

Kenmerk	W09.00.0378/V
Datum advies	3 november 2000
Vindplaats	Bijvoegsel Staatscourant 12 februari 2002, nr 30

## Volledige tekst

Ontwerpbesluit met nota van toelichting houdende bepalingen omtrent de bemanning van zeeschepen in de handelsvaart en de zeilvaart (Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart).

Bij Kabinetsmissive van 24 augustus 2000, no.00.004771, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit met nota van toelichting, houdende bepalingen omtrent de bemanning van zeeschepen in de handelsvaart en de zeilvaart (Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart).

Het ontwerpbesluit bevat de regeling van een aantal onderwerpen uit de Zeevaartbemanningswet (hierna: de wet) - deze wet is met ingang van 1 april 1998 gedeeltelijk in werking getreden - zoals nadere regels met betrekking tot vaarbevoegdheidsbewijzen, de beroepsvereisten, nadere regels betreffende de monsterrol en het monsterboekje en de medische geschiktheid van zeevarenden en bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen. Het ontwerpbesluit voorziet tevens in de implementatie van het op 7 juli 1978 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb.1981, 144), zoals dat is gewijzigd op 7 juli 1995 (Trb.1996, 249) en (in het verlengde hiervan) van Richtlijn nr.98/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 25 mei 1998 tot wijziging van Richtlijn 94/58/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PbEG L 172) (hierna: de richtlijn).

De Raad van State kan zich verenigen met de strekking van het ontwerpbesluit, maar plaatst daarbij de volgende kanttekeningen van wetgevingstechnische aard.

1a. In de artikelsgewijze toelichting wordt verwezen naar de definities van de wet die op dit besluit van toepassing zijn. In zijn advies van 5 november 1996 over het voorstel van wet Zeevaartbemanningswet heeft de Raad geadviseerd nader te onderzoeken of (onder meer) het nieuw ingevoerde begrip "kennisbewijs" - dat het algemeen bekende begrip "diploma" lijkt te dekken - wel verenigbaar is met de van toepassing zijnde internationale regelingen en zo nodig de noodzakelijke wijzigingen aan te brengen. (*zie noot 1*) Als reactie hierop staat in het nader rapport dat bij nadere overweging, mede gelet op het ontbreken van dit begrip zowel in het STCW-Verdrag als in de Bemanningsrichtlijn, de definitie van het begrip kennisbewijs in het wetsvoorstel kan worden gemist. In het ontwerpbesluit komt dit begrip wederom voor zonder dat wordt gemotiveerd waarom het nodig is het op te nemen en zonder dat het wordt gedefinieerd.

De Raad beveelt aan te kiezen voor het algemeen bekende begrip diploma. Indien er doorslaggevende redenen zouden zijn voor het gebruik van het begrip kennisbewijs waren deze redenen in de toelichting nader aan te geven en dient alsnog een definitie ervan in het ontwerpbesluit opgenomen te worden.

b. Artikel 85 introduceert het begrip "High Speed Craft Code", zonder dat dit begrip wordt gedefinieerd. Hoewel in de artikelsgewijze toelichting op artikel 35 (summier) op deze code wordt ingegaan, lijkt het met het oog op de kenbaarheid beter dit begrip alsnog in artikel 1 te definiëren.

2. Op grond van artikel 3, derde lid, kan een ontheffing als bedoeld in artikel 25 van de wet voor de functie van kapitein of hoofdwerktuigkundige slechts gegeven worden in zeer bijzondere omstandigheden die de scheepsbeheerder redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen en indien wordt voldaan aan nader genoemde voorwaarden. Noch in het ontwerpbesluit noch in de nota van toelichting wordt duidelijk gemaakt welke deze zeer bijzondere omstandigheden zijn. Mede gelet op aanwijzing 17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving dat bevoegdheden met vage toepassingscriteria niet worden toegekend adviseert de Raad dit artikelonderdeel te concretiseren.

