

5 Zeevaart

5.1 Inleiding



De veiligheid aan boord van zeeschepen is in aparte regelgeving ondergebracht, de Schepenwet. Hierin regelt de wetgever zaken op een bijzonder stukje van de Nederlandse bodem, het zeeschip. In de Schepenwet gaat het in de eerste plaats om de constructieve (bouwkundige) veiligheid en de functie-eisen aan de bemanning van het schip. Daarnaast gaat het ook om de arbeidsomstandigheden aan boord van het schip en de zorg voor het milieu. Daar waar de wetgever over 'schepen' spreekt worden in principe zeeschepen bedoeld. De inspectiedienst spreekt van koopvaardij als het om beroepsvaart op zee, niet zijnde de visserij, gaat.

IMO

Nederland is lid van de International Maritime Organization, de IMO, en heeft veel van zijn wetgeving voor de zeevaart in overeenstemming met de IMO-conventies gebracht (zie verder hoofdstuk Internationale Regelgeving).

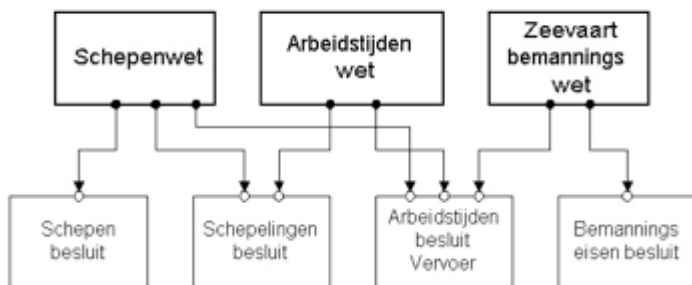
Kaderwet

Ook de Schepenwet is een raam- of kaderwet, welke met het Schepenbesluit nader is ingevuld. Daaronder zijn er nog vele uitvoeringsregelingen opgesteld, die regelmatig als 'Bekendmakingen aan de scheepvaart' worden gepubliceerd. Naast het Schepenbesluit zijn er vele andere besluiten van toepassing, zoals het Schepelingenbesluit en het Bemanningseisenbesluit, die mede gebaseerd zijn op aangrenzende scheepvaartwetgeving zoals de Zeevaartbemanningwet.

Onderstaande figuur toont de wettelijke niveaus volgens de wetgevingspyramide



Figuur: Wetgeving Zeevaart en Arbeid



Het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB Vervoer) is niet alleen een uitvoeringsbesluit van de Arbeidstijdenwet, maar sinds kort ook op zeeschepen van toepassing en daarmee tegelijk een uitvoeringsbesluit van de Schepenwet en de Zeevaartbemanningwet. Het ATB Vervoer wordt verder in hoofdstuk Arbeidswetgeving besproken.

Marine milieu

De bescherming van het marine milieu is onder meer geregeld in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wvvs, die ook meerdere uitvoeringsbesluiten kent. Deze is eveneens gebaseerd op internationale afspraken binnen de IMO, die verontreiniging van de zee door storten van vuil en afval verbiedt. Het gaat hier dus uitsluitend om die stortingen in zee, die verontreiniging veroorzaken.

Inspectie Leefomgeving en transport (ILT)

De toezichthoudende instantie voor alle regelingen voor de scheepvaart is de Inspectie Leefomgeving en transport (ILT). De genoemde inspectie is op 1 januari 2012 ontstaan door samenvoeging van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de VROM-inspectie.

Verwijzing internet:

[Inspectie Leefomgeving en Transport\(ILT\)](#)

5.2 Schepenwet (1909)

“Eene reis ondernemen”

De huidige Schepenwet (SW) dateert al van 1909, hetgeen aan het ongewijzigde taalgebruik en de spelling van bepaalde artikelen (de wet spreekt van “eene reis”) valt af te lezen. Dat neemt niet weg, dat deze wet regelmatig wordt herzien en aangevuld. De drie hoofdzaken die in de Schepenwet worden geregeld zijn:

- Voorkoming van scheepsrampen (Hoofdstuk II).
- Raad voor de scheepvaart (Hoofdstuk III).
- Veiligheidscommissies (Hoofdstuk IIIA).

