Art 30 eisen voor passagiersschepen

Afgesproken wordt dat er geen geldigheidsduur wordt opgenomen mbt schriftelijk bewijs en certificaten (in het document wordt nu een geldigheidstermijn van 5 jaar genoemd), cf STCW wordt geformuleerd dat de certificaten hun geldigheid behouden indien aan 1 van de 3 genoemde opties heeft voldaan.

Eisen voor personeel met specifieke taken (veiligheidstaken, medische taken, beveiligingstaken)

Veiligheidstaken

Het certificaat sloepsgast krijgt een andere titel. (het gaat om Proficiency in survival craft and rescue boats). Het betreffende artikel moet ook meer in lijn worden gebracht met STCW, zo wordt in STCW ook de bewoording "receive sufficient information and instruction", het gaat dus niet alleen om trainingen.

In het betreffende artikel wordt de term "herhalingstraining" gebruikt, dat is mn omdat in de wet dit ook zo wordt benoemd, dus daar kan in het besluit niet van worden afgeweken. Wel wordt in de MvT toegelicht dat we met herhalingstraining een opfriscursus bedoelen, dat is dus ook wat anders dan een initiele cursus.


Medische taken

Ook in dit artikel wordt herhalingstraining vermeld, hier geldt hetzelfde voor als bovenstaand, in de MvT wordt duidelijk gemaakt dat we hier een opfriscursus mee bedoelen.

Beveiligingstaken

Duidelijk moet worden dat het gaat om de familiarisatie scheepsbeveiliging en het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging.

Hoofdstuk 3 paragraaf 5

In dit kader ontstaat discussie over de inhoud van de MBO KD's, vraag is of en in welke mate in de KD's wordt gesproken over stoom-, gas, en hoogspanningsvoortstuwing. In de nieuwe Regeling opleidingen en trainingen zeevaart worden de beroepsvereisten vastgesteld voor het verkrijgen van de certificaten die genoemd worden in de artikelen die hangen onder deze paragraaf (bv certificaat hoogspanningsvoortstuwingsinstallatie) . Dus er moet wel duidelijkheid zijn inzake de de KD's (Actie IenM )

Hoofdstuk 3 paragraaf 6

De oude artikelen 37 t/m 48 komen te vervallen. In deze artikelen worden momenteel nog de toekenning van vaarbevoegdheden aan officieren, oud-officieren, onderofficieren van de KM geregeld. Daarvoor in de plaats komt de EVC procedure. Het voordeel daarvan is dat een dergelijke procedure meer flexibiliteit biedt en meer op maat gesneden is. Afspraak met de KM is dat I&M in wet- en regelgeving opneemt in welke mate vaartijd bij de KM kan meetellen (in het kader van een VBB); ook deze uitgewerkte bepalingen inzake vaartijd komen in een ministeriele regeling terecht.

Hoofdstuk 3 aanvullende vereisten voor het bedienen van specifieke apparatuur

De artikelen 22 en 23 (radio apparatuur) worden ondergebracht bij paragraaf 3.1 (omzetting kennisbewijzen naar vaarbevoegheden)

Discussie ontstaat over de bepalingen zoals opgenomen onder radarapparatuur en elektronische zeekaart apparatuur, overweging is deze naar de overgangsbepalingen over te brengen. (Actie IenM)

aanvullende vereisten voor functies op managementniveau

Dit wordt herzien nav de opmerkingen, scheepsmanagement is ook al in 3.2 aan de orde gesteld.

Paragraaf 9 beroepsvereisten voor scheepskoks

Dit artikel (92) was al gewijzigd vanuit de MLC implementatie, in ieder geval wordt de MLC tekst aangepast: "diploma als scheepskok" wordt vervangen door bekwaamheidsbewijs als scheepskok. Dat past beter in de huidige terminologie. Een bekwaamheidsbewijs kan door Kiwa worden afgegeven als wordt voldaan aan de criteria (zoals opgenomen).

De bedoeling is dat dit onderdeel naar het niveau MR wordt overgebracht. Daarbij wordt ook overwogen om de oude overgangsbepaling (lid 2 art 92) die was geschrapt in het kader van de MLC implementatie weer in te brengen, de achtergrond is dat koks die al jaren aan boord van schepen werken in deze functie, wel beschikken over de nodige kennis en ervaring maar niet over een goedgekeurde opleiding. Zij dreigen dus buiten de boot te vallen als er geen overgangsbepaling is voor deze groep. Bekeken wordt of een en ander wel in lijn is met MLC (Actie IenM)

Art 113. Afspraak is dat nader overleg wordt gevoerd met de medisch adviseur om te bekijken of het ook mogelijk is om voor specifieke groepen een 'gelijkwaardige geneeskundige verklaring af te kunnen geven. Dit heeft de nodige mitsen en maren die moeten worden afgewogen. (Actie I&M).

Art 122 Nav opmerkingen van sopa's wordt dit artikel anders verwoord.

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op donderdag 8 november 2012

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e

I&M: 5.1.2e

1. Mededelingen :

Maritiem Arbeids Verdrag 9MAV): De Regeling zeevarenden en het inwerkingtredings KB (mbt inwerkingtreding van onderdelen van de Wet zeevarenden) zijn inmiddels gepubliceerd. De werkzaamheden mbt MAV certificatie nemen nu daadwerkelijk een aanvang (in de 1^e week zijn er al ruim 160 stuks DMLC Deel I afgegeven)

2. Procesafspraken op hoofdlijnen:

Er is nog een extra slag nodig om de aanpassingen aan het Besluit zeevaartbemanning te kunnen afronden. Doel is nu om eind november 2012 een definitief eindconcept van het besluit beschikbaar te hebben.

De volgende afspraken worden gemaakt:

- De geplande overlegdatum 22 nov. as. wordt geschrapt
- Sopa's reageren nog schriftelijk op het concept zoals tijdens deze vergadering voorgelegd. Deze schriftelijke reactie zal uiterlijk vr 16 november 2012. worden verstuurd.
- In de laatste week november wordt een eindconcept van het besluit (incl. volledige toelichting) aan sopa's gestuurd, waarna nog schriftelijk kan worden gereageerd. Over de termijn van reageren wordt tegen die tijd een afspraak gemaakt.

Er worden nieuwe overlegdata afgesproken (na het besluit moeten ook diverse regelingen aangepast worden):

- Donderdag 10 januari 2013 van 13.00-16.00 uur
- Dinsdag 5 maart 2013 van 10.00-15.00 uur
- Dinsdag 2 april van 10.00-15.00 uur

Na afloop van de bijeenkomst van 10 januari as. wordt een (informele) MLC borrel georganiseerd om te memoren dat de MLC implementatie nu)voor het wetgevingstechnische deel) is afgerond. Nadere locatie volgt, maar het verzoek is om deze datum alvast in de agenda te boeken.

De werkgroep communicatie van 7 november is gecancelled, in principe wordt nu de nieuwe datum dinsdag 8 januari 2013 afgesproken. (**Noot:** dit is zo besproken tijdens de vergadering maar komt bij nader inzien niet uit, er wordt een nieuwe datum voorgesteld per mail, mogelijk dat een combi wordt gemaakt met de vergadering die op do. 10 jan staat gepland).

Overige afspraken:

Scheepskok: In het kader van de MLC implementatie zijn wijzigingen doorgevoerd mbt de scheepskok. Essentie hierbij is dat MLC stelt dat scheepskoks aan boord de nodige opleiding en diploma's moeten hebben. Er is echter een groep koks die niet beschikt over de vereiste papieren, maar wel de nodige ervaring en expertise. De vraag is hoe met deze groep om te gaan. Omdat dit een MLC aangelegenheid is (destijds is dit knelpunt door eenieder niet opgemerkt) wordt afgesproken dat dit op een ander moment buiten deze vergadering wordt besproken (actie **5.1.2e** en **5.1.2e**)

Aanpassing ATBV: Bij de stukken van deze vergadering zat ook een voorstel over een mogelijke aanpassing van het ATBV (art 6.5.4.). Het gaat specifiek om het mogelijkere schrappen van de verplichte pauze na 6 uur opdat er meer flexibiliteit verkregen kan worden om het wachtschema zo aan te passen dat er echt 6 uur rust genoten kan worden.

Duidelijk is dat deze verplichte pauze alleen geschrapt wordt na een specifiek verzoek van werknemers en werkgeversorganisatie in de sector. Tijdens de vergadering wordt er geen besluit genomen hierover. Afspraak is dat dit onderwerp op een ander moment, buiten de vergadering om wordt behandeld (Actie **5.1.2e** benadert **5.1.2e** inzake het werknemerstandpunt)

Achtergrond is dat er in principe geen beletsel is om deze passage te schrappen omdat deze niet voortkomt uit internationale verdragen (MLC/STCW) en de bepalingen (die afgeleid zijn van STCW/MAV) die nu onderdeel uitmaken van het ATBV al afdoende waarborgen bieden (zo moet er minimaal 10 uur rust/24 uur gegeven worden, maar in een periode van 7 dagen moet de rust minimaal 77 uur zijn, oftewel gemiddeld 11 uur rust/dag.) De verplichte pauze na 6 uur wordt veelal nu juist als een barriere gezien, de laatste aanhoudingen in Spanje van NL schepen doen daar nog een schepje bovenop. Een belangrijk deel van deze aanhoudingen kan teruggevoerd worden op de arbeids- en rusttijden, waarbij juist het 6 op 6 af systeem kritisch onder de loep wordt genomen, Het bezwaar is nl dat de 6 uur rust, bij het 6 op 6 af systeem, feitelijk geen volledige 6 uur rust is (een onafgebroken rustperiode van 6 uur is wel een internationale vereiste), omdat een overdracht ook tijd kost.

Door de verplichte pauze na 6 uur worden andere systemen bemoeilijkt, je voldoet dan niet aan het ATBV, neem bijvoorbeeld 7u werk-5u rust-5u werk-7u rust of 4u rust-8u werk-8u rust-4u werk

Ook wordt aanpassing van artikel 6.5.2. overwogen. In dit artikel is opgenomen dat de rusttijd kan worden verdeeld in niet meer dan twee perioden. Deze bepaling is zo restrictief gesteld dat meer rustperiodes formeel niet kunnen worden toegestaan. Het belangrijkste is dat voldaan wordt aan de overige vereisten (dus bv 1 periode met een onafgebroken rusttijd van ten minste 6 uren en de overige bepalingen). Maar in het geval dat er meer rustperiodes worden toegepast (dus er wordt in feite meer gedaan dan wettelijk wordt vereist) dan is dat volgens de huidige formulering niet toegestaan. Dit is echter meer een tekstuele aanpassing.

Lagere regelgeving: sociale partners vragen om wat meer inzicht in de hoeveelheid regelingen die moeten worden aangepast (het gaat dus om de aanpassingen die na het afronden van het besluit onder handen worden genomen). Afspraak is dat IenM een overzicht biedt van de regelingen dan wel onderwerpen die in een regeling moeten worden uitgewerkt rondstuurt, er is al eerder een dergelijk stuk rondgestuurd, maar dat wordt nog aangepast (Actie IenM).

Scheepsmanagement: Gegeven is dat in NL qua opleidingsmogelijkheden onderscheid wordt gemaakt tussen groter en kleiner dan 3.000GT/3.000kW, cq MBO niveau 3 en

niveau 4 (en HBO). Beide niveau's kennen de functies op het zgn. management level en behoren dan ook uiteraard aan het gestelde in het STCW te voldoen.

Uitgangspunt is, gelet de STCW bepalingen, dat naast de gezagvoerder en hwtk, ook de 1^e stuurman en 2^e wtk kennis moeten hebben van het scheepsmanagement aspect op management level. Dat komt door het feit dat beide functies in de scheepsorganisatie de plaatsvervanger van resp gezagvoerder en hwtk zijn. Ook dit lijkt niet ter discussie te staan.

De analyse van IenM is dat het onderdeel Use leadership and managerial skills ontbreekt in de betreffende KD's en voordat er overgegaan kan worden tot de afgifte van VBB voor de functie van 2^{de} wtk, hwtk, 1^{ste} stuurman of kapitein die onderdelen moeten worden ingevuld om in lijn te blijven met de STCW vereisten.)

De vraag is nu hoe hier invulling aan te geven.

Er zijn dus voor de opleidingen op niveau 3 voor schepen < 3.000GT/3.000kW dan 2 opties:

1. Incorporeren in de KDs,
2. Kopcursus op MBO 3 niveau

De voorkeur gaat uit naar de eerste optie- opname in de reguliere opleiding-, want dat betekent dat schoolverlaters direct in aanmerking komen voor de bevoegdheden tot 1^e stuurman tot 3000 GT en/of 2^e WTK tot 3000 kW. Er is discussie over maar mogelijkwerijs kan opname in het reguliere onderwijsprogramma voor MBO4 en HBO ook aan de orde zijn. Daar gaat de voorkeur van sopra's naar uit.

Wat in ieder geval gebeurt in het kader van de aanpassingen aan het besluit, is dat beide opties open worden gelaten, essentie is dat de scheepsmanagement elementen voor alle management levels voor schepen >500 GT aanwezig moeten zijn, of dat nu via optie 1 of 2 is. (in het besluit wordt deze cursus nu opgenomen als cursus aanvulling managementniveau)

Van belang is dat zowel sociale partners als de overheid de dialoog met de scholen aangaan om opname in de reguliere onderwijsprogramma's op de agenda te krijgen. De volgende afspraken in dit kader worden gemaakt:

- Op dinsdag 20 november 2012 vindt een Paritaire Commissie (PC) plaats, daar zal ook een delegatie van IenM aanwezig zijn (5.1.2e en 5.1.2e). Tijdens dit overleg zal opname van scheepsmanagement elementen in de KD's aan de orde worden gesteld. De PC is dan wel adviserend, maar dit is wel eerste stap die gemaakt moet worden.
- Aangezien de PC alleen betrekking heeft op MBO wordt ook besloten om de HBO scholen er bij te betrekken. Zij worden dan ook voor dat overleg uitgenodigd Zij krijgen ook dezelfde vraagstelling voorgelegd. (Actie IenM, 5.1.2e en 5.1.2e).
- Naast scheepsmanagement wordt ook het onderwerp "hoogspanning" aan de orde gesteld tijdens het PC overleg. Dit onderwerp is besproken in het kader van art 44 en 126. Onduidelijk is nl of en in hoeverre dit onderwerp is opgenomen in het reguliere onderwijs. Als dit onderwerp niet adequaat is opgenomen in het regulier onderwijs dan betekent dat dat er een aanvullende cursus hoogspanning moet worden opgetuigd.
-

3. Opmerkingen op hoofdlijnen –artikelsgewijs-

Algemeen

Gemaakte opmerkingen komen op hoofdlijnen in dit verslag aan de orde, het gaat hierbij om de belangrijkste afspraken. Dit mede gelet het feit dat sociale partners nog met een schriftelijke reactie komen. Sopa's wordt ook gevraagd de cpt memorie van toelichting te bekijken en evt. opmerkingen en suggesties door te geven. Specifiek gaat dat ook op voor het onderdeel administratieve lasten.

Sopa's hebben middels een ingezonden mail (5.1.2e) gewezen op paragraaf 3 van voorschrift III/3 van het STCW-verdrag die het mogelijk maakt om personen die voldoen aan de kwalificaties voor 2^e WTK alle schepen ook een bevoegdheid te geven als HWTK op schepen tot 3000 kW.

In het huidige concept voor wijziging van het besluit wordt voor HBO en MBO-4 gediplomeerden (Wachtwerktuigkundige Grade A zoals nu opgenomen) de cursus Scheepsmanagement voorgeschreven voordat de bevoegdheid van 2^e WTK alle schepen kan worden verkregen, met het argument dat alleen dan volledig wordt voldaan aan voorschrift III/2. Sopa's betogen dat deze aanpassing tegelijkertijd een goede basis is om te overwegen om aan de houders van de bevoegdheid 2^e WTK alle schepen ook de bevoegdheid HWTK tot 3000 kW te verstrekken, zoals mogelijk op basis van voorschrift III/3, paragraaf 3. IenM reageert hier op voorhand positief op, maar er moet wel een check worden gedaan op evt. voorwaarden (zo wordt in sectie A III/3 wel een soort van "test" vereist)

Artikel 1 definities: Discussie ontstaat mn. bij de definitie aannemersmaterieel. In de def. is nu een link gelegd met "reizen nabij de NL kust. Sopa's geven aan dat dit tot een inperking leidt (SWK bevoegdheid wordt voor de NL kust ingeperkt). Ook is de vraag of en in hoeverre sleepboten onder de def. van aannemersmaterieel vallen en hoe België nu omgaat met def. en vaargebieden van aannemersmaterieel. Dit onderwerp komt ook aan bod in de schriftelijke reactie van Sopa's, aangezien 5.1.2e vandaag niet aanwezig is. Afspraak is ook dat IenM dit punt intern nog afstemt (Actie IenM en Sopa's)

Artikel 8: Sopa's brengen op dat er een soort van individuele beoordeling zou moeten zijn in het geval een VBB >5 jaar geleden is verlopen. IenM brengt in dat er afdoende mogelijkheden zijn om een VBB geldig te houden, in eerste instantie is de houder daarvoor ook verantwoordelijk. Als het VBB al zo lang geleden is aangevraagd (>10 jaar en meer dan 5 jaar is verlopen, dan is het terecht dat er tussenstap wordt verlangd, immers kennis, kunde en ervaring zijn dan weggezaakt (zoals geformuleerd onder art 8 lid 4) voordat weer een VBB kan worden afgegeven. In een regeling worden overigens de alternatieve/equivalente functies waarmee een VBB geldig kan blijven, opgenomen

Art 11 t/m 36: Dit onderdeel wordt opnieuw uitgeschreven, ook vwb Grade A en Grade B zoals nu nog in de tekst opgenomen: Grade A en B heeft betrekking op het onderscheid dat wordt gemaakt irt de verschillende opleidingen niveau's, (niveau 3 vs niveau 4), het hogere opleidingsniveau geeft uiteindelijk meer doorgroeimogelijkheden (naar een hogere VBB), punt is echter dat in art 18 vd wet de basisvaarbevoegdheden zijn opgenomen, dat betekent dat de indeling in een grade A en grade B daar niet in past.

In het kader van art 18 (SMBW) ontstaat discussie over mn de beperking onder 1 a tot aannemersmaterieel, afspraak is dat dit intern IenM wordt opgepakt (Actie IenM). In het kader aan art 23 lid3 wordt gevraagd of de vermelde ervaring van 18 maanden niet 12 maanden moet zijn. IenM checkt dit, overigens wordt de check op alle artikelen (11 t/m 36) gedaan. (Actie IenM, 5.1.2e en 5.1.2e)

Eisen voor personeel met specifieke taken (veiligheidstaken, medische taken, beveiligingstaken)

Beveiligingstaken

Er is discussie en onduidelijkheid irt art 46 en over hoe de "bewustwording scheepsbeveiliging", "uitvoering beveiligingstaken" en "scheeps beveiligingsfunctionaris zich verhouden. Zo is de vraag wat er momenteel in de regulier opleidingen meegenomen (in principe wordt het onderdeel bewustwording scheepsbeveiliging/security awareness momenteel al meegenomen in de reguliere opleiding) en een scheepsbeveiligingsfunctionaris hoeft dus geen certificaat bewustwording scheepsbeveiliging te behalen. Dit zal ook in de toelichting verder worden uitgeschreven en verduidelijkt.

Aanvullende vereisten voor functies op managementniveau

Dit wordt herzien nav de opmerkingen mede vanwege dubbelingen irt andere artikelen, maar de bepalingen omtrent het certificaat wetgeving en openbaar gezag worden juist weer onder dit onderdeel gebracht

Art 113. Met de voorgestelde wijziging wordt het mogelijk om andere geneeskundige verklaringen (zoals bv een duikmedische keuring) gelijkwaardig te verklaren aan de geneeskundige verklaring cf de Zbw/Wz (art 40). Doel is dus te voorkomen dat groepen van personen opnieuw medisch gekeurd zouden moeten worden voor de Zbw terwijl ze al beschikken over een medische keuring. Uiteindelijk moet de medisch adviseur wel een beoordeling kunnen maken van het andere keuringsregime. De wijziging in art 113 biedt daarvoor een basis, dit zal ook nog duidelijk worden toegelicht. (Actie IenM). Vraag is overigens hierbij wat de administratieve lastenbesparing is, dit wordt intern IenM nagegaan, maar ook sopa's wordt gevraagd hier evt. informatie over aan te leveren.

Art 126. Op- en aanmerkingen komen tot uiting in de schriftelijke reactie van sopa's.

Overgangsrecht. OP- en aanmerkingen komen tot uiting in de schriftelijke reactie van sopa's

Van: 5.1.2e - IWV
Aan: nsi-manningplan
Onderwerp: FW: Zeilvaart
Datum: vrijdag 6 januari 2012 13:32:56
Bijlagen: Juridisch advies diensttijd berekening augustus 2009.pdf

Van: 5.1.2e - IWV
Verzonden: vrijdag 6 januari 2012 10:47
Aan: 5.1.2e - IWV; 5.1.2e - IWV; 5.1.2e - IWV
Onderwerp: RE: Zeilvaart

Heren,

Ik snap de verwijzing van 5.1.2e naar 3000 GT niet. VBB's voor zeilschepen gaan per meter-linieten en tot 500 GT. Je hebt zeilschepen:

- <40 meter en <500 GT
- <40 meter en >500GT
- zeilschepen >40 meter.

En dan een stuk of wat vaargebieden om het aantal mogelijkheden nog wat groter te maken.

Volgens mij is art. 36 als volgt:

Om op zeilschepen groter >40 m te mogen varen heb je:

Een koopvaardij VBB (met uitzondering van SMBW) + een certificaat grote zeilvaart

OF

Een koopvaardij VBB (met uitzondering van SMBW) + het kennisbewijs grote zeilvaart (dit is wel dubbel op maar dat is volgens mij de strekking van art. 11 lid 5, het waarom snap ik niet omdat het kennisbewijs grote zeilvaart alleen al voldoende is om op zeilschepen te mogen varen)

OF

Het kennisbewijs grote zeilvaart (te behalen bij de Enkhuizer zeevaartschool)

Zie verder ook de uitvoeringsregeling Bemanning zeegaande zeilschepen. Daarin staat beschreven aan welke opleidingseisen er moet worden voldaan om het kennisbewijs (in de regeling heet het dan weer diploma) grote zeilvaart te krijgen, dit is echter ook geregeld in het Besluit art. 86 (????). Als je de STCW verwijzingen volgt dan komt daar o.a ook ARPA naar voren. Feitelijk is het diploma stuurman grote zeilvaart niets anders dan II/1+II/2 minus lading maar plus zeilspecifieke zaken.

Wat er niet duidelijk geregeld is voor de grote zeilvaart is hoeveel vaartijd er nodig is om van stuurman naar kapitein te komen en of er nog aanvullende eisen zijn. Ik denk dat de opstellers van het besluit het VBB grote zeilvaart zien als een VBB uit de artikelen 58/59/60 met de beperking tot zeilschepen en vallen daarmee onder art. 4 van het besluit en daarmee onder de algemene vaartijdregels zoals voor koopvaardij schepen uit art. 58/59/60. Dit zou ook overeenkomen met de strekking van art. 18 van de wet.

Daarnaast is het niet terug te vinden hoe om te gaan met vaartijduitwisseling tussen zeilvaart en koopvaardij door het ontbreken van de in art. 6 lid 2 genoemde regeling. Hiervoor is echter wel een juridisch advies opgesteld (zie bijlage).

Kortom er is wel uit te komen maar echt helder is het niet en het lijkt me een goede zaak om eea te verduidelijken bij de komende revisie.

Gr

5.1.2e

Van: 5.1.2e - IWV

Verzonden: donderdag 5 januari 2012 15:25

Aan: 5.1.2e - IWV; 5.1.2e - IWV; 5.1.2e - IWV

Onderwerp: RE: Zeilvaart

Heren,

Ik probeer een antwoord bij elkaar te schrapen op de onderstaande vragen. Graag even checken of eea klopt.

Er zijn VBB geregeld in de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen voor schepen < 40 m voor verschillende vaargebieden en voor zeilschepen < 500 GT of zonder die beperking.

Voor zeilschepen > 40 m geldt:

Eisen voor zeilschepen

Artikel 36

1. Kapiteins, stuurlieden en maritiem officieren van zeilschepen met een lengte van 40 meter of meer zijn, naast één der in artikel 11, eerste, tweede of derde lid, genoemde kennisbewijzen of diploma's in het bezit van het certificaat grote zeilvaart, dan wel in bezit van het in artikel 11, vijfde lid, genoemde kennisbewijs grote zeilvaart.
2. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de bemanning van zeilschepen met een lengte van minder dan 40 meter.
3. Onze Minister draagt er zorg voor dat op het vaarbevoegdheidsbewijs van kapiteins, stuurlieden en maritiem officieren die voldoen aan het eerste lid van dit artikel, de betreffende aantekening wordt gemaakt. [\[JD1\]](#)

Bovenstaande betekent dat iemand eerst een VBB als kapitein, stuurman of marof moet hebben, voordat hij een VBB voor zeilschepen > 40 m kan krijgen. Is dat correct? Dan moet een kapitein in het bezit zijn van Radar Navigation Management level en Scheepsmanagement.

Vaartijd koopvaardij/zeilvaart is voorlopig nog niet uitwisselbaar. Daar houden we aan vast tot de wijziging van de ZBW op dit gebied duidelijk is. **MAAR** het lijkt me dat dat hier niet relevant is: er wordt geen vaartijdeis gesteld in art 36: Op een koopvaardij-VBB, gebaseerd op één van de genoemde diploma's, wordt de aantekening gemaakt. Vaartijd op zeilschepen < 40 m meetellen is niet relevant, gezien het bovenstaande.

De zaak in het voorbeeld is nu niet in de wet geregeld. Als er tijd over is kunnen we dit in de ZBW-aanpassing aan de Manila Amendments meenemen.

Groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@kiwa.nl]

Verzonden: donderdag 5 januari 2012 12:23

Aan: 5.1.2e - IWV

Onderwerp: Zeilvaart

Beste 5.1.2e,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek wat vragen over zeilvaart.

Wij hebben het hier al vaker over gehad, maar het blijft lastig omdat de wetgeving hier niets over zegt (vwb bevoegdheden op zeilschepen van 40 meter en groter)

Allereerst: moet iemand die Kapitein zeilschepen tot 3000 GT aanvraagt de cursus Radarnavigator en Scheepsmanagement doen net als iemand die Kapitein 3000 gt koopvaardij aanvraagt?

Is vaartijd koopvaardij/zeilvaart uitwisselbaar (dit zou het beoordelingsproces namelijk een stuk makkelijker maken als iemand 2 jaar op koopvaardij vaart kapitein zeilschepen kan aanvragen en andersom)

Mag vaartijd op kleine zeilschepen (tot 40 meter) meegenomen worden naar zeilschepen vanaf 40 meter.