3. In de artikelen 34, tweede lid, 92, tweede lid, en 116, eerste lid, worden onderscheidenlijk de data 1 januari 1989, 1 augustus 1986 en 1 augustus 1998 genoemd, zonder dat deze worden toegelicht. Het betreft hier respectievelijk aanvullende eisen voor de dienst aan boord van stoomschepen, de eisen voor scheepskoks en bijzondere bepalingen voor de bemanning van zeeschepen aan wie een veiligheidstaak is opgedragen. Bedoelde eisen gelden niet indien betrokkenen kunnen aantonen dat zij op de desbetreffende data betrokken werkzaamheden reeds verrichtten dan wel daarvoor reeds gekwalificeerd waren. Voor een goed begrip behoeven deze data alsnog toelichting. De Raad adviseert daarin te voorzien.

4. Op grond van artikel 114 kan de Medisch Adviseur Scheepvaart nader aangeduide geneeskundige verklaringen gelijkstellen met de krachtens dit besluit afgegeven verklaringen. De vraag rijst of het systeem van de wederzijdse erkenning hier mede aan de orde is. Bij een bevestigend antwoord moet worden gezien of het oordeel van de Medisch Adviseur Scheepvaart zich verdraagt met het stelsel van wederkerigheid. In de nota van toelichting dient naar het oordeel van de Raad op dit punt opheldering te worden gegeven. Zo nodig moet het besluit worden aangepast.

5. In artikel 123, tweede en derde lid, wordt naast de scheepsbeheerder voor het eerst in het ontwerpbesluit de eigenaar geïntroduceerd. Kennelijk wordt hiermee de eigenaar van het schip bedoeld. Blijkens de artikelsgewijze toelichting is onder meer de inhoud van dit artikel overgenomen uit het Schepenbesluit 1965 en komt de desbetreffende bepaling in het Schepenbesluit voor Nederland te vervallen met de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit. Het is niet zonder meer duidelijk waarom de eigenaar hier een plaats krijgt in het ontwerpbesluit. De Raad adviseert dit in de toelichting te verklaren dan wel het woord "eigenaar" te vervangen door: scheepsbeheerder.

6. Op grond van artikel 2, eerste lid, had de richtlijn uiterlijk op 1 juli 1999 geïmplementeerd moeten zijn. In verband met de overschrijding van deze datum, acht de Raad het gewenst dat in de toelichting een verklaring wordt gegeven voor deze overschrijding en dat wordt ingegaan op eventuele gevolgen voor de praktijk.

7. Voor redactionele kanttekeningen verwijst het college naar de bij het advies behorende bijlage.

De Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De Vice-President van de Raad van State

---

Bijlage bij het advies van de Raad van State van 3 november 2000, no.W09.00.0378/V, met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- Zowel in de Zeevaartbemanningswet als in het ontwerpbesluit staat een definitie van zeilschip, met dien verstande dat in de wet sprake is van een "Nederlands" schip. Nader bezien of op dit punt sprake is van een doublure dan wel van strijdigheid van het ontwerpbesluit met de wet.
  - Naast artikel 2 van het ontwerpbesluit is artikel 4, eerste lid, overbodig. Artikel 4, eerste lid, schrappen.
  - Het tweede tot en met zevende lid van artikel 4 vernummen.
  - Gelet op de definitie van ervaring een andere formulering kiezen voor "of diensttijd" in artikel 6, eerste lid.
  - De laatste zinsnede van artikel 10, tweede lid, verduidelijken, aangezien het vierde lid van artikel 9 niet spreekt over kapitein.
  - "is er" in het tweede, vierde, vijfde en zesde lid, van artikel 30 preciseren.
  - Met het oog op de leesbaarheid de redactie van de tweede alinea van Hoofdstuk 1, Definities, van de nota van toelichting herzien alsmede de verwijzing naar de Regeling bemanning en diplomering zeilvaart, waarin geen technische eisen aan zeilschepen worden gesteld, corrigeren.
- 

### **Nader rapport (reactie op het advies) van 17 augustus 2001**

1a. De Raad adviseert inzake de definitie van het begrip kennisbewijs te overwegen of het begrip diploma niet de voorkeur verdient en refereert daarbij aan zijn advies inzake het voorstel van wet tot vaststelling van de Zeevaartbemanningswet om dit begrip geheel te schrappen. Aan dit advies is in het wetsvoorstel gevolg gegeven.