In deze paragraaf worden belangrijkste artikelen van de Schepenwet (SW) puntsgewijs besproken. Achter SW staat het desbetreffende artikelnummer vermeld.

Definities (SW art 1)

Zoals de meeste wetgeving begint ook de Schepenwet met enkele belangrijke definities,

waaronder: buitengaats brengen, het ondernemen van eene reis, schepelingen, kapitein, passagiers, passagiersschip, vissersvaartuig, scheepsramp, schip, eigenaar

Bepaalde verplichtingen zijn pas van kracht wanneer het schip 'buitengaats' is; daarom is dat begrip precies gedefinieerd. De kapitein is aan boord het hoogste gezag. Zijn positie is deels vergelijkbaar met die van werkgever in de Arbowet, met name m.b.t. de zorgverplichtingen. Ook bij de eigenaar van het schip ligt een groot aantal verplichtingen. Hij moet zorgen dat zijn schip zeewaardig is en dat het over de nodige certificaten beschikt. Ook moet hij erop toezien dat de bemanning aan het Bemanningseisenbesluit (safe manning) voldoet.

Met die definities wil de wetgever precies aangeven bij wie bepaalde verantwoordelijkheden berusten. Waar kan de kapitein op worden aangesproken, en waarop de eigenaar. De eigenaar mag aan de kapitein ook geen eisen stellen die in strijd met diens directe verplichtingen zijn. Ook al krijgt de kapitein opdracht tot vertrek, hij mag niet vertrekken zonder dat alle bescheiden en voorzieningen op orde zijn. De wet schrijft ook voor, dat passagiers in principe met een passagiersschip meegaan en niet met een vrachtschip en zeker niet met een baggerschip. Dat is slechts op beperkte schaal toegestaan.

Vissersschepen

Vissersvaartuigen worden apart gedefinieerd, omdat ze op zee doorgaans andere vaarbewegingen maken dan een schip dat gewoon van A naar B vaart. Voor vissersschepen zijn aparte gedragsregels opgesteld, met name als ze vaarroutes kruisen. Inmiddels zijn ook aparte regels opgesteld voor schepen die zich bezig houden met onderhoudswerkzaamheden, zoals het uitbaggeren van vaarwegen.

Verantwoordelijkheid veiligheid

De kapitein is aan boord het hoogste gezag. Zijn positie is deels vergelijkbaar met die van werkgever in de Arbowet. De kapitein is verantwoordelijk voor de veiligheid van schip en bemanning en voor de juiste arbeidsomstandigheden aan boord. Zijn verplichtingen worden onderverdeeld in algemene verplichtingen en verplichtingen tijdens de vaart. Echter ook op de eigenaar rusten bepaalde verantwoordelijkheden. De eigenaar moet zorgen dat de certificaten van het schip op orde zijn, ten bewijze van de zeewaardigheid; de kapitein behoeft deze certificaten alleen maar te kunnen tonen.

Toepasselijkheid, uitzonderingen (SW art 2)

De Schepenwet gaat over zeewaardige schepen ofwel zeeschepen; dat zijn schepen die over een certificaat van zeewaardigheid beschikken. In de Schepenwet en diens besluiten, worden regelmatig zaken vastgelegd, die internationaal binnen de IMO zijn overeengekomen.

5.2.1 Schepenwet Hst II Voorkoming van scheepsrampen

In de [Schepenwet, hoofdstuk II](#) zijn voor de kapitein specifieke verplichtingen opgenomen. Daarbij wordt er onderscheid gemaakt naar de veilige toestand van het schip als zodanig en de waarborgen voor veiligheid tijdens de reis van het schip. Om te beginnen moeten toestand en uitrusting van het schip op orde zijn; anders mag het niet vertrekken. De kapitein is voorts verantwoordelijk voor de 'gedragingen' van het schip tijdens de vaart, zoals de garantie dat er altijd roercommando is, dat er steeds radiocontact mogelijk is, dat andere schepen in nood te hulp worden geschoten. Deze laatste verplichtingen gelden dus niet als het schip niet op reis is, bijvoorbeeld in een haven ligt. Voor het overige moet de technische veiligheid van schip en de uitrusting blijken uit de aanwezigheid van de juiste certificaten.

5.2.2 Verplichtingen inzake certificaten (SW art 3)

Ter voorkoming van scheepsrampen mag het schip slechts vertrekken ('eene reis ondernemen') met de juiste certificaten aan boord. Deze moeten nog geldig zijn op het moment van vertrek. Definitie van "eene reis ondernemen" houdt in "het buitengaats brengen van het schip". In de wet worden de buitengaats gebieden precies benoemd. De certificaten die hier worden bedoeld zijn: De eigenaar moet beschikken over een conformiteitsdocument (certificate of compliance) voor de bedrijfsvoering van de organisatie, conform de ISM-code; dit betreft het walgedeelte van het zorgsysteem, een afschrift moet aan boord zijn.

De kapitein moet beschikken over een veiligheidsmanagement certificaat (safety management certificate), conform de ISM-code.

Pas als deze certificaten aanwezig zijn mogen vervolgens door de klassenbureaus de volgende certificaten worden afgegeven:

Een internationaal certificaat van uitwatering (international load line certificate), of

Een nationaal certificaat van uitwatering, en

Een nationaal certificaat van deugdelijkheid.

De detaillering van deze certificaten is in het Schepenbesluit verder geregeld.

5.2.3 Verplichtingen kapitein

De kapitein heeft op grond van de Schepenwet een aantal specifieke verplichtingen. Deze betreffen:

- verplichtingen t.a.v. het schip (op zee en in de haven)
- verplichtingen t.a.v. de vaart (op zee)
- het bijhouden van journaals (op zee en in de haven)

5.2.3.1 Verplichtingen kapitein, t.a.v. het schip (SW art. 4)

De kapitein draagt zorg voor de veilige toestand van het schip, waarbij tenminste het volgende is geregeld of aanwezig is: Zeewaardigheid, noodhulpmiddelen, zeekaarten, hulpmiddelen ter voorkoming aanvaringen, werkzame lensinrichting, radio-installatie bedrijfsklaar, belading, stuwage en ballast voldoen aan veiligheidseisen, voldoende vrijboord, bemanning is op zijn taak berekend, stabiliteitsgegevens vastgesteld, voldaan aan vervoersvoorschriften, max. toegestane aantal passagiers niet overschreden Hij kan deze onderwerpen als een checklist hanteren, waarbij hij met het schip niet mag vertrekken als ze niet in orde zijn.

5.2.3.2 Vrijstelling en Toezicht certificaten (SW art. 5,6)

Alleen het Hoofd van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gerechtigd van bepaalde certificaten vrijstelling te verlenen. Voorts is de ILT belast met het toezicht op de aanwezigheid van certificaten.

Een bezoek van de ILT-ambtenaar aan boord van een zeeschip begint altijd met de controle van de certificaten. Vervolgens zullen de uitrustingsdelen en met name de noodmiddelen van het schip bekeken worden. Uiteindelijk kan de ILT ook technische controles in de

machinekamer en van de boordwerktuigen uitvoeren.

De ILT is ook gerechtigd de buitenlandse schepen in Nederlandse havens te controleren (vastgelegd in de Wet havenstaatcontrole). Het gaat dan om aspecten die bij internationaal verdrag zijn overeengekomen, zoals de veiligheid van schepen, de voorkoming van verontreinigingen en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen.

5.2.3.3 Verplichtingen kapitein, t.a.v. de vaart (SW art. 9-1)

De kapitein van een zeeschip is voorts verantwoordelijk voor een aantal zaken tijdens de vaart van het schip: Roercommando gegarandeerd, uitrusting van het schip op orde, gebreken direct herstellen, misbruik van seinen voorkomen, hulp bieden aan in nood verkerende schepen, radiowacht is continu geregeld, certificaten zijn op orde, bij oorlog en oorlogsgevaar overeenkomstig de instructies handelen, ladingsvoorschriften naleven.

5.2.3.4 Verplichtingen kapitein, t.a.v. de journaals (SW art. 9 lid 2)

De kapitein is verplicht tot het bijhouden van dagboeken of journaals. Hij dient hiervan tevens inzage te verlenen aan de bevoegde autoriteit, zowel in Nederland als in het buitenland. Dat kan behalve de Inspectie Leefomgeving en Transport ook een Havenmeester zijn, of een ambtenaar van een gemeentelijke Havendienst. In de journaals staan zaken als: verrichte reparaties, olie-opvang, ongevallen bemanning, inclusief de toedracht.

Toezicht Inspectie Leefomgeving en Transport, e.a. art. 12

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft uit hoofde van haar toezichthoudende en opsporende taken toegang tot alle gedeelten, inclusief de woongedeelten, van een schip.

5.2.4 Schepenwet Hst III Raad voor de Scheepvaart

Regels m.b.t. Raad voor de Scheepvaart (SW art 23 - 26)

De Raad voor de Scheepvaart, RvdS, is een adviescollege en een tuchtcollege tegelijk, die door de Minister is ingesteld. De RvdS opereert nu nog als afzonderlijke raad naast de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV-zie hoofdstuk Overige wetgeving). De RvdS doet onderzoek van ongevallen (scheepsrampen) en behandelt tuchtzaken. Alleen de hogere bemanning, scheepskapiteins en officieren, hebben zich voor hun gedragingen te verantwoorden voor de RvdS.

Te behandelen gevallen zijn o.a.:

- Scheepsrampen (SW art 27).
- Onderzoek naar de geschiktheid van de kapitein, en officieren.(SW art 34).

Onbevoegdverklaring (SW art 36)

De resultaten van onderzoeken worden vastgelegd in een 'Openbare uitspraak' (SW art 42). Iedere burger kan hier kennis van nemen. Het onderzoek van scheepsrampen zal naar verwachting per 1 augustus 2008 worden overgeheveld naar de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). De Raad voor de Scheepvaart zal dan waarschijnlijk als tuchtcollege blijven

voortbestaan.

Bepalingen toezicht/opsporingen

Ook het onderdeel scheepsrampen en het functioneren van kapitein en officieren vallen qua toezicht en opsporing onder de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

5.2.5 Schepenwet Hst IIIA Veiligheidscommissies

Veiligheidscommissie (SW art 26a t/m 26h)

De regelgeving Voorkoming van arbeidsongevallen bij zeevarenden, is later aan de Schepenwet is toegevoegd. Er zijn twee typen veiligheidscommissies ingesteld:

- Algemene veiligheidscommissie (SW art 26a t/m 26d).
- Veiligheidscommissie aan boord van schepen (SW art 26e t/m 26h).

De algemene veiligheidscommissie, voluit Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ), is een landelijk orgaan, door de overheid ingesteld, dat de Minister adviseert. Hierin zitten vertegenwoordigers van werknemers, werkgevers en eigenaren. Ook de waterbouw heeft in de ACVAZ een vertegenwoordiger. De veiligheidscommissie aan boord van schepen is voor de dagelijkse praktijk het belangrijkste. Deze is uit de bemanning samengesteld en adviseert de kapitein. Er moet door de kapitein met de veiligheidscommissie overleg worden gepleegd, maatregelen doorgesproken, ongevallen besproken, etc.

5.2.5.1 Veiligheidscommissies (zeeschepen)

Begripsbepaling

Een Veiligheidscommissie aan boord van zeeschepen is een wettelijk voorgeschreven commissie, die uit de bemanning wordt samengesteld.

Toelichting

Volgens de Schepenwet wordt ieder zeeschip als een apart bedrijf gezien. De omstandigheden aan boord van zeeschepen brengen mee dat aan het werken vaak specifieke risico's zijn verbonden, zodat men voortdurend bedacht moet zijn op het garanderen van veiligheid. Men moet weten hoe men op een verantwoorde wijze moet omgaan met materialen en gereedschappen en hoe en wanneer men gebruik moet maken van de persoonlijke beschermingsmiddelen. Het voorkomen van ongevallen ligt voor een groot deel in handen van de zeevarenden zelf. Ideeën over het voorkomen van ongevallen moeten daarom ook vooral van de opvarenden zelf afkomen. Daarom wordt uit hun midden een veiligheidscommissie (VC) samengesteld.

Wettelijk kader

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden, van de veiligheidscommissie aan boord van schepen zijn wettelijk vastgelegd in de Schepenwet [art 26e](#). De veiligheidscommissie heeft tot taak de kapitein te adviseren betreffende het nemen van maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen aan boord. Door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn op grond van [art 26h](#) deze taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden toegelicht in de "[Richtlijnen voor de Veiligheidscommissie](#)".

Samenstelling VC

Deze veiligheidscommissie is als volgt samengesteld:

Schepen met een wettelijk voorgeschreven bemanning van meer dan 15 personen moeten een veiligheidscommissie hebben, bestaande uit tenminste drie ervaren zeelieden;
Schepen met een wettelijke voorgeschreven bemanning, bestaande uit minimaal 5 en maximaal 15 personen, moeten een veiligheidscommissie hebben, bestaande uit tenminste twee ervaren zeelieden;

Schepen met een wettelijke voorgeschreven bemanning, die kleiner is dan 5 personen moeten een veiligheidscommissie hebben, bestaande uit tenminste één persoon.

Schepen bedoeld onder a) en b) moeten een veiligheidscommissie hebben, die bestaat uit officieren en andere vertegenwoordigers die tenminste een jaar ervaring hebben.

De kapitein benoemt de veiligheidscommissie. Bij voorkeur worden vrijwilligers met deze taak belast. Leden van de veiligheidscommissie worden door de kapitein in het scheepsjournaal vermeld.

Werkwijze VC

De veiligheidscommissie moet werken volgens de Nederlandse 'Richtlijnen betreffende de veiligheidscommissie aan boord'. Een exemplaar van deze richtlijnen moet aan boord aanwezig zijn. Ze bevatten de noodzakelijke informatie hoe de veiligheidscommissie moet functioneren. Daarbij gelden verplichtingen als: De Veiligheidscommissie komt minstens 1 x per maand bijeen;

Kopieën van de verslagen van de vergaderingen moeten worden opgestuurd naar het hoofdkantoor, bijvoorbeeld naar de aangewezen persoon, de designated person (DPA) of de daarvoor aangewezen eigenaar van het schip binnen het bedrijf.

De VC heeft ook tot taak de mede-opvarenden aan te moedigen met voorstellen voor betere arbeidsomstandigheden te komen.

Melding ongevallen aan ACVAZ

Om haar advieswerk goed te kunnen volbrengen heeft de ACVAZ meldingen van arbeidsongevallen nodig. Teneinde de administratieve lastendruk zowel aan boord als aan de wal terug te dringen, zijn de ACVAZ en de IVW overeengekomen dat de ACVAZ voor het uitvoeren van haar taak gebruik kan maken van de ongevalgegevens zoals deze bij IVW zijn ingediend.

Dit laatste houdt verband met de plicht van de kapitein om krachtens de Schepenwet ([artikel 9 lid 2](#)) kennis te geven van averijen en ongevallen. (zie verder paragraaf [3.2.6](#))

5.3 Schepenbesluit (2004)

Op 1 januari 2005 is het nieuwe Schepenbesluit 2004 in werking getreden. Op die datum is ook de nieuwe Regeling veiligheid zeeschepen van kracht geworden, waarin alle uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 is opgenomen. In de nieuwe regelgeving staat de internationale context waarin de zeescheepvaart opereert centraal. De veiligheid van de zeescheepvaart is tegenwoordig vooral een internationale aangelegenheid, waarbij de meeste veiligheidsvoorschriften in IMO- of EU-verband tot stand komen. Het nieuwe Schepenbesluit maakt het mogelijk om de internationale ontwikkelingen op de voet te volgen, zonder dat daarvoor uitgebreide Nederlandse wetgeving nodig is. Dit noemt men ook wel dynamische verwijzing.

5.3.1 Schepenbesluit Hst I Definities, e.a.

Definities (SB art 1)

Het Schepenbesluit bevat extra definities ten opzichte van de Schepenwet. Belangrijke definities van het SB zijn:

- Vrachtschip: een schip, niet zijnde een passagiersschip;
- GT: de maateenheid bruto-tonnage waarin de totale inhoud van een schip, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), wordt uitgedrukt;
- Lengte: de overeenkomstig het bij GT genoemde verdrag, genoemd vastgestelde lengte van een schip;
- Internationale reis: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;
- Nationale reis: een reis, niet zijnde een internationale reis;

Scheepsidentificatienummer (SB art 38)

Elk schip van meer dan 100 ton is verplicht tot het voeren en laten registreren van een uniek Scheepsidentificatienummer. Deze verplichting geldt wereldwijd en wordt ook wel het IMO-nummer genoemd. Bevoegde autoriteiten kunnen aldus de historie van een schip opvragen, wat betreft reparaties en onderhoud, maar ook wat betreft aanhoudingen en inspectieresultaten van 'port authorities'.

Certificaten (SB art 4 t/m 12)

De in de Schepenwet (SW art. 3) verplicht gestelde en in het Schepenbesluit nader uitgewerkte belangrijkste certificaten zijn:

- Internationale certificaat van uitwatering (art. 4);
- Internationaal veiligheidscertificaat (SOLAS) (art. 5);
- Veiligheidsmanagementcertificaat (ISM) (art. 9);
- Conformiteitscertificaat (DOC-certificaat ISM-code) (art. 9-2);
- Scheepsbeveiligingscertificaat (ISPS-code) (art. 9)

Klassenbureaus

De onderzoeken ten behoeve van de afgifte van deze certificaten wordt overgelaten aan erkende klassenbureaus (SB art 23). Zij mogen vervolgens ook namens de Nederlandse overheid de certificaten verstrekken.

5.3.2 Schepenbesluit Hst 3 Eisen aan schip en bedrijfsvoering

Technische eisen

De technische eisen aan het schip en de eisen die aan de bedrijfsvoering worden gesteld, zijn te vinden in de artikelen 36 t/m 50 van het besluit en 19 t/m 31 van de regeling veiligheid zeeschepen (RVZ). Deze eisen zijn zoveel mogelijk aan een certificaat opgehangen. In principe geldt hier: als bekend is welk certificaat benodigd is, kunnen in de genoemde artikelen de daarbij behorende eisen worden gevonden. Voor de eisen wordt verwezen naar verdragen, Codes, EU-richtlijnen en klassenregels. Als de eisen uit de verdragen ook worden toegepast op niet-conventieschepen, wordt daarbij aangegeven in hoeverre de verdragen op die schepen

van overeenkomstige toepassing zijn. Uitzonderingen en verminderingen ten opzichte van de verdragen worden uitdrukkelijk vermeld. In de artikelen [32 t/m 37](#) van de RVZ wordt de typegoedkeuring van scheepsuitrusting verder uitgewerkt. Verder is in de artikelen [38 t/m 41](#) van de RVZ geregeld welke vrijstellingen van technische eisen er voor bepaalde schepen gelden.

Eisen aan de bedrijfsvoering

Het begrip “eisen” omvat in de nieuwe regelgeving niet alleen de technische eisen die aan de constructie en uitrusting van een schip worden gesteld, maar ook eisen die meer in de bedrijfsvoerings sfeer liggen, zoals bijvoorbeeld de eis dat er aan boord van het schip een brandveiligheidsplan moet zijn. In feite gaat het bij het begrip “eisen” om alle eisen waaraan een schip ter verkrijging van een certificaat moet voldoen. Het begrip “eisen” wordt niet gebruikt voor verplichtingen die niet certificeerbaar zijn, zoals de verplichting om voorafgaande aan een reis de stuurinrichting te testen. Dergelijke verplichte handelingen, die los staan van de certificering, worden “operationele voorschriften” genoemd. Omdat de kapitein (eind)verantwoordelijk is voor de naleving van deze verplichtingen, staan dergelijke verplichtingen ook steeds in het hoofdstuk dat de verplichtingen van de kapitein regelt.

5.3.3 Schepenbesluit Hst 4 Vervoer van Lading

Hoofdstuk 4 ([art 52 t/m 59](#)) van het besluit bevat voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading. In de artikelen [42 t/m 46](#) van de regeling zijn nog wat aanvullende voorschriften opgenomen. De voorschriften voor het vervoer van lading staan in principe los van de voor het schip benodigde certificaten. De voorschriften gelden, zodra de lading in kwestie wordt vervoerd. Voor bepaalde lading geldt echter dat deze alleen door daartoe gecertificeerde schepen mag worden vervoerd. In dat geval is er dus wel een relatie met de benodigde certificaten.

5.3.4 Schepenbesluit Hst 5 Verplichtingen van de kapitein

Hoofdstuk 5 ([art 60 t/m 69](#)) van het besluit en de artikelen [47 t/m 52](#) van de RVZ hebben betrekking op de verplichtingen van de kapitein. Deze is verantwoordelijk voor de naleving van de operationele voorschriften aan boord van het schip. Waar mogelijk is ook wat betreft deze operationele voorschriften aansluiting gezocht bij de voor een schip benodigde certificaten. De categorie schepen waarvoor een bepaalde operationele verplichting geldt, is steeds zoveel mogelijk gedefinieerd aan de hand van de benodigde certificaten. Niet alle operationele voorschriften zijn echter tot een bepaald certificaat te herleiden. Een goed voorbeeld zijn de voorschriften uit hoofdstuk V van SOLAS (safety of navigation), die in beginsel op alle schepen van toepassing zijn, ongeacht de (al dan niet) voor die schepen benodigde certificaten. In de artikelen [53 t/m 55](#) van de RVZ is een aantal vrijstellingen opgenomen. Het gaat hier om een ander soort vrijstellingen dan in de artikelen [38 t/m 41](#) van de regeling. In de artikelen [53 t/m 55](#) gaat het om vrijstellingen van operationele verplichtingen; in artikel [38 t/m 41](#) om vrijstellingen van de (technische) eisen aan schip of uitrusting.

5.3.5 Overgang Schepenbesluit 1965/2004

Voor bepaalde categorieën van niet-conventieschepen gelden voorlopig nog de oude eisen van

het Schepenbesluit 1965. In bekendmaking nr. 329/2004 is aangegeven om welke categorieën schepen het gaat. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen schepen > 24 m en schepen < 24 meter ("kleine vaartuigen"). Voor beide categorieën schepen wordt in de bekendmaking aangegeven welke (internationale of nationale) voorschriften van toepassing zijn. Voor de schepen > 24 meter wordt in principe aangesloten bij het internationale regime uit de verdragen, zij het dat voor die schepen bepaalde verminderingen en uitzonderingen gelden. Voor de schepen < 24 m zijn de "voorschriften kleine vaartuigen" blijven gelden. Per 2008 zullen deze voorschriften worden geactualiseerd en ingebracht worden in de RVZ. Het schepenbesluit 1965 komt dan volledig te vervallen.,

5.4 Wet zeevarenden

De Wet zeevarenden is per 20 augustus 2013 van kracht, dit was de Zeevaartbemanningwet. De Wet zeevarenden en regelt opleidingseisen, vaarbevoegdheden en bemanningssamenstelling.

Vaarbevoegdheid

De Wet zeevarenden is een van de Nederlandse wetten die op grond van IMO-verplichtingen is ingesteld. Het bezit van de Nederlandse nationaliteit of het bezit van een EU-nationaliteit voor de kapitein van een Nederlands schip is in principe verplicht. Verder zijn er geen eisen ten aanzien van de nationaliteit van de bemanning gesteld.

Elke zeevarende moet beschikken over een door het 'Hoofd van de Inspectie Leefomgeving en Transport' afgegeven vaarbevoegdheid. Buitenlandse vaarbevoegdheden moeten eerst door ILT worden erkend alvorens bemanningsleden toegang kunnen krijgen tot de Nederlandse vloot. N.B. Bij de zeevaart is een 'vaarbewijs' iets anders dan bij de binnenvaart. Daar is het de bevoegdheid om een binnenschip te besturen.

Monstering

In hoofdstuk 4 van de Wet zeevarenden zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot de monstering en de medische keuring voor zeevarenden. Voorheen vormde dit een onderdeel van het schepelingenbesluit.

De artikelen 33 t/m 39 gaan specifiek over het monstern. De kapitein maakt voor de reis de monsterrol op, of stelt deze bij, tekent monstering aan in het monsterboekje en maakt verslag van de monstering in het scheepsdagboek. Elk bemanningslid moet beschikken over een geldig monsterboekje. Hierin staan de persoonlijke gegevens en de opleidingen van het bemanningslid vermeld.

Medische keuring

De medische keuring van de bemanningsleden geschiedt door een keuringsarts, conform een keuringsreglement en afgestemd op de te verrichten werkzaamheden. De medische keuringen voor de zeevaart zijn onder te verdelen in de geneeskundige verklaringen:

- betreffende de algemene lichamelijke geschiktheid;
- betreffende het gezichtsorgaan, en
- betreffende het gehoororgaan.

De uitslag van de keuring valt in een van de volgende categorieën:

- Geschikt.
- Tijdelijk ongeschikt

- Voorlopig ongeschikt
- Blijvend ongeschikt

5.5 Diverse besluiten zeevaart

5.5.1 Bemanningseisenbesluit 1991

Het Bemanningseisenbesluit is een uitvoering van de Wet zeevaarddiploma's (Wzd art. 4.1) en de Schepenwet ([SW art 5](#)). De eisen van de zeevaarddiploma's zijn aangepast aan internationaal door IMO opgestelde eisen in STCW'95 (zie hoofdstuk IMO). Via de website van IVW kan men nadere inlichtingen krijgen.

Verwijzing algemeen:

[Inspectie Leefomgeving en Transport.](#)

5.5.2 Schepelingenbesluit 1937

Een aantal eisen met betrekking tot de kwalificatie en de gezondheid van de bemanning zijn opgenomen in het Schepelingenbesluit. Belangrijk zijn:

- Eisen aan voedsel
- Eisen aan drinkwater

Voeding (SIB art. 36/39)

Wat voldoende en goede voeding is hangt mede af van de voorgenomen tijdsduur van de reis. In wettelijke termen wordt gesproken van:

- Voldoende voeding aan boord voor de reis.
- Van behoorlijken staat.
- Voldoende afwisseling.
- Voldoende voedingswaarde.

Drinkwater (SIB art. 40/42 c)

Drinkwater moet apart aan boord worden genomen. De hoeveelheid hangt af van het vaarplan. Er dient in ieder geval voldoende drinkwater voor de reis aanwezig te zijn, waarbij aanvulling door distilleren mogelijk is.

Eisen m.b.t. verblijven (SIB art. 46-84)

De verblijven op een schip moeten aan de volgende eisen voldoen:

- Plaatsing: midscheeps of achterschip.
- Ligging boven zomerlastlijn.
- Hygiënisch, gemakkelijk schoon te houden.

- Ventilatie, condensvorming voorkomen.

Verwijzing algemeen:

[Inspectie Leefomgeving en Transport.](#)

Verwijzingen

[Schepenwet](#)

[Schepenbesluit 2004](#)

[Arbeidstijdenwet](#)

[Schepelingenbesluit](#)

[Arbeidstijdenbesluit vervoer](#)

[Wet zeevarenden](#)