Zo ja, mag je dan iemand gelijk al Kapitein alle zeilschepen geven ook al heeft hij net zijn Grote zeilvaart behaald

Voorbeeld:

Iemand heeft een Kleine zeilvaart diploma en marcom A, vraagt een bevoegdheid aan Chieft mate 3000 gt, en gaat 3 jaar varen op kleine zeilschepen.

Vervolgens heeft hij net zijn Grote zeilvaart gehaald, en alle cursussen benodigd voor Koopvaardij (Radarnavigator, Scheepsmanagement en Advanced firefighting), kan hij dan op grond van de vaartijd al gelijk Kapitein alle zeilschepen aanvragen of

Krijgt hij dan eerst beginnersbevoegdheden zeilvaart, dus: Chieft mate zeilschepen vanaf 40 meter?

Ik hoop dat je mijn vragen snapt, omdat het best moeilijk te verwoorden is zo over de mail.

Als je mij antwoord kan geven op deze 3 vragen ben ik een heel stuk geholpen.

5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Kiwa Register B.V.

Postbus 4 - 2280 AA Rijswijk (ZH)

T +31 (0)70 5.1.2e

F +31 (0)70 5.1.2e

E 5.1.2i @kiwa.nl

Handelsregister regio Haaglanden 27039108

Bezoek onze website www.kiwaregister.nl

Disclaimer: www.kiwa.nl/disclaimer

Pagina: 14

Er worden als sinds jaar en dag VBB's voor de zeilvaart afgegeven maar dit is niet geformaliseerd in de huidige regelegeving



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Toezicht Beheereenheid
Unit Persoonsdocumenten Scheepvaart
T.a.v. 5.1.2e

Toezicht Beheereenheid
Unit Juridische Zaken

Nieuwe Uitleg 1
Den Haag
Postbus 90653
2509 LR Den Haag
T 070 5.1.2e
F (070) 5.1.2e
www.ivw.nl

Contactpersoon
5.1.2e

T (070) 5.1.2e

nota

diensttijdberekening

Datum
07 AUG. 2009
Ons kenmerk
A-0-09-005.001 en A-0-09-061.001

Uw kenmerk

Bijlage(n)
2

Doel

Uw vragen te beantwoorden met betrekking tot diensttijdberekening, zoals verzocht tijdens het overleg van 16 juni 2009.

Conclusie

Om de diensttijd te bepalen is van belang in welke functie de diensttijd is opgedaan, of deze functie bevoegd is uitgeoefend en of de uitgeoefende functie relevant c.q. gelijkwaardig is voor de gewenste vaarbevoegdheid.

Toelichting

Voorop gesteld dient te worden dat met de inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningswet niet langer relevant is of de diensttijd van een aanvrager is opgedaan voor of na het behalen van een diploma c.q. kennisbewijs. Voorgaande houdt echter niet in dat alle ervaring meetelt voor de diensttijdberekening of dat het moment van het behalen van het diploma geen enkele rol speelt.

Diensttijdberekening is van belang bij de eerste afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs en de verlenging daarvan. Onderstaand zal eerst de afgifte worden behandeld en vervolgens de verlenging. De werkwijze zal aan het eind in een stroomschema worden weergegeven.

Eerste afgifte

Voor de eerste afgifte zijn in artikel 6 van het Zeevaartbemanningsbesluit en artikel 19 van het Besluit Zeevisvaartbemanning de functies aangegeven waarin de ervaring of diensttijd moet zijn opgedaan. Deze functies moeten wel bevoegd zijn uitgeoefend. Deze zijn bevoegd uitgeoefend indien één van de onderstaande situaties zich voordoet:

1. Voor de inwerkingtreding van de Zeevaartbemanningswet, en gedurende een zekere overgangsperiode na de inwerkingtreding, was een zeevarende bevoegd een functie uit te oefenen na het behalen van een bepaald diploma en eventueel pas nadat hij enige ervaring had opgedaan. Welke functie kon worden uitgeoefend was afhankelijk van het soort diploma en de eventueel opgedane ervaring.
2. De zeevarende is in het bezit van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs waaruit blijkt dat hij bevoegd is de functie uit te oefenen.
3. De zeevarende is in het bezit van een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs waaruit blijkt dat hij bevoegd is de functie uit te oefenen. Overigens is



niet ieder buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs afdoende. Het is goed verdedigbaar dat slechts die ervaring meetelt die is opgebouwd in een functie die mocht worden uitgeoefend op basis van een vaarbevoegdheidsbewijs dat is afgegeven door de autoriteit van een land waarvan de IVW de vaarbevoegdheidsbewijzen ook erkend. Daarvan is namelijk in ieder geval vastgesteld dat deze vaarbevoegdheidsbewijzen conform de eisen van het STCW-verdrag zijn afgegeven.

Toezicht Beheereenheid
Unit Juridische Zaken

Datum
07 AUG. 2009

Ons kenmerk
A-0-09-005.001 en A-0-09-061.001

Evaring of diensttijd die niet is opgedaan aan boord van (visserij)schepen kan niet meetellen. Hoewel de regelgeving voorziet in de mogelijkheid dat ervaring die niet is opgedaan aan boord van (visserij)schepen wordt meegeteld, kan hier geen invulling aan gegeven worden vanwege het ontbreken van een ministeriële regeling als bedoeld in het tweede lid van voornoemde artikelen. Nu deze regeling (nog) niet is opgesteld kan derhalve geen invulling worden gegeven aan de mogelijkheid van meetellen van ervaring niet opgedaan aan boord van een schip. De wettelijke basis ontbreekt. Om deze diensttijd te kunnen laten meetellen zal derhalve eerst in samenspraak met TE-Z en DGMO een ministeriële regeling moeten worden opgesteld. Raadzaam is om zo snel mogelijk over te gaan tot het opstellen van een ministeriële regeling in deze. Bij het opstellen van deze regeling kan bijvoorbeeld worden aangesloten bij artikel 8 van de Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart (hierna: de Regeling). Daarin is voor vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs aangegeven welke functies in ieder geval als gelijkwaardig beschouwd kunnen worden. Hierbij wordt opgemerkt doordat expliciet in de wetgeving is vastgelegd dat er sprake moet zijn van een regeling - waarin wordt aangegeven hoe de diensttijd niet opgedaan aan boord van (visserij)schepen kan meetellen - het niet mogelijk is deze wijze van meetellen op een andere wijze in te vullen, middels bijvoorbeeld het opstellen van beleidsregels.

Indien snel wordt overgegaan tot opstelling van voornoemde ministeriële regeling dan kan evenwel worden besloten tot afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs op basis van diensttijd niet opgedaan aan boord van (visserij) schepen vooruitlopend op de inwerkingtreding van de regeling. In dat geval is er sprake van een gedoogsituatie. Gedogen is slechts in beperkte mate en onder bepaalde voorwaarden toegestaan. Een daarvan is dat er sprake moet zijn van uitzicht op legalisatie en de inhoud moet dan natuurlijk al een voldoende mate van concreetheit hebben. In wezen wordt indien de regeling zo snel mogelijk in werking treedt aan dit legalisatievereiste voldaan. Echter bij het uitblijven van een snelle inwerkingtreding van de regeling ontvalt deze voorwaarde en is er sprake van een onwettige situatie.

Vernieuwing

Bij vernieuwing (of aanvulling) van het vaarbevoegdheidsbewijs is het van belang dat in de vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag minimaal één jaar is dienstgedaan in een relevante functie waarvoor een vaarbevoegdheid is vereist of er moet dienst zijn gedaan in een vergelijkbare functie (artikel 8, tweede lid, Zeevaartbemanningsbesluit c.q. artikel 21, tweede lid, Besluit Zeevisvaartbemanning). Ook hier geldt uiteraard weer dat de functie bevoegd moet zijn uitgeoefend.

Wat vergelijkbare functies zijn staat weergegeven in artikel 8 van de Regeling. Dit artikel verwijst overigens alleen naar artikel 8, tweede lid, van het Zeevaartbemanningsbesluit. Het Besluit Zeevisvaartbemanning heeft niet zo'n



verwijzing, zodat geen wettelijke invulling is gegeven aan wat moet worden verstaan onder relevante ervaring. Voorstelbaar is dat voor invulling van artikel 19, tweede lid, van het Besluit Zeevisvaartbemanning wordt aangesloten bij de Regeling. Of een functie relevant is, is derhalve aan het oordeel van TBE-PDS (in samenspraak met TEZ). De criteria hiervoor zijn namelijk technisch c.q. beleidsmatig van aard en niet juridisch. Hierbij wordt opgemerkt dat indien wordt overgegaan tot een invulling van het begrip relevante ervaring met betrekking tot het Besluit Zeevisvaartbemanning dat dit kenbaar moet worden gemaakt aan de branche en dat gelijke gevallen gelijk behandeld dienen te worden.

De volgende stap

Indien is vastgesteld dat een functie bevoegd is uitgeoefend, moet vervolgens worden vastgesteld of de opgedane ervaring geheel of gedeeltelijk kan meetellen en tenslotte of aan de voor de gevraagde vaarbevoegdheid vereiste diensttijd is voldaan.

Kan de ervaring volledig worden meegeteld dan behoeft dit niet in het besluit gemotiveerd te worden. Dit is anders wanneer ervaring niet of gedeeltelijk wordt meegenomen of wanneer blijkt dat met de opgedane ervaring niet afdoende aan de voor de gevraagde vaarbevoegdheid vereiste diensttijd wordt voldaan. In deze gevallen moet wel worden aangegeven waarom de ervaring niet of slechts gedeeltelijk kan meetellen c.q. niet afdoende is.

Een motivering in de trant van "De ervaring is opgedaan op een schip met te kleine/grootte klasse" is onvoldoende. Aangegeven moet worden waarom de ervaring onvoldoende is voor de gevraagde vaarbevoegdheid.

Voor enkele voorbeelden voor een motivering van de beslissing verwijs ik kort naar onderstaande gehanteerde lijnen in beslissingen op beroepschriften door JZ.

- Ervaring als kapitein voor reizen nabij de kust (of in een beperkt vaargebied) kan niet (geheel) meetellen voor de diensttijd welke benodigd is voor de vaarbevoegdheden "kapitein < 3000 GT" en "kapitein alle schepen". Dit wordt veroorzaakt door het gemis aan ervaring op het gebied van laden en lossen en stabiliteitsberekening op grote schepen, en op het gebied van navigeren bij een oversteek van oceanen;
- Enkel ervaring op zeilschepen is onvoldoende om (geheel) mee te tellen voor een bevoegdheid in de handelsvaart. Dit wordt veroorzaakt door het gemis aan ervaring op het gebied van laden en lossen en stabiliteitsberekening, alsmede bepaalde navigeerervaring. Indien naast ervaring op zeilschepen tevens ervaring is opgedaan als kapitein of stuurman in de handelsvaart, dan kan deze ervaring wel meetellen, mits de ervaring in de handelsvaart in een functie is opgedaan die gelijkwaardig c.q. relevant is voor de gevraagde functie en deze ervaring voldoende is qua duur;
- Ervaring als kapitein/schipper op een binnenvaartschip kan niet meetellen voor de diensttijd welke benodigd is voor de zeevaart. Dit wordt veroorzaakt door het gemis aan ervaring op het gebied van navigeren zonder vast ijkpunten;
- Ervaring als schipper/stuurman in de visserij kan niet (geheel) mee tellen voor een bevoegdheid als kapitein/stuurman in de handelsvaart. Dit wordt veroorzaakt door het gemis aan ervaring op het gebied van laden en lossen op handelsvaartschepen en stabiliteitsberekeningen voor handelsvaart schepen.

Toezicht Beheereenheid
Unit Juridische Zaken

Datum
07 AUG. 2009

Ons kenmerk
A-0-09-005.001 en A-0-09-061.001



Ervaring voor en na 1 oktober 2007 in de visserij

In artikel 80 van het Besluit Zeevisvaartbemanning is bepaald dat een zeevarende in de visserij tot vijf jaar na de inwerkingtreding van dit besluit niet verplicht was om in het bezit te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs. Het Besluit Zeevisvaartbemanning is op 1 oktober 2002 inwerking getreden.

Dit betekent dat een zeevarende in de visserij tot 1 oktober 2007 toch bevoegd een functie kon uitoefenen zonder in het bezit te zijn geweest van een vaarbevoegdheidsbewijs. Welke functie kon worden uitgeoefend was afhankelijk van het soort diploma c.q. kennisbewijs en de eventueel de ervaring van de zeevarende. Na 1 oktober 2007 konden functies waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs verplicht is, zonder vaarbevoegdheidsbewijs niet meer bevoegd worden uitgeoefend.

Voor de diensttijdberekening betekent dit het volgende:

1. De ervaring welke is opgedaan tot 1 oktober 2007 kan worden meegeteld. Voorwaarde is wel dat de zeevarende in het bezit was van het juiste diploma en de juiste hoeveelheid ervaring had om de functie waarin de ervaring was opgedaan bevoegd uit te kunnen oefenen.
2. De ervaring welke is opgedaan na 1 oktober 2007 kan alleen dan worden meegeteld indien de zeevarende in het bezit was van een vaarbevoegdheidsbewijs waaruit blijkt dat hij bevoegd was om de functie waarin de ervaring is opgedaan uit te oefenen. Gebleken is echter dat TBE-PDS de onbevoegde ervaring meetelt voor de berekening van diensttijd. Deze door TBE-PDS gevolgde vaste gedragslijn is in strijd met het Besluit Zeevisvaartbemanning. Nu er als regel, overigens in strijd met artikel 80 van het Besluit Zeevisvaartbemanning, de facto een andere invulling aan dit artikel is gegeven kan niet van de ene op de andere dag met deze gedragslijn gebroken worden, dit zou in strijd zijn met bijvoorbeeld het beginsel van rechtszekerheid en het vertrouwensbeginsel. Gelet hierop verdient het de voorkeur om op de website van de Inspectie en in communicatiebrieven naar de branche aan te kondigen dat vanaf een bepaalde datum ervaring welke onbevoegd is opgedaan niet langer wordt meegeteld voor de berekening van de diensttijd.

Toezicht Beheereenheid
Unit Juridische Zaken

Datum
07 AUG. 2009

Ons kenmerk
A-0-09-005.001 en A-0-09-061.001

HJZ

5.1.2e

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op donderdag 10 januari 2013

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e

I&M: 5.1.2e

1. Mededelingen :

Wijziging Wet zeevarenden i.v.m. STCW implementatie: De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft schriftelijke vragen gesteld inzake het wetsvoorstel. De beantwoording van deze vragen en een nota van wijziging inzake het wetsvoorstel gaan tegelijkertijd richting Tweede Kamer. Sopa's worden hierover op de hoogte gehouden. In de nota van wijziging tav de wet worden in ieder geval de onderdelen 'kapstok bemanningsregelgeving BES' opgenomen en er wordt een voorziening getroffen inzake CRA (Certificate of receipt of application). Dit is cf. eerdere afspraken. Gezien de laatste ontwikkelingen m.b.t. een mogelijke intrekking van de EU van de STCW erkenning van Filippijnse scholen ontstaat er discussie over nog een mogelijke nadere aanpassing van de wet. Dit heeft nl mogelijk ook gevolgen voor het Palompon Institute of technology (PIT), die voornamelijk Filippijnse studenten opleidt tot wachtofficiëren voor de Nederlandse vloot.

Er wordt dan ook over nagedacht om een "terugvaloptie" in de wet op te nemen, hiermee kan worden bereikt dat het PIT rechtstreeks wordt erkend door NL, zodat houders vabn een door PIT afgegeven diploma in aanmerking kunnen komen voor een NL VBB.

Er worden 2 opties besproken: aanpassing art 68 (a) van de Wz, in artikel 68 worden nl. staatsexamens genoemd waarvoor onze Minister examencommissies kan aanwijzen, mogelijk dat een bepaling kan worden opgenomen om te voorzien in deze uitzonderlijke situatie (dit zou dan strikt gelimiteerd zijn mbt het PIT). Een andere optie die wordt verkend is de ruimte die art. 124 van de wet biedt. Art 124 geeft aan dat bij regeling, ter uitvoering van verdragen of van besluiten van volkenrechtelijke organisaties nadere regels kunnen worden gesteld. De vraag is of dat kan worden gebruikt om bij regeling nadere regels te stellen (maar mogelijk is dat juridisch niet houdbaar). Dit zal nog worden bekeken. IenM weegt ook de mogelijke politieke gevoeligheid mee. Immers er is een reële kans dat dit vragen in de TK kan oproepen mbt de arbeidsmarktpositie van NL werknemers vs buitenlandse werknemers. Besproken wordt dat daar op zich een redenering tegenover kan staan (strikte beperking tot het PIT, alleen wanneer er onvoldoende NL/EU officieren zijn dan worden Filippijnse officieren geworven, argument is ook dat de kritiek van de EMSA zich mn richt op het gebrekkige systeemtoezicht door de Filippijnse overheid en niet perse het PIT als zondanig, etc), maar het simpele gegeven dat dit tot discussie kan leiden kan al zorgen voor vertraging van het wetsvoorstel. En dat laatste is niet wenselijk.

5.1.2e geeft aan dat de KVNR bereid is de TK vooraf te informeren over de achtergrond en het belang van dit betreffende onderdeel van de nota van wijziging. Afspraak is dat IenM, sopa's hierbij betreft, maar eerst worden intern de afwegingen en mogelijkheden bekeken.

Besluit zeevaartbemanning i.v.m. STCW implementatie: Er is vertraging ontstaan bij de aanpassing van het besluit. Een eindconcept wordt voorgelegd aan sopa's zodra een eindconcept beschikbaar is. Planning is nog steeds 1 juli 2013 inwerkingtreding. Tijdens deze bijeenkomst wordt daarom niet inhoudelijk gesproken over het besluit, zodra het

eindconcept beschikbaar is vindt nog een (korte) schriftelijke consultatie plaats. Daarna moet het besluit snel door om alsnog de planning te kunnen behalen.

2. Procesafspraken op hoofdlijnen:

De volgende afspraken worden gemaakt:

Naast de al bestaande overlegdata wordt er nog een nieuwe overlegdatum afgesproken. De komende tijd zal de aandacht met name uitgaan naar aanpassing van de lagere regelgeving (de ministeriele regelingen):

- **Dinsdag 5 maart 2013 van 10.00-15.00 uur**
- **Dinsdag 2 april as. van 10.00-15.00 uur**
- **Donderdag 16 mei as. van 10.00-15.00 uur**

De werkgroep communicatie van 10 januari is gecancelled, het is wel noodzakelijk een nieuwe datum te hebben.

Afgesproken wordt dat na afloop van de vergadering van 5 maart as. vanaf 15.00 uur tot uiterlijk 16.30 uur de eerstvolgende werkgroep communicatie plaatsvindt.

3. Aanpassing lagere regelgeving-

Algemeen:

Onderwerp van gesprek zijn de diverse ministeriele regelingen die vanwege de STCA MA dienen te worden aangepast, dit na aanpassing van de Wet zeevarenden en het Besluit zeevaartbemanning. Deze bijeenkomst wordt beschouwd als een startsessie, daarvoor is gebruik gemaakt van een overzicht lagere regelgeving Zbw, dat is rondgestuurd (zie bijlage). De volgende mededelingen worden gedaan:

- Wat in het bijgevoegde overzicht mist zijn nog wel een aantal onderwerpen die we (van het besluit) delegeren naar het niveau ministeriele regelingen, het gaat dan met name om bepalingen m.b.t. vaartijd en de inhoudelijke opleidingseisen en beroepsvereisten. Ook is een overweging om een regeling centraal register bemanningsgegevens nader uit te werken (art 66 van de wet)
- We weten daarnaast al dat de regeling stageduur en stagevervangende medische trainingen zeevarenden komt te vervallen, immers daarin zijn allerlei bepalingen opgenomen mbt de ziekenhuisstage en SGZ O en B. De inhoudelijke bepalingen mbt medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord worden in een regeling beroepsvereisten opgenomen.
- 5.1.2e en 5.1.2e hebben di. 8 jan. een informele sessie georganiseerd waar ook sopa's bij waren zijn uitgenodigd, daar is met name wordt gesproken over vaartijdtelling, buiten bovenstaande overlegdata kunnen ook informele sessies worden georganiseerd over deelonderwerpen.
- Naast de noodzakelijke aanpassingen m.b.t. STCW MA kunnen ook andere onderwerpen worden meegenomen. Dit wel cf. de afspraken uit het Plan van Aanpak (dus bv het vermijden van controversiële onderwerpen om vertraging te voorkomen). Een van de onderwerpen die wordt meegenomen in dit project, betreft het opstellen van accommodatiebepalingen voor schepen in de niet-continue vaart. De praktijk geeft aan dat er een zeker onderscheid tussen continue vaart en niet-continue vaart (dagvaart in het spraakgebruik) vwb accommodatie bepalingen gemaakt moet worden. De behoefte aan dit onderscheid tussen dagvaart en continue vaart wordt met name ingegeven door

de snelle ontwikkelingen in de windmolen parkenindustrie. Ook is een gegeven dat buurlanden dergelijke voorzieningen treffen. In het kader van de MLC implementatie is dit onderwerp uiteindelijk niet behandeld, afgesproken is toen dat dit onderwerp wordt meegenomen in het kader van de STCW-implementatie. Afspraak is dat IenM middels een discussienota dit onderwerp de eerstvolgende keer aan de orde stelt. Evt aanpassingen zullen terechtkomen in de Regeling zeevarenden (actie IenM/**5.1.2e**)

Vervolgens wordt de lijst met regelingen doorlopen. Bekeken wordt welke regelingen kunnen komen te vervallen of aangepast moeten worden. Voorbehoud is wel dat een en ander nog niet intern IenM goed is afgestemd, een goede juridische beoordeling moet nog gemaakt worden.

Sopa's wordt gevraagd om ook aan te geven welke regelingen aanpassingen behoeven dan wel welke onderwerpen in deze ronde van aanpassingen aan de orde dienen te komen (Actie sopa's).

Overzicht huidige relevante lagere regelgeving (nb de juiste wettelijke basis staat in de bijlage):

	Schrappen	Aanpassen
Besluit aanwijzing toezichthouders Zeevaartbemanningswet		X
Besluit bijzondere verkrijging diploma A als SWTK	X?	
Besluit bijzondere verkrijging diploma's kleine handelsvaart	X?	
Besluit bijzondere verkrijging voorlopig diploma als SWTK	X?	
Besluit zeevaarddiploma's experimenterend hoger nautisch onderwijs		
Examenbesluit zeevaarddiploma's 1991	X?	
Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 (2012)	is al aangepast in het kader van MLC	
Regeling bemanning zeegaande zeilschepen		X iov met BBZ
Regeling monsterrol en monsterboekje zeevaart		X (ook MLC)
Regeling stageduur en stagevervangende med trainingen	X	
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X
Diensttijdreglement zeevisvaart	X?	
Erkenningsregeling opleiding zeevaartbemanning		X
Regeling houdende normen voor slagen en zakken	X?	
Examenreglement zeevisvaart	X?	
Regeling vaststelling vacatiegeld examen commissie zeevaart	X?	
en zeevaarddiploma's		
regeling bemanningsplan zeevaart		X? (ook MLC)
Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart		X
Regeling normen ter bepaling uitslag zeevisvaartexamens	X?	
Regeling tarieven scheepvaart 2005		X (ook MLC)
Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart		X?
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X?
Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij		X?
Regeling zeevarenden		X? (mn MLC)

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op dinsdag 2 april 2013

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e , 5.1.2e

IenM: 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e ,
5.1.2e en 5.1.2e

1. Mededelingen :

Wijziging Wet zeevarenden i.v.m. STCW implementatie: Sinds eind vorig jaar ligt het wetsvoorstel voor aan de Tweede Kamer (TK). Dit voorstel is nog niet verder gekomen vanwege het feit dat op onderdelen nog wijzigingen moeten plaatsvinden, ook zijn er de nodige Kamervragen die nog beantwoord moeten worden. De beantwoording van deze vragen en een nota van wijziging inzake het wetsvoorstel dienen tegelijkertijd richting Tweede Kamer te gaan. Sopa's worden hierover op de hoogte gehouden. In de nota van wijziging t.a.v. de wet worden oa. de onderdelen 'kapstok bemanningsregelgeving BES' opgenomen en er wordt een voorziening getroffen inzake CRA (Certificate of receipt of application). Dit is cf. eerdere afspraken.

Besluit zeevarenden/zeevaartbemanning i.v.m. STCW implementatie: Er is vertraging ontstaan bij de aanpassing van het besluit. Momenteel worden de laatste commentaren verwerkt, dus het nadert voltooiing. Tijdens deze bijeenkomst wordt daarom niet inhoudelijk gesproken over het besluit. Prioriteit 1 is nu het besluit af te ronden waarna het besluit de vereiste procedure nog moet doorlopen. Om een idee te geven van de procedure wordt gewezen op de aanvankelijke planning uit het plan van aanpak. Dat betekent dat er nog de nodige tijd moet worden gerekend voor de benodigde wetgevingstoetsen, de behandeling in de Ministerraad met voorportalen, advies Raad van State.

Wat is de huidige planning:

Conclusie is, mede gelet de diverse processtappen die de nodige tijd vergen, dat de hele strakke planning van 2 jaar geleden, te weten een beoogde inwerkingtreding per 1 juli 2013 niet gehaald kan worden, dat is nog geen nieuws dat formeel naar buiten gebracht kan worden. Immers een dergelijke boodschap kan pas naar buiten worden gebracht zodra duidelijk is welke planning wel gehaald kan worden, daarnaast moeten tegelijkertijd de meest urgente en praktische vragen beantwoord kunnen worden, immers de vertraging heeft wel bepaalde consequenties die ook helder benoemd moeten worden.

Naar alle waarschijnlijkheid zal een beoogde inwerkingtreding per 1 januari 2014 aan de orde zijn (eenieder wordt verzocht dit nog niet naar buiten te brengen). Een goede inschatting kan pas worden gemaakt zodra duidelijk is in welke Ministerraad het besluit zeevarenden aan de orde kan komen. DGB informeert en betreft de projectgroep zodra een dergelijke inschatting gemaakt kan worden (Actie DGB/5.1.2e), zo wordt er tzt ook een werkgroep communicatie belegd waarbij wordt afgestemd over de wijze waarop en met welke inhoud de buitenwacht geïnformeerd kan worden. De volgende onderstaande onderwerpen dienen in ieder geval een plek te krijgen in die communicatieboodschap, hierbij wordt mn. ook aandacht besteed aan de uitvoeringsaspecten en praktische consequenties van de vertraging:

- Tankertrainingen
- Trainingen m.b.t. passagiersschepen
- De nieuwe security trainingen

- Bijscholingstrainingen (Ecdis, hoogspanning)
- Uitgifte MA Vaarbevoegdheidsbewijzen

IenM zal voor de volgende vergadering (16 mei as.) een voorstel in deze. (Actie IenM)

Wat zijn nu (naast een adequate communicatieboodschap) de prioriteiten:

- a. Afronden besluit en in procedure brengen
- b. Wijzigingen Wet zeevarenden, Kamervragen beantwoorden en de procedure afronden
- c. Uitwerken van de ministeriele regelingen

DGB geeft daarbij aan dat het zeker in deze fase (regelingen en uitvoeringsaspecten) zaak is om KIWA nauw en goed te betrekken bij de nadere uitwerking.

DGB vraagt ook aandacht voor tijdige (werk)afspraken inzake formats, bv hoe moeten bepaalde certificaten eruit komen te zien.

2. Procesafspraken op hoofdlijnen:

De volgende afspraken worden gemaakt:

Naast de al bestaande overlegdata worden er nog nieuwe overlegdata afgesproken. De komende tijd zal de aandacht met name uitgaan naar aanpassing van de lagere regelgeving (de ministeriele regelingen). Onderstaande planning laat onverlet dat tussentijds nog evt. werkgroepen worden belegd:

- **Donderdag 16 mei as. van 10.00-15.00 uur**
- **Dinsdag 2 juli as. van 10.00-15.00 uur**
- **Woensdag 18 september as. van 10.00-15.00 uur**
- **Donderdag 7 november as. van 10.00-15.00 uur**

Sociale partners worden tussentijds geïnformeerd en betrokken bij essentiële processtappen (bv nota van wijziging irt de wet) (Actie DGB/**5.1.2e**).

De werkgroep communicatie is al enige tijd niet bijeengekomen. DGB doet via de e-mail tijdig een datumvoorstel voor een eerstkomende vergadering, dat zal ws. medio mei zijn (Actie DGB/**5.1.2e**).

Sopa's reageren nog op de discussienota's "vaartijd", "beroepsvereisten" en "dagvaart", voor wo .24 april as. (actie sopa's). Sopa's bepalen nog of dat een gecoördineerde reactie is via **5.1.2e** of dat eenieder separaat reageert (Actie sopa's, reacties aan **5.1.2e**)

3. Aanpassing lagere regelgeving-

Voornaamste doel van deze bijeenkomst is de noodzakelijke aanpassingen, ivm de implementatie van de STCW MA, op het niveau van de ministeriele regelingen te bespreken. Hieronder een lijstje van regelingen zoals tijdens de bijeenkomst van 10 jan. JI. besproken.

Na de wet en de AmvB vereist dat niveau van regelgeving de aandacht. De nadruk ligt tijdens deze bijeenkomst mn op de onderwerpen waar de meeste wijzigingen/discussies over verwacht kan worden. Het gaat dan met name om de onderwerpen:

- Vaartijd
- Beroepsvereisten

- en –dagvaart- (in feite nog een onderwerp dat

Daarvoor zijn drie discussienota's rondgestuurd. Vanwege het late tijdstip van beschikbaar komen (vaartijd en beroepsvereisten kwamen beschikbaar op de dag zelf) wordt afgesproken dat de sopa's 3 weken de tijd nemen om input te leveren op de discussienota's. Afspraak; sopa's reageren uiterlijk 24 april as. op de discussienota's.

Bij voorbaat worden wel alvast de volgende opmerkingen geplaatst:

Mbt vaartijd: DGB licht toe dat in dit document heel duidelijk tot uiting moet komen welke dienstdtijd als relevante ervaring voor de verkrijging van een VBB wordt aangemerkt. **5.1.2e** merkt op dat direct opvalt dat dienstdtijd voor werktuigkundigen opgedaan met voortstuwingsinstallaties onder de 750 kW niet in aanmerking komt om als dienstdtijd aangemerkt te worden, dat valt op omdat onder het onderdeel "vergelijkbare functies", wordt voorgesteld dat werktuigkundigen op zeeschepen zonder eigen voorstuwing vaartijd voor 50% kunnen aanmerken als relevante ervaring. DGB merkt op dat STCW begint bij 750 kW.

Mbt beroepsvereisten: DBG vraagt met name ook aandacht voor de typisch NL functies, zoals marof, smb. **5.1.2e** merkt op dat de eisen mbt de verschillende trainingen en bijbehorende certificaten (bv basisveiligheid, AFF, etc) niet zijn opgenomen in dit stuk. DGB merkt op dat deze vereisten zijn opgenomen in het besluit 9hoofdstuk 3)

Overzicht huidige relevante lagere regelgeving

	Schrappen	Aanpassen
Besluit aanwijzing toezichthouders Zeevaartbemanningswet		X
Besluit bijzondere verkrijging diploma A als SWTK	X?	
Besluit bijzondere verkrijging diploma's kleine handelsvaart	X?	
Besluit bijzondere verkrijging voorlopig diploma als SWTK	X?	
Besluit zeevaarddiploma's experimenterend hoger nautisch onderwijs		
Examenbesluit zeevaarddiploma's 1991	X?	
Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 (2012)	is al aangepast in het kader van MLC	
Regeling bemanning zeegaande zeilschepen		X iov met BBZ
Regeling monsterrol en monsterboekje zeevaart		X (ook MLC)
Regeling stageduur en stagevervangende med trainingen	X	
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X
Dienstdtijdreglement zeevisvaart	X?	
Erkenningsregeling opleiding zeevaartbemannings		X
Regeling houdende normen voor slagen en zakken	X?	
Examenreglement zeevisvaart	X?	
Regeling vaststelling vacatiegeld examen commissie zeevaart	X?	
en zeevaarddiploma's		
regeling bemanningsplan zeevaart		X? (ook MLC)
Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart		X
Regeling normen ter bepaling uitslag zeevisvaartexamens	X?	
Regeling tarieven scheepvaart 2005		X (ook MLC)
Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart		X?
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X?
Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij		X?
Regeling zeevarenden		X? (mn MLC)

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op dinsdag 2 april 2013

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e 5.1.2e

I&M: 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e
en 5.1.2e

1. Mededelingen :

Wijziging Wet zeevarenden i.v.m. STCW implementatie: De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft schriftelijke vragen gesteld inzake het wetsvoorstel. De beantwoording van deze vragen en een nota van wijziging inzake het wetsvoorstel gaan tegelijkertijd richting Tweede Kamer. Sopa's worden hierover op de hoogte gehouden. In de nota van wijziging tav de wet worden in ieder geval de onderdelen 'kapstok bemanningsregelgeving BES' opgenomen en er wordt een voorziening getroffen inzake CRA (Certificate of receipt of application). Dit is cf. eerdere afspraken. Gezien de laatste ontwikkelingen m.b.t. een mogelijke intrekking van de EU van de STCW erkenning van Filippijnse scholen ontstaat er discussie over nog een mogelijke nadere aanpassing van de wet. Dit heeft nl mogelijk ook gevolgen voor het Palompon Institute of technology (PIT), die voornamelijk Filippijnse studenten opleidt tot wachtofficiëren voor de Nederlandse vloot.

Er wordt dan ook over nagedacht om een "terugvaloptie" in de wet op te nemen, hiermee kan worden bereikt dat het PIT rechtstreeks wordt erkend door NL, zodat houders vabn een door PIT afgegeven diploma in aanmerking kunnen komen voor een NL VBB.

Er worden 2 opties besproken: aanpassing art 68 (a) van de Wz, in artikel 68 worden nl. staatsexamens genoemd waarvoor onze Minister examencommissies kan aanwijzen, mogelijk dat een bepaling kan worden opgenomen om te voorzien in deze uitzonderlijke situatie (dit zou dan strikt gelimiteerd zijn mbt het PIT). Een andere optie die wordt verkend is de ruimte die art. 124 van de wet biedt. Art 124 geeft aan dat bij regeling, ter uitvoering van verdragen of van besluiten van volkenrechtelijke organisaties nadere regels kunnen worden gesteld. De vraag is of dat kan worden gebruikt om bij regeling nadere regels te stellen (maar mogelijk is dat juridisch niet houdbaar). Dit zal nog worden bekeken. IenM weegt ook de mogelijke politieke gevoeligheid mee. Immers er is een reële kans dat dit vragen in de TK kan oproepen mbt de arbeidsmarktpositie van NL werknemers vs buitenlandse werknemers. Besproken wordt dat daar op zich een redenering tegenover kan staan (strikte beperking tot het PIT, alleen wanneer er onvoldoende NL/EU officieren zijn dan worden Filippijnse officieren geworven, argument is ook dat de kritiek van de EMSA zich mn richt op het gebrekkige systeemtoezicht door de Filippijnse overheid en niet perse het PIT als zondanig, etc), maar het simpele gegeven dat dit tot discussie kan leiden kan al zorgen voor vertraging van het wetsvoorstel. En dat laatste is niet wenselijk.

5.1.2e geeft aan dat de KVNR bereid is de TK vooraf te informeren over de achtergrond en het belang van dit betreffende onderdeel van de nota van wijziging. Afspraak is dat IenM, sopa's hierbij betreft, maar eerst worden intern de afwegingen en mogelijkheden bekeken.

Besluit zeevaartbemanning i.v.m. STCW implementatie: Er is vertraging ontstaan bij de aanpassing van het besluit. Een eindconcept wordt voorgelegd aan sopa's zodra een eindconcept beschikbaar is. Planning is nog steeds 1 juli 2013 inwerkingtreding. Tijdens deze bijeenkomst wordt daarom niet inhoudelijk gesproken over het besluit, zodra het

eindconcept beschikbaar is vindt nog een (korte) schriftelijke consultatie plaats. Daarna moet het besluit snel door om alsnog de planning te kunnen behalen.

2. Procesafspraken op hoofdlijnen:

De volgende afspraken worden gemaakt:

Naast de al bestaande overlegdata wordt er nog een nieuwe overlegdatum afgesproken. De komende tijd zal de aandacht met name uitgaan naar aanpassing van de lagere regelgeving (de ministeriele regelingen):

- **Dinsdag 5 maart 2013 van 10.00-15.00 uur**
- **Dinsdag 2 april as. van 10.00-15.00 uur**
- **Donderdag 16 mei as. van 10.00-15.00 uur**

De werkgroep communicatie van 10 januari is gecancelled, het is wel noodzakelijk een nieuwe datum te hebben.

Afgesproken wordt dat na afloop van de vergadering van 5 maart as. vanaf 15.00 uur tot uiterlijk 16.30 uur de eerstvolgende werkgroep communicatie plaatsvindt.

3. Aanpassing lagere regelgeving-

Algemeen:

Onderwerp van gesprek zijn de diverse ministeriele regelingen die vanwege de STCA MA dienen te worden aangepast, dit na aanpassing van de Wet zeevarenden en het Besluit zeevaartbemanning. Deze bijeenkomst wordt beschouwd als een startsessie, daarvoor is gebruik gemaakt van een overzicht lagere regelgeving Zbw, dat is rondgestuurd (zie bijlage). De volgende mededelingen worden gedaan:

- Wat in het bijgevoegde overzicht mist zijn nog wel een aantal onderwerpen die we (van het besluit) delegeren naar het niveau ministeriele regelingen, het gaat dan met name om bepalingen m.b.t. vaartijd en de inhoudelijke opleidingseisen en beroepsvereisten. Ook is een overweging om een regeling centraal register bemanningsgegevens nader uit te werken (art 66 van de wet)
- We weten daarnaast al dat de regeling stageduur en stagevervangende medische trainingen zeevarenden komt te vervallen, immers daarin zijn allerlei bepalingen opgenomen mbt de ziekenhuisstage en SGZ O en B. De inhoudelijke bepalingen mbt medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord worden in een regeling beroepsvereisten opgenomen.
- **5.1.2e** en **5.1.2e** hebben di. 8 jan. een informele sessie georganiseerd waar ook SOPA's bij waren zijn uitgenodigd, daar is met name wordt gesproken over vaartijdtelling, buiten bovenstaande overlegdata kunnen ook informele sessies worden georganiseerd over deelonderwerpen.
- Naast de noodzakelijke aanpassingen m.b.t. STCW MA kunnen ook andere onderwerpen worden meegenomen. Dit wel cf. de afspraken uit het Plan van Aanpak (dus bv het vermijden van controversiële onderwerpen om vertraging te voorkomen). Een van de onderwerpen die wordt meegenomen in dit project, betreft het opstellen van accommodatiebepalingen voor schepen in de niet-continue vaart. De praktijk geeft aan dat er een zeker onderscheid tussen continue vaart en niet-continue vaart (dagvaart in het spraakgebruik) vwb accommodatie bepalingen gemaakt moet worden. De behoefte aan dit onderscheid tussen dagvaart en continue vaart wordt met name ingegeven door

de snelle ontwikkelingen in de windmolen parkenindustrie. Ook is een gegeven dat buurlanden dergelijke voorzieningen treffen. In het kader van de MLC implementatie is dit onderwerp uiteindelijk niet behandeld, afgesproken is toen dat dit onderwerp wordt meegenomen in het kader van de STCW-implementatie. Afspraak is dat IenM middels een discussienota dit onderwerp de eerstvolgende keer aan de orde stelt. Evt aanpassingen zullen terechtkomen in de Regeling zeevarenden (actie IenM/**5.1.2e**)

Vervolgens wordt de lijst met regelingen doorlopen. Bekeken wordt welke regelingen kunnen komen te vervallen of aangepast moeten worden. Voorbehoud is wel dat een en ander nog niet intern IenM goed is afgestemd, een goede juridische beoordeling moet nog gemaakt worden.

Sopa's wordt gevraagd om ook aan te geven welke regelingen aanpassingen behoeven dan wel welke onderwerpen in deze ronde van aanpassingen aan de orde dienen te komen (Actie sopa's).

Overzicht huidige relevante lagere regelgeving (nb de juiste wettelijke basis staat in de bijlage):

	Schrappen	Aanpassen
Besluit aanwijzing toezichthouders Zeevaartbemanningswet		X
Besluit bijzondere verkrijging diploma A als SWTK	X?	
Besluit bijzondere verkrijging diploma's kleine handelsvaart	X?	
Besluit bijzondere verkrijging voorlopig diploma als SWTK	X?	
Besluit zeevaarddiploma's experimenterend hoger nautisch onderwijs		
Examenbesluit zeevaarddiploma's 1991	X?	
Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 (2012)	is al aangepast in het kader van MLC	
Regeling bemanning zeegaande zeilschepen		X iov met BBZ
Regeling monsterrol en monsterboekje zeevaart		X (ook MLC)
Regeling stageduur en stagevervangende med trainingen	X	
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X
Diensttijdreglement zeevisvaart	X?	
Erkenningsregeling opleiding zeevaartbemanning		X
Regeling houdende normen voor slagen en zakken	X?	
Examenreglement zeevisvaart	X?	
Regeling vaststelling vacatiegeld examen commissie zeevaart	X?	
en zeevaarddiploma's		
regeling bemanningsplan zeevaart		X? (ook MLC)
Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart		X
Regeling normen ter bepaling uitslag zeevisvaartexamens	X?	
Regeling tarieven scheepvaart 2005		X (ook MLC)
Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart		X?
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X?
Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij		X?
Regeling zeevarenden		X? (mn MLC)

Van: 5.1.2e -ILT
Aan: 5.1.2e -ILT
Onderwerp: FW: Tekst op VBB voor zeilschepen
Datum: vrijdag 1 september 2023 13:40:35
Bijlagen: [zeilbevoegdheden.docx](#)

Van: 5.1.2e -ILT <5.1.2e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 20 juni 2013 16:20
Aan: nsi-manningplan <5.1.2i@ILenT.nl>
CC: 5.1.2e -ILT <5.1.2e@ILenT.nl>; 5.1.2e -ILT <5.1.2e@ILenT.nl>; 5.1.2e -ILT <5.1.2e@ILenT.nl>
Onderwerp: FW: Tekst op VBB voor zeilschepen

Heren,

Wij zijn er laatst door de BBZ op gewezen dat de functie beschrijvingen op onze BC's voor de zeegaande zeilcharterschepen niet altijd overeenkomen met wat er door KIWA op de vbb van bewuste zeevarenden vermeld wordt. Teneinde problemen te vermijden is afgesproken dat ILT bij vernieuwde afgifte van BC's voortaan wel de beschrijving overeenkomstig wat op het vbb vermeld staat gaat hanteren.

Is deze informatie voldoende duidelijk om het beoogde te bewerkstelligen, als niet graag even met 5.1.2e en mij afstemmen.

Met vriendelijke groet 5.1.2e

Van: 5.1.2e [<mailto:5.1.2e@kiwa.nl>]
Verzonden: dinsdag 5 februari 2013 9:41
Aan: 5.1.2e -ILT
CC: 5.1.2e -ILT; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Tekst op VBB voor zeilschepen

Beste 5.1.2e,

Bij deze de lijst dmv wordbestand met alle zeilbevoegdheden die wij afgeven met alle codes.

Met vriendelijke groet,
5.1.2e

Kiwa Register B.V.
Postbus 4 - 2280 AA Rijswijk (ZH)

T +31 (0)70 5.1.2e
F +31 (0)70 5.1.2e
E 5.1.2i@kiwa.nl

Handelsregister regio Haaglanden 27039108

Bezoek onze website www.kiwaregister.nl

Disclaimer: www.kiwa.nl/disclaimer

-----Original Message-----

From: 5.1.2e - ILT [<mailto:5.1.2e@ILT.nl>]
Sent: dinsdag 5 februari 2013 8:56
To: 5.1.2e, 5.1.2e; Register.kwaliteit.scheepvaart
Cc: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e
Subject: Tekst op VBB voor zeilschepen

5.1.2e,

ILT is in voorbereiding op het komende seizoen voor de zeilvaart. Heb jij voor ILT een overzicht van de codes en bijbehorende teksten die op VBB's voor de zeilvaart kunnen staan. Achtergrond is dat (buitenlandse) inspectiediensten soms moeite hebben om de tekst van het VBB te combineren met de teksten op het bemanningscertificaat en er dan de juiste conclusies uit te trekken.

Als het lukt graag deze info voor vanmiddag.

Ik hoor graag van je.

Gr,

5.1.2e

5.1.2e

Human Environment and Transport Inspectorate
Shipping Inspectorate (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
P.O. Box 16191, 2500 BD Den Haag
M +31 6 5.1.2e
E 5.1.2e [@ilent.nl](mailto:5.1.2e@ilent.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

Vaarbevoegdheidsbewijzen voor de Zeilvaart op schepen tot 40 meter.

Gegevens komen uit wetgeving: Regeling bemanning zeegaande zeilschepen

Voor schepen groter dan 40 meter zie Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart

Diploma s gelijkgesteld aan het Diploma Kleine Zeilvaart:	SK (Stuurman Kleine Handelsvaart) SKS (Stuurman Kust Sleepvaart) SBK (Stuurman Beperkte Kleine Handelsvaart) SW5 (mits in het bezit van KZV volgens <u>artikel 16</u> van Regeling bemanning zeegaande zeilschepen)
Diploma gelijkgesteld aan het Diploma Grote Zeilvaart:	SK en SKA (Stuurman +Aanvullingsdiploma Kleine handelsvaart) S3 (3 ^e Stuurman Grote Handelsvaart) S2 (2 ^e stuurman Grote Handelsvaart) S1 (1 ^e stuurman Grote Handelsvaart) SGS (Stuurman Grote Sleepvaart) S4V (Diploma voor de zeevisvaart S4-visvaart) SV (Stuurman Zeevisvaart) + SVA (Aanvullingsdiploma Stuurman Zeevisvaart) SW5 (mits in het bezit van GZV volgens <u>artikel 14</u> van Regeling bemanning zeegaande zeilschepen)
Vernieuwen (verlengen)van een vaarbevoegdheidsbewijs: 1 seizoen in de afgelopen 5 jaar op grond van artikel 2 van de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen	
Alle vaartijd dient te zijn behaald aan boord van Nederlandse en Buitenlandse zeilschepen in de commerciële vaart (hieronder valt niet het begrip: <u>pleziervaartuigen</u>)	

KZV (Diploma Kleine Zeilvaart)

	Vaartijd Na 1 seizoen (180 vaardagen)	Vaartijd Na 2 seizoenen (360 vaardagen)	Vaartijd Na 3 seizoenen (540 vaardagen)
Diploma en minimeisen			
--Schriftelijke verklaring kapitein dat voldoet aan artikel 17 van Regeling bemanning zeegaande zeilschepen --Basic Safety training --leeftijd tenminste 16 jaar	Op grond van artikel 11: Rating forming part of a navigational watch Sailing ships <i>Vaartijd: als aankomend gezel op zowel zee als binnenwateren</i> <u>Code: 303</u> (zelf tikken op VBB + omschrijving)		
Diploma KZV (Kleine Zeilvaart) Marcom B tenminste 18 jaar	Op grond van artikel 10: Chief mate sailing ships <3000 GT in the trading area I,II en IIIA <i>Vaartijd: als gezel op zowel zee als binnenwateren</i> <u>Code: 140, 352</u>	Op grond van artikel 7 lid 2: Master sailing ships <500 gt in the trading area I en II <i>Vaartijd: dienstdag mag volledig op binnenwateren zijn behaald!!</i> Op grond van artikel 10: Chief mate sailing ships <3000 GT in the trading area I,II en IIIA <u>Code: 119,140, 352</u> <hr/> Op grond artikel 7 lid 1: Master sailing ships <500 gt in the trading area I, II en IIIA <i>Vaartijd: dienstdag mag maximaal 1 seizoen op binnenwateren zijn behaald!!</i> Op grond van artikel 10: Chief mate sailing ships <3000 GT in the trading area I,II en IIIA <u>Code: 119A,140, 352</u>	Op grond van artikel 6: Master sailing ships <3000 gt in the trading area I, II en IIIA <i>Vaartijd: Dienstdag aan boord van zeilschepen</i> <u>Code: 117, 965, 352</u>
	Vaartijd Na 1 seizoen (180 vaardagen)	Vaartijd Na 2 seizoenen (360 vaardagen)	Vaartijd Na 3 seizoenen (540 vaardagen)

<p>Diploma KZV (Kleine Zeilvaart) Marcom A tenminste 18 jaar</p>	<p>Op grond van artikel 9: Chief mate sailing ships <500 gt onbeperkt vaargebied</p> <p><i>Vaartijd: gezel aan boord van zeilschepen</i></p> <p>Op grond van artikel 10: Chief mate sailing ships <3000 GT in the trading area I,II en IIIA</p> <p><i>Vaartijd: als gezel op zowel zee als binnenwateren</i></p> <p><u>Code: 145,140, 351</u></p>	<p>Op grond van artikel 7 lid 2: Master sailing ships <500 gt in the trading area I en II</p> <p><i>Vaartijd: dienstdag mag volledig op binnenwateren zijn behaald!!</i></p> <p>Op grond van artikel 10: Chief mate sailing ships <3000 GT in the trading area I,II en IIIA</p> <p>Op grond van artikel 9: Chief mate sailing ships <500 gt onbeperkt vaargebied</p> <p><u>Code: 119,140,145, 351</u></p> <hr/> <p>Op grond artikel 7 lid 1: Master sailing ships <500 gt in the trading area I, II en IIIA</p> <p><i>Vaartijd: dienstdag mag maximaal 1 seizoen op binnenwateren zijn behaald!!</i></p> <p>Op grond van artikel 10: Chief mate sailing ships <3000 GT in the trading area I,II en IIIA</p> <p>Op grond van artikel 9: Chief mate sailing ships <500 gt onbeperkt vaargebied</p> <p><u>Code: 119A,140,145 351</u></p>	<p>Op grond van artikel 6: Master sailing ships <3000 gt in the trading area I, II en IIIA</p> <p><i>Vaartijd: Dienstdag aan boord van zeilschepen</i></p> <p>Op grond van artikel 9: Chief mate sailing ships <500 gt onbeperkt vaargebied</p> <p><u>Code: 117,145, 965, 351</u></p>
--	--	---	--

GZV (Diploma Grote Zeilvaart)

	Vaartijd Na 1 seizoen (180 vaardagen)	Vaartijd Na 2 seizoenen (360 vaardagen)	Vaartijd Na 3 seizoenen (540 vaardagen)
Diploma en minimeisen			
Diploma GZV (Grote Zeilvaart) Marcom A tenminste 18 jaar	<p>Op grond van artikel 8: Chief mate sailing ships < 3000 GT onbeperkt vaargebied</p> <p><i>Vaartijd: gezel aan boord van zeilschepen</i></p> <p><u>Code: 140, 960, 351</u></p> <p>Let op: Code 965 weghalen op het vaarbevoegdheidsbewijs!!!!</p>	<p>Op grond van artikel 5: Master sailing ships <500 gt onbeperkt vaargebied</p> <p><i>Vaartijd: stuurman aan boord van zeilschepen</i></p> <p>Op grond van artikel 8: Chief mate sailing ships < 3000 GT onbeperkt vaargebied</p> <p><u>Code: 119,140,960, 351</u></p> <p>Let op: Code 965 en 969 weghalen op het vaarbevoegdheidsbewijs!!!</p>	<p>Op grond van artikel 4: Master sailing ships <3000 GT onbeperkt vaargebied</p> <p><i>Vaartijd: stuurman aan boord van zeilschepen</i></p> <p><u>Code: 117, 960, 351</u></p>

*Opmerking: indien men een Marcom A certificaat heeft behaald dien je code 352 (Marcom B) te vervangen door Code 351

Vaarbevoegdheidsbewijzen voor de Zeilvaart op schepen van 40 meter en groter

Gegevens komen uit wetgeving: Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart

Voor schepen kleiner dan 40 meter zie Regeling Bemanning zeegaande zeilschepen

Alle vaartijd dient te zijn behaald aan boord van Nederlandse en Buitenlandse zeilschepen in de commerciële vaart (hieronder valt niet het begrip: pleziervaartuigen)

Diploma GZV (Grote Zeilvaart)

	Vaartijd Na 0 jaar	Vaartijd Na 1 jaar	Vaartijd Na 2 jaar waarvan 1 jaar als 1^e stuurman	Vaartijd na 3 jaar als stuurman
Diploma en minimeisen				
Diploma Grote Zeilvaart Advanced Fire fighting Sloepsgast Marcom A >18 jaar	Op grond van artikel 36 Chief mate sailing ships< 3000 gt <u>Code: 146, 351</u>			
Diploma Grote Zeilvaart Advanced Firefighting Sloepsgast Marcom A >18 jaar Radarnavigator Scheepsmanagement < 3000 gt			Op grond van artikel 36 Master sailing ships < 3000 gt <u>Code: 121, 351</u>	Op grond van artikel 36 Master sailing ships < 3000 gt <u>Code: 121, 351</u>
Diploma Grote Zeilvaart Advance Firefighting Sloepsgast Marcom A >18 jaar Radarnavigator Scheepsmanagement		Op grond van artikel 36 Chief mate sailing ships <u>Code: 132, 351</u>	Op grond van artikel 36 Master sailing ships <u>Code: 114, 351</u>	Op grond van artikel 36 Master sailing ships <u>Code: 114, 351</u>

114 Master sailing ships

None

303 Rating forming part of a navigational
watch sailing ships

None

117 Master sailing ships	less than 40 metre and 3000 GT: in the trading area **
119 Master sailing ships	less than 40 metre and 500 GT: in the trading area **
119A Master sailing ships	less than 40 metre and 500 GT: in the trading area ***
121 Master sailing ships	less than 3000 GT: in the trading area unlimited
132 Chief mate sailing ships	None
140 Chief mate sailing ships	less than 40 metre and 3000 GT: in the trading area **
145 Chief mate sailing ships	less than 40 metre and 500 GT: in the trading area unlimited
146 Chief mate sailing ships	less than 3000 GT: in the trading area unlimited

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op dinsdag 2 juli 2013

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e

IenM: 5.1.2e

,

Kiwa: 5.1.2e

1. Mededelingen :

MLC: er wordt een "event" georganiseerd, waarbij de Minister van IenM een MLC-certificaat uitreikt bij de HAL. Een en ander wordt gedaan i.o.v. met SZW en sociale partners. Er wordt ook een persbericht naar buiten gebracht.

Vertrek 5.1.2e : 5.1.2e zal per 1 september as. IenM verlaten en in dienst treden bij de HAL. Op dit moment is niet duidelijk hoe het wegvallen van 5.1.2e moet (kan) worden ingevuld. De beschikbare capaciteit stond al onder druk.

2. Procesafspraken op hoofdlijnen:

Verslag van de vorige vergadering do. 16 mei 2013:

5.1.2e wijst op de commentaren die sopa's nog hadden gegeven (commentaar vervat in de mail van dd 22 mei 2013) op de Wet zeevarenden en de nota van wijziging. Geconstateerd wordt dat er in de nota van wijzigingen die naar de TK is gestuurd (nog) geen rekening is gehouden met de opmerkingen. Het gaat dan met name over passages mbt CRA (Certificate of receipt of application). 5.1.2e wijst oa. onderstaande opmerking van sopa's (uit de mail van 22 mei jl)

"Aangezien een aanvraag ook kan lopen via een personeelsbureau bij wie de zeevarende in dienst is, zou gesteld moeten worden dat er een overeenkomst zou moeten zijn met een scheepsbeheerder **of een zeewerkgever**"

In de huidige tekst van het wetsvoorstel is alleen de scheepsbeheerder vermeld. IenM licht toe dat op het niveau van ministeriele regelingen, met name de regeling vaarbevoegdheidsbewijzen (vwb de voorwaarden waaronder een ontvangstbevestiging wordt afgegeven) en de regeling tarieven scheepvaart (vwb het tarief) nog nadere uitwerking volgt. (Noot: tijdens de vergadering kon dat niet toegezegd worden, maar in de uitwerking van de regelingen zullen de opmerkingen van sopa's worden meegenomen, mn. ook het element dat er ook een overeenkomst kan zijn met een werkgever niet zijnde de scheepsbeheerder (overigens de term zeewerkgever "kennen we niet meer", de huidige formulering in het wetsvoorstel staat dat niet in de weg)

Tevens wordt geïnformeerd naar de afspraken omtrent de EVC-procedure. Het vorige overleg is voorgesteld om een overleg te organiseren met de scholen omtrent het onderwerp EVC-procedure.

Afspraak nav vergadering van 16 mei 2013:

"De discussie die ontstaat gaat uiteindelijk over de 'kwaliteit' van de EVC-procedure, maar het gaat ook over de wijze waarop de school/opleidingsinstituut gebruik maakt van dit instrument. Als voorbeeld wordt gewezen op een praktijkgeval waarbij een persoon

een kennisbewijs heeft verkrijgen na gebruik te hebben gemaakt van een EVC-procedure waarna vervolgens bleek dat er geen stage deel heeft uitgemaakt van de opleiding. Het gaat hier dus ook om zaken die niet direkt via IenM wet- en regelgeving geregeld kunnen worden. Toch worden we hiermee in de praktijk geconfronteerd.

Daarom wordt voorgesteld om een overleg te regelen tussen IenM/ILT, scholen (Nova, STC, IJmuiden) en sector. 5.1.2e en 5.1.2e (Actie IenM, 5.1.2e en 5.1.2e) initiëren dit overleg waarbij het centrale onderwerp de EVC-procedure is, zo wordt aan de orde gesteld 'de wijze waarop wordt omgegaan met de EVC-procedure' en de vraag hoe dit te verbeteren. Ook is de vraag hoe wordt omgegaan met de stage, hoe wordt dit meegenomen.'

IenM wijst in eerste aanleg op de nieuwe systematiek die wordt gehanteerd in het kader van de discussienota vaartijd, hierbij wordt ook ingegaan op eerder verworven competenties en 'stage' (zie agendapunt 4). Deze nieuwe systematiek biedt de nodige duidelijkheid. De actie om met scholen een overleg te organiseren blijft staan, maar daar is nog geen datum aan verbonden (Actie 5.1.2e en 5.1.2e)

Ook is discussie inzake het organiseren van een overleg met trainingsinstituten. Sinds februari 2012 is er geen zgn WTI-overleg meer georganiseerd. Wel zijn alle aanwezigen het eens over het feit dat het een gezamenlijk belang is dat trainingsinstituten op de hoogte zijn en dat er werkafspraken gemaakt worden. Bijvoorbeeld inzake de uitgifte van beveiligingscertificaten door trainingsinstituten op basis van ervaring, dit is wel iets dat geregeld moet worden. Afsproken wordt dat in ieder geval eerst de communicatieboodschap de deur uitmoet (zie agendapunt 3). Vervolgens wordt gezamenlijk door sopa's, DGB en ILT bekeken hoe en wanneer een overleg met trainingsinstituten (a la voorheen WTI) belegd kan worden (Actie sopa's/DGB/ILT 5.1.2e)

Overlegdata: De volgende overlegdata zijn gepland:

- **Woensdag 18 september as. van 10.00-15.00 uur**
- **Donderdag 7 november as. van 10.00-15.00 uur**

Bovenstaande planning laat onverlet dat tussentijds nog evt. werkgroepen worden belegd. Sociale partners worden tussentijds geïnformeerd en betrokken bij essentiële processtappen (Actie DGB/5.1.2e).

Stand van zaken wetgeving:

Wijziging Wet zeevarenden i.v.m. STCW implementatie: De nota van wijzigingen (en de reactie op de Kamervragen) wordt op do 4-07 behandeld door de Vaste Kamercommissie I&M. Aangezien het als hamerstuk staat geagendeerd mag gehoopt worden dat dit wordt aangenomen. Gelet de beoogde inwerkingtreding per 1-1-2014 is goedkeuring van het wetsvoorstel op korte termijn wel een vereiste.

Besluit zeevarenden/zeevaartbemanning i.v.m. STCW implementatie: De aanpassing van het besluit is afgerond. Er zijn nog een paar kleine wijzigingen gedaan mbt. Een aantal overgangsbepalingen (oa. SGZ-B en een voorziening voor zeevarenden die niet in het bezit zijn van een tankeraantekening op het vbb, maar wel op basis van ervaring in aanmerking komen voor een bekwaamheidsbewijs). Tevens worden alvast een paar wijzigingen meegenomen aan het besluit zeevisvaartbemanning. Maar dit zijn meer wijzigingen tav terminologie en om te voorkomen dat er verschillen ontstaan tussen koopvaardij en visserij (mn SGZ-B en -O naar medische eerste hulp en medische zorg aan boord, de training sloepsgast wordt training reddingmiddelen en diensttijd in maanden)

Wat is de huidige planning:. Naar alle waarschijnlijkheid zal een beoogde inwerkingtreding per 1 januari 2014 aan de orde zijn. Intern IenM is er nog wat discussie over deze datum, met name in relatie tot de uitvoeringstoets KIWA. Maar dit punt wordt op korte termijn beslecht. Daarna kan de communicatieboodschap (zie onder 3) de deur uit. Uiteraard moet altijd een voorbehoud worden gemaakt mbt datum inwerkingtreding.

3. Communicatieboodschap

Aan de orde is een communicatieboodschap om aan te geven dat 1 juli 2013 niet gehaald wordt v.w.b. inwerkingtreding van de toepasselijke wet- en regelgeving inzake STCW Manila Amendments; de beoogde datum van inwerkingtreding is 1 januari 2014.

Vanwege een uitvoeringstoets van KIWA is er nog geen volledige duidelijkheid inzake de datum 1-1-2014. Er is op hele korte termijn intern IenM hier overleg over met KIWA. Zodra dat afgerond is kan de communicatieboodschap de deur uit.

De communicatieboodschap zal de vorm krijgen van een korte brief met de feiten over de vertraging vanuit DGB. Vergezeld van een bijlage waarin middels vraag en antwoord de belangrijkste praktische consequenties worden beantwoord, het gaat dan mn. om uitvoeringsaspecten. Over de inhoud van die bijlage met Q&A's heeft al diverse malen overleg plaatsgehad. En er circuleert nu een concept versie; binnenkort wordt nog een eindconcept versie rondgestuurd.

De verwachting is dat de brief met bijlage in de week van 8-12 juli rondgestuurd kan worden. De betrokken sociale partners worden verzocht de informatie naar hun achterban te sturen.

De bijlage met Q&A's wordt ook op de ILT site vermeld. Alle betrokken partijen kunnen van hun websites verwijzen naar de ILT site en de Q&A's.

De lijst met Q&A's is een levende lijst. De lijst zal aangevuld worden met vragen. De bestaande afspraken mbt de werkgroep communicatie zijn van toepassing; maw eenieder kan een Q&A voordragen. Er moet echter consensus zijn (tussen IenM en sopa's) voordat een Q&A wordt toegevoegd. Op de ILT website is een aparte rubriek STCW opgenomen, waar ook de Q&A's worden opgenomen. Naar deze site kan worden verwezen. Het is de bedoeling dat eenieder gebruik maakt van dezelfde lijst Q&A's, zodat er geen verschillende interpretaties ontstaan.

4. Aanpassing lagere regelgeving/Ministeriele regelingen

Na de wet en de AmvB vereist ook het niveau ministeriele regelingen de aandacht. Gelet de planning en de beoogde inwerkingtreding per 1-1-2014 van het gehele wetgevingspakket het volgende: De bouwstenen, dwz de inhoud van de regeling moeten eind september gereed zijn. Vervolgens moet eind oktober de tekst van de regelingen in eindconcept gereed zijn.

De nadruk ligt tijdens deze bijeenkomst mn op de onderwerpen waar de meeste wijzigingen/discussies over verwacht kan worden en waar dus het meeste 'schrijfwerk' in zit. Het gaat dan met name om de onderwerpen:

- Vaartijd
- Beroepsvereisten

Deze onderwerpen zullen niet in een aparte regeling worden ondergebracht, maar ws. opgenomen in de Regeling zeevarenden (de regeling die in het kader van de MLC is opgetuigd en die volledig in werking treedt per 20-08-2013)

Daarnaast zijn er de

- Regeling bemanning zeegaande zeilschepen en de
- Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen.

Daar zit ook nog het nodige werk in omdat er veel wijzigingen zijn. Met de BBZ wordt gesproken over de regeling bemanning zeegaande zeilschepen. De regeling vaarbevoegdheidsbewijzen komt tzt ter sprake. Hieronder een lijst van alle lagere regelgeving. De meeste echter (buiten de eerder vermelde) bevatten eerder wijzigingen vwb terminologie dan wel staan op de nominatie om geschrapt; dus daar zit niet veel werk aan vast.

Overzicht huidige relevante lagere regelgeving

	Schrappen	Aanpassen
Besluit aanwijzing toezichthouders Zeevaartbemanningswet		X
Besluit bijzondere verkrijging diploma A als SWTK	X?	
Besluit bijzondere verkrijging diploma's kleine handelsvaart	X?	
Besluit bijzondere verkrijging voorlopig diploma als SWTK	X?	
Besluit zeevaartdiploma's experimenterend hoger nautisch onderwijs		
Examenbesluit zeevaartdiploma's 1991	X?	
Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 (2012)	is al aangepast in het kader van MLC	
Regeling bemanning zeegaande zeilschepen		X iov met BBZ
Regeling monsterrol en monsterboekje zeevaart		X (ook MLC)
Regeling stageduur en stagevervangende med trainingen	X	
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X
Diensttijdreglement zeevisvaart	X?	
Erkenningsregeling opleiding zeevaartbemannings		X
Regeling houdende normen voor slagen en zakken	X?	
Examenreglement zeevisvaart	X?	
Regeling vaststelling vacatiegeld examen commissie zeevaart	X?	
en zeevaartdiploma's		
regeling bemanningsplan zeevaart		X? (ook MLC)
Regeling gegevens aanvraag bemanningscertificaat zeevisvaart		X
Regeling normen ter bepaling uitslag zeevisvaartexamens	X?	
Regeling tarieven scheepvaart 2005		X (ook MLC)
Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart		X?
Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart		X?
Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins sector zeegaande waterbouw		X?
Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij		X?
Regeling zeevarenden		X? (mn MLC)

Vwb de onderwerpen beroepsvereisten en vaartijd zijn discussienota's rondgestuurd. Deze onderwerpen zijn ook de vorige vergadering besproken.

Nav de discussie worden de volgende afspraken gemaakt:

Beroepsvereisten:

- **5.1.2e** wijst op diverse verkeerde verwijzingen en fouten t/m art 17, bv art 16 SMBW waarin ook een verwijzing naar AFF en MC is opgenomen (**Actie 5.1.2e**)
- Art 30 wetgeving en openbaar gezag; Art 30 bevat het toetsingskader. Onderdeel 6 mn Grondwet en Defensiewet wordt nog nader gespecificeerd (**Actie 5.1.2e**), ook wordt nog een aanvulling mbt visserij gemaakt; nl. het besluit zeevisvaartbemannings moet opgenomen worden en de zeebrievenwet is voor de visserij niet van toepassing (**Actie 5.1.2e**).
- Art 31 t/m 34. Over het tekstvoorstel tav de inhoud van de herhalings Training ontstaat discussie. IenM stelt voor dit eerst nog intern te bespreken en met een nieuw tekstvoorstel te komen (**Actie IenM**). Sopa's stellen zich op het standpunt dat de hh. Verplichting geldt voor 2 van de 4 onderdelen. Tevens pleiten sopa's ervoor om af te stemmen met trainingsinstituten inzake de inhoud van de hh. trainingen
- Art 35 en 36 Medische eerste hulp en medische zorg aan boord. IenM geeft aan dat er geen onderscheid tussen de initiele en de 'hh training' wordt gemaakt. Dit

is omdat alle competenties van de initiele opleiding weer aan bod moeten komen om de kennis en de vaardigheden op te frissen. Uiteindelijk zit er ook een behoorlijke efficiencywinst omdat wordt aangesloten bij STCW (en het systeem van SGZ komt te vervallen). Sopa's betogen dat ervaren mensen sneller door de materie heen zouden moeten kunnen en pleiten ervoor toch een onderscheid te maken tussen de initiele opleidingen en de herhalingstraining. Afspraak: sopa's zetten hun bezwaren en argumenten op papier, IenM doet bij voorbaat geen toezeggingen, maar zal dit voorleggen bij de medisch adviseur.

- Bij art 42 certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris. De vraag is of de regeling scheepsbeveiligingsfunctionarissen kan komen te vervallen (ws. wel)
- Art 43 en 44 Scheepsmanagement. Deze artikelen zijn nog niet aangepast. Afspraak is dat sopa's hiervoor input aanleveren uiterlijk woensdag 10 juli 2013 (Actie sopa's)
- Art 45 en 46 Certificaat aanvulling 5.1.2e en 5.1.2f voor reizen nabij de internationale kust. Afspraak is dat sopa's hiervoor input aanleveren uiterlijk woensdag 10 juli 2013 (Actie sopa's)
- Art 61 hoogspanning, er zit een foute verwijzing onder ii (moet zijn voorschrift III/2) (Actie 5.1.2e corrigeert dit)

Vaartijd:

- De systematiek is aangepast in vergelijking met voorgaande discussienota, de nieuwe opzet wordt toegelicht middels een powerpoint presentatie (zie bijlage)
- Omdat de discussienota pas een dag vantevoren is toegestuurd vragen sopa's om meer tijd, ook om onderling af te kunnen stemmen. In principe wordt uitgegaan van een week reactietermijn (tot vrijdag 12 juli), maar als meer tijd nodig is dan kan dat worden afgesproken (Actie sopa's/5.1.2e)
- De eerste reactie van sopa's tav de gekozen systematiek is positief, temeer daar het duidelijke kaders biedt en de uitwisseling tussen de deelsectoren wordt vergemakkelijkt.
- Discussiepunt blijft echter de marof, nu is opgenomen in het discussiestuk dat de bevoegdheid als marof alleen kan worden behouden indien er diensttijd als marof aangetekend is in het monsterboekje. Sopa's bepleiten dat monodisciplinaire vaartijd wel kan meetellen voor het behoud of ophogen van een duale vaarbevoegdheid. IenM en KIWA geven aan dat diverse varianten zijn bekeken, maar geen van de varianten is uitvoerbaar, vooralsnog lijkt het niet mogelijk hier een voorziening voor te treffen. Afspraak is dat er een afspraak wordt gemaakt tussen een aantal mensen van IenM (oa. 5.1.2e en mogelijk 5.1.2e van Kiwa) en sopa's (5.1.2e en mogelijk 5.1.2e) om de diverse varianten en opties die intern IenM aan de orde zijn geweest hierover te delen (noot deze meeting vindt plaats op wo . 17 juli) . Indien sopa's dan nog een haalbare en uitvoerbaar voorstel in deze hebben dan zal dat uiteraard in overweging worden genomen. (Actie IenM en sopa's)
- De definitie van registerloods en gecertificeerde loods wordt nog aangepast (Actie IenM)

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e ; 5.1.2e - HBJZ
Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e - DGLM; 5.1.2e - DGB
Onderwerp: RE: concept besluit ter implementatie wijziging STCW-Verdrag
Datum: maandag 29 juli 2013 15:26:05

Hoi 5.1.2e ,

Een beetje aan de late kant, maar zo gaat dat in de vakantieperiode, helemaal akkoord met toelichting en uitleg.

Hartelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 24 juli 2013 16:21
Aan: 5.1.2e - HBJZ
CC: 5.1.2e , 5.1.2e - DGB; 5.1.2e - DGB; 5.1.2e
Onderwerp: RE: concept besluit ter implementatie wijziging STCW-Verdrag

Ha 5.1.2e ,

Dank voor je toelichting en het initiatief om de relatie met de OCW-regelgeving op deze manier in de NvT te verankeren. Ik voel me helemaal bediend.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
 Directie Hoger Onderwijs & Studiefinanciering
 Telefoon: 070-5.1.2e en 06-5.1.2e
 E-mail: 5.1.2e @minocw.nl

Van: 5.1.2e - HBJZ [mailto:5.1.2e @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 24 juli 2013 15:28
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e - DGB; 5.1.2e - DGB
Onderwerp: RE: concept besluit ter implementatie wijziging STCW-Verdrag

Beste 5.1.2e en 5.1.2e ,

Hartelijk dank voor jullie snelle reactie.

Allereerst zal ik uitleggen waarom de begrippen kennisbewijs en bekwaamheidsbewijs op deze manier in het conceptbesluit zijn opgenomen.

Het STCW-Verdrag maakt een onderscheid tussen vaarbevoegdheidsbewijzen (certificates of competency, bekwaamheidsbewijzen (certificates of proficiency) en andere schriftelijke bewijzen (documentary evidence) zoals bijv. een monsterboekje. Een bekwaamheidsbewijs is elk geldig document, niet zijnde een vaarbevoegdheidsbewijs, afgegeven aan een zeevarende, waarin wordt verklaard dat door deze wordt voldaan aan een of meer beroepsvereisten. We hebben in het wetsvoorstel en het besluit getracht zoveel mogelijk bij de terminologie van het STCW-Verdrag aan te sluiten. In het wetsvoorstel is daarom het begrip bekwaamheidsbewijs opgenomen ter vervanging van het huidige "bewijs van beroepsbekwaamheid". Daarnaast is in het conceptbesluit het reeds bestaande begrip kennisbewijs daaraan aangepast als zijnde een bijzonder bekwaamheidsbewijs, afgegeven ingevolge WHW of WEB. Het is daarbij niet de bedoeling de WHW-getuigschriften of de WEB-diploma's anders te benoemen maar deze onder

het in de wet opgenomen algemene begrip bekwaamheidsbewijs te scharen. Ik zal daarom de in de WHW en WEB gehanteerde begrippen in de NvT expliciet noemen, zie het voorstel hieronder:

5.1.2i

M.b.t. de in de ministeriële regeling op te nemen beroepsvereisten het volgende:
Momenteel zijn in het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart zelf (hoofdstuk 4) de beroepsvereisten voor de verkrijging van de kennisbewijzen opgenomen, waarbij zoveel mogelijk dynamisch is verwezen naar het STCW-Verdrag. Het conceptbesluit verschuift dit naar het niveau van een door de Minister van IenM vast te stellen regeling. De verhouding tot de regelgeving van OCW verandert daardoor niet en daarmee ook niet het systeem van goedkeuring van de kwalificatiedossiers op grond van de WEB. Artikel 7.2.6 WEB geeft ook aan dat indien bij of krachtens een (andere) wet beroepsvereisten zijn vastgesteld, deze in de kwalificatiedossiers moeten worden verwerkt. Een soortgelijke bepaling is opgenomen in artikel 7.6 WHW m.b.t. de door instellingen aan te bieden opleidingen.

Ik hoop dat jullie vragen hiermee voldoende zijn beantwoord?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@minocw.nl]

Verzonden: maandag 22 juli 2013 14:38

Aan: 5.1.2e - HBJZ

CC: 5.1.2e - DGB

Onderwerp: RE: concept besluit ter implementatie wijziging STCW-Verdrag

Hoi 5.1.2e,

Zoals afgesproken met 5.1.2e bijgaand de reactie van BVE.
In artikel 1, lid 7; artikel 11 en artikel 12 komt het begrip kennisbewijs voor.
De wet Educatie en Beroepsonderwijs (WEB) kent het begrip "kennisbewijs" niet.
In de WEB kennen wij uitsluitend diploma's.
Het is op 2 manieren op te lossen. Of je wijzigt de bovengenoemde artikelen met een onderscheid naar WHW (getuigschrift) en WEB (diploma), of, en dat heeft mijn voorkeur, je wijzigt de toelichting op pagina 44 in de zin van de WHW en de WEB.

Tenslotte nog een vraag over artikel 11. Daar staat "Onze minister". Omdat het een regeling van IenM is neem ik aan dat de minister van IenM wordt bedoeld. Dit betekent dus dat IenM per regeling beroepsvereisten vaststelt. De vraag is hoe deze regeling zich verhoudt tot de regeling van OCW waarmee de kwalificatiedossiers, inclusief wettelijke (beroeps)vereisten, worden vastgesteld. Die wettelijke (beroeps)vereisten behoeven in dit geval de goedkeuring van IenM. Dat wordt jaarlijks (prima) per brief geregeld.

Met hartelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Directie Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie

Ministerie van **Onderwijs, Cultuur en Wetenschap**

IPC 2150

Rijnstraat 50, 2515 XP Den Haag

Postbus 16375, 2500 BJ Den Haag

T: 06 5.1.2e

E: 5.1.2e@minocw.nl

 denk aan het milieu - dit mailtje printen is niet altijd nodig

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 22 juli 2013 9:27

Aan: 5.1.2e [@minienm.nl](mailto:5.1.2e@minienm.nl)

CC: 5.1.2e

Onderwerp: FW: concept besluit ter implementatie wijziging STCW-Verdrag

Dag 5.1.2e,

Via 5.1.2e kreeg ik de concept AMvB-tekst.

Voor het hoger maritiem onderwijs sprekend Wij zijn het eens met de inhoud maar met de volgende kanttekening. Het is niet zuiver dat de WEB- en WHW-getuigschriften worden aangeduid als bekwaamheidsbewijs. De Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek heeft het over het getuigschrift.

Mijn collega, de 5.1.2e van BVE, zal separaat reageren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Directie Hoger Onderwijs & Studiefinanciering

Telefoon: 070-5.1.2e en 06-5.1.2e

E-mail: 5.1.2e@minocw.nl

Van: 5.1.2e - HBJZ [<mailto:5.1.2e@minienm.nl>]

Verzonden: dinsdag 16 juli 2013 17:17

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e - DGB

Onderwerp: concept besluit ter implementatie wijziging STCW-Verdrag

Beste 5.1.2e,

Vorig jaar hebben wij contact gehad over het wetsvoorstel wijziging van de Wet zeevarenden, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en enige andere onderwerpen. Dat wetsvoorstel is inmiddels door de TK aangenomen (kamerst. 33 442).

Hierbij stuur ik je het vervolg op het wetsvoorstel, een concept besluit houdende wijziging van algemene maatregelen van bestuur op het terrein van de scheepvaart in verband met de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en van richtlijn 2012/35/EU en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning. In het besluit wordt o.a. aangegeven welke kennisbewijzen

(en certificaten) er nodig zijn om een bepaald vaarbevoegdheidsbewijs te kunnen verkrijgen. De inhoudelijke beroepsvereisten voor de verkrijging van de kennisbewijzen worden vastgesteld bij ministeriële regeling, daar zijn we nog aan bezig. Daarbij zal hoofdzakelijk worden verwezen naar de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code.

Ik hoor graag je reactie op het conceptbesluit.

Hartelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Sector Scheepvaart

Koningskade 4 | 2596 AA | Den Haag | Kamer B.07.16
Postbus 20906 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 070 - 5.1.2e
F 070 - 5.1.2e
M 06 - 5.1.2e
5.1.2e @minienm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op woensdag 18 september 2013

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e

IenM: 5.1.2e, en 5.1.2e,

Kiwa: 5.1.2e

1. Mededelingen :

- IenM huurt tijdelijk capaciteit in, in de persoon van "oudgediende" 5.1.2e
-

2. Procesafspraken op hoofdlijnen en planning:

Overlegdata: De volgende overlegdata zijn gepland:

- **Donderdag 7 november as. van 10.00-15.00 uur**

Bovenstaande planning laat onverlet dat tussentijds nog evt. werkgroepen worden belegd. Sociale partners worden tussentijds geïnformeerd en betrokken bij essentiële processtappen (Actie DGB/5.1.2e).

Stand van zaken wetgeving:

De Wet zeevarenden staat als hamerstuk op de agenda van de Eerste Kamer. Het besluit zeevarenden staat als hamerstuk op de agenda van de ministerraad (vrijdag 27 september). Na de ministerraad moet het besluit nog naar de Raad van State. De RvS zal gevraagd worden om een spoedadvies.

Wat is de huidige planning:. De beoogde inwerkingtreding van het wetgevingspakket per 1 januari 2014 staat overeind en is haalbaar volgens de huidige inzichten (zeker gelet het feit dat de wet en het besluit nu voorspoedig de procedure doorlopen). Maar er moet echter nog veel lagere regelgeving uitgewerkt worden. Indien duidelijk wordt dat door onverhoopte omstandigheden 1 januari 2014 niet haalbaar is dan wordt dat in de projectgroep direct aan de orde gesteld en worden daar navenante afspraken over gemaakt (Actie DGB: 5.1.2e).

Sopa's pleiten ervoor om met scholen en trainingsinstituten in overleg te gaan omdat er veel vragen bij deze partijen zijn over de STCW MA. Op 12 september jl heeft echter al een eerste overleg plaatsgehad met scholen en trainingsinstituten (5.1.2e en 5.1.2e zijn hierbij aanwezig geweest). Een dialoog is dus al gaande. Een vervolgoverleg is gepland voor december 2013. De afsprakenlijst van dit overleg van 12 september jl. wordt nog rondgestuurd (Actie 5.1.2e). Scholen en TI's kunnen ook tussentijds met hun vragen terecht bij DGB/ILT (in eerste aanleg via 5.1.2e en 5.1.2e), die mogelijkheid is hen al geboden. Tevens wordt nog doorgegeven welke datum in december is gepland voor het vervolgoverleg met scholen en TI's. In de projectgroep STCW wordt nog afgestemd wie er namens IenM naar die meeting gaan. Ook sopa's bieden aan om hierbij aanwezig te zijn.

De KVNR stelt onderstaande punt aan de orde:

Voorstel is dat ILT Scheepvaart, Kiwa Register en KVNR/Waterbouw/Nautilus een tripartiet-overleg in het leven roepen dat in elk geval zou moeten bestaan gedurende de periode dat

Kiwa uitvoering moet aan geven aan de overgang van STCW 1995 naar STCW 2010. Dit voorstel is ingebracht voor het OOR van dinsdag 17 september 2013 (waarbij ook 5.1.2e aanwezig zal zijn).

Afspraak: Deelnemers reageren in principe positief op bovenstaande,. ILT acht het wenselijk dat ook DGB hierbij aanhaakt, zeker in de eerste fase.

3. Overzicht regelingen

Momenteel worden de diverse bouwstenen (beroepsvereisten/vaartijd) omgevormd naar een ministeriele regeling. Zodra deze in eindconceptvorm beschikbaar zijn worden deze aan sopa's voorgelegd, dat gaat stapsgewijs (ws wordt beroepsvereisten eerst voorgelegd). Overweging is nog om tussentijds eventuele knelpunten/problemen die zich voordoen bij het uitwerken van de teksten tussentijds voor te leggen aan sopa's. (Actie DGB/5.1.2e)

4. Procedure uitreiken van beveiligingscertificaten

De Manilla-wijzigingen bevatten voor de trainingen "bewustwording scheepsbeveiliging" en "uitvoering beveiligingstaken" een overgangsregeling om op basis van relevante ervaring een certificaat te verkrijgen. Deze overgangsregeling heeft een geldigheidsduur tot 1-1-2014 en moet aldus snel worden ingezet.

Wat betreft de uitgifte van het certificaat + tariefstelling met terugwerkende kracht wordt het volgende 2-sporen-voorstel gedaan:

1. De wettelijke basis -inclusief tarifiering- wordt met terugwerkende kracht geregeld (Regeling certificering scheepsbeveiligingsfunctionarissen en besluit mandaat certificering scheepsbeveiliging volgens overgangsvoorziening STCW-verdrag (zie bijgevoegde stukken)).

2. ILT/Scheepvaart zal zsm via de website, via een persbericht en via een rondschrijven aan alle belanghebbenden bekendmaken dat het ervaringscertificaat bij KIWA wordt aangevraagd en dat de kosten daarvan €65 excl. BTW bedragen

Sopa's gaan akkoord met het voorstel en ahv de vragen die sopa's hebben gesteld (de mail van 5.1.2e die bij de agenda en stukken zijn gevoegd) worden nog de volgende afspraken gemaakt:

- KIWA en ILT zullen op hele korte termijn de procedure gaan uitvoeren (uiterlijk vanaf week 39 (23 t/m 27 september)
- Ook buitenlandse zeevarenden/niet NL ingezetenen die beschikken over een NL Vbb komen hiervoor in aanmerking (aan te leveren documenten zijn dan een kopie van het paspoort en een kopie van het NL vbb)
- Online aanvraag is mogelijk en daarbij het meest efficiënt. KIWA maakt werk-afspraken met grote rederijen over snelle en efficiënte afhandeling van aanvragen.
- Sopa's informeren hun achterban.

5. Communicatie

Naast het wetgevingsproces an sich, vergt communicatie inzake het wetgevingsproces maar ook de praktische (uitvoerings)consequenties de nodige aandacht.

Daarbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen communicatie activiteiten op de kortere termijn (tot aan de inwerkingtreding van de wet), bijvoorbeeld zoals we nu

hebben gedaan met de Q&A's en de wat langere termijn (vanaf de inwerkingtreding van de wet, dus in principe vanaf 1-1-2014).

Afspraken m.b.t. communicatie tot 1-1-2014:

- De lijst met Q&A's wordt aangevuld, in eerste aanleg met de Q&A's die zijn opgenomen in de agenda. Deze vragen worden nog voorzien van een concept antwoord en binnenkort rondgestuurd. Afspraak is dat deze Q&A's pas geplaatst worden indien de deelnemers aan de projectgroep het allen eens zijn over de tekst. (Actie 5.1.2e)
- Eenieder wordt uitgenodigd om nog met aanvullende Q&A's te komen, verzoek is deze wel te voorzien van een conceptreactie. Q&A's zijn pas definitief nadat eenieder in de projectgroep akkoord heeft gegeven. (Actie sopa's en IenM)
-
- 5.1.2e geeft de volgende input voor de Q&A's. (zie hieronder).
-
- *Verhelderen dat de beperking van de geldigheidsduur tot 31-12-2016 alleen geldt voor Nederlandse vbb's die niet voldoen aan de MA. Op buitenlandse vbb's dient een erkenning te worden afgegeven met een looptijd die gelijk is aan die van het betreffende vbb. Indien de geldigheid van het buitenlandse vbb doorloopt na 31-12-2016 geeft dit aan dat het vbb MA-conform is en is er geen reden om de geldigheid van de erkenning dan te beperken tot 31-12-2016. Kiwa deelt deze mening, maar heeft van ILT de instructie dat conform de Q&A's alle vbb's, inclusief erkenningen van buitenlandse vbb's een looptijd krijgen tot uiterlijk 31-12-2016. Dit is nooit zo afgesproken, en mocht dit wel zo begrepen zijn, dan is het dringend noodzakelijk dit punt woensdag a.s. te bespreken. (waarom maken we het ons met de niet ongelimiteerde capaciteit waar we allen mee te maken hebben het ons zelf toch zo moeilijk.....)*

Afspraak over bovenstaande:

Formeel juridisch, en ook volgens het verdrag, er op zich geen beletsel is om Vaarbevoegheidsbewijzen MA af te geven (dus met een datum na 1 jan 2017), ook voor 1-1-2014, indien wordt aangetoond dat de vereiste bijscholings of herhalingstrainingen zijn gevolgd. Voorstel is daarom gelet de vraag en de mogelijkheid die STCW biedt dat indien er sprake is van houders van buitenlandse vbb's MA (dus met een looptijd voorbij 31-12-2016) deze wel erkend kunnen worden en met een looptijd voorbij 31-12-2016. (er is dus geen reden om die te beperken tot 31-12-2016)

- *Sommige overheden (bijvoorbeeld Rusland) zetten expliciet op het vbb dat de houder ook bevoegd is voor schepen met ECDIS. De afspraak onder STCW 2010 is echter dat een onder de MA afgegeven vbb geldig is voor met ECDIS uitgeruste schepen, tenzij expliciet staat aangegeven dat dit niet zo is. Betreft dezelfde regel die nu al geldt m.b.t. ARPA. In de Q&A's zou moeten worden aangegeven dat conform STCW 2010 en conform STCW.7/Circ.18 op een erkenning alleen de aantekening zal worden overgenomen dat een vbb niet geldig is voor schepen met ECDIS, en dat het ontbreken van deze aantekening inhoudt dat de erkenning wel geldig is op schepen met ECDIS.*

Afspraak over bovenstaande is dat 5.1.2e een concept reactie in de vorm van een Q&A (Actie 5.1.2e)

Afspraken m.b.t. communicatie vanaf 1-1-2014:

Afspraak is dat er 2 voorlichtingsbijeenkomsten STCW MA zullen worden georganiseerd begin 2014 (januari/februari). Van belang is dat er duidelijkheid is over de toepasselijke wet- en regelgeving, dus dat kan pas vanaf 1-1-2014. Eenieder zal meewerken aan de bijeenkomsten (DGB/ILT/KIWA en sopa's). De nadere uitwerking en afspraken hierover zal in het volgende overleg aan de orde komen.

6. EVC-procedure:

Oa. in het kader van de regeling/bouwsteen vaartijden is gesproken over de EVC-procedure. Dat heeft nogal wat discussie en vragen tengevolge gehad. Achtergrond is dat de EVC procedure voor IenM een "container begrip" is waarbij alle vormen van het verlenen van vrijstellingen zijn opgenomen en niet alleen de officiële EVC procedure. (Voor de goede orde, de officiële EVC is niet in eerste aanleg bedoeld om mensen die reeds in het bezit zijn van een kennisbewijs voor een bedrijfstak naar een andere bedrijfstak te begeleiden.

De officiële EVC is eigenlijk voor mensen die geen kennisbewijs hebben.).

Gelet deze vragen heeft een gesprek plaatsgehad tussen 5.1.2e en 5.1.2e
Voorstel is een andere naam in de Regeling vaartijden voor te stellen , bv Maritiem Verworven Competenties ipv EVC

Er zijn twee mogelijke manieren van uitvoering van deze procedure:

1. Cursorisch onderwijs: Voor een groep wordt het kennishiaat vastgesteld (bijv. van SWK naar SW5). Om in dat hiaat te worden bijgeschoold volgt een klasje studenten hetzelfde onderwijspakket.
2. Individueel: Een EVC-instituut (of het examenbureau van de school) stelt het hiaat in de kennis vast en de student volgt daarvoor een individueel toegesneden onderwijspakket.

Afspraak is dat IenM nadenkt over een andere naam voor de procedure (mogelijk wordt dit in de toelichting meegenomen). Voorwaarde is dat dit niet in conflict kan zijn met hetgeen in de wet opgenomen is over de EVC-procedure en intern IenM moet hier nog nader over worden afgestemd.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

VERKEER
EN WATERSTAATDIRECTIE ALGEMEEN BELEIDSADVIES
STUKKENSTROOM EN
PARLEMENTAIRE ZAKENVERKEER
EN WATERSTAATDIRECTIE ALGEMEEN BELEIDSADVIES
STUKKENSTROOM EN
PARLEMENTAIRE ZAKEN

Minister

☐ INKOMEND
☐ UITGAAND

☐ INKOMEND
☒ UITGAAND

REG.NR. _____

REG.NR. _____

000186 18.09.13 14:53

000185 18.09.13 14:52

beslisnota

 2013/208390
 211003
 209356
 210773

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken

 Afdeling Lucht- en
 Scheepvaart
 Koningskade 4
 DEN HAAG
 Postbus 20906
 2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e

Datum

18 september 2013

Kenmerk

IENM/BSK-2013/208390

Bijlage(n)

3

Besluit houdende wijziging van AMvB's op het terrein van de scheepvaart i.v.m. de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en van richtlijn 2012/35/EU en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning

Inleiding

De herziening van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de daarbij behorende Code en richtlijn 2012/35/EU leiden tot wijziging van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart. Het verdrag en de richtlijn betreffen de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden. Het voorafgaande wetsvoorstel (33 442), dat eveneens in de implementatie voorziet, is onlangs door de Tweede Kamer aanvaard. Naast de implementatie zijn in het ontwerpbesluit enkele andere wijzigingen opgenomen waardoor o.a. praktische knelpunten worden opgelost en een geringe vermindering van de administratieve lasten plaatsvindt. Het besluit zeevisvaartbemanning is op enkele onderdelen afgestemd deze wijzigingen.

Geadviseerd besluit

1. Ondertekenen van het bijgevoegde ministerraadformulier alsmede:
2. **na verkregen instemming van de ministerraad met het ontwerpbesluit:** ondertekenen van de bijgevoegde voordracht aan de Koningin en de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit.

Beslistermijn

Ad 1: uiterlijk op 20 september a.s. opdat de MR van 27 september kan worden gehaald.

Ad 2: zo spoedig mogelijk na instemming van de MR.

Argumentatie

- Het Koninkrijk der Nederlanden is partij bij het STCW-verdrag. De onderhavige wijzigingen van dit verdrag staan bekend als de "Manilla-wijzigingen" en zijn op 1 januari 2012 internationaal in werking getreden. Op 1 januari 2017 moeten de verdragsstaten volledig uitvoering geven aan de gewijzigde bepalingen.
- De Manilla-wijzigingen omvatten o.a. de actualisatie en de introductie van competentie- en trainingseisen als gevolg van nieuwe technologieën, nieuwe

 paraaf
 Bestuursondersteuning

 paraaf
 HBJZ toetspool
 7ie mail

 paraaf
 HBJZ

 paraaf
 DGB-MZ



functies en nieuwe trainingen.

- Richtlijn 2012/35/EU strekt voornamelijk tot verwerking van de Manilla-wijzigingen in het EU-recht. De uiterste implementatiedatum van de richtlijn is 4 juli 2014.
- De beoogde datum van inwerkingtreding van zowel het wetsvoorstel als het onderhavige besluit is 1 januari 2014. Vanaf deze datum moet worden voldaan aan een aantal verplichtingen op het gebied van beveiliging, voortkomend uit het verdrag. Sociale partners dringen aan op een tijdige inwerkingtreding op 1 januari 2014.

Kader

- Het STCW-verdrag is in Nederland geïmplementeerd in de Wet zeevarenden (Wz), het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en diverse ministeriële regelingen.
- De Manilla-wijzigingen en richtlijn 2102/35/EU nopen naast de aanpassing van de Wz en het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart ook tot aanpassing van diverse ministeriële regelingen. De daarvoor benodigde conceptregelgeving wordt U op een later moment aangeboden.
- Voor de implementatie van de Manilla-wijzigingen in Aruba, Curaçao en Sint Maarten vindt aanpassing plaats van het Bemanningsbesluit Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen.
- Naast de implementatie van de Manilla-wijzigingen zijn ook wenselijke "nationale wijzigingen" in het besluit opgenomen. Dit betreft geen "nationale kop" maar wijzigingen m.b.t. monsterrollen, monsterboekjes en vaarbevoegdheden. Hierdoor kan o.a. de uitwisselbaarheid van bemanningsleden tussen de verschillende deelsectoren verbeteren.

Afstemming en financiële implicaties

- Het ontwerpbesluit is in goed overleg met de sociale partners in de maritieme sector tot stand gekomen. Op relevante aspecten is overleg gevoerd met de Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ), het Korps landelijke politiediensten (KLPD) en de Koninklijke Marine. Daarnaast zijn ook maritieme opleidings- en trainingsinstituten betrokken.
- Het voorafgaande wetsvoorstel leidt tot een totale reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven van € 288.084,- op jaarbasis. Het onderhavige besluit leidt tot een verdere (geringe) reductie van de administratieve lasten van ca. € 13.000,- op jaarbasis. Er is geen gevolg voor de Rijksbegroting.
- De inhoudelijke nalevingslasten zullen op grond van het besluit in 2014 (eenmalig) toenemen met een bedrag van ca. € 8.200.000,-. Dit heeft met name te maken met het feit dat de Manilla-wijzigingen leiden tot nieuwe trainingen op het gebied van beveiliging. Door de wereldwijde toename van piraterij en gewapende overvallen is er behoefte aan een betere training van zeevarenden. Vanaf 1 januari 2017 is er sprake van een jaarlijkse toename van de inhoudelijke nalevingslasten van ca. € 7.900.000,-, hoofdzakelijk vanwege een 5-jaarlijkse herhalingsverplichting van diverse veiligheidstrainingen, voortkomend uit het verdrag.
- De Interdepartementale Commissie voor Economische Zaken, Infrastructuur en Milieu (CEZIM) heeft geconcludeerd dat het wetsvoorstel als hamerstuk aan de MR kan worden aangeboden.

DE HOOFDDIRECTEUR BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN,

5.1.2e

27-09 agenda vkr.

Document 15.

19 SEP. 2013

Handtekening bewindspersoon

5.1.2e

Minister van Infrastructuur en Milieu



Rijksoverheid

Aanbiedingsformulier voor Ministerraad

Aanbieding

Van 1 * Minister van Infrastructuur en Milieu

Mede namens 2 N.v.t.

Type voorstel * Algemene Maatregel van Bestuur

739

Titel en inhoud

Korte titel * Wijziging algemene maatregelen van bestuur op het terrein van de scheepvaart i.v.m. de implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en de STCW-Code en van richtlijn 2012/35/EU en enige andere onderwerpen op het terrein van de zeevaartbemanning

Inhoud en doelstelling van het voorstel *

Het besluit strekt tot implementatie van de wijziging van de bijlage bij het STCW-Verdrag en van de daarbij behorende STCW-Code (Trb. 1996, 249). Het STCW-verdrag is het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst. De wijzigingen zijn aangenomen bij resoluties 1 en 2 van een conferentie van de verdragsluitende partijen, gehouden van 21 tot 25 juni 2010 te Manilla. Het voorstel voorziet hiermee tevens in de implementatie van richtlijn nr. 2012/35/EU die voornamelijk strekt tot verwerking van de STCW-wijzigingen in het EU-recht. Implementatie van het verdrag en de richtlijn vindt tevens plaats in de Wet zeevarenden en een aantal ministeriële regelingen. Het desbetreffende wetsvoorstel is onlangs door de Tweede Kamer aanvaard. De wijziging van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart betreft de nadere uitwerking van opleidings- en trainingseisen en nieuwe vaarbevoegdheden uit het verdrag. In overleg met de sociale partners in de maritieme sector en andere belanghebbenden zijn tevens andere wenselijke wijzigingen aangebracht, o.a. ter reductie van de administratieve lastendruk. Het betreft o.a. de verbeterde uitwisselbaarheid van bemanningsleden tussen de verschillende deelsectoren, gestandaardiseerde medische trainingen en minder administratieve handelingen m.b.t. de monsterrol. Daarnaast worden onduidelijkheden weggenomen en vinden diverse technische aanpassingen plaats. Het besluit zeevaartbemanning is op enkele onderdelen afgestemd op de hiervoor bedoelde wijzigingen.

Voorgesteld besluit * Het voorstel om advies bij de Afdeling advisering van de Raad van State aanhangig te doen maken.

Behandeltraject

Datum aanbieding * 19-09-2013

Kenmerk * IENM/BSK-2013/211083

Hamerstuk * ☒ Ja ☐ Nee

Voorgaande behandeling * ☐ Ja ☒ Nee

Gevolgen en juridisch kader

- Gevolgen rijksbegroting * ☐ Ja ☒ Nee
- Gevolgen voor regeldruk * ☒ Ja ☐ Nee
- Overeenstemming met V&J inzake wetgevingstoets en effectenanalyse * ☒ Ja ☐ Nee, met bijlage ☐ Nee, zonder bijlage ☐ N.v.t.
- Aan EU Notificatie voldaan * ☐ Ja ☐ Nee ☒ N.v.t.
- Verplichting int. verdragen en/of Europese regelgeving* ☒ Ja ☐ Nee
- Naam verdrag * Internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (STCW-Verdrag); richtlijn 2012/35/EU houdende wijziging van richtlijn 2008/106/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden

Interdepartementale afstemming

- Overeenstemming BZK inzake beoordelingskader financiële/ bestuurlijke consequenties decentrale overheden en/of Caribisch Nederland * ☐ Ja ☐ Nee ☒ N.v.t.
- Overeenstemming Aruba, Curaçao en Sint Maarten * ☐ Ja ☐ Nee ☒ N.v.t.
- Ambtelijk afgestemd * ☒ Ja ☐ Nee in CEZIM d.d. 18 sept. 2013
- Overeenstemming bereikt op ambtelijk niveau * ☒ Ja ☐ Nee ☐ N.v.t.
- Overeenstemming bereikt met
- | | | | | | | |
|-----------------------------|---|------------------------------|---|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> AZ | <input type="checkbox"/> BZK | <input type="checkbox"/> EZ | <input type="checkbox"/> I&M | <input type="checkbox"/> SZW | <input type="checkbox"/> VWS | <input type="checkbox"/> W&R |
| <input type="checkbox"/> BZ | <input checked="" type="checkbox"/> Def | <input type="checkbox"/> Fin | <input checked="" type="checkbox"/> OCW | <input type="checkbox"/> V&J | <input type="checkbox"/> BH&OS | |
- Omschrijving geschilpunten

Contactpersonen

- | | Contactpersoon 1 | Contactpersoon 2 |
|------------------|--|--|
| Naam * | <u>5.1.2e</u> | <u>5.1.2e</u> |
| Afdeling * | <u>HBJZ/Afd. lucht- en scheepvaart</u> | <u>HBJZ/Afd. lucht- en scheepvaart</u> |
| Telefoonnummer * | <u>070 - 5.1.2e</u> | <u>070 - 5.1.2e</u> |
| E-mailadres * | <u>5.1.2e @minienm.nl</u> | <u>5.1.2e minienm.nl</u> |

Gevolgen regeldruk sectie B

Initiële jaar *	2014	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gevolgen voor het bedrijfsleven (in miljoenen euro's)							
Administratieve lasten	0	0	0	0	0	0	0
Inhoudelijke nalevingskosten	8,2	0,1	0,1	7,9	7,9	7,9	7,9
Gevolgen voor de burger							
In euro's	0	0	0	0	0	0	0
In uren	0	0	0	0	0	0	0
Lees ook de toelichting							

Afsprakenlijst n.a.v. Projectgroepoverleg STCW MA op donderdag 7 november 2013

Deelnemersveld:

Sociale partners: 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e

IenM: 5.1.2e

1. Mededelingen :

- Er zijn een aantal nieuwe gezichten: 5.1.2e volgt 5.1.2e op als vertegenwoordigers van de kapiteinsvereniging (NVKK), 5.1.2e volgt 5.1.2e op. Daarnaast is 5.1.2e aanwezig (tijdelijk ingehuurd door IenM)

Opmerkingen n.a.v. het verslag van woensdag 18 september:

- 5.1.2e merkt op dat er nog geen afsprakenlijst is nav het overleg met scholen en trainingsinstituten. Dat is wel noodzakelijk, sopa's wensen te worden geïnformeerd over de afspraken. Ook is het wenselijk dat bij een vervolgoverleg sopa's worden betrokken. IenM reageert dat een vervolgoverleg zo mogelijk in december as. wordt gehouden (er wordt nog gekeken naar een datum). Ook sopa's worden daarvoor uitgenodigd. Een afsprakenlijst wordt toegezegd (actie 5.1.2e en 5.1.2e). Vastgesteld wordt nog dat nav het eerste overleg met scholen en trainingsinstituten weinig tot geen vragen zijn binnengekomen. Aanwezigen zijn van mening dat een dergelijk overleg met behorende informatie uitwisseling wel van belang is. 5.1.2e geeft aan dat scholen en trainingsinstituten veel vragen hebben over STCW MA.
- In het OOR is afgesproken dat er een overleg in het leven wordt geroepen tussen ILT, Kiwa en sopa's inzake allerlei onderwerpen die de STCW MA uitvoering aangaan. Dit overleg zou op korte termijn van start moeten gaan en regelmatig moeten plaatsvinden.
- Aandacht wordt gevraagd voor het agendapunt EVC-procedure. Omdat deze afspraken nog niet zijn uitgewerkt en omdat een en ander nog moet worden uitgewerkt, zijn de relevante afspraken nogmaals hieronder vermeld:

Oa. in het kader van de regeling/bouwsteen vaartijden is gesproken over de EVC-procedure. Dat heeft nogal wat discussie en vragen tengevolge gehad. Achtergrond is dat de EVC procedure voor IenM een "container begrip" is waarbij alle vormen van het verlenen van vrijstellingen zijn opgenomen en niet alleen de officiële EVC procedure. (Voor de goede orde, de officiële EVC is niet in eerste aanleg bedoeld om mensen die reeds in het bezit zijn van een kennisbewijs voor een bedrijfstak naar een andere bedrijfstak te begeleiden.

De officiële EVC is eigenlijk voor mensen die geen kennisbewijs hebben.).

Gelet deze vragen heeft een gesprek plaatsgehad tussen 5.1.2e en 5.1.2e . Voorstel is een andere naam in de Regeling vaartijden voor te stellen , bv Maritiem Verworven Competenties ipv EVC

Er zijn twee mogelijke manieren van uitvoering van deze procedure:

1. *Cursorisch onderwijs: Voor een groep wordt het kennishiaat vastgesteld (bijv. van SWK naar SW5). Om in dat hiaat te worden bijgeschoold volgt een klasje studenten hetzelfde onderwijspakket.*
2. *Individueel: Een EVC-instituut (of het examenbureau van de school) stelt het*

hij is in de kennis vast en de student volgt daarvoor een individueel toegesneden onderwijspakket.

Afspraak is dat IenM nadenkt over een andere naam voor de procedure (mogelijk wordt dit in de toelichting meegenomen). Voorwaarde is dat dit niet in conflict kan zijn met hetgeen in de wet opgenomen is over de EVC-procedure en intern IenM moet hier nog nader over worden afgestemd.

2. Procesafspraken op hoofdlijnen en planning:

Overlegdata: De volgende overlegdata zijn gepland:

- **Dinsdag 17 december van 10.00-13.00 uur**

Bovenstaande planning laat onverlet dat tussentijds nog evt. werkgroepen worden belegd. Sociale partners worden tussentijds geïnformeerd en betrokken bij essentiële processtappen (Actie DGB/5.1.2e).

Stand van zaken wetgeving:

De Wet zeevarenden is inmiddels door het Parlement en is dus volledig afgerond. Het besluit zeevarenden is door de Ministerraad en ligt nu voor bij de Raad van State (RvS). De gehele procedure neemt meer tijd in beslag (meer dan in eerste aanleg voorzien). Er is momenteel nog geen advies van de RvS. Op het advies moet vervolgens gereageerd worden en het besluit moet mogelijk nog aangepast worden. Bij wijzigingen moet nogmaals het besluit nogmaals langs de MR. Dit tezamen met het feit dat er een grote hoeveelheid ministeriele regelingen moet worden aangepast geeft dat het proces meer tijd in beslag neemt. Overigens is ook de capaciteit mede debet hieraan. Om de capaciteitsproblemen op korte termijn aan te pakken wordt wel tijdelijk capaciteit ingehuurd.

Wat is de huidige planning:. De beoogde inwerkingtreding van het wetgevingspakket (het hele pakket aan regelgeving moet in 1 keer in werking treden) per 1 januari 2014 kan niet gehaald worden, dit gelet bovenstaande.

Het uitstel is beperkt (maar dit heeft wel gevolgen), informeel wordt gedacht aan 1 maart 2014. Die datum kan echter nog niet naar buiten worden gebracht; deelnemers worden dan ook verzocht 1 maart nog niet te ventileren naar buiten, wel moet er dus rekening worden gehouden met enige vertraging. Een goede en def. planning kan pas gemaakt worden zodra het advies van de RvS binnen is en duidelijk wordt welke wijzigingen gemaakt moeten worden aan het besluit.

Afspraak is dat IenM sopa's hierbij nauw betreft; dit betekent dat bij de vaststelling van een nieuwe datum van inwerkingtreding en de boodschap die naar buiten wordt gecommuniceerd sopa's inhoudelijk worden betrokken (Actie IenM/5.1.2e). Gedacht wordt aan boodschap zoals ook naar buiten is gebracht toen duidelijk werd dat niet 1 juli 2013 werd gehaald maar dat 1 januari 2014 als nieuwe datum wordt aangehouden.

Afspraak is dat een overzicht wordt gemaakt van te verwachten knelpunten die kunnen optreden gelet het feit dat de wet niet per 1-1-2014 in werking treedt (Actie IenM). De verwachting echter is dat het grootste knelpunt betrekking heeft op het niet kunnen afgeven van nieuwe STCW (Manilla-wijzigingen) vaarbevoegdheidsbewijzen.

Overwogen wordt daarom om wel per 1 januari 2014 nieuwe STCW MA VBB's af te geven. Dus nog voordat de wet formeel in werking treedt. De afgifte van STCW MA VBB's is tot op heden gerelateerd geweest aan de datum van inwerkingtreding van de wet. Op zich echter is het (juridisch) wel mogelijk om STCW MA VBB's (dus met een geldigheidsduur die zich kan uitstrekken tot na 1 januari 2017) af te geven nog voordat de wet in werking treedt. Het verdrag biedt daar ruimte voor. Zie hieronder de relevante bepalingen uit het verdrag

Overgangsbepalingen

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

Voorschrift I/15 van de bijlage bij het STCW-Verdrag bevat een tweetal overgangsbepalingen met betrekking tot de afgifte en de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen. Deze bepalingen bieden de mogelijkheid om tot 1 januari 2017 bestaande bewijzen te vernieuwen en te erkennen. Hierbij moeten de onderstaande situaties worden onderscheiden:

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

Buiten het gegeven dat dit in theorie mogelijk is moet nog goed worden bekeken, intern IenM (ILT, KIWA en DGB) of dit wel daadwerkelijk kan, zeker ook gelet de uitvoering. De diverse overwegingen moeten nog in beeld worden gebracht, op basis daarvan wordt besloten of dit wel per die datum uitgevoerd kan worden.

Sopa's geven bij voorbaat aan dat zij de afgifte van STCW MA VBB's per 1 januari 2014 zouden toejuichen, dat haalt namelijk druk van de ketel af en geeft nog enige 'damage control' gelet de vertraagde inwerkingtreding van de wet. De voorwaarde is echter wel dat de uitgifte van deze STCW MA VBB's vlekkeloos moet kunnen gebeuren.

Afspraak is dat intern IenM wordt bekeken en afgewogen of de afgifte van STCW MA VBB's haalbaar is per 1-1-2014 (Actie IenM). De overwegingen worden gedeeld met sopa's. Bij voorkeur zal in de communicatieboodschap die naar de sector wordt gecommuniceerd de vertraging en de nieuwe datum van inwerkingtreding worden vermeld; dit in combinatie met de informatie over de afgifte van STCW MA VBB's.

3. Overzicht regelingen

Een overzicht met aan te passen regelingen met een interne werkverdeling wordt besproken. De eerder besproken en afgestemde bouwstenen worden 'omgevormd' tot

regelingen. Het gaat dan om de bouwstenen vaartijd en beroepsvereisten. Voor deze vergadering wordt de regeling beroepsvereisten besproken (deze wordt overigens als apart hoofdstuk geïntegreerd in de zgn. regeling zeevarenden; doel is oa. ook het aantal regelingen terug te dringen).

Afspraak is dat sopa's alle regelingen in eindconcept vorm nog krijgen voorgelegd. Tevens wordt een reactietermijn afgesproken waarbinnen sopa's zullen reageren op de voorliggende conceptregeling beroepsvereisten. Uitgangspunt is dat sopa's voor vrijdag 22 november as. reageren (Afspraak).

Benadrukt wordt dat dit stuk nog geen eindconcept is, zo zijn in het stuk een aantal passages vet gemarkeerd, deze punten zijn nog in bewerking (vanwege onderlinge discussie, nadere check of nadere uitwerking in de toelichting). Sopa's worden gevraagd om juist ook op deze punten commentaar te geven.

Regeling beroepsvereisten

IenM licht toe dat in de regeling niet de kruisverwijzing is opgenomen in de desbetreffende artikelen naar de hoofdstuk VI trainingen, dit vanwege de structuur en indeling van het besluit zeevarenden. In de toelichting wordt wel een adequate passage opgenomen waarmee duidelijk wordt gemaakt dat de initiele maritieme opleidingen in Nederland leiden tot een kennisbewijs dat direct recht geeft op de eerste vaarbevoegdheid. Zoals bekend beschikt in NL de maritieme student over een schooldiploma en over de vereiste losse cursuscertificaten (als onderdeel van de opleiding, zoals ook opgenomen in de kwalificatiedossiers/kd's). Ook dat zal duidelijk in de toelichting van de regeling worden opgenomen.

Sopa's benadrukken dat aan dat principe en die afspraken niet getornd kan worden, van belang is dat scholen de maritieme student blijven opleiden inclusief de vereiste certificaten; dus aan het principe dat de initiele opleiding alles dient te bevatten om aan een eerste vaarbevoegdheid te komen, kan niet worden getornd. IenM bevestigt dit principe; daarbij is het dus zeker zaak om de toelichting onderling goed af te stemmen. IenM doet hiervoor een voorzet (Actie IenM).

Hoogspanning

5.1.2e informeert of een inschatting kan worden gemaakt hoeveel zeevarenden een training hoogspanning dienen te volgen. Gewezen wordt op onderstaande passage die is opgenomen in de toelichting bij het besluit.

Artikel 125b van het besluit voorziet tevens in een eenmalige bijscholingstraining met betrekking tot hoogspanning voor (hoofd)werktuigkundigen. Omdat in de meeste gevallen de reeds genoten opleiding ter verkrijging van het kennisbewijs voldoende lesstof bevat op dit gebied zal naar verwachting slechts in sporadische gevallen een bijscholingstraining hoogspanning moeten worden gevolgd. Het betreft derhalve naar verwachting zeer kleine aantallen zeevarenden zodat de inhoudelijke nalevingslasten nagenoeg nihil zijn.

Tevens geven sopa's aan dat het noodzaak is dat er duidelijkheid moet komen over het inhoudelijk kader m.b.t. hoogspanning. Op dit moment is er onduidelijkheid en dat maakt dat scholen niet over (kunnen) gaan tot het afgeven van schriftelijke bewijzen (om aan te geven dat de bewuste materie mbt hoogspanning onderdeel is geweest van de opleiding.)

ILT kondigt een brief aan vanuit de ILT wordt gestuurd en die ingaat op aanvragen van erkenningen van trainingen en de normenkaders. Alhoewel het juridisch kader met de normenkaders voor trainingen nog niet volledig is afgerond en nog niet in werking is het wel zaak dat voor alle trainingen, w.o. dus ook hoogspanning, de aanvraagprocedure wordt gestart. Tot op heden is het aantal aanvragen zeer beperkt. Voor alle trainingen geldt in ieder geval dat de STCW MA een minimaal normenkader bevat. Het is in ieder geval zaak dat de aanvragen en de beoordelingen daarvan op gang komen.

Sopa's brengen onderstaande onderwerpen aan, die ook nog in de latere schriftelijke reactie aan bod komen:

Cursus scheepsmanagement (SM-N en SM-W):

Sopa's pleiten voor een overleg met aanbieders van deze cursus om het eens te worden over de herziene inhoud van deze cursus (SM-N en SM-W).

In het besluit is opgenomen dat de trainingen scheepsmanagement zijn gericht op een herhaling en een verdieping van de reeds in het reguliere onderwijs behandelde scheepsmanagementaspecten. Door de verschillen in opleidingsniveau zal er in de training verschil zijn in de mate van verdieping voor de verschillende doelgroepen. De trainingen moeten worden erkend door de ILT, de erkenning betreft het wettelijk voorgeschreven deel van de training (daarnaast kunnen nog extra onderwerpen worden toegevoegd, maar dat kan op sectorniveau worden afgesproken en dit staat dus niet onder erkenning van de ILT).

5.1.2e doet het aanbod om een eerste overleg met de betreffende scholen (de scholen die nu ook al SM geven) te initiëren en faciliteren op dit vlak om duidelijkheid te verkrijgen over welke onderwerpen binnen de wettelijke beroepsvereisten gaan vallen. Afgesproken wordt dat hierbij ook de relevante concept beroepsvereisten kunnen worden gebruikt (Afspraak). Tevens wordt afgesproken dat als er een tweede overleg georganiseerd moet worden, bv als er nog vragen zijn, ook de ILT aanschuift. (Afspraak)

Certificaat aanvulling –N en –W voor reizen nabij de internationale kust:

Ook hiervoor geldt dat Sopa's pleiten voor een overleg tussen overheid, Sopa's en scholen over de invulling van deze kopcursus. Dit betreft ook een door de ILT-erkende cursus en omvat de scheepsmanagement aspecten toegesneden op het opleidingsniveau schipper machinist beperkt werkgebied (SMBW) en de vaart met kleine schepen voor de internationale kust. Sopa's komen hierop nog terug in de schriftelijke reactie.

Refresher trainingen:

Sopa's geven aan dat het zaak is om nadere afspraken te maken over het modulair aanbieden van de verschillende refreshertrainingen. De discussie spitst zich vervolgens toe op de elementen van de refresher die al dan niet aan boord getraind kunnen worden.

Zo staat er in het conceptstuk onder art 8.29 basisveiligheid nog een vraag open m.b.t. de in Sectie A-VI/1, onderdeel 4 van de STCW code genoemde elementen. De intentie is in ieder geval te bereiken dat op de in onderdeel 4 genoemde elementen (zoals "don a lifejacket", "board a survival craft from the ship, while wearing a lifejacket") minder nadruk hoeft te liggen bij de herhalingstraining.

De ILT geeft aan problemen te hebben met de huidige formulering (bij een herhalingstraining minder de nadruk op de in onderdeel 4 genoemde onderdelen)

IenM benadrukt dat het kader in het besluit geschetst is, daarbij is o.a. aangegeven dat de herhalingstrainingen alle onderdelen van de initiele trainingen bevatten waarbij de nadruk komt te liggen op de elementen die aan boord niet goed of veilig kunnen worden geoefend. De vraag is dus nu hoe dat te verwoorden en te concretiseren in het kader van de beroepsvereisten. IenM vraagt ruimte om dit intern af te kunnen stemmen, waarna nog een nader tekstvoorstel wordt gedaan met bovenstaande uitgangspunten (Actie DGB/ILT)

Medische eerste hulp en medische zorg aan boord

ILT kondigt een brief aan vanuit de ILT (medisch adviseur) inzake de wijziging van de beroepsvereisten, waarbij de huidige certificaten SGZ-B en O komen te vervallen en worden vervangen door de certificaten medische eerste hulp en medische zorg. Hierbij wordt aangegeven aan welke eisen de opleidingen moeten voldoen

4. Communicatie

Naast het wetgevingsproces an sich, vergt communicatie inzake het wetgevingsproces maar ook de praktische (uitvoerings)consequenties de nodige aandacht. Daarbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen communicatie activiteiten op de kortere termijn (tot aan de inwerkingtreding van de wet), bijvoorbeeld zoals we nu hebben gedaan met de Q&A's en de wat langere termijn (vanaf de inwerkingtreding van de wet, dus in principe vanaf 1-1-2014).

Aandacht wordt gevraagd voor de nodige voorlichtingsessies. Tot op heden gaat het nog om een houtskoolschets waarbij de gedachten uitgaan naar een tweetal te organiseren sessies van 1 dag, in het noorden van NL en in omgeving R'dam. Nog mede afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de wet, wordt gedacht aan sessie in februari dan wel maart 2014. Er wordt gezocht naar een dagvoorzitter, en naar sprekers. Eenieder wordt uitgenodigd om met voorstellen en ideeën te komen over een nadere indeling van dergelijke voorlichtingsessies (Actie IenM en sopa's). Tevens moeten tijdig reserveringen mbt vergaderlocaties worden gedaan. Dit onderwerp komt de volgende keer weer terug op de agenda waarna ideeën worden verzameld en afspraken worden gemaakt.

5. Document inventarisatie trainingen

Middels een brief hebben sopa's aandacht gevraagd voor een aantal STCW-MA zaken in de uitvoeringssfeer, een deel daarvan is onder agendapunt 3 behandeld. Speciale aandacht wordt gevraagd voor:

Ervaringscertificaten mbt security, en de daarbij behorende aanvraagprocedure.

Het gaat er om of bij de aanvraag voor een ervaringscertificaat een diensttijdverklaring en een kopie monsterboekje ingediend moeten worden. Dat is nu namelijk het geval. IenM beaamt dat eerder is afgesproken dat bij de aanvraag of een kopie monsterboekje of een diensttijdverklaring van de scheepsbeheerder wordt overlegd. Sopa's geven aan grote moeite te hebben met de wijziging. IenM geeft aan dit intern af te stemmen. Hier zal op korte termijn duidelijkheid worden geboden (Actie IenM)

Stagiairs en de security verplichtingen (mn. SA)

5.1.2e licht toe: Het aantal stagiairs dat op 1 januari 2014 zonder SA-certificaat aan boord zal zitten (tenzij de stage eerder wordt beëindigd) betreft tenminste 220 studenten. waarvan er ca. 190 voor 1 februari 2014 van boord zullen gaan, en ca. 30 pas tegen de zomer van 2014. De overige stagiairs (exclusief twee scholen waarvan de cijfers nog ontbreken) zijn wel in bezit van een SA-certificaat. De communicatie door het ministerie over SA en DSD van half juli jl. is voor deze groep te laat gekomen, en helaas hebben enkele scholen eerdere communicatie hierover door de KVMR niet opgemerkt of opgepakt. Deze groep mensen komt dus in de problemen na 1 januari 2014 en de vraag is hier een oplossing dan wel noodverband voor getroffen kan worden.

IenM geeft aan: De verplichting mbt het SA-certificaat gaat in per 1 januari 2014, en dat geldt voor alle zeevarenden (en zoals bekend zijn stagiaires zeevarenden in de zin van de Wet zeevarenden). (Nu geldt natuurlijk wel, dat de trainingen op het gebied van beveiliging alleen van toepassing zijn op schepen waar een beveiligingsregime op van toepassing is vanuit IMO of EU regelgeving. Het gaat dan in de regel om schepen die gehouden zijn aan de zogenaamde ISPS-Code code).

Dus aan de verplichting an sich (een SA-certificaat) valt niet veel te doen, ook als deze mensen maar een maand of een paar maanden in 2014 aan boord verkeren. Er zijn echter meer wegen die naar Rome leiden Het certificaat kan op een aantal manieren

behaald worden: Uiteraard door het doen van een training en de optie van een (SA) ervaringscertificaat (tot 1-1-2014) staat ook open (mn uiteraard voor stagiairs die voor de 2e keer stage lopen, de 6 maanden eerdere stage kan dan gebruikt worden als ervaring) en er zijn inmiddels opties voor een computer based training voor SA (CBT SA). 5.1.2e geeft aan dat een CBT training in de praktijk toch lastiger te organiseren en toe te passen is als het in eerste instantie lijkt.

Afgesproken dat er nagedacht wordt over een mogelijke oplossing voor deze groep (Actie IenM)

Van: [NSI-STCW](#)
Aan: 5.1.2i@roodbovengroen.com
Cc: [NSI-STCW](#); [NSI-TEZ-KV](#)
Onderwerp: Gezel zeilvaart / Chronos / RoodbovenGroen
Datum: maandag 1 december 2014 13:48:06
Bijlagen: [image002.gif](#)
[image003.jpg](#)

Geachte **5.1.2e**,

Rondom de vaarbevoegdigheden voor zeilschepen zijn nog een aantal onduidelijkheden. Voordat er een solide antwoord gegeven wordt wil ik intern nog e.e.a. bespreken en vraag ik om enig geduld en respijt voor de beantwoording van onderstaande vragen. De uitwisselbaarheid tussen gezel dek (koopvaardij) en gezel zeilvaart is een van de vraagstukken die ik nader uit wil zoeken.

Ten aanzien van de wettelijke basis rondom het vaarbevoegdheidsbewijs gezel dek verwijs ik naar [artikel 18 lid 1](#) in combinatie met [artikel 18 lid 2 sub h](#) en de [Regeling bemanning zeegaande zeilschepen artikel 7](#). Het vaarbevoegdheidsbewijs gezel met de beperking tot de zeilvaart is een vaarbevoegdheidsbewijs welke in 2002 is ingevoerd, zie oorspronkelijke publicatie [Regeling bemanning zeegaande zeilschepen](#).

Hoogachtend,

5.1.2e

Human Environment and Transport Inspectorate
 Shipping Inspectorate (Marine and Fishery)
 Weena 723
 Entrance C, 1st floor
 P.O. Box 16191, 2500 BD Den Haag
M +31 **5.1.2e**
E 5.1.2i@ilent.nl

Van: Rood Boven Groen [5.1.2i@roodbovengroen.com]
Verzonden: donderdag 27 november 2014 13:59
Aan: **5.1.2e** - ILT
Onderwerp: Fwd: Safe manning of CHRONOS

Beste **5.1.2e**,

De **5.1.2e** van Sailing Classics heeft mij uw mail van 10 november j.l. betreft de CoC van de **5.1.2e** toegestuurd.

Naar aanleiding van deze mail hebben wij een paar vragen.

Ten eerste: waar staat in de huidige bemanningswetgeving dat er op zeilschepen alleen matrozen/rating decks mogen varen met een vaarbevoegdheid:

Rating forming part of a navigational watch sailing ships? en dus niet met de bevoegdheid: Rating forming part of a navigational watch (zonder de toevoeging sailing ships).

In het Minimum Safe Manning van de Chronos, en van alle andere zeilschepen, staat nergens dat de Rating deck een sailing endorsement moet hebben.

De bevoegdheid "Rating forming part of a navigational watch sailing ships" wordt pas sinds ongeveer een jaar afgegeven.

In de zeilvloot zijn honderden vaarbevoegdheidsbewijzen in omloop zonder de toevoeging sailing ships. De meeste van deze bevoegdheden zijn onbeperkt geldig, een aantal tot 31-12-2016.

Als hier een wettelijke grondslag voor is zouden al deze vaarbevoegdheden nu vernieuwd moeten worden, zodat deze personen op zeilschepen mogen blijven varen.

Bovenstaande kwestie zou de uitwisseling tussen verschillende bedrijfstakken in de zeevaart niet ten goede komen, terwijl dat bij mijn weten juist één van de verbeteringen in de nieuwe bemanningswetgeving zou zijn.

Mede ten behoeve van de informatieverstrekking aan alle zeilschepen zouden wij hierover graag duidelijkheid van u krijgen.

Bij voorbaat dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

Rood Boven Groen

-FOR ALL NAUTICAL AFFAIRS-

William Boothstraat 2-2
NL-8861 TL HARLINGEN

Tel.: +31(0)5.1.2e
Fax: +31(0)5.1.2e
www.roodbovengroen.com
www.mlc-2006.eu



Please consider the environment before printing this email. Thank you

Begin doorgestuurd bericht:

Van: '5.1.2e' <5.1.2e@sailing-classics.com>
Onderwerp: Safe manning of CHRONOS
Datum: 24 november 2014 13:43:17 CET
Aan: "'Rood Boven Groen'" 5.1.2e@roodbovengroen.com>, "5.1.2e"
<5.1.2e@gmx.de>

SAILING-CLASSICS ... mehr als Segeln...

Hallo 5.1.2e,

Pls. find below the e mail of 5.1.2e concerning the sailing-endorsement for rating deck taking part in navigational watch. You and 5.1.2e are fully authorised to deal with these things on behalf of Sailing-Classics.

Kind regards

5.1.2e

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-5.1.2e, Fax +49-5.1.2e, 5.1.2e@sailing-classics.com, www.sailing-classics.com

Von: 5.1.2e - ILT [mailto:5.1.2e@ILT.nl]
Gesendet: Montag, 10. November 2014 15:31
An: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e; 5.1.2e - ILT
Cc: 5.1.2e; 5.1.2e; NSI-IEZ-KV; NSI-STCW
Betreff: RE: Awt: Certification of CHRONOS

Dear 5.1.2e,

The CoC of 5.1.2e, as shown, allows him to sail as master onboard the Chronos.

The CoC of 5.1.2e, as shown in the previous mail, allows him to sail as chief mate onboard the Chronos.

The CoC of 5.1.2e, as shown in the previous mail allows him to sail as rating forming part of a navigational watch onboard the Chronos.

The CoC of 5.1.2e, as shown in the previous mail is not sufficient to sail as rating forming part of a

navigational watch onboard a sailing vessel. However you will find attached a dispensation for the trans-Atlantic crossing. Please be aware that this dispensation is limited in time.

- please ask relevant crew to sign their CoC, since without signature such a document is not valid;
- please submit attached application form, within two weeks, since we have to issue a ships' dispensation and costs are involved;
- please have **5.1.2e** apply for a CoC as rating for sailing vessels. The requirements for his rating are as follows:

- **Artikel 7**

Voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs als gezelschap zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT is ten minste vereist:

- a. een schriftelijke verklaring van de kapitein van een Nederlands zeilschip dat de aanvrager heeft aangetoond te voldoen aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in sectie A-II/4 van de STCW-Code;
- b. het certificaat basisveiligheid;
- c. een diensttijd van 1 seizoen als aankomend gezelschap zeilvaart, die op binnenwateren mag zijn behaald; en
- d. de leeftijd van 16 jaar

Please note that, although the subject Manning is now temporary addressed this is not the fact for vessels' compliance/acceptance of temporary exemptions,

Kind regards,

5.1.2e



Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag
T (+31) **5.1.2e**
E mail : **5.1.2e** @ilent.nl

Van: **5.1.2e** - ILT
Verzonden: maandag 10 november 2014 13:24
Aan: **5.1.2e**; **5.1.2e** - ILT
CC: **5.1.2e**; **5.1.2e**; NSI-TEZ-KV; NSI-STCW
Onderwerp: RE: AW: Certification of CHRONOS

Dear Sir/Madam,

Based upon the documentation provided to the NSI the demands of the Minimum Safe Manning Act are not met. With the documents provided only the function of chief mate and 1 rating can be completed.

For a trans-Atlantic crossing the Certificates of Competence(CoC) for the officer and master should be valid for trading area IV (Unrestricted), indicated by the numeral 1.

One CoC, that of **5.1.2e**, is showing the limitations as master for trading area I, II and IIIA. The CoC of **5.1.2e**, does have a reference to the trading area's regrettably the trading area's are not shown on the CoC. Our investigation shows that the trading areas in this case should also read I, II and IIIA.

The ratings should be in the possession of a CoC as rating for sailing vessels. Of the CoC's provided only one, **5.1.2e**, is showing the function as rating for sailing vessels.

Furthermore the CoC's as master and officer are showing length limitations for sailing vessels upto 40 meters while the lengths of the Chronos is over 40 meters. The NSI would like to

rd

highlight that as per the 3 of May 2014 the length limitation on sailing vessels has been superseded by a tonnage limit of 500 GT. In view of this change it might be that the document that are presented during the application of the CoC's will result in CoC's that allows the holder to perform the function of master on board the Chronos in sailing area III and IV. More information on this matter can be obtained from Kiwa Register NV.

Due to the special circumstances surrounding the operation/certification process of the Chronos the NSI draws your attention to the possibility to apply for a manning dispensation. You will find the form needed to apply for a dispensation as an attachment to this mail. Please note that you must submit this form before we will process and please note that additional costs are involved.

Please note that we are still working on the assessment of vessels' compliance, please note that our decision concerning manning is separate and outcome assessment vessels' compliance and conditions will follow as soon as possible. In that respect can you please send us actual limit/deadline before which a decision must be available ?

Kind regards,

5.1.2e

Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag
T (+31) 5.1.2e
E mail : 5.1.2e @ilent.nl

Trading area's explained:

1 (=I) Unrestricted

15 (I) From the estuaries of the river Eems along the low waterline at the North Sea beach of the West German Frisian Islands to the east point of Spiekeroog - Harlebuoy - lightvessel Weser - lightvessel Elbe I - and the estuary of the river Elbe to Brunsbuttel, as far as the red buoyline. The North-Baltic Sea channel - the Kielerfjord - the western Baltic sea, Belten and Sont as far as the line Greena-Kullen in the North and the line 10 sea-miles outside the Capes in the East.

16 (II) Coastal waters, 25 sea-miles out of Belgium, Netherlands and German coast from Nieuwpoort to the estuaries of the rivers Elbe and Eider, through the North-Baltic Sea Canal to the Baltic Sea, Belten, Sont and Kattegat in the north to the line Skagen - Gothenborg, and in the east Simrishamn - east coast Bornholm Greifswald, and 25 seamiles around Bornholm.

17 (III limited (=IIIA)) Coastal waters, 30 sea-miles out of the European coasts of the following areas: Northsea; Northerly limited by parallel 53° N and Southerly limited from the line Dover to Calais. The Baltic Sea; the North Sea up to 63° 30' N (not more than 25 seamiles out of the Norwegian coast) - 61° N, 1° W - the line which connects Strathie Head with Barony Point - Mull - East coast of Colonsay - Islay (Ardmore Point) - Inishoven Head (North Ireland) and from Old Head of Kinsale (South Ireland) to 48° N, 6° W (about 25 sea-miles west from Pointe du Raz) to South Bank of Gironde (45° 30' N, 2° 3' W) and the Mediterranean Sea.

18 (3 (=III)) The Baltic Sea; the North Sea up to 63° 30' N (not more than 25 sea-miles out of the Norwegian coast) - 61° N, 1° W - the line which connects Strathie Head with Barony Point - Mull - East coast of Colonsay - Islay (Ardmore Point) - Inishoven Head (North Ireland) and from Old Head of Kinsale (South Ireland) to 48° N, 6° W (about 25 sea-miles west from Pointe du Raz) to South Bank of Gironde (45° 30' N, 2° 3' W) and the Mediterranean Sea.

Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@sailing-classics.com]
Verzonden: vrijdag 7 november 2014 12:55

Aan: 5.1.2e - ILT
CC: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e; 5.1.2e
Onderwerp: AW: AW: Certification of CHRONOS

SAILING-CLASSICS ... **mehr als**

Segeln...

Dear 5.1.2e,
Dear 5.1.2e,

In the annex I am sending you all the certificates I have in the office as a copy. 5.1.2e on the Chronos for the preseen Atlantic crossing will be 5.1.2e. He is Master all sailing-ships and has Advanced Fire Fighting as well as Crowd Management. 5.1.2e is 5.1.2e. He is also a Master on Sailing-Ships as well as having AFF. 5.1.2e is 5.1.2e having the "Faarbefugtheit" as a rating - deck in the navigational watch. Same is with bosun 5.1.2e. We have an additional Deck hand 5.1.2e with Basic safety as well as 2 more trainees, 5.1.2e 5.1.2e and 5.1.2e. Thus all the watches can be done with 2 Persons + some guests, cause they like to participate. Normally - this is the decision of the captain - the engineer is free of watches and a backup for the others.

Our 5.1.2e 5.1.2e is dealing with the manning and the certificates. But he is on board at the moment. So I am sending what I can find.

Hope I have informed you sufficiently

5.1.2e

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-5.1.2e, Fax +49-5.1.2e, 5.1.2e @sailing-classics.com, www.sailing-classics.com

Von: 5.1.2e - ILT [<mailto:5.1.2e@ILT.nl>]
Gesendet: Freitag, 7. November 2014 11:34
An: 5.1.2e @sailing-classics.com; 5.1.2e @gmx.de; 5.1.2i @sailing-classics.com;
5.1.2e @rina.org; 5.1.2e @rina.org
CC: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT;
NSI-IEZ-KV
Betreff: FW: AW: Certification of CHRONOS

Dear 5.1.2e,

At this moment RINA has not yet sent NSI sufficient information in order to enable NSI to assess vessels' current status, to make decisions concerning acceptance of (temporary) non-compliances and prepare issuance of an amended Certificate of Seaworthiness together with the relevant exemptions. As NSI also need time for the above mentioned actions, the requested information must be submitted very soon and even then we may need more time than appears to be available.

I have sent RINA an email yesterday asking for this information. It is likely that RINA will try to contact us today. Since exemption proposals by RINA must have been discussed with you it must be known that there are several measures suggested in relation to the crew e.g. additional training and 24/7 fire rounds on board CHRONOS.

Since you as owner are the only one that can confirm that these measures will indeed be met, I kindly request that you confirm that arrangements have been made for all measures relating to crew. Also since measures such as fire rounds may require additional crew in comparison to current Minimum Safe Manning Document (e.g. due to rest hours requirements) I kindly request that you let us know the number, the grades and training of the crew which is intended to be on board during the Atlantic crossing,

I hope to have informed you sufficiently,

Kind regards

5.1.2e

Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag
T (+31) 5.1.2e
E mail : 5.1.2e @ilent.nl

Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@sailing-classics.com]
Verzonden: Friday, November 07, 2014 10:23 AM
Aan: 5.1.2e - ILT
Cc: 5.1.2e @gmx.de; 'Chronos' <5.1.2e@sailing-classics.com>; 5.1.2e
<5.1.2e@rina.org>; 5.1.2e <5.1.2e@rina.org>; 5.1.2e - ILT;
5.1.2e - ILT
Onderwerp: Aw: Certification of CHRONOS

SAILING-CLASSICS ... **mehr als Segeln...**

Dear 5.1.2e

ok, 5.1.2e will take the original certificate with him and then he will send it to you.
He is flying back to Hamburg on Tuesday 11th November.

I did not receive a copy of the correspondence Rina send you, but we did all the points requested
short terms before leaving Gibraltar.

Pls. keep me updated and give me the chance to help in case things tend to go wrong....

About our meeting and the newbuilding of Rhea. We are currently analysing the differences
between the SOLAS and CCV Rules and will come back to you soon concerning this.

Kind regards

5.1.2e

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT
NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-5.1.2e, Fax +49-5.1.2e, 5.1.2e @sailing-
classics.com, www.sailing-classics.com

Von: 5.1.2e - ILT [mailto:5.1.2e@IlenT.nl]
Gesendet: Donnerstag, 6. November 2014 16:01
An: 5.1.2e

Cc: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e ; NSI-TEZ-KV; Klasse Toezicht Koopvaardij ILT
Betreft: RE: Certification of CHRONOS

Dear 5.1.2e ,

NSI is currently assessing the information which has been submitted by RINA. Please note that we already have requested additional information. Meantime, I herewith send you the new short term Certificate of Seaworthiness for CHRONOS.

As soon as all information is received by RINA and assessed and accepted by NSI, NSI will issue a new Certificate of Seaworthiness mentioning the relevant exemptions as well as temporary measures required for equivalent level of safety.

Please send us the withdrawn Certificate of Seaworthiness with number 3313/2014 since this is no longer valid,

Kind regards,

5.1.2e

Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag
T (+31) 5.1.2e
E mail : 5.1.2e @ilnt.nl

Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@sailing-classics.com]

Verzonden: donderdag 6 november 2014 12:08

Aan: 5.1.2e - ILT

CC: 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e

Onderwerp: Aw: Certification of CHRONOS

SAILING-CLASSICS ... mehr als Segeln...

Dear 5.1.2e ,

I think there must be a big misunderstanding between you and RINA now.

Until the 3rd of November all the improvements/changes have been done on Chronos according to the requirements of Rina/ILT upon that date and 5.1.2e itself of RINA did a rigid survey checking all these points. Especially all the load line requirements have been done.

5.1.2e then issued a short term class certificate upon the 10 November without restriction and Chronos is currently on its way from Gibraltar to Las Palmas/Gran Canaria. We made all this action to avoid the ship being stopped to do the crossing of Atlantic being booked with 12 guests.

Pls. communicate directly with 5.1.2e .

Please help us to do the scheduled crossing from Las Palmas to St. Martin Caribbean starting at the 11th November. To stop the vessel will cause severe loss to our company as well as a big loss of image. Then all the huge efforts done by our crew would be in vain....

Kind regards

5.1.2e

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-5.1.2e , Fax +49-5.1.2e , 5.1.2e @sailing-classics.com, www.sailing-classics.com

Von: 5.1.2e - ILT [<mailto:5.1.2e@ilent.nl>]

Gesendet: Donnerstag, 6. November 2014 09:38

An: 5.1.2e

Cc: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e | 5.1.2e; Klasse Toezicht
Koopvaardij ILT

Betreff: Certification of CHRONOS

Dear 5.1.2e,

As You very well know the certification and our acceptance of temporary exemption proposals for CHRONOS is still in progress. According to our information the RINA Class Certificate and LoadLine certificate have ceased to be valid the 3rd of November 2014. It shall be clear that no consecutive LoadLine certificate shall be issued without agreement by NSI.

Until now the Certificate of Seaworthiness, unlimited and valid until 28-06-2018, was not yet withdrawn since RINA had already imposed appropriate limitations on the RINA Class Certificate. However since the Class Certificate is not a Statutory Certificate and since no final agreement concerning vessels certification has been reached so far, NSI has decided to issue a short term Certificate of Seaworthiness with the same limitations as originally imposed, i.e. Navigation is limited to 20 miles from shore with maximum significant wave height 2 meters and maximum 7 Beaufort, today.

The new short term conditional Certificate of Seaworthiness will be sent to you by mail today. An electronic copy will follow later today. In case you require additional information and/or guidance you can contact RINA. However if you want to contact me directly, you are welcome to,

I hope to have informed you sufficiently,

Kind regards,

5.1.2e



Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723

Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag

T (+31) 5.1.2e

E mail : 5.1.2e @ilent.nl

Van: 5.1.2e - ILT

Verzonden: dinsdag 21 oktober 2014 14:34

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e | 5.1.2e; Klasse Toezicht
Koopvaardij ILT

Onderwerp: Minutes of Meeting CHRONOS

Minutes of Meeting with owners Chronos and NSI date 21 October 2014

Present;

5.1.2e



Discussed

- Owners' views concerning certification CHRONOS

- NSI has explained that CCV Rules are currently being questioned by several foreign countries. Future developments are uncertain. In that respect owners should consider using alternative rules for certification of new vessel RHEA. Since Special Purpose Code is no option for owners, SOLAS as a passenger ship is suggested as an alternative. NSI is willing to contemplate certificate under National Rules (Certificate of Seaworthiness) while certain SOLAS requirements can be temporary discarded, e.g. rescue boat, VDR, ISM or ISPS Code. This however with the advise to arrange "provisions for" in case full SOLAS certification becomes interesting/necessary

- RINA is a recognized Classification Society. NSI does consider RINA equal in comparison to the other recognized Classification Societies. Also NSI explained limited recognition of Register Holland.

- NSI is currently performing document review for Kairos. As soon as results are available owner

and Classification Society will be informed, this is however a matter for supervision on Class department.

- NSI has urged owners to submit (temporary) exemption proposals for CHRONOS as soon as possible. Owners inform NSI that proposal have been sent to RINA. Proposals can therefore be expected soon to arrive at NSI office
- For permanent exemption in relation to combustible materials and installation sprinkler: ship owners see no major problems other than for the two deckhouses where ceiling-construction leaves no room for installation of piping. NSI awaits permanent exemption proposal.
- Owners requested acceptance concerning (extra) yacht radar installed at the helm, not being MED approved whereas other radar installed at navigation desk is MED approved. NSI will send a reaction as soon as possible.
- LRIT will be installed on board Chronos.
- Owners requested formal view concerning requirement for VDR. NSI will inform owners as soon as possible.
- Owner questioned the MF installation. No shore stations are using these frequencies anymore. NSI will investigate whether this installation may be deleted.
- In case owners want to contact Flag in relation to legislation/certification this is naturally possible. Proper point of contact is 5.1.2i@ilent.nl 5.1.2e@ilent.nl. NSI will keep RINA informed/involved where possible and as a minimum as required by Mutual Agreement with RINA, I hope to have informed you sufficiently, please send us your remarks, if any, or confirm acceptance of above minutes of meeting,

Kind regards,

5.1.2e@ilent.nl



Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723

Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag

T (+31) [5.1.2e](tel:020-6111111)

E mail : 5.1.2e@ilent.nl

Van: 5.1.2e@ilent.nl [mailto:5.1.2e@ilent.nl] 5.1.2e@sailing-classics.com]

Verzonden: vrijdag 17 oktober 2014 14:35

Aan: 5.1.2e@ilent.nl - ILT

CC: 5.1.2e@ilent.nl - ILT; 5.1.2e@ilent.nl - ILT; 5.1.2e@ilent.nl - ILT; 5.1.2e@ilent.nl | 5.1.2e@ilent.nl

Onderwerp: AW: Owner Chronos

SAILING-CLASSICS ... **mehr als**

Segeln...

Dear 5.1.2e@ilent.nl,

thank you very much for the possibility to discuss my questions. Tuesday 21st October at 9:30 in your office is confirmed. Latest on Monday I will inform you who is going to attend that meeting from our side. So far it will be my 5.1.2e@ilent.nl and myself.

Have a nice weekend

5.1.2e@ilent.nl

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-[5.1.2e](tel:0714-1234567), Fax +49-[5.1.2e](tel:0714-1234567), 5.1.2e@sailing-classics.com, www.sailing-classics.com

Von: 5.1.2e@ilent.nl - ILT [mailto:5.1.2e@ilent.nl] 5.1.2e@ilent.nl]

Gesendet: Freitag, 17. Oktober 2014 10:17

An: 5.1.2e @sailing-classics.com'
Cc: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT; 5.1.2e
5.1.2e - ILT; NSI-TEZ-KV
betreff: Owner Chronos

Dear 5.1.2e ,

The Netherlands Shipping Inspectorate received your email message dated 16th of October in relation to the Chronos and newbuilding project RHEA.
NSI agrees to arrange a meeting next week to discuss your raised questions.
Our first proposal is Tuesday (21-10), 09:30 NSI Rotterdam Office, if Sailing - Classics wants to invite class (Rina/RH) or their marine consultant for this meeting, they should arrange their attendance.
For NSI 5.1.2e and 5.1.2e should be available for this meeting, reading this invitation in CC.
Please provide us the total of attending persons on Monday (5.1.2i @ilent.nl) , to arrange a proper meeting room.
Kind regards,

5.1.2e



Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag
T (+31) 5.1.2e
E mail : 5.1.2e @IlenT.nl
Van: 5.1.2e [mailto:5.1.2e@sailing-classics.com]
Verzonden: donderdag 16 oktober 2014 15:52
Aan: 5.1.2e - ILT
Cc: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT
Onderwerp: Aw: WG: Owner Chronos

SAILING-CLASSICS ... **mehr als**

Segeln...

Dear 5.1.2e ,

Yesterday I received a list of points by Rina we need to do before the crossing/operating with guests. Being in the shipyard in Ceuta/Spain we will try to solve as much as possible. Especially the load line related points, I fully agree with, we will be able to solve. Surveyour of Rina is permanently on the boat to guide us and control.

Not possible is to do the bulkhead between aft cabins and the galley by now. To do a right job we will built a A 0 box around the galley with approved wall pannels +galleydoor, floors and ceiling elements (same we intend to do with RHEA) This will be done at the next docking in June 2015 and we will extend this shipyard period by an extra week. Up to this installement we will keep the two aft crew cabins out of use as being communicated with Rina.

This morning I got the confirmation of another investor. So the building of RHEA will happen. Points to be clarified from our side for newbuilt of RHEA as well as for the existing vessels CHRONOS and KAIROS.

- Wooden floors and/or sprinkler
- what equipment can be installed in a cabin / accomodation not transforming it into a machinery space? Airco fancoils? marine toilets?
- wooden shelves in the bilge?
- use of non wheelmark sailing equipment as a help for steering under sails (wind indicator, wind angle, etc).
- use of non mandatory extra equipment on the boat without a wheelmark. (yacht radar)
- BNWAS System?
- Voice and/or Data recorder??

Can we have a meeting at tuesday/wendsday next week cause I should finish the specifications for RHEA end of next week.

Thanks in advance

5.1.2e

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-5.1.2e , Fax +49-5.1.2e , 5.1.2e @sailing-classics.com, www.sailing-classics.com

Von: 5.1.2e - ILT [<mailto:5.1.2e@ilent.nl>]
Gesendet: Mittwoch, 15. Oktober 2014 16:11
An: 'andreas.steidle@sailing-classics.com'
Cc: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT
Betreff: RE: WG: Owner Chronos

Dear 5.1.2e ,
Naturally we are willing to provide guidance for future projects. I kindly suggest that You first submit the list of points which need to be clarified. That enables us to select/arrange relevant persons from within our organization.

Kind regards,

5.1.2e



Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191
2500 BD Den Haag
T (+31) 5.1.2e
E mail : 5.1.2e @ilent.nl

Van: 5.1.2e [<mailto:5.1.2e@sailing-classics.com>]
Verzonden: dinsdag 14 oktober 2014 17:19
Aan: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e - ILT
CC: 5.1.2e - ILT; 5.1.2e ; 5.1.2e@roodbovengroen.com; 5.1.2e
Onderwerp: Aw: WG: Owner Chronos

SAILING-CLASSICS ... **mehr als**

Segeln...

Dear 5.1.2e , dear 5.1.2e ,

Thank you for your kind message and your cooperation. Of course I will await your minutes of meeting and as far as I have been informed by Rina 5.1.2e) we will be able to solve these items...

Nevertheless I would very much like in having a meeting with you and 5.1.2e / 5.1.2e 5.1.2e to make very clear from the start about the way you look at some points regarding the CCV rules. This is not mainly because of Chronos, but due to the fact that we are currently preparing the specifications for RHEA, a sister vessel of CHRONOS (the order shall be placed during the next weeks). Also we operate our first vessel the Kairos as a CCV under classification of Register Holland and we would like to have one line on all our ships. So we should be able to avoid future trouble like this. I suggest to have this meeting together with 5.1.2e of Rina as well as with our marine consultant 5.1.2e of RoodBovenGroen. Maybe it will be helpfull if somebody of Register Holland (5.1.2e) will attend as well.

Please don't get me wrong, I just want to have some guidance for the future and I think this will help very much all the ships under this code as well as future newbuildings under Dutch flag.

Me and my captains can set up a list of points which - from our side of view - need to be clarified.

Pls. advice when there are possible dates from your side within the next weeks and I will try to bring everybody together.

Thanks in advance for spending your time for these little ships.

Yours sincerely

5.1.2e

5.1.2e

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-5.1.2e , Fax +49-5.1.2e , 5.1.2e @sailing-classics.com, www.sailing-classics.com

Von: 5.1.2e - ILT [<mailto:5.1.2e@ILT.nl>]

Gesendet: Dienstag, 14. Oktober 2014 08:24

An: 5.1.2e @sailing-classics.com

Cc: 5.1.2e - ILT

Betreff: FW: WG: Owner Chronos

Dear 5.1.2e ,

This Monday we had a meeting with representatives of RINA. Possible solutions for the most important non-compliances were discussed. The minutes of this meeting are currently finalized. We suggest that You first wait for the results of the meeting with RINA. In case the outcome is such that You still would like a meeting with NSI we will naturally oblige,
Kind regards,

5.1.2e



Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the Environment
Netherlands Shipping Inspectorate
Certification and Permits Shipping (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
3013 AM Rotterdam

P.O.Box 16191

2500 BD Den Haag

T (+31) 5.1.2e

E mail : 5.1.2e @ilent.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is

Van: NSI-STCW
Aan: "Rood Boven Groen"
Cc: NSI-STCW
Onderwerp: RE: advanced fire fighting al of niet verist op zeilschepen onder 500 GT
Datum: woensdag 17 december 2014 07:35:59
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[AW Questions.manning \(101 kb\).msg](#)

Geachte 5.1.2e , beste 5.1.2e ,

Voor een correcte afhandeling van vragen wil ik u verzoeken om vragen over de bemanning van de Chronos te laten verlopen zoals aangegeven door de eigenaar van de Chronos in de mail van 8 december (zie bijlage), indien het een algemene vraag betreft wil ik u verzoeken om gebruik te maken van het Meld- en Informatiecentrum van de inspectie. Dat kan via de volgende site: <http://www.ilent.nl/contact/>

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Human Environment and Transport Inspectorate
 Shipping Inspectorate (Marine and Fishery)
 Weena 723
 Entrance C, 1st floor Rotterdam
 Postal adres
 P.O. Box 16191, 2500 BD Den Haag
 M +31 5.1.2e
 E nsi-stcw@ilent.nl

Van: Rood Boven Groen [mailto:info@roodbovengroen.com]
Verzonden: dinsdag 16 december 2014 16:42
Aan: 5.1.2e - ILT
Onderwerp: advanced fire fighting al of niet verist op zeilschepen onder 500 GT

Geachte 5.1.2e ,

In navolging op uw telefoongesprek met 5.1.2e op 3 december j.l. in verband met onduidelijkheden op het MSMD van de Chronos komen wij graag terug op de vraag of Advanced Fire Fighting bij wet verplicht zou zijn de bevoegdheid Kapitein zeilschepen < 500 GT vaargebied III en IV. Volgens u zou dit in een toelichting terug te vinden zijn.

Omdat het hier gaat om zeilschepen < 500 GT hebben wij te maken met de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen. De enige toelichting die ik hierbij heb kunnen vinden heb ik bij deze mail meegestuurd (zie de screenshots). Op pagina 7 van deze toelichting staat dat zeilschepen van 12 tot 40 meter uitgezonderd zijn voor brandbestrijding voor gevorderden, omdat het om een klein aantal bemanningsleden gaat. Of deze toelichting ook bestaat als het gaat over de nieuwe grens van zeilschepen < 500 GT, kan ik niet nagaan.

Zou u ons kunnen aangeven waar en in welke toelichting staat dat een Kapitein zeilschepen < 500 GT vaargebied III en IV wel een advanced fire fighting zou moeten hebben?

Bij voorbaat hartelijk dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

Rood Boven Groen
 -FOR ALL NAUTICAL AFFAIRS-

William Boothstraat 2-2
 NL-8881 TL HARLINGEN

Tel.: +31(0) 5.1.2e
 Fax: +31(0) 5.1.2e
www.roodbovengroen.com
www.mlc-2008.eu

 Please consider the environment before printing this email. Thank you

Hoofdstuk 3, paragraaf 4 van het Besluit, dat betrekking heeft op passagiersschepen, is niet van toepassing, omdat de categorie zeilschepen onder deze Regeling slechts met een beperkt aantal passagiers mag varen. Het certificaat van deugdelijkheid dat voor zeilschepen met een lengte van 12 tot 40 meter wordt afgegeven, bevat namelijk de vaartbeperking tot ten hoogste 36 passagiers. De regels van paragraaf 4 zijn bedoeld voor zeeschepen die met grote aantallen passagiers varen, hetgeen een bijzondere opleiding en training vereist voor de bemanning met het oog op de complexe accommodaties en de noodzakelijke begeleiding in noodsituaties en andere buitengewone omstandigheden.

De opleidingen scheepsmanagement, radarnavigatie en brandbestrijding voor gevorderden zijn niet verplicht voor de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs om dienst te mogen doen aan boord van deze categorie zeilschepen. Het bemanningscertificaat voor zeilschepen met een lengte van 12 tot 40 meter bevat immers een beperkt bemanningsaantal. De voornoemde cursussen zijn bedoeld voor zeeschepen met een groot aantal bemanningsleden.

De zeilgebieden I, II en IIIa kunnen voor zeilschepen met een lengte van minder dan 40 meter en met maximaal 36 passagiers als het Nederlandse gebied voor reizen nabij de kust in de zin van het STCW-Verdrag worden aangemerkt. Als gevolg hiervan kunnen binnen deze vaargebieden lichtere vaarbevoegdheidseisen worden toegepast.

Het certificaat Maritieme Radiocommunicatie (Marcom) is gekoppeld aan de indeling van de zeegebieden voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer (GMDSS) over de wereld (A1, A2, A3 en A4). Wanneer het toegestane vaargebied beperkt blijft tot de A1-zeegebieden dient ten minste één van de personen die als chef van de wacht aan boord mogen optreden, in het bezit te zijn van het beperkte certificaat (Marcom-B). De zeilgebieden I, II en IIIa vallen binnen A1-zeegebieden. In zeilgebied III en hoger moet ten minste één van de chefs van de wacht in het bezit zijn van het algemene certificaat (Marcom-A). De andere wachtchefs kunnen volstaan met Marcom-B. Vanzelfsprekend dient ook de GMDSS-uitrusting aan boord te voldoen aan de uitrustings-eisen van het desbetreffende GMDSS-zeegebied. Overigens is het Marcom-B certificaat altijd een vereiste voor de afgifte van een Nederlands kapiteins- of stuurmansvaarbevoegdheid voor de zeilgebieden I, II en IIIa en is het Marcom-A certificaat altijd een vereiste voor de afgifte van een kapiteins- of stuurmansvaarbevoegdheid in de vaargebieden III en IV.

Voor het certificaat scheepsgezondheidszorg kan worden volstaan met het beperkte certificaat (Scheepsgezondheidszorg-B) zolang het vaargebied van het schip beperkt is tot het zeilgebied I, II, IIIa of III. In grotere vaargebieden is het certificaat Scheepsgezondheidszorg-O (nbeperkt) vereist. Deze (Europese) verplichting geldt voor de kapitein en degene aan boord die verantwoordelijk is voor de medische zorg aan boord.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Roelf H. de Boer.*

TOELICHTING BIJ DE WIJZIGING VAN 16 NOVEMBER 2004. STCrt. 2004, 227

De onderhavige regeling voorziet in aanpassingen van de vermeldingen van de Scheepvaartinspectie in enkele 'nationale' ministeriële regelingen als vervolg op de zelfstandige positionering van de inspectiefunctie binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met de zelfstandige positionering is de organisatorische onderschikking van de verschillende inspectiediensten van Verkeer en Waterstaat aan de desbetreffende (beleids) directoraten-generaal van het ministerie beëindigd, en zijn de verschillende inspectiediensten samengevoegd in een nieuw organisatieonderdeel, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: IVW), met aan het hoofd een

Nota van Toelichting

De onderhavige regeling vervangt de Regeling bemanning en diplomering zeilvaart¹. Wat betreft het stellen van eisen aan de samenstelling van de bemanning van zeegaande zeilschepen in de commerciële vaart was deze regeling gebaseerd op artikel 172, derde lid, van het Schepenbesluit 1965. De voorschriften betreffende examens en diplomering vonden hun wettelijke grondslag in artikel 1, vierde lid, van het Besluit zeevaarddiploma's². In de memorie van toelichting bij het voorstel van Wet, houdende bepalingen omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet) heeft de regering het voornemen kenbaar gemaakt dat 'de thans in de ministeriële Regeling bemanning en diplomering zeilvaart vervatte eisen ten aanzien van de benodigde vaarbevoegdheden voor de zeilvaart [...] in de uitvoeringsbesluiten op basis van dit wetsvoorstel [zullen] worden ingebed.'³ Artikel 36, tweede lid, van het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (hierna te noemen: het Besluit) geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid afzonderlijke regels te stellen ten aanzien van de bemanning van zeegaande zeilschepen met een lengte van 12 tot 40 meter. Het Besluit is niet van toepassing op zeilschepen met een lengte van minder dan 12 meter.

In het Besluit zijn de eisen ten aanzien van de bemanning van zeilschepen in de commerciële vaart met een lengte van 40 meter of meer vastgelegd. Deze lengte sluit aan op de technische eisen gesteld aan deze categorie zeeschepen; zeilschepen met een lengte van 40 meter of meer moeten immers volledig voldoen aan de bepalingen van het Internationale Verdrag ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee (SOLAS). Voor zeilschepen met een lengte van minder dan 40 meter gelden andere, op het schip zelf gerichte veiligheidseisen, die evenwel gelijkwaardig zijn aan die, welke van toepassing zijn op grotere zeeschepen. De aan de bemanning gestelde kwalitatieve eisen in deze regeling komen overeen met die, welke in internationaal verband zijn gesteld aan koopvaardijofficiërs op schepen met een brutotonnage (GT) tot 3000, met dien verstande dat er geen eisen worden gesteld aan de vakbekwaamheid in ladingbehandeling, maar dat daarvoor in de plaats eisen worden gesteld aan de vakbekwaamheid wat betreft de behandeling van zeilvaartuigen, gegeven het feit dat deze in hoofdzaak door windkracht worden voortbewogen.

Alhoewel het STCW-Verdrag alleen van toepassing is op werktuigelijk voortbewogen schepen, is in overleg met de vertegenwoordigende organisatie in de zeilvaart (Vereniging voor de Beroepschartervaart) besloten de bepalingen van het STCW-Verdrag zoveel mogelijk ook op de zeilvaart toe te passen; algemeen wordt dit van groot belang geacht voor het waarborgen van de veiligheid van schip en opvarenden.

Uit het voorgaande vloeit voort dat zeilschepen met een lengte van 40 meter of meer ten aanzien van de bemanning volledig moeten voldoen aan de eisen gesteld in het Besluit. Op zeilschepen kleiner dan 12 meter zijn het Besluit noch deze Regeling van toepassing⁴. De bepalingen van het Besluit zijn, met de na te noemen beperkingen, van toepassing op zeilschepen in de commerciële vaart met een lengte van 12 tot 40 meter. De paragrafen 2 en 3, voorzover het betreft de artikelen 14 tot en met 21, alsmede de artikelen 24 tot en met 28, de paragrafen 4 en 5, met uitzondering van artikel 36, en paragraaf 6 van Hoofdstuk 3 (Nadere regels aangaande vaarbevoegdheidsbewijzen) zijn niet van toepassing, evenals de artikelen 58 tot en met 85 van Hoofdstuk 4 (Beroepsvereisten).

1. Staatscourant 1993, 196.

2. Vervallen met ingang van 1 februari 2002 als gevolg van de introductie van de Wet op de zeevaarddiploma's (artikel 79, tweede lid, van de Zeevaartbemanningswet).

3. Kamerstukken II, 1996/97, 25 233, nr. 3, blz. 10.

4. Artikel 2 van het Besluit.

Van: 5.1.2e
Aan: NSI-STCW
Cc: 5.1.2e; "Rood Boven Groen"
Onderwerp: AW: Questions manning
Datum: maandag 8 december 2014 11:09:16

SAILING-CLASSICS ... mehr als

Segeln...

Dear 5.1.2e,

pls. be kindly informed that all our operation and manning is delt by Captain 5.1.2e with the help and consultancy of RBG and 5.1.2e

Have a nice day

5.1.2e

Sailing-Classics

- Sailing-Classics CV, La Bonne Aventure 2, 6041 MC Roermond, Netherlands, VAT NL852350065B01
- Sailing-Classics GmbH, Kirchheimer Straße 60, 70619 Stuttgart, Deutschland
Tel. +49-5.1.2e, Fax +49-5.1.2e, 5.1.2e @sailing-classics.com,
www.sailing-classics.com

Von: NSI-STCW [mailto:5.1.2i@ilent.nl]
Gesendet: Montag, 8. Dezember 2014 09:46
An: 5.1.2i@roodbovengroen.com'; 5.1.2e@gmx.de'; 5.1.2e@sailing-classics.com'
Cc: NSI-TEZ-KV; NSI-STCW
Betreff: Questions manning

Dear all,

Via several separate e-mails, such as found in the attachment, questions are asked about the manning of the Chronos. To avoid miscommunication and parallel tracks the inspectorate strongly suggest to have all communication run through one contact point. After a recent telcom with Rood boven Groen the inspectorate suggest to have this done via 5.1.2e.

Kind regards,

5.1.2e

Human Environment and Transport Inspectorate
Shipping Inspectorate (Marine and Fishery)
Weena 723
Entrance C, 1st floor
P.O. Box 16191, 2500 BD Den Haag
M +31 5.1.2e
E 5.1.2i@ilent.nl

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Inspectie Leefomgeving en Transport
T.a.v. 5.1.2e 5.1.2e
Postbus 90653
2509 LR Den Haag

Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e
5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e
5.1.2e @minienm.nl

minuut wijziging regeling bemanning zeegaande zeilschepen

Getypt door / paraaf	Vervolg op
5.1.2e	
Vergeleken door / paraaf	Rappeldatum
5.1.2e	18 december 2018
Verzonden door / paraaf	Verzenddatum
	18 december 2018
Ondertekening door / paraaf	Verzendwijze
5.1.2e	
Medewerking van / paraaf	Na verzending retour aan
Afschrift aan	Adres
5.1.2e	
5.1.2e	

Datum
18 december 2018

Classificatie

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/281366

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

Inspectie Leefomgeving en Transport

T.a.v. 5.1.2e

Postbus 90653

2509 LR Den Haag

Bestuurskern

Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6-5.1.2e

5.1.2e@minienm.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/281366

Datum 18 december 2018

Betreft wijziging Regeling bemanning zeegaande zeilschepen

Geachte 5.1.2e,

Op aangeven van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) en na overleg tussen DGLM, ILT en KIWA wordt een wijziging van de Regeling bemanning zeegaande zeilschepen in procedure gebracht. In deze regeling zijn eisen opgenomen met betrekking tot de bemanning van zeegaande zeilschepen in de commerciële vaart van minder dan 500 GT.

Het betreft een relatief kleine wijziging van artikel 7 onderdeel c van deze regeling. Maar deze aanpassing is wel noodzakelijk om de doorstroming van gekwalificeerde gezellen in de zeilvaart van binnenvaart naar zeevaart te kunnen blijven garanderen. De tekst van de wijziging inclusief de toepasselijke toelichting treft u aan in de bijlage.

De aanpassing zal worden opgenomen in een verzamelregeling die naar verwachting uiterlijk voor de zomer 2019 in procedure wordt gebracht. Op dat moment wordt overigens formeel nog een HUF-toets aangevraagd.

Tot enige tijd geleden werd de wet zo geïnterpreteerd dat de vereiste diensttijd voor een gezelschap zeilvaart ook aan boord van een zeilschip op de binnenvaart kon worden opgedaan. Een striktere interpretatie van de wet door ILT/KIWA leidde er echter toe dat diensttijd aan boord van een binnenvaart zeilschip niet meer kon worden opgevoerd. Dit wordt door de BBZ als een knelpunt ervaren omdat de voor de bedrijfstak noodzakelijke doorstroming van binnenvaart naar zeevaart daarmee in gevaar komt. Het belangrijkste argument voor de wijziging van artikel 7 is echter dat er inhoudelijk gezien geen bezwaren zijn om binnenvaart diensttijd te kunnen opvoeren. Diensttijd aan boord van een binnenvaart zeilschip doet namelijk kwalitatief niet onder aan de diensttijd op een zeegaand zeilschip, als het gaat om de functie van gezelschap. Hierbij verzoek ik ILT om vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wijzigingsregeling uitvoering te geven aan de voorgenomen wijziging. Dit mede gelet het feit dat dit in overeenstemming is met de eerdere uitvoeringsnorm.

5.1.2e Maritieme Zaken,

5.1.2e

Bijlage wijziging aan Regeling bemanning zeegaande zeilschepen

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Voorstel tot wijziging artikel 7c

Datum
18 december 2018

- c. een diensttijd van 1 seizoen als aankomend gezel zeilvaart, die op een zeilschip in de zeevaart of de binnenvaart is behaald. In geval van de binnenvaart wordt minimaal 180 vaardagen, in de functie van deksman of hoger, geregistreerd in een dienstboekje als bedoeld in artikel 5.11 van de Binnenvaartregeling; en

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/281366

Toelichting

Met deze wijziging wordt bereikt dat ook diensttijd aan boord van een zeilschip op de binnenvaart als relevante ervaring kan worden opgegeven om in aanmerking te kunnen komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs als gezel zeilvaart. Diensttijd aan boord van een binnenvaart zeilschip doet kwalitatief niet onder aan de diensttijd op een zeegaand zeilschip, als het gaat om de functie van gezel. Alhoewel in de binnenvaart de functiebenaming deksman of lichtmatroos wordt gebruikt, zijn de taken soortgelijk. De binnenvaart zeilschepen zijn over het algemeen gelijk in afmetingen en zeilconfiguratie als aan de zeegaande zeilschepen. Voorwaarde is dat de diensttijd is opgetekend in een dienstboekje zoals als bedoeld in artikel 5.11 van de Binnenvaartregeling. Een dienstboekje is een op naam gesteld document voor bemanningsleden van een professioneel varende binnenschip, waarin de vaartijd wordt geregistreerd. Omdat de diensttijd in de binnenvaart in vaardagen wordt aangeduid, is opgenomen dat in het dienstboekje minimaal 90 vaardagen zijn geregistreerd in de functie van deksman of een hogere functie. Met deze wijziging wordt de doorstroom van gekwalificeerde bemanningsleden in de zeilvaart van binnenvaart naar zeevaart geborgd. De wijziging vindt plaats met instemming van de Vereniging van Beroepschartervaart (BBZ).

Beste 5.1.2e,

We (EVS en BBZ samen) willen graag reageren op de voorstellen voor de Regeling en de Regeling beroepsvereisten. We hebben ook nog een paar opmerkingen en vragen over het Besluit.

Het is een eerste reactie omdat we de kwestie ook onder leden hebben uitgezet en de respons daarop nog niet volledig verwerkt hebben. We hopen volgende week puntsgewijs terug op de voorgestelde trainingsonderdelen voor Veiligheidsstraining Zeilvaart.

De wijzigingen in de Zeevaartbemanningswet en de onderliggende lagere wetgeving zijn ingegeven door in de eerste plaats de Manilla amendments. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt door Nederland om een aantal oude wensen en vereenvoudigingen door te voeren. Tot zover volgt de BBZ op de voet.

In de huidige voorstellen zit ook een aantal verzwaringen die bovenop de verzwaringen tgv de Manilla conventie worden voorgesteld en daar gaan we hieronder nader op in.

Reactie IenM algemeen:

De oude Zeevaartbemanningswet is herzien om de STCW Manilla-wijzigingen wijzigingen (en in een eerder stadium het Maritiem Arbeidsverdrag) onder te brengen. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de overbodige of achterhaalde passages weg te nemen. Het is niet de bedoeling om, afgezien van de consequenties van de STCW Manilla wijzigingen, tot verzwaringen te komen.

Het wetsvoorstel is er daarnaast juist op gericht om de uitwisseling (tussen deelsectoren) te verbeteren, zo worden de diverse vaarbevoegdigheden beter op elkaar afgestemd, vaarbevoegdigheden zijn toegevoegd om de uitwisselbaarheid te verbeteren, voorheen werd de grenswaarde van 40 meter gehanteerd; in overleg met de BBZ wordt de grenswaarde aangepast naar 500 GT, de eisen van zeilschepen >500 GT zijn in het besluit zelf vastgelegd, er komen voorzieningen voor vaartijduitwisseling.

De wet is inmiddels de kamer gepasseerd, het besluit is afgerond en nu worden de diverse ministeriele regelingen opgesteld met als doel dat het gehele wetgevingspakket per 1-1-2014 in werking treedt. De wet en het besluit vormen dan ook het kader voor het verder uitwerken van de regeling. De intentie van het gesprek van 1 augustus jl, was dan ook om in samenspraak met BBZ en EVS te kijken welke wijzigingen en vereenvoudigingen in de regeling bemanning zeegaande zeilschepen kunnen worden doorgevoerd. Nog even hieronder de feiten:

In de artikelen 32 en 33 van het besluit worden eisen gesteld ten aanzien van de bemanning van zeegaande zeilschepen in de commerciële vaart. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen grote zeilvaart en kleine zeilvaart. De eisen ten aanzien van bemanning op zeilschepen van meer dan 500 GT zijn in het besluit vastgelegd.

In de regeling bemanning zeegaande zeilschepen worden de bemanningseisen opgenomen voor zeegaande zeilschepen van niet meer dan 500 GT. In dit besluit wordt uitgegaan van deze grens van 500 GT omdat deze grenswaarde de ondergrens is van het STCW-Verdrag. Onder deze grens kan worden afgeweken van het STCW-Verdrag.. Voorheen werd in het besluit de grenswaarde van 40 meter gehanteerd.(in overleg en op aangeven van BBZ en EVS is dit dan ook aangepast)

Eerst nog een paar opmerkingen over het Besluit:

- Artikel 11 lid 5 in het oude besluit zou wat ons betreft behouden moeten blijven. Daarmee verband houdend zou ook artikel 86 moeten blijven.

Reactie IenM:

In het algemeen is met name het gegeven van belang dat de Enkhuizer zeevaartschool een bijzondere positie inneemt, ik wijs nog op de toelichting op de wet (art 68) zoals hieronder opgenomen.

In artikel 68 wordt een aantal staatsexamens genoemd waarvoor Onze Minister examencommissies kan aanwijzen. Hiervan is alleen voor de zeilvaart gebruik gemaakt. De overige opleidingen vinden thans alle plaats binnen het regulier onderwijs op grond van de WEB en de WHW. Anders is het met de opleidingen in de zeilvaart. Deze worden verzorgd door de Enkhuizer Zeevaartschool en leiden voornamelijk op voor het dienstdoen op de zeilschepen van de traditionele chartervaart. Zij zijn daardoor beperkt in doelgroep en curriculum. Deze school is uniek in Nederland en zelfs in West-Europa. De doelgroep volgt de opleiding gedurende de wintertijd, buiten het reguliere vaarseizoen voor de zeilvaart. Dit past niet in het stramien van de reguliere opleidingen op grond van de WEB en de WHW (Noot de Wet Educatie Beroepsonderwijs en de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek van het ministerie van OCW). Op basis van artikel 69 worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de beroepsvereisten voor de vier in artikel 68 genoemde bekwaamheidsbewijzen vastgesteld.

In de huidige wet kon de minister nog een examencommissie aanwijzen voor een aantal maritieme opleidingen. Daarvan zijn alleen de zeilvaartopleidingen overgebleven. De EZS heeft twee opleidingen: grote en kleine zeilvaart (die op het diploma (wat onder de noemer bekwaamheidsbewijs valt) recht geven) en twee opleidingen voor personen die al een nautische vaarbevoegdheid hebben (het certificaat).

Deze namen zijn gekozen om ze te onderscheiden van de kennisbewijzen op grond van WEB en WHW. Het begrip kennisbewijs is aangepast aan het gewijzigde art 19 van de wet. Dit betekent dat alleen een door een WEB instelling afgegeven bekwaamheidsbewijs wordt aangeduid als kennisbewijs. Er kan dus geen sprake zijn van een kennisbewijs grote zeilvaart, immers het betreft geen regulier onderwijs op grond van de WEB en de WHW.

Art 11 lid 5 en art 86 kunnen daarom niet behouden blijven, daar wordt immers nog gesproken over het kennisbewijs grote zeilvaart.

- Artikel 32 lid 1. In plaats van 'Bekwaamheidsbewijs' zien wij liever 'Diploma'

Reactie IenM:

De wet (Wet zeevarenden) geeft de kaders, in het besluit kan daar niet van worden afgeweken, de tekst van de wet en toelichting is nogmaals bijgevoegd.

Zie bv artikel 1 en de toelichting bij art 20 en 22; daar staat oa: Kiwa verzorgt in mandaat de afgifte van bekwaamheidsbewijzen. Onder het nieuwe begrip bekwaamheidsbewijs zijn diploma's en certificaten inbegrepen. Het begrip certificaat is opgenomen om aan te duiden dat het een specifiek bekwaamheidsbewijs betreft en wel een bewijs dat is afgegeven door een door de Minister erkend trainingsinstituut.

Het begrip kennisbewijs is aangepast aan het gewijzigde art 19 van de wet. Dit betekent dat alleen een door een WEB instelling afgegeven bekwaamheidsbewijs wordt aangeduid als kennisbewijs. We kunnen daarom in het besluit niet nogmaals het begrip diploma introduceren. Op zich hoeft dat ook niet want onder bekwaamheidsbewijs wordt ook diploma verstaan.

- Artikel 60 van het oude besluit beschrijft exact wat de GZV-aanvulling extra moet hebben bovenop GZV. Er wordt in het wijzigingsbesluit niet duidelijk wat er met de artikelen 44 t/m 93 gebeurt.

Reactie IenM :

In het besluit staat dat hoofdstuk 4 "beroepsvereisten" wordt vervangen door hoofdstuk 4 "aanvullende beroepsvereisten". Dat betekent concreet dat de oude artikelen 57 t/m 92 a worden vervangen door een nieuw hoofdstuk. Dus alle bepalingen in het oude hoofdstuk 4 komen te vervallen, een en ander wordt ook anders ingedeeld

- De EZS geeft al 20 jaar de opleiding aanvulling handelsvaart, ontstaan uit de oorspronkelijke KHV-a. De vraag is nu onder welke noemer die aanvulling verder gaat en of dat onder OCW kan vallen. Op een of andere manier moet dan wel benoemd worden wat de eisen zijn en hoe die opleiding gaat heten. Wat ons betreft blijft dat gewoon GZV-aanvulling.

Reactie IenM:

In de huidige wet kon de minister nog een examencommissie aanwijzen voor een aantal maritieme opleidingen. Daarvan zijn alleen de zeilvaartopleidingen overgebleven. De EZS heeft twee opleidingen: grote en kleine zeilvaart. In die zin neemt de EZS een bijzondere positie in.

Opleidingen handelsvaart vallen onder het ministerie van OCW en het onderhavige regime van beroepsopleidingen geregeld in de Wet Educatie en Beroepsonderwijs (OCW). Opleidingen handelsvaart dienen dan ook te voldoen aan zogenaamde kwalificatiedossiers. De aanvulling opleiding handelsvaart zoals deze door de EZS werd gegeven voldoet momenteel niet aan de toepasselijke kwalificatiedossiers.

Dit is geen nieuwe informatie en is veelvuldig besproken. Tijdens het laatste overleg van 1 augustus jl. is ook aangegeven door EZS en BBZ dat wordt verkend hoe de aanvulling handelsvaart ondergebracht kan worden onder de OCW structuur en daar vinden ook gesprekken plaats. Er bestaat ook een goed alternatief in de vorm van de EVC-procedure (Eerder Verworden Competenties), waardoor optimaal rekening kan worden gehouden met de kennis en kunde van studenten die een zeilvaartopleiding hebben genoten aan de EZS. Zoals door EZS en BBZ aangegeven heeft de EZS de wens om een aanvulling handelsvaart in eigen huis te houden. De enige route is dan ook om via OCW hier nadere afspraken over te maken. Hoe een dergelijke opleiding komt te heten is dan een tweede, de actie daarbij is aan de EZS.

Tijdens het overleg 1 augustus jl. kregen we ook de indruk dat verkenningen inzake het onderbrengen van een aanvulling koopvaardij onder OCW structuur in een gevorderd stadium waren, maar dat er meer tijd nodig is. Dit gegeven hebben we als positief beoordeeld en er is dan ook begrip getoond onzerzijds dat er tijd gemoeid is om de aanvulling handelsvaart onder te brengen onder het vereiste regime van beroepsopleidingen cf WEB (OCW)

De afspraak was dan ook op 1 augustus jl. om te kijken of we voor de lopende inschrijvingen voor de opleiding aanvulling handelsvaart, die een aanvang neemt medio januari 2014, een voorziening kunnen treffen. Wij hebben vervolgens toegezegd om voor deze laatste groep studenten te bekijken of we een voorziening kunnen treffen opdat zij deze opleiding kunnen volgen (gelet de lopende toezeggingen die zijn gedaan door de EZS), wel onder de voorwaarde dat met OCW zsm afspraken worden gemaakt om de aanvulling handelsvaart onder het WEB regime te brengen, dat is het einddoel. Dat werd tijdens het gesprek zo beaamd door BBZ en EZS.

Uit bovenstaande reactie van de EZS en BBZ komt deze afspraak echter helaas niet tot uiting.

- Wat gebeurt er met radarwaarnemer en navigator?

Reactie IenM:

In het reguliere onderwijs wordt al grotendeels reeds aandacht besteed aan de in sectie A-II/2 opgenomen eisen met betrekking tot ARPA (Automatic Radar Plotting Aid). Door de desbetreffende scholen kan bij KIWA N.V. worden aangegeven dat dit onderdeel deel heeft uitgemaakt van de opleiding of de houder van een vaarbevoegdheidsbewijs kan dit aantonen door middel van schriftelijk bewijs, afgegeven door de desbetreffende school. Bij het ontbreken hiervan moet de eenmalige bijscholingstraining radarnavigator gevolgd worden. Dus radarnavigator hoeft alleen gevolgd te worden als niet aantoonbaar is dat de persoon in kwestie deze stof tijdens de reguliere opleiding heeft gehad (wat veelal vaak wel het geval is).

PM 5.1.2e aanvulling radarwaarnemer

- Door het in het besluit toevoegen van een stuurman zeilvaart onder een eerste stuurman zeilvaart moeten stuurman 6 mnd vaartijd als gezelschap, 12 mnd vaartijd als stuurman en 12 mnd vaartijd als eerste stuurman hebben om kapitein te worden. Dat is om praktische redenen voor de zeilvaart heel lastig maar ook onnodig. In het verleden is afgesproken dat vaartijd in de zeilvaart per seizoen (6 mnd) wordt gerekend, omdat in de zeilvaart gemiddeld vele malen vaker havens aangedaan worden, procedures doorlopen worden en met autoriteiten gehandeld wordt dan in de handelsvaart waarin lange oversteken veel tijd nemen.

Reactie IenM:

Voorzien is in een apart bekwaamheidsbewijs stuurman grote zeilvaart voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtstuurman zeilvaart. Het vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie wachtlopend gezelschap dek alles schepen is het vaarbevoegdheidsbewijs waarmee de functie als gezelschap op zeilschepen kan worden uitgeoefend. (overigens op specifiek verzoek van de BBZ)
Dit komt de uitwisseling van bemanningsleden tussen de verschillende bedrijfstakken juist ten goede. Ook vaartijd elders opgedaan kan nu worden meegeteld, dat biedt dus juist voordelen.

PM aanvulling 5.1.2e

De Nieuwe Regeling

1. Nieuwe vaargebieden.
Voorgesteld wordt om de vaargebieden I, II, III, IIIa en IV te vervangen door de vaargebieden Beperkt Nationaal, Beperkt Internationaal en Onbeperkt. Van 5 vaargebieden dus naar 3.
- Voor de discussie over de vaarbevoegdheden levert dit per saldo geen vermindering op. Vaarbevoegdheden worden nu ook afgegeven voor 3 vaargebieden (I+II, I+II+IIIa en III+IV).\nWat de BBZ betreft dus geen reden om dit te veranderen.

Reactie IenM:

Bovenstaande reactie wekt onze verbazing, aangezien juist het voorstel om te komen tot een vereenvoudiging van vaargebieden via EZS en BBZ tot ons gekomen is. Dat is ook niet meer dan logisch gelet het feit dat de EZS 2 opleidingen kent, grote en kleine zeilvaart. Om daar 5 vaargebieden tegenover te zetten is dan ook nodeloos complex. **PM aanvulling 5.1.2e**

- De vaargebieden en de bijbehorende vaarbevoegdigheden corresponderen nu met de technische en uitrustingsseisen van de schepen. Het is belangrijk om die relatie in stand te houden of desnoods beiden aan te passen, maar dan wel tegelijk. De principiële gedachte verwerpen we dus ook niet zo maar. Het veranderen van de vaargebieden voor de vaarbevoegdheidseisen zal er nu toe leiden dat de bemanningseisen zwaarder worden (zie daarvoor ons commentaar verderop), terwijl de schepen door hun constructie en uitrusting nog steeds gebonden zijn aan het oude vaargebied. Dat zal vrijwel zeker gevolgen hebben voor de exploitatie. Onderzoek daarna is wenselijk.

Reactie IenM:

PM 5.1.2e en 5.1.2e hier nog op reageren?

2. Vaartijd

- Positief zijn we over het behoud van vaartijd en de uitwisseling tussen verschillende disciplines en de voorwaarden die daaraan gesteld worden.
- Een belangrijke nieuwe belemmering zien we echter in het voorstel om de vaartijd opgedaan op de binnenvaart niet meer mee te laten tellen voor bepaalde functies. Vele jongens en meisjes hebben hun weg van de binnenvaart naar de zeezeilvaart en vervolgens naar de koopvaardij gevonden. Die route dempen zal problemen op aan leveren op de arbeidsmarkt.

Reactie IenM:

Uiteindelijk kan er wel degelijk opgedane vaartijd op binnenwateren mee worden geteld voor bepaalde functies. Van belang is alleen dat de vaartijd opgedaan is aan boord van een zeegaand zeilschip. De status van het schip is dus maatgevend, maar als een dergelijk schip zich voor een bepaalde periode op de binnenwateren begeeft kan de vaartijd gewoon worden meegeteld. Uiteindelijk is ook van belang voor het ophogen van een vaarbevoegdheid dat relevante vaartijd wordt opgedaan.

3. Veiligheidstraining zeilvaart

In zijn algemeenheid valt te zeggen dat dit een verzwaring van de eisen is zonder dat daarvoor een aanleiding is. Wat de BBZ betreft althans. Mocht er vanuit veiligheidsoverwegingen toch een aanleiding zijn dan horen we dat graag.

In zijn algemeenheid valt er over de voorstellen het volgende te zeggen:

- Voor alle genoemde onderdelen moet bepaald worden of zij zinvol zijn aan boord van zeilschepen. Bij het tot stand komen van de technische eisen is er steeds rekening gehouden met de fysieke kenmerken van de schepen. De schepen worden gekenmerkt door hun eenvoudige layout en constructie. De beheersbaarheid van calamiteiten is daarmee wezenlijk eenvoudiger dan schepen die men in gedachten had bij de totstandkoming van de regels. Overwegend gaat het om scheen met 1 dek waarop alle vluchtwegen en een beperkt aantal opvarenden. Om die reden werden crowd control en advanced firefighting niet relevant geoordeeld.

Reactie IenM:

De bedoeling van het gesprek van 1 augustus jl. was nu juist om te bekijken welke onderdelen van crowd management, advanced firefighting en reddingmiddelen toepasselijk zouden kunnen zijn voor deze type van schepen., de intentie was nu juist

om daar een discussie over te hebben. Uiteindelijk is nu het gegeven dat er momenteel vrijwel niets op deze terreinen gebeurt. Gelet de vaargebieden van deze schepen en de hoeveelheid passagiers aan boord kunnen daar vraagtekens bij gezet worden. Recente voorvallen laten ook zien dat ondanks de eenvoudiger aard van dit soort schepen, enige basiskennis op dit gebied uit oogpunt van veiligheid van belang is. Uiteindelijk is deze discussie ook opgestart vanwege de wens van de sector om zoveel mogelijk aan te sluiten bij STCW, daarbij speelt ook het imago van een hoog veiligheidsniveau van de NL zeilvaart. Zodra internationaal de eisen op het gebied van veiligheidstrainingen gelet de STCW Manilla wijzigingen worden aangescherpt is het dan ook wel degelijk relevant om te bekijken hoe daar invulling aan gegeven kan worden. Uiteindelijk geven we ruimte om een specifiek toegesneden veiligheidstraining zeilvaart op te zetten, juist om overbodige elementen eruit te halen. Het is niet de bedoeling de volledige STCW eisen van toepassing te verklaren op kleine zeilschepen.

De huidige reactie is teleurstellend omdat blijkbaar alle elementen van genoemde trainingen blijkbaar als niet relevant worden betiteld door de BBZ en EZS, dat kan niet het geval zijn. Dat was ook niet aan de orde tijdens het gesprek van 1 augustus jl. Daarom toch nogmaals de vraag om de inhoudelijke exercitie wel te maken en aan te geven welke elementen nu juist wel van toepassing zijn.

4. ..en verder nog over de regeling:

In artikel 3 wordt bij lid 1 sub c gesteld dat een cert medische hulp aan boord verplicht is voor de functie stuurman. Bij kleine zeilschepen lijkt ons dit teveel gevraagd. Voorheen was de kapitein en degene belast met de medische zorg in het bezit van een cert Med-B moest zijn. Bij kleine zeilschepen kan de kapitein diegene zijn die de medische zorg aan boord verleent dus hoeft de stuurman geen cert medisch-B te hebben. Hier zou dus het cert medische hulp a/b onder sub 4 kunnen vallen.

Reactie IenM:

Als we kijken naar het besluit zien we dat in een aantal gevallen kan worden volstaan met het certificaat medische eerste hulp aan boord, bijvoorbeeld op schepen op reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de NL territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de NL territoriale zee. Medische eerste hulp is van een lager niveau dan medische zorg aan boord. In die gevallen wordt vereist dat meerdere functies aan boord dienen te beschikken over een dergelijk certificaat.

Als we deze lijn doortrekken naar de zeilvaart is het niet meer dan logisch dat een certificaat medische eerste hulp verplicht is voor de functie stuurman voor deze schepen. Zeker ook gelet het feit dat zich aan boord groepen van passagiers bevinden is het maar de vraag of volstaan kan worden met 1 man aan boord die beschikt over medische kennis.

PM 5.1.2e en 5.1.2e

5. Komt er ook een regeling kleine zeilschepen <500GT in onbeperkt vaargebied?

Reactie IenM:

Kleine zeilschepen <500 GT in onbeperkt vaargebied aan de eisen van grote zeilvaart, dus in feite aan de eisen zoals opgenomen in het besluit.