Het begrip kennisbewijs kan echter in het onderhavige besluit niet worden gemist. De keuze om het begrip kennisbewijs te hanteren is ingegeven door het feit dat in de, op het zeevaartonderwijs van toepassing zijnde, onderwijswetgeving verschillende begrippen worden gehanteerd voor documenten die tot doel hebben het bewijs te leveren voor het met succes afronden van opleidingen; zo wordt in de Wet hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW) gesproken over getuigschriften en verklaringen en wordt de Wet educatie en beroepsonderwijs(WEB) gesproken over certificaten en diploma's; daarnaast is het begrip certificaat algemeen aanvaard als bewijsstuk voor het afronden van opleidingen en trainingen

op veiligheidsgebied. In het STCW-Verdrag zelf wordt gesproken over schriftelijk bewijs (documentary evidence).

Met introductie van het begrip kennisbewijs wordt bereikt dat een verzamelterm wordt gehanteerd voor alle documenten die onder verschillende benaming in de onderscheiding regelgeving worden aangeduid.

In artikel 1 is aan de lijst van definities een onderdeel t(kennisbewijs) toegevoegd, terwijl de nota van toelichting met dit onderdeel is aangevuld.

1b. Het College geeft in overweging het begrip "High Speed Craft Code" in artikel 1 van het Besluit te definiëren.

Het is al geruime tijd gebruikelijk om in de Nederlandse maritieme wetgeving te verwijzen naar internationaal aanvaarde en toegepaste Codes. Aan dit onderdeel van 's Raadsadvies is, als uitkomst van een nadere overweging, gevolg gegeven.

2a. De Raad merkt op dat de tekst noch de toelichting op artikel 3, derde lid, duidelijk maken welke de daar bedoelde "zeer bijzondere omstandigheden" zijn en adviseert het derde lid nader toe te lichten, alsook deze bepaling te concretiseren. De nota van toelichting is overeenkomstig het advies van de Raad aangepast en het derde lid van artikel van het besluit is nader geconcretiseerd met dien verstande dat de daarin genoemde bijzondere omstandigheden niet het gevolg mogen zijn van het handelen of nalaten van handelen van de zijde van de scheepsbeheerder(force majeure).

3. Het college adviseert een drietal data die in artikelen van het ontwerp-besluit worden genoemde, alsnog toe te lichten. Het betreft hier tijdstippen waarop een wijziging of herziening van de huidige zeevaartbemanningswetgeving is ingegaan, onder het treffen van een overgangsregeling voor de desbetreffende zeevarende. De nota van toelichting is op deze onderdelen aangevuld.

4. De Raad vraagt zich af of het gelijkstellen van elders afgegeven geneeskunde verklaringen met krachtens dit Besluit afgegeven verklaringen een directe of indirecte relatie heeft met het systeem van de wederzijdse erkenning. Dit is niet het geval. Aangezien de wet ervan uitgaat dat geneeskundige verklaringen in de zin van de Zeevaartbemanningswet uitsluitend door een door de minister aangewezen geneeskundige medisch specialist of scheidsrechter kunnen worden afgegeven, is artikel 114 aangevuld in die zin dat is bepaald dat de gelijkstelling door Medisch Adviseur Scheepvaart wordt aangemerkt als een geneeskundige verklaring in de zin van artikel 40 van de Wet.

5. Het College wijst er op dat in artikel 123, tweede en derde lid, naast de scheepsbeheerder de eigenaar wordt geïntroduceerd. Het betreft hier een redactionele misstelling, die het gevolg is van het feit dat deze bepaling is overgeheveld uit het Schepenbesluit 1965 naar het ontwerp-besluit. Overeenkomstig het advies van de Raad is het woord "eigenaar" vervangen door scheepsbeheer.

6. De Raad geeft in nadrukkelijke overweging in de toelichting een verklaring te geven voor de overschrijding van de implementatietermijn van Richtlijn 98/35/EG en op de eventuele gevolgen voor de praktijk. Aan dit advies van het College is gevolg gegeven door het opnemen van een passage in de toelichting.

7. De redactionele kanttekeningen van de Raad zijn opgevolgd.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in het ontwerpbesluit een voorziening te treffen voor officieren en onderofficieren der Koninklijke Marine die de overstap maken naar zeilvaart. Deze voorziening is opgenomen in artikel 36. Tevens is de toelichting op dit punt aangevuld. Voorts zijn in het ontwerpbesluit en in de nota van toelichting enige wijzigingen van ondergeschikte betekenis aangebracht.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat

---

(1) Kamerstukken II 1996/97, 25 233, B, punt 2a.