



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 12 oktober 2012, nr. IENM/BSK-2012/158694, houdende vaststelling van regels over huisvesting van zeevarenden aan boord en enige andere onderwerpen alsmede wijziging van enige regelingen, ter uitvoering van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006, en richtlijn 2009/13/EG (Regeling zeevarenden)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op het op 23 februari 2006 in Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93), richtlijn nr. 2009/13/EG van de Raad van de Europese Unie van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het Maritieme Arbeidsverdrag, 2006, en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (PbEU L 124), de artikelen 1, tweede lid, 2, eerste, vierde en vijfde lid, 7, derde lid, 19, derde en vierde lid, 20, tweede lid, 21, 22, vierde en vijfde lid, 22a, vierde lid, 38, derde lid, 48, 48a, 48b, tweede en derde lid, 48c, tweede, derde en vierde lid, 48d, derde en vierde lid, 55c, tweede lid, 55 e, 62, 66, 69a, tweede lid, en 69b, tweede lid, van de Zeevaartbemanningswet, na de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel JJ, van de wet van 6 juli 2011 (Stb. 394) inzake implementatie van het genoemde verdrag aan te halen als Wet zeevarenden, de artikelen 6.4:1, tweede lid, en 6.4:2, vierde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, de artikelen 5, 6, tweede lid, 8, tweede lid, 103, eerste lid, 104, en 106, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en artikel 29, eerste lid, van het Binnenvaartbesluit;

Besluit:

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

commercieel jacht: een schip van minder dan 3000 GT met een loodlijn lengte van 24 meter of meer, dat is ontworpen en gebouwd en uitsluitend wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van niet meer dan 12 passagiers en waarop de LY2-code als bedoeld in artikel 1 van de Regeling veiligheid zeeschepen kan worden toegepast;

officier: een scheepsofficier als bedoeld in de wet en iedere andere zeevarende die door de scheepsbeheerder als officier wordt aangemerkt;

onderofficier: een zeevarende die aan boord een toezichthoudende functie heeft of een andere functie met bijzondere verantwoordelijkheid en die door de scheepsbeheerder als zodanig wordt aangemerkt;

minister: de Minister van Infrastructuur en Milieu;

passagiersschip: een schip bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf passagiers;

schepen voor bijzondere doeleinden: schepen die op grond van artikel 6 van de Regeling veiligheid zeeschepen een certificaat hebben op basis van de SPS-code of de SPS-code 2008 als bedoeld in artikel 1 van de Regeling veiligheid zeeschepen;

referentielastlijn: voor schepen waarop het Uitwateringsverdrag als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel i, van het Schepenbesluit 2004 van toepassing is, de lijn voor zomeruitwatering als bedoeld in Bijlage 1, voorschrift 6, lid 2, onderdeel a, van het Uitwateringsverdrag en voor schepen waarop het Uitwateringsverdrag niet van toepassing is, de lijn parallel aan de ontwerplastlijn gelegen op een afstand van 20% van de holte naar de mal als bedoeld in Bijlage 1, voorschrift 3, lid 5, van het Uitwateringsverdrag, maar maximaal 1000 mm onder het vrijboorddek als bedoeld in Bijlage 1, voorschrift 3, lid 9, van het Uitwateringsverdrag;

Uitwateringsverdrag: het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;

verblijven: dag- en nachtverblijven en alle ruimten voor sanitaire doeleinden, voedselvoorziening, ziekenverpleging en recreatie aan boord van een schip, bestemd voor gebruik door zeevarenden;

wet: Wet zeevarenden.



Artikel 1.2 Personen niet aangemerkt als zeevarenden

De volgende categorieën van personen aan boord van een schip, worden voor de toepassing van het bepaalde bij of krachtens de wet niet aangemerkt als zeevarenden:

- passagiers;
- meevarende relaties en familie van zeevarenden, die geen werkzaamheden verrichten die onderdeel uitmaken van de normale werkzaamheden aan boord;
- militairen, inspecteurs en loodsen als bedoeld in artikel 1, onderdeel b van de Loodsenwet;
- personen die uitsluitend in een haven of een havenfaciliteit als bedoeld in artikel 1, onderdeel f onderscheidenlijk c, van de Havenbeveiligingswet aan boord van een schip zijn;
- andere personen wier werkzaamheden geen onderdeel uitmaken van de normale werkzaamheden aan boord in het kader van het gebruik van het schip.

Artikel 1.3 Uitzonderingen voor bepaalde categorieën van schepen

- Paragraaf 3 van deze regeling is niet van toepassing op de volgende schepen:
 - schepen waarvan de kiel is gelegd of de bouw in een overeenkomstige fase van ontwikkeling was voor de datum van inwerkingtreding van artikel XII van de wet van 6 juli 2011 inzake implementatie van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) en
 - vissersvaartuigen en
 - schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen en die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd, tenzij in een voorschrift van paragraaf 3 uitdrukkelijk is bepaald dat dat voorschrift wel van toepassing is op de in onderdeel a of c bedoelde schepen.

§ 2 Monstering

Artikel 2.1 Model document

Het model van het document, bedoeld in artikel 38, eerste lid, van de wet, is opgenomen in bijlage A bij deze regeling.

§ 3 Huisvesting en voorzieningen ten behoeve van de zeevarenden aan boord

Artikel 3.1 Verblijven voor zeevarenden

- De verblijven voldoen aan de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van normen van het Maritiem Arbeidsverdrag:

stahoogte	norm A3.1, lid 6, onderdeel a, eerste volzin
isolatie	norm A3.1, lid 6, onderdeel b
te gebruiken materialen	norm A3.1, lid 6, onderdeel f
verlichting en waterafvoer	norm A3.1, lid 6, onderdeel g
airconditioning	norm A3.1, lid 7, onderdeel b
verwarmingssysteem	norm A3.1, lid 7, onderdeel d

- Het in het eerste lid bedoelde verwarmingssysteem en de airconditioning kunnen in alle verblijven permanent een temperatuur van 20°C onderhouden.

- De verblijven voldoen voorts aan de normering van de in de onderstaande tabel genoemde leidraden dan wel onderdelen van leidraden van het Maritiem Arbeidsverdrag:

ontwerp en bouw	leidraad B3.1.1
ventilatie	leidraad B3.1.2
verwarming en radiatoren	leidraad B3.1.3, lid 2 en 3
verlichting	leidraad B3.1.4, lid 1
situering van verblijven ter voorkoming van lawaai en trillingen	leidraad B3.1.12, lid 1



geluïdsisolatie	leidraad B3.1.12, lid 2 en3
voorkomen van extreme trillingen	leidraad B3.1.12, lid 5

4. Voor de elektrische verlichting van de verblijven gelden de in de onderstaande tabel genoemde normen:

Soort verblijf	Lux
dagverblijven en ruimten voor recreatieve voorzieningen	300
gangen en trappenhuizen, nachtverblijven	150
brug, kantoren, kombuis,	500
ziekenverblijf	540
sanitaire ruimten	325

Artikel 3.2 Ontheffingen verblijven

1. De minister kan, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing verlenen van norm A3.1, zesde lid, onderdeel a, eerste volzin, van het Maritiem Arbeidsverdrag indien de verminderde hoogte van de desbetreffende verblijven redelijk is, en niet tot ongemak voor de zeevarenden leidt.
2. Er wordt geen ontheffing verleend voor een hoogte van de verblijven van minder dan 1930 mm.
3. Voor schepen van minder dan 200 GT kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en met inachtneming van de grootte van het schip en het aantal opvarenden aan boord, ontheffing verlenen van norm A3.1, lid 7, onderdeel b, ten aanzien van airconditioning.

Artikel 3.3 Nachtverblijven

1. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 3.1 en 3.2 voldoen de nachtverblijven aan de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van normen van het Maritiem Arbeidsverdrag:

ligging op het schip, niet zijnde een passagiersschip	norm A3.1, lid 6, onderdeel c
afscheiding van andere ruimten	norm A3.1, lid 6, onderdeel e
ventilatie	norm A3.1, lid 7, onderdeel a
verlichting	norm A3.1, lid 8
individueel nachtverblijf voor elke zeevarende op andere schepen dan passagiersschepen	norm A3.1, lid 9, onderdeel a, eerste zinsnede
afzonderlijke nachtverblijven voor mannen en vrouwen	norm A3.1, lid 9, onderdeel b
afmetingen en uitrusting	norm A3.1, lid 9, onderdeel c
eigen slaappleaats voor elke zeevarende	norm A3.1, lid 9, onderdeel d
minimumafmetingen van een slaappleaats	norm A3.1, lid 9, onderdeel e
vloeroppervlak van nachtverblijven voor één zeevarende	norm A3.1, lid 9, onderdeel f
vloeroppervlak en aantal zeevarenden per nachtverblijf op schepen van minder dan 3000 GT, anders dan passagiersschepen of schepen voor bijzondere doeleinden	norm A3.1, lid 9, onderdeel h
vloeroppervlak van nachtverblijven op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden	norm A3.1, lid 9, onderdeel i
vloeroppervlak van nachtverblijven voor meer dan 4 zeevarenden op schepen voor bijzondere doeleinden	norm A3.1, lid 9, onderdeel j
vloeroppervlak van nachtverblijven voor zeevarenden die taken als officier verrichten	norm A3.1, lid 9, onderdeel k, of norm A3.1, lid 9, onderdeel l voor passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden
aan het nachtverblijf grenzende aanvullende ruimte voor de kapitein, de hoofdwerktuigkundige en de eerste stuurman	norm A3.1, lid 9, onderdeel m, eerste zinsnede



meubilair

norm A3.1, lid 9, onderdelen n en o

2. De binnenwerks gemeten lengte van een slaappleats bedraagt, in aanvulling op norm A3.1, lid 9, onderdeel e, ten minste 2000 mm.
3. Nachtverblijven zijn achter het aanvaringsschot gelegen.
4. Nachtverblijven voldoen voorts aan de normering van de in de onderstaande tabel genoemde leidraden dan wel onderdelen van leidraden van het Maritiem Arbeidsverdrag:

elektrische leeslamp	leidraad B3.1.4, lid 2
comfort van slaappleatsen	leidraad B3.1.5, lid 1
uitrusting met een badkamer, inclusief water closet	leidraad B3.1.5, lid 2
scheiding van wachthoudende en overdag werkende zeevarenden	leidraad B3.1.5, lid 3
het maximale aantal onderofficieren per nachtverblijf	leidraad B3.1.5, lid 4
een aan het nachtverblijf grenzende aanvullende ruimte	leidraad B3.1.5, lid 5
de ruimte voor diverse voorzieningen die mede begrepen zijn in de maten van het vloeroppervlak	leidraad B3.1.5, lid 6
slaappleatsen boven elkaar	leidraad B3.1.5, lid 7, lid 8 en lid 12
materiaal van bedstel, zijwanden en meubels	leidraad B3.1.5, lid 9, lid 10 en lid 13
matrassen	leidraad B3.1.5, lid 11
gordijnen of vergelijkbare voorzieningen	leidraad B3.1.5, lid 14
overige voorzieningen nachtverblijven	leidraad B3.1.5, lid 15 en B3.1.10

Artikel 3.4 Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen voor nachtverblijven op commerciële jachten

1. Voor een commercieel jacht zijn in afwijking van artikel 3.3, eerste lid, als wezenlijk gelijkwaardige bepalingen als bedoeld in artikel VI, lid 3, van het Maritiem Arbeidsverdrag, de in de onderstaande tabel opgenomen normen ten aanzien van de minimale vloeroppervlakte voor nachtverblijven, tezamen met het tweede en derde lid, van toepassing.

grootte commercieel jacht	type nachtverblijf	minimale vloeroppervlakte
tot 500 GT	eenpersoonsnachtverblijf zonder eigen sanitaire voorzieningen	3,6 m ²
	eenpersoonsnachtverblijf met eigen sanitaire voorzieningen	4,5 m ²
	tweepersoonsnachtverblijf met eigen sanitaire voorzieningen	6,2 m ²
≥500 GT tot 1250 GT	eenpersoonsnachtverblijf voor officieren met eigen sanitaire voorzieningen	van 4,5 m ² bij 500GT + 0,004 m ² per GT boven de 500 GT, afgerond op decimalen
≥500 GT tot 1150 GT	tweepersoonsnachtverblijf voor officieren met eigen sanitaire voorzieningen	6,2 m ² bij 500 GT + 0,01354 m ² per GT boven de 500 GT, afgerond op decimalen

2. Tot de wezenlijk gelijkwaardige bepalingen, bedoeld in het eerste lid, behoort het vereiste dat een commercieel jacht de volgende voorzieningen biedt:
 - a. een dagverblijf dat per zeevarende ten minste 1,5 m² zitplaats biedt;
 - b. een ruimte aan dek die toegankelijk is voor de zeevarenden die geen dienst hebben en per zeevarende ten minste 1,5 m² zitplaats biedt; en
 - c. een aanvullende ruimte die per officier ten minste 1,5 m² zitplaats biedt en, voor zover deze ruimte is gesitueerd op de brug, alleen wordt gebruikt als het schip niet varende is.
3. Voor zover het vloeroppervlak van nachtverblijven voor officieren ingevolge het eerste lid minder



bedraagt dan 7,5 m², zijn in deze verblijven een TV en een DVD-speler of gelijkwaardige apparatuur beschikbaar.

Artikel 3.5 Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen voor nachtverblijven op schepen van minder dan 500 GT

1. Met het oog op de functionaliteit, de stabiliteit of anderszins de veiligheid van schepen van minder dan 500 GT, kunnen in afwijking van artikel 3.3, eerste lid, als wezenlijk gelijkwaardige bepaling als bedoeld in artikel VI, lid 3, van het Maritiem Arbeidsverdrag, nachtverblijven onder de referentielastlijn worden geplaatst, mits tevens wordt voldaan aan het tweede lid.
2. Nachtverblijven als bedoeld in het eerste lid voldoen aan de volgende eisen:
 - a. de bovenzijde van de vloer ligt maximaal 2000 mm onder de referentielastlijn;
 - b. voor de stahoogte wordt geen ontheffing verleend als bedoeld in artikel 3.2, eerste lid;
 - c. in het nachtverblijf wordt continue klimaatbeheersing toegepast die adequaat condensvorming en vochtgerelateerde geuren bestrijdt;
 - d. vanuit het nachtverblijf zijn ten minste twee adequate vluchtwegen aanwezig;
 - e. in het waterdichte compartiment van het nachtverblijf is een bilge-alarm aanwezig;
 - f. de lichtsterkte van de verlichting is variabel instelbaar om het gebrek aan daglicht naar behoefte van de zeevarende te kunnen compenseren, en
 - g. er worden materialen en kleuren voor wand- en vloerbedekking toegepast gericht op ruimtebeleving.

Artikel 3.6 Wezenlijk gelijkwaardige bepaling voor nachtverblijven op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden

1. Op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden is het overeenkomstig norm A3.1, lid 6, onderdeel d, van het Maritiem Arbeidsverdrag toegestaan nachtverblijven onder de referentielastlijn te plaatsen. In afwijking van norm A3.1, lid 6, onderdeel d, van het Maritiem Arbeidsverdrag kunnen als wezenlijk gelijkwaardige bepaling als bedoeld in artikel VI, lid 3, van het Maritiem Arbeidsverdrag, nachtverblijven onder werkgangen worden geplaatst, indien deze nachtverblijven zodanig zijn geïsoleerd dat wordt voldaan aan de normen voor geluidsisolatie tussen nachtverblijven en dagverblijven van de bij resolutie A.468(12) door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Code over geluidsniveaus op schepen.
2. Nachtverblijven als bedoeld in het eerste lid voldoen aan de volgende eisen:
 - a. in het nachtverblijf wordt continue klimaatbeheersing toegepast die adequaat condensvorming en vochtgerelateerde geuren bestrijdt; en
 - b. de lichtsterkte van de verlichting is variabel instelbaar om het gebrek aan daglicht naar behoefte van de zeevarende te kunnen compenseren.

Artikel 3.7 Ontheffingen en afwijkende voorschriften nachtverblijven

1. De minister kan ontheffing verlenen van norm A3.1, zesde lid, onderdeel c, van het Maritiem Arbeidsverdrag voor het plaatsen van nachtverblijven voor midscheeps indien de grootte, het type of de beoogde dienst van het schip een andere ligging praktisch onmogelijk maakt.
2. In afwijking van artikel 3.3, eerste lid, en in overeenstemming met norm A3.1, lid 8, van het Maritiem Arbeidsverdrag, zijn op passagiersschepen nachtverblijven toegestaan waar geen daglicht kan toetreden indien:
 - a. de lichtsterkte van de verlichting variabel instelbaar is om het gebrek aan daglicht naar behoefte van de zeevarende te kunnen compenseren; en
 - b. materialen en kleuren voor wand- en vloerbedekking worden toegepast die zijn gericht op ruimtebeleving.
3. Voor schepen van minder dan 3000 GT, niet zijnde passagiersschepen, of voor schepen voor bijzondere doeleinden kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing verlenen van het bepaalde in norm A3.1, lid 9, onderdeel a, van het Maritiem Arbeidsverdrag dat voor elke zeevarende een individueel nachtverblijf beschikbaar moet zijn.
4. Voor schepen van minder dan 3000 GT, passagiersschepen, of voor schepen voor bijzondere doeleinden kan de minister in overeenstemming met norm A3.1, lid 9, onderdeel g, ontheffing verlenen van norm A3.1, lid 9, onderdeel f, van het Maritiem Arbeidsverdrag met betrekking tot het minimale vloeroppervlak van individuele nachtverblijven, indien daarmee kan worden voorzien in



individuele nachtverblijven. Deze individuele nachtverblijven zijn nooit kleiner dan 3,75 m².

5. Voor schepen van minder dan 3000 GT kan de minister na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing verlenen van het bepaalde in norm A3.1, lid 9, onderdeel m, van het Maritiem Arbeidsverdrag met betrekking tot aan nachtverblijven grenzende individuele verblijven.
6. Voor schepen van minder dan 200 GT kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en met inachtneming van de grootte van het schip en het aantal opvarenden aan boord, ontheffing verlenen van het bepaalde in norm A.3.1, lid 9, onderdeel f en onderdelen h tot en met l, van het Maritiem Arbeidsverdrag met betrekking tot het minimale vloeroppervlak, met dien verstande dat de vloeroppervlakte van individuele nachtverblijven ten minste 3 m² is, de vloeroppervlakte van nachtverblijven voor meer dan één persoon ten minste 2 m² per persoon is, en de vloeroppervlakte van nachtverblijven voor officieren ten minste 4 m².
7. De minister kan ontheffing verlenen van de normering van:
 - a. leidraad B3.1.5, lid 2, van het Maritiem Arbeidsverdrag dat nachtverblijven eigen sanitaire voorzieningen hebben;
 - b. leidraad B3.1.5, lid 3, van het Maritiem Arbeidsverdrag dat nachtverblijven zodanig zijn ingericht dat de wachten afgescheiden zijn en overdag werkende zeevarenden zijn gescheiden van 's nachts werkende zeevarenden.

Artikel 3.8 Dagverblijven

1. Onverminderd de artikelen 3.1 en 3.2 voldoen de dagverblijven aan de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van normen van het Maritiem Arbeidsverdrag:

Ventilatie	norm A3.1, lid 7, onderdeel a
Verlichting	norm A3.1, lid 8
plaatsing, grootte en uitrusting dagverblijven	norm A3.1, lid 10

2. Dagverblijven voldoen voorts aan de normering van de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van leidraden van het Maritiem Arbeidsverdrag:

vloeroppervlak van dagverblijven	leidraad B3.1.6, lid 3
meubilair in dagverblijven	leidraad B3.1.6, lid 4
voorzieningen in dagverblijven	leidraad B3.1.6, lid 5
pantry's	leidraad B3.1.6, lid 6
materiaal van het meubilair	leidraad B3.1.6, lid 7

3. Aan boord van schepen van meer dan 400 GT, maar minder dan 1000 GT zijn afzonderlijke dagverblijven voor:
 - a. de kapitein en de officieren;
 - b. de overige zeevarenden.
4. Aan boord van schepen van 1000 GT of meer zijn afzonderlijke dagverblijven voor:
 - a. de kapitein en de officieren;
 - b. de onderofficieren;
 - c. de overige zeevarenden.
5. Onverminderd het bepaalde in het derde en vierde lid, is er een afzonderlijk dagverblijf voor zeevarenden die niet een functie als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet uitoefenen.

Artikel 3.9 Ontheffingen en afwijkende voorschriften dagverblijven

1. In afwijking van artikel 3.8, eerste lid, en in overeenstemming met norm A3.1, lid 8, van het Maritiem Arbeidsverdrag, zijn op passagiersschepen dagverblijven toegestaan waar geen daglicht kan toetreden indien:
 - a. de lichtsterkte van de verlichting variabel instelbaar is om het gebrek aan daglicht naar behoefte van de zeevarende te kunnen compenseren; en
 - b. materialen en kleuren voor wand- en vloerbedekking worden toegepast gericht op ruimtebeleving.



2. De minister kan na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en rekening houdend met de in leidraad B3.1.6, lid 1, van het Maritiem Arbeidsverdrag genoemde factoren, ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 3.8, derde, vierde en vijfde lid, ten aanzien van de aanwezigheid van afzonderlijke dagverblijven.
3. Voor schepen van minder dan 3000 GT kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing verlenen van het bepaalde in norm A3.1, lid 10, onderdeel a, van het Maritiem Arbeidsverdrag, ten aanzien van de plaatsing van dagverblijven.

Artikel 3.10 Sanitaire voorzieningen

1. Onverminderd de artikelen 3.1 en 3.2 voldoen de sanitaire voorzieningen aan de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van normen van het Maritiem Arbeidsverdrag:

ventilatie	norm A3.1, lid 7, onderdeel c
toegankelijkheid, hygiëne en comfort	norm A3.1 lid 11, onderdelen a, b en c
wastafels in nachtverblijven	norm A3.1, lid 11, onderdeel d
warm en koud stromend water	norm A3.1, lid 11, onderdeel f

2. Sanitaire voorzieningen voldoen voorts aan de normering van de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van leidraden van het Maritiem Arbeidsverdrag:

wastafels en baden	leidraad B3.1.7, lid 1
water closets	leidraad B3.1.7, lid 2
inrichting van sanitaire ruimten bestemd voor meer dan één persoon	leidraad B3.1.7, lid 3

Artikel 3.11 Ontheffingen en afwijkende voorschriften sanitaire voorzieningen

1. Voor schepen van minder dan 1600 GT kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing verlenen van het bepaalde in norm A3.1, lid 11, onderdeel b, van het Maritiem Arbeidsverdrag ten aanzien van de toegankelijkheid van sanitaire ruimten vanaf de navigatiebrug, de machinekamer of het controlecentrum van de machinekamer.
2. Voor passagiersschepen die doorgaans geen reizen maken van langer dan vier uur kan in afwijking van artikel 3.10, eerste lid, en in overeenstemming met norm A3.1, lid 11, onderdeel e, van het Maritiem Arbeidsverdrag het aantal sanitaire voorzieningen worden beperkt tot een toilet, een wasbak en een badkuip of douche per tien zeevarenden indien aan de wal aanvullende sanitaire voorzieningen aanwezig zijn de sanitaire voorzieningen aan de wal en aan boord tezamen voldoen aan norm A3.1, lid 11, onderdeel c van het Maritiem Arbeidsverdrag.
3. Op schepen van minder dan 200GT is norm A.3.1, lid 11, onderdeel d, van het Maritiem Arbeidsverdrag ten aanzien van wastafels in nachtverblijven, niet van toepassing.

Artikel 3.12 Ziekenverblijven

1. Op een schip met vijftien of meer zeevarenden aan boord dat reizen van meer dan drie etmalen maakt tussen twee havens waar een ziekenhuis aanwezig is is een afzonderlijk ziekenverblijf aanwezig dat voldoet aan norm A3.1, lid 12, van het Maritiem Arbeidsverdrag.
2. Ziekenverblijven voldoen aan de normering die is opgenomen in leidraad B3.1.8, leden 1, 2 en 4, van het Maritiem Arbeidsverdrag ten aanzien van ontwerp en inrichting, met dien verstande dat sanitaire voorzieningen die deel uitmaken van het ziekenverblijf uitsluitend vanuit dat verblijf toegankelijk zijn met een deur kunnen worden afgesloten.
3. Het aantal bedden in een ziekenverblijf bedraagt:
 - a. op schepen waar het aantal zeevarenden dat verblijft in nachtverblijven voor meer dan een persoon, minder is dan 30, één bed;
 - b. op schepen waar het aantal zeevarenden dat verblijft in nachtverblijven voor meer dan een persoon, 30 of meer is, twee bedden die niet boven elkaar gelegen zijn.
4. Op passagiersschepen is een bij voorkeur een apart ziekenverblijf voor passagiers aanwezig.



Indien er geen apart ziekenverblijf voor passagiers is, worden de passagiers voor de toepassing van het derde lid meegeteld als zeevarenden.

- Op een schip dat op een internationaal traject van meer dan drie etmalen vaart, met een bemanning en overig personeel van honderd personen of meer die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn, inclusief stagiairs en leerlingen alsmede personen die werkzaam zijn als loods,, is een verblijf ingericht als apotheek en verbandkamer dat grenst aan het ziekenverblijf en dat kan worden afgesloten.
- Op schepen waar gelet op het eerste lid geen ziekenverblijf aanwezig is, is een eenpersoons nachtverblijf beschikbaar dat als ziekenkooi kan worden ingericht. Op schepen met minder dan zes zeevarenden, kan worden volstaan met een als ziekenkooi ingerichte slaappleats in een nachtverblijf. Dit nachtverblijf is gemakkelijk toegankelijk.

Artikel 3.13 Recreatieve en sociale voorzieningen

- Aan boord zijn in overeenstemming met norm A3.1, lid 17, van het Maritiem Arbeidsverdrag recreatieve voorzieningen die voldoen aan de normering van de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van leidraden van het Maritiem Arbeidsverdrag:

boekenkast en meubilair voor lezen, schrijven en gezelschapsspellen	leidraad B.3.1.11, lid 2
rookvoorziening	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel a
televisie en radio	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel b
vertoning van films	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel c
bibliotheek	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel f
elektronische apparatuur	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel h
telefoon-, e-mail- en internetverbinding	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel j

- Aan boord van schepen van 8000 GT of meer zijn naast de in het eerste lid bedoelde voorzieningen voorts recreatieve voorzieningen aanwezig die voldoen aan de normering van de in de onderstaande tabel genoemde onderdelen van leidraden van het Maritiem Arbeidsverdrag:

sportvoorzieningen	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel d
zwembad	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel e
faciliteiten voor creatieve bezigheden	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel g
bar	leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel i

- Op schepen van 500 GT of meer is voor de voorzieningen, bedoeld in het eerste lid, naast de rookvoorziening ten minste één afzonderlijk verblijf beschikbaar.
- Op schepen kleiner dan 500 GT kunnen in plaats van een afzonderlijk recreatieverblijf de dagverblijven zodanig worden ingericht en uitgerust, dat zij als ontspanningsruimte dienst kunnen doen.
- Op schepen van 8000 GT of meer zijn voor de voorzieningen, bedoeld in het eerste en tweede lid, naast een afzonderlijke ruimte voor het zwembad en een rookvoorziening, ten minste twee verblijven aanwezig waarin voldoende ruimte is voor het tegelijkertijd uitoefenen van verschillende recreatieve bezigheden.

Artikel 3.14 Ontheffing zwembad

De minister kan, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 3.13, tweede lid, ten aanzien van de aanwezigheid van een zwembad indien dit gelet op de inrichting van het schip niet goed te realiseren is.

Artikel 3.15 Diverse voorzieningen

- Aan boord zijn de volgende voorzieningen aanwezig, die voldoen aan de volgende onderdelen van normen en de normering van de onderdelen van leidraden van het Maritiem Arbeidsverdrag:



wasvoorzieningen	norm A3.1, lid 13 en leidraad B3.1.7, lid 4
ruimte op het open dek	norm A3.1, lid 14
kantoren	norm A3.1, lid 15, eerste volzin

2. Op schepen van 1600 GT of meer is een kleedruimte voor machinekamerpersoneel aanwezig, die voldoet aan de normering van leidraad B3.1.9 van het Maritiem Arbeidsverdrag, tenzij al het machinekamerpersoneel de beschikking heeft over een nachtverblijf voor niet meer dan twee personen met een bijbehorende sanitaire ruimte waar een bad of douche aanwezig is. De kleedruimte voor machinekamerpersoneel is vanuit de machinekamer binnendoor te bereiken.
3. Aan boord zijn voorzieningen aanwezig tegen het binnendringen van muggen in de verblijven en ruimten die toegang geven tot het open dek, indien het desbetreffende schip regelmatig havens aandoet waar doorgaans muggen aanwezig zijn.
4. De in leidraad B3.1.10 van het Maritiem Arbeidsverdrag genoemde benodigheden zijn in voldoende hoeveelheden voor de zeevarenden aan boord beschikbaar.

Artikel 3.16 Ontheffingen kantoren en wasvoorzieningen

1. Voor schepen van minder dan 3000 GT kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing verlenen van het bepaalde in norm A3.1, lid 15, van het Maritiem Arbeidsverdrag ten aanzien van kantoren.
2. Voor schepen van minder dan 200 GT kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en met inachtneming van de grootte van het schip en het aantal opvarenden aan boord, ontheffing verlenen van norm A3.1, lid 13, van het Maritiem Arbeidsverdrag ten aanzien van wasvoorzieningen, indien de zeevarenden van het desbetreffende schip aan de wal voldoende toegang hebben tot wasvoorzieningen.

Artikel 3.17 Ontheffing wegens gewoonten zeevarenden

Voor schepen waarop zeevarenden werkzaam zijn met uiteenlopende gewoonten van godsdienstige of sociale aard, kan de minister, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden en onder daarbij te stellen voorschriften, ontheffing verlenen van het bepaalde in norm A3.1 van het Maritiem Arbeidsverdrag, mits dit niet leidt tot situaties die voor een of meer zeevarenden aan boord van het desbetreffende schip minder gunstig zijn dan zonder het verlenen van die ontheffing het geval zou zijn.

Artikel 3.18 Voorzieningen voor opslag en bereiding van voedsel en drinkwater

1. Schepen zijn uitgerust met voldoende kooktoestellen en keukengerei voor het bereiden van maaltijden van voldoende hoeveelheid, kwaliteit en voedingswaarde, voor de zeevarenden aan boord.
2. Op schepen met een lengte van 35 meter of meer is voor het bereiden van voedsel en warme dranken een afzonderlijk verblijf ingericht als kombuis, die voldoende uitgerust is om goede, gevarieerde en voedzame maaltijden efficiënt, in voldoende aantallen en rekening houdend met verschillende godsdienstige en culturele gebruiken van zeevarenden, te kunnen bereiden. De kombuis is aangesloten op een systeem van koud en warm drinkwater.
3. Voor de opslag van levensmiddelen zijn van andere ruimten afgesloten bergplaatsen aanwezig, die zodanig zijn geventileerd of gekoeld, dat de voeding in goede toestand blijft.
4. Schepen zijn uitgerust met drinkwatertanks die door cofferdams zijn gescheiden van olietanks en verzameltanks voor vuil water, en zodanig zijn geconstrueerd dat bij het leegpompen geen restanten achterblijven en de hygiëne van het drinkwater wordt gewaarborgd. Pijpleidingen, van welke aard ook, mogen niet door drinkwatertanks lopen.
5. Dit artikel is ook van toepassing op de in artikel 1.3, onderdeel a en c, bedoelde schepen.

Artikel 3.19 Gebruikte materialen

1. Als goedgekeurde materialen en producten worden aangemerkt, materialen en producten die voldoen aan de in leidraad B3.1.1, lid 5, B3.1.5, lid 9, B3.1.7, lid 2 en lid 3, onderdeel b, en B3.1.10,



lid 1, onderdeel b, van het Maritiem Arbeidsverdrag genoemde omschrijving.

2. Materialen of producten die op grond van de daarop van toepassing zijnde regelgeving, een CE-markering hebben, worden aangemerkt als goedgekeurde materialen of producten, als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 3.20 Gebruiksvoorschriften verblijven

1. De verblijven worden schoon, bewoonbaar en in een goede staat van onderhoud gehouden.
2. Ten minste eenmaal per maand worden de verblijven ten behoeve van de naleving van het bepaalde in het eerste lid, door de kapitein of een door hem aangewezen officier, in aanwezigheid van een of meer leden van de bemanning, geïnspecteerd. De bevindingen van deze inspectie worden vermeld in het scheepsdagboek.
3. Zolang zeevarenden aan boord zijn, wordt met betrekking tot de verwarming van de verblijven aan boord voldaan aan leidraad B3.1.3, lid 1, van het Maritiem Arbeidsverdrag.
4. Ziekenverblijven worden uitsluitend gebruikt voor medische doeleinden.
5. Dit artikel is ook van toepassing op de in artikel 1.3, onderdeel a en c, bedoelde schepen.

Artikel 3.21 Gebruik van recreatieve en sociale voorzieningen

1. De scheepsbeheerder zorgt ervoor dat voor de verzending van e-mail aan boord aanwezige internetfaciliteiten voor alle zeevarende toegankelijk zijn en dat postverzending geschiedt in overeenstemming met leidraad B3.1.11, lid 5, van het Maritiem Arbeidsverdrag.
2. Voor het gebruik van telefoon-, e-mail- en internetverbindingen kan de scheepsbeheerder een vergoeding voor de gebruikskosten vragen. De overige in artikel 3.13 bedoelde voorzieningen staan kosteloos ter beschikking van de zeevarenden.
3. De scheepsbeheerder zorgt ervoor dat omgang met familie en vrienden van zeevarenden geschiedt in overeenstemming met de normering van leidraad B3.1.11, leden 6 en 7, van het Maritiem Arbeidsverdrag.
4. De in artikel 3.13 bedoelde voorzieningen worden overeenkomstig de in leidraad B3.1.11, lid 1, van het Maritiem Arbeidsverdrag genoemde doelstellingen ten minste eens per drie jaar door of namens de kapitein geïnspecteerd.
5. Dit artikel is ook van toepassing op de in artikel 1.3, onderdeel a en c, bedoelde schepen.

Artikel 3.22 Afwijking op basis van wezenlijke gelijkwaardigheid

1. De minister kan afwijking toestaan van de artikelen 3.1, 3.3, eerste en vierde lid, 3.8, 3.10, 3.12, 3.13, eerste tot en met vijfde lid, en 3.15, eerste en tweede lid, voor:
 - a. buitenlandse schepen die onder Nederlandse vlag gaan varen en waarvan de kiel is gelegd op of na de datum waarop paragraaf 3 van deze regeling in werking is getreden;
 - b. schepen met een innovatief ontwerp of een innovatieve bouwwijze.
2. Een afwijking als bedoeld in het eerste lid wordt slechts toegestaan na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en onder daarbij te stellen wezenlijk gelijkwaardige voorschriften als bedoeld in artikel VI, lid 3 van het Maritiem Arbeidsverdrag.

Artikel 3.23 Procedure bij bouw of verbouw schip

1. Voor de aanvang van de bouw van een schip of een verbouwing of andere wijziging die van invloed is op de eisen aan de huisvesting en voorzieningen aan boord, wordt aan de minister een plan overgelegd. Dit plan bevat de volgende elementen:
 - a. de plaats en de algemene indeling van de verblijven;
 - b. hoe wordt voldaan aan de in de artikelen 3.1, 3.3, 3.8, 3.10, 3.12, 3.13, 3.15, 3.18, en 3.19 bedoelde en op het desbetreffende schip van toepassing zijnde eisen;
 - c. eventuele aanvragen voor ontheffingen op grond van de artikelen 3.2, 3.7, eerste en derde tot en met zevende lid, 3.9, tweede en derde lid, 3.11, eerste lid, 3.14, 3.16 en 3.17;
 - d. de eventuele toepassing van de in de artikelen 3.4, 3.5, en 3.6, bedoelde wezenlijk gelijkwaardige bepalingen;



- e. de eventuele toepassing van de in de artikelen 3.7, tweede lid, 3.9, eerste lid, en 3.11, tweede lid, bedoelde afwijkende voorschriften; en
 - f. eventuele verzoeken tot de toepassing van artikel 3.22, waarbij wordt aangegeven van welke van de in dat artikel genoemde bepalingen afwijking wordt gevraagd; en
 - g. de resultaten van het overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, voor zover dit overleg is voorgeschreven in de in dit lid genoemde bepalingen.
2. Met de bouw, verbouwing of andere wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt niet gestart totdat het in het eerste lid bedoelde plan is goedgekeurd en eventuele ontheffingen en toestemmingen zijn verleend. De bouw, verbouwing of wijziging wordt uitgevoerd overeenkomstig het goedgekeurde plan.

§ 4 Voeding en drinkwater

Artikel 4.1 Voeding

1. Voor de bevoorrading van een schip met levensmiddelen die voldoen aan de in artikel 48a van de wet bedoelde eisen, worden de soorten en hoeveelheden mee te nemen levensmiddelen bepaald op basis van:
 - a. het aantal zeevarenden aan boord;
 - b. de duur van de reis;
 - c. de aard van de reis;
 - d. de mogelijkheid tot het aanvullen van voorraden in aanloophavens; en
 - e. de religieuze achtergrond en de culturele gewoonten van de zeevarenden.
2. De voorraden levensmiddelen worden opgeslagen in de in artikel 3.18, derde lid, bedoelde bergplaatsen.

Artikel 4.2 Drinkwater

1. Voor de bevoorrading van een schip met drinkwater, wordt de benodigde hoeveelheid vastgesteld op basis van de in artikel 4.1, eerste lid, genoemde criteria, alsmede op basis van de mogelijkheid van aanvulling gedurende de reis met behulp van een voorziening om drinkwater te maken.
2. In geval van onvoorziene omstandigheden tijdens de reis, kan de kapitein de hoeveelheid drinkwater per zeevarende rantsoeneren.
3. Het drinkwater wordt opgeslagen in de in artikel 3.18, vierde lid, bedoelde of andere daarvoor geschikte tanks die schoon zijn en zo zijn afgesloten dat daarin geen vreemde bestanddelen kunnen komen.
4. Het drinkwater wordt slechts in de drinkwatertank geleid:
 - a. met een aanvoerslang die vrij van de kade wordt gehouden;
 - b. nadat tenminste één minuut het water op volle aanvoerdruk uit de aanvoerslang heeft gestroomd;
 - c. indien tijdens het laden per ton drinkwater wordt toegevoegd:
 - 1°. een gestabiliseerd hypochloriet in zodanige hoeveelheid, dat minstens 0,7 gram vrij chloor per ton vrijkomt, of
 - 2°. een hoeveel gestabiliseerd hypochloriet met een hoeveelheid ammoniumzout, zodat minstens 2,5 gram monochlooramine (NH₂Cl) per ton ontstaat, of
 - 3°. een door de minister toegestane stof in een zodanige hoeveelheid dat minstens 0,7 gram vrij chloor per ton water vrijkomt; en
 - d. indien de in onderdeel c genoemde stoffen behoorlijk door het drinkwater worden gemengd.
5. Een drinkwatertank die voor inspectie, onderhoud, of anderszins is betreden, wordt gereinigd door de tank te vullen met drinkwater waarin 10 gram vrij chloor per ton drinkwater is gemengd. De drinkwatertank wordt slechts bevoorrad met drinkwater als dat water tenminste 2 uur lang in de tank is geweest en daarna is uitgedompt.

Artikel 4.3 Peilen van drinkwatertanks

1. Peilstokken of andere instrumenten, die gebruikt worden om het restant drinkwater in tanks op te meten, moeten steeds vóór het gebruik gereinigd zijn. Zij moeten worden opgeborgen op een plaats, waar het gevaar van besmetting het geringst is. Bij het gebruik van metalen roestvrije tapelines die worden geborgen in een doos waarin enkele formalinetabletten aanwezig zijn, is het afzonderlijk reinigen niet nodig.



2. De kapitein moet er op toezien, dat de persoon, belast met het peilen, onmiddellijk vóór hij gaat peilen, de handen wast.

Artikel 4.4 Zout- en zoetwaterkranen

1. In kombuizen en pantry's moet bij elke drinkwaterkraan een opschrift 'drinkwater' en bij elke zoutwaterkraan een opschrift 'zoutwater' aangebracht zijn.
2. Na vertrek uit een haven moet de zoutwaterleiding, welke voor afwas van keuken- en eetgerei dient, buiten de driemijlsgrens geruime tijd worden doorgespoeld, voordat deze voor afwasdoel-einden gebezigd mag worden.

Artikel 4.5 Maximale hoeveelheid sterke drank

De voorraad sterke drank aan boord is niet groter dan 0,1 liter per zeevarende per reisdag. Het aantal reisdagen wordt vastgesteld vanaf de dag van vertrek, tot en met de dag van aankomst in de eerst volgende haven waar het schip weer zal worden bevoorrad als vastgesteld overeenkomstig artikel 4.1, eerste lid, onderdeel d.

Artikel 4.6 Inspectie

1. Een inspectie als bedoeld in artikel 48a, derde lid, van de wet wordt minimaal één keer per maand uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in norm A3.2, lid 7, van het Maritiem Arbeidsverdrag.
2. De bevindingen van de inspectie worden in het scheepsdagboek vermeld.
3. Voor het uitvoeren van een inspectie van het drinkwater, worden alle noodzakelijke hygiënemaatregelen genomen om besmetting van het drinkwater te voorkomen.

§ 5 Certificaat maritieme arbeid en verklaring naleving maritieme arbeid

Artikel 5.1 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel I

1. Een verklaring naleving maritieme arbeid deel I bevat de elementen als bedoeld in norm A5.1.3, lid 10, onderdeel a, van het Maritiem Arbeidsverdrag en wordt opgesteld met inachtneming van leidraad B5.1.3, leden 1 en 4, van het Maritiem Arbeidsverdrag.
2. Het in artikel 5.8, derde lid, bedoelde model bevat een opsomming van de eisen bedoeld in artikel 48c, eerste lid, van de wet die op de desbetreffende schepen van toepassing zijn. Daarbij wordt voor wat betreft de voorschriften met betrekking tot huisvesting en voorzieningen voor zeevarenden onderscheid gemaakt tussen de verschillende typen schepen, bedoeld in artikel 1.1, de categorieën van schepen bedoeld in artikel 1.3, het tonnage en de bouwdatum van het schip.

Artikel 5.2 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel II

1. In de verklaring naleving maritieme arbeid deel II wordt vermeld:
 - a. de maatregelen en procedures om te waarborgen dat voortdurend wordt voldaan aan de in artikel 48c, eerste lid, van de wet bedoelde eisen en de voorgestelde maatregelen om voortdurende verbetering van de naleving te waarborgen;
 - b. de maatregelen die worden getroffen indien blijkt dat niet wordt voldaan aan bepaalde in artikel 48c, eerste lid, van de wet bedoelde eisen; en
 - c. welke personen zijn aangewezen voor het toepassen van de in de onderdelen a en b bedoelde maatregelen en procedures.
2. De verklaring naleving maritieme arbeid deel II wordt opgesteld in overeenstemming met de normering van leidraad B5.1.3, leden 2, 3 en 4, van het Maritiem Arbeidsverdrag.

Artikel 5.3 Inspectie, geldigheid en verlenging certificaat maritieme arbeid

1. Een certificaat maritieme arbeid heeft een geldigheidsduur van ten hoogste vijf jaren.
2. Ter verkrijging van een certificaat maritieme arbeid, bij een tussentijdse inspectie als bedoeld in het derde lid, en bij een verlengingsinspectie als bedoeld in het vierde lid:
 - a. wordt onderzocht of het schip voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 48c, eerste lid, van de wet, en aan de voorschriften genoemd op de toepasselijke verklaring naleving maritieme arbeid deel I; en



- b. wordt beoordeeld of de verklaring naleving maritieme arbeid deel II voldoet aan het bepaalde in artikel 5.2, en of op basis van de inhoud van die verklaring voldoende is gewaarborgd dat de in onderdeel a bedoelde eisen die op het desbetreffende schip van toepassing zijn, voortdurend worden nageleefd.
3. Tijdens de geldigheidsduur van het certificaat maritieme arbeid wordt het schip onderworpen aan een tussentijdse inspectie die plaatsvindt tussen de tweede en derde verjaardatum van het certificaat. Van een goed verlopen tussentijdse inspectie wordt aantekening gemaakt op het certificaat.
4. Het onderzoek ter verlenging van een certificaat maritieme arbeid vindt plaats voor de vijfde verjaardatum van het certificaat. Indien de verlengingsinspectie wordt afgerond binnen drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat maritieme arbeid geldig vanaf de datum waarop de verlengingsinspectie is afgerond voor een tijdvak dat ten hoogste loopt tot vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat. Indien de verlengingsinspectie meer dan drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat wordt afgerond, is het nieuwe certificaat maritieme arbeid geldig voor vijf jaar gerekend vanaf de datum waarop de verlengingsinspectie is afgerond.

Artikel 5.4 Inspectierapport

1. De uitkomsten van een inspectie als bedoeld in artikel 5.3 worden door de betrokken ambtenaar of degene die namens een rechtspersoon de inspectie heeft uitgevoerd opgenomen in een inspectierapport, waarbij alle eventuele zwaarwegende tekortkomingen uitdrukkelijk worden vermeld. De datum waarop wordt vastgesteld dat een zwaarwegende tekortkoming is verholpen, wordt eveneens aangetekend op het inspectierapport.
2. Een afschrift van het inspectierapport wordt in de werktaal van het schip en in het Engels, indien de werktaal geen Engels is en het schip internationale reizen maakt, verstrekt aan de kapitein.
3. De kapitein verstrekt op verzoek een afschrift van het inspectierapport alsmede van het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid in het Engels of in de werktaal van het schip, aan krachtens artikel 48d van de wet aangewezen ambtenaren, aan inspecteurs van een havenstaat of aan vertegenwoordigers van scheepsbeheerders of zeevarenden.

Artikel 5.5 Voorwaarden afgifte voorlopige certificaten

1. Een voorlopig certificaat maritieme arbeid kan worden afgegeven met betrekking tot:
 - a. nieuwe schepen bij de oplevering;
 - b. schepen die onder de vlag van het koninkrijk gaan varen;
 - c. schepen die in het beheer komen van een andere scheepsbeheerder .
2. Een voorlopig certificaat maritieme arbeid kan eenmalig worden afgegeven voor een tijdvak van ten hoogste 26 weken.
3. In afwijking van artikel 5.2, eerste lid, onderdelen a en b, worden de bedoelde maatregelen en procedures in de verklaring naleving maritieme arbeid deel II zoveel als mogelijk vermeld. De scheepsbeheerder toont aan dat de kapitein op de hoogte is van de eisen van het Maritiem Arbeidsverdrag en zijn verantwoordelijkheden voor de uitvoering en de naleving van de voor het desbetreffende schip geldende regels en procedures voor de naleving van het Maritiem Arbeidsverdrag.
4. Het schip wordt met het oog op een voorlopig certificaat als bedoeld in het eerste lid, op onderdelen onderworpen aan een onderzoek als bedoeld in artikel 5.3, tweede lid, onderdeel a.

Artikel 5.6 Aanvraag certificaat maritieme arbeid en voorlopig certificaat maritieme arbeid

1. Een aanvraag voor een certificaat maritieme arbeid of een voorlopig certificaat maritieme arbeid wordt schriftelijk ingediend bij een op grond van artikel 48d, eerste lid van de wet aangewezen ambtenaar of rechtspersoon. Daarbij verstrekt de scheepsbeheerder de volgende gegevens en documenten:
 - a. naam van het schip;
 - b. IMO-nummer van het schip;
 - c. de naam van de scheepsbeheerder;
 - d. technische gegevens van het schip, inclusief de op grond van artikel 3.23 goedgekeurde plannen, of een certificaat als bedoeld in artikel 5.3, vijfde lid;



- e. de datum van de kiellegging.
2. Op basis van de gegevens bedoeld in het eerste lid, ontvangt de scheepsbeheerder een verklaring naleving maritieme arbeid deel I, aan de hand waarvan de scheepsbeheerder een verklaring naleving maritieme arbeid deel II opstelt die in overeenstemming is met het bepaalde in artikel 5.2 en 5.8, vierde lid, en, voor zover van toepassing, artikel 5.5, derde lid.
3. Nadat de in het eerste lid bedoelde ambtenaar of rechtspersoon, de verklaring naleving maritieme arbeid deel II heeft ontvangen, worden de in artikel 5.3 of artikel 5.5, derde lid, bedoelde onderzoeken uitgevoerd.

Artikel 5.7 Vervallen certificaat bij onttrekken van schip aan oorspronkelijke bestemming

Onverminderd het bepaalde in artikel 48e van de wet, vervalt een voor dat schip afgegeven certificaat maritieme arbeid indien:

- a. het schip wordt onttrokken aan zijn oorspronkelijke bestemming waardoor het niet meer als schip wordt gebruikt;
- b. het schip zonder dat een verbouwing of wijziging van de inrichting plaatsvindt als bedoeld in artikel 48e, eerste lid, onderdeel a van de wet, van bestemming wijzigt.

Artikel 5.8 Modellen

1. Het model van het certificaat maritieme arbeid is opgenomen in bijlage B bij deze regeling.
2. Het model van het voorlopige certificaat maritieme arbeid is opgenomen in bijlage C bij deze regeling.
3. Het model van de verklaring naleving maritieme arbeid, deel I, is opgenomen in bijlage D bij deze regeling.
4. Het model van de verklaring naleving maritieme arbeid, deel II, is opgenomen in bijlage E bij deze regeling.
5. De in het eerste tot en met het vierde lid bedoelde documenten zijn slechts geldig indien ze zijn opgesteld overeenkomstig de in de bijlagen bij deze regeling opgenomen modellen en naar waarheid zijn ingevuld.

Artikel 5.9 Erkenning van organisaties

1. Een erkenning als bedoeld in artikel 48d, vierde lid, van de wet kan worden verleend aan rechtspersonen die voldoen aan de volgende criteria:
 - a. de rechtspersoon beschikt over een gecertificeerd kwaliteitssysteem, waarin de procedures alsmede het beheer van alle documentatie met betrekking tot de onderzoeken waarvoor de aanwijzing geldt zijn geborgd;
 - b. de rechtspersoon heeft de beschikking over een wereldwijd netwerk van voldoende en bekwaam personeel met voldoende en actuele kennis van het Maritiem Arbeidsverdrag en de Nederlandse wettelijke vereisten voor de afgifte van een certificaat maritieme arbeid, alsmede ervaring met betrekking tot het onderzoeken van schepen; en
 - c. de rechtspersoon voert een onafhankelijke bedrijfsvoering en kan daarover verantwoording afleggen.
2. Een rechtspersoon als bedoeld in het eerste lid houdt kantoor in Nederland en heeft met de Staat een overeenkomst gesloten met betrekking tot de taken die zij in het kader van de aanwijzing uitvoert, waarin de in leidraad B5.1.2 van het Maritiem Arbeidsverdrag genoemde onderwerpen zijn opgenomen.
3. Rechtspersonen die zijn erkend op grond van verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009, worden geacht te voldoen aan de erkenningscriteria, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, en het tweede lid.
4. Een erkenning wordt verleend voor onbepaalde tijd. Een erkenning kan worden ingetrokken indien de rechtspersoon waaraan de erkenning is verleend, niet meer voldoet aan een van de in het eerste lid genoemde criteria.
5. Een besluit tot erkenning of intrekking van een erkenning wordt bekend gemaakt in de Staatscourant.



Artikel 5.10 Aanwijzing erkende rechtspersonen

1. Een rechtspersoon die is erkend overeenkomstig het bepaalde in artikel 5.9 en die is aangewezen op grond van artikel 6, tweede lid, van de Schepenwet, kan de minister verzoeken om een aanwijzing als bedoeld in artikel 48d, eerste lid, van de wet.
2. Een aanwijzing wordt ingetrokken indien de in artikel 5.9 bedoelde erkenning wordt ingetrokken
3. Een aanwijzing kan worden ingetrokken indien de aangewezen rechtspersoon handelt in strijd met een voorschrift dat is verbonden aan de aanwijzing of in strijd met de overeenkomst, bedoeld in artikel 5.9, tweede lid.
4. Een aanwijzing kan worden geschorst indien door een handeling of nalaten van de aangewezen rechtspersoon ernstig gevaar voor de veiligheid kan of is ontstaan.

§ 6 Register

Artikel 6.1 Gegevensregistratie Centraal inspectieregister

1. Na het uitvoeren van een inspectie als bedoeld in artikel 5.3, tweede, derde of vierde lid, worden door de betrokken ambtenaar of degene die namens een rechtspersoon de inspectie heeft uitgevoerd, de volgende gegevens in het in artikel 65, tweede lid, van de wet bedoelde register geregistreerd:
 - a. naam van het schip;
 - b. IMO-nummer van het schip;
 - c. naam van de scheepsbeheerder van het schip;
 - d. naam van de op grond van artikel 48d, eerste lid, van de wet aangewezen ambtenaar of degene die namens een rechtspersoon de inspectie heeft uitgevoerd;
 - e. datum en plaats van de inspectie;
 - f. de resultaten van vraaggesprekken met zeevarenden aan boord;
 - h. informatie betreffende eventuele inbreuken op de wetgeving, opgelegde sancties en aanhouding van het schip;
 - i. gerapporteerde arbeidsongevallen.
2. Rechtspersonen die zijn aangewezen op grond van artikel 48d, eerste lid, van de wet, dragen er zorg voor dat de in het eerste lid bedoelde inspectiegegevens in het register worden geregistreerd op de door de minister bij die aanwijzing voorgeschreven wijze.
3. De minister brengt binnen zes maanden na afloop van elk kalenderjaar een verslag uit van de in het desbetreffende jaar uitgevoerde inspecties.

§ 7 Klachtenprocedures

Artikel 7.1 Klager

In deze paragraaf wordt verstaan onder 'klager': een zeevarende die overeenkomstig een klachtenprocedure als bedoeld in artikel 69a, eerste lid, van de wet of de regels bedoeld in artikel 69b, tweede lid, van de wet, een klacht indient.

Artikel 7.2 Klachtenprocedure aan boord

1. In een procedure als bedoeld in artikel 69a van de wet wordt tenminste opgenomen:
 - a. bij welke persoon of personen aan boord een klacht kan worden ingediend, waarbij klachten in ieder geval bij de kapitein kunnen worden ingediend;
 - b. bij welke vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder die niet tot de zeevarenden aan boord behoort, een klacht kan worden ingediend;
 - c. de contactgegevens voor het indienen van een klacht als bedoeld in artikel 7.3;
 - d. de naam van één of meer vertrouwenspersonen aan boord die zeevarenden onpartijdig kunnen adviseren over het indienen van een klacht en klagers kunnen bijstaan bij het doorlopen van de klachtenprocedure en kan helpen bij het voorkomen van nadelige behandeling vanwege het feit dat hij een klacht heeft ingediend; en
 - e. volgens welke procedure een klacht wordt behandeld waarbij leidraad B5.1.5, tweede lid, van het Maritiem Arbeidsverdrag in acht wordt genomen.
2. De klachtenprocedure bedoeld in het eerste lid, stelt geen beperkingen aan het recht van de klager:
 - a. zich door iemand te laten vergezellen of vertegenwoordigen;



- b. om te allen tijde zijn klacht rechtstreeks bij de kapitein of de vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, in te dienen;
- c. om klachten in te dienen betreffende een vermoedelijke schending van het Maritiem Arbeidsverdrag.

Artikel 7.3 Klachtbehandeling aan de wal

1. Een klacht als bedoeld in artikel 69b van de wet wordt ingediend bij een daartoe door de minister aangewezen ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze ambtenaar zorgt voor een vertrouwelijke behandeling van de klacht.
2. Indien een erkende rechtspersoon als bedoeld in artikel 5.8, een melding ontvangt van een klacht, zorgt deze erkende rechtspersoon ervoor dat de klacht wordt ingediend bij de in het eerste lid bedoelde ambtenaar.
3. Schriftelijk ingediende klachten worden gericht aan Inspectie Leefomgeving en Transport, te bereiken via:
 - a. het postadres: postbus 16191, 2500 BD Rotterdam, Nederland; of
 - b. de website: www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm.
4. Een klacht is ontvankelijk indien:
 - a. deze een vermoedelijke schending van het Maritiem Arbeidsverdrag of een vermeend onrechtmatig bevel van de kapitein betreft;
 - b. het voorval waarop de klacht betrekking heeft minder dan zes maanden geleden heeft plaatsgevonden;
 - c. de klacht in het Engels of het Nederlands is gesteld; en
 - d. de klacht voldoende gedetailleerde informatie bevat om onderzoek naar de klacht te kunnen doen.
5. Aan de klager wordt zo spoedig mogelijk na het indienen van de klacht medegedeeld of de klacht ontvankelijk is.
6. Indien de klacht ontvankelijk is:
 - a. wordt nagegaan of het een individuele klacht of een algemene klacht betreft en wordt nagegaan waarop de klacht betrekking heeft;
 - b. wordt de klager gevraagd of hij zijn klacht wil handhaven indien zijn anonimiteit, gelet op de aard van de klacht, niet gewaarborgd kan worden;
 - c. wordt nagegaan of de in artikel 69a van de wet bedoelde klachtenprocedure is doorlopen en, als dat niet het geval is, wordt de klacht niet verder behandeld, tenzij blijkt dat klager die klachtenprocedure niet heeft gebruikt uit angst voor de gevolgen daarvan of wegens een andere goede reden als bedoeld in leidraad B5.2.2, lid 4;
 - d. wordt nagegaan waarom het doorlopen van de in artikel 69a van de wet bedoelde klachtenprocedure niet heeft geleid tot een oplossing van de klacht;
 - e. worden, indien de aard van de klacht en noodzakelijke waarborgen voor de klager dit toelaten, de kapitein, de scheepsbeheerder en eventueel andere bij de klacht betrokken personen in de gelegenheid gesteld hun standpunt kenbaar te maken;
 - f. wordt nagegaan of de klacht aan boord eenvoudig kan worden opgelost;
 - g. wordt een klacht zo nodig onderzocht door het uitoefenen van toezicht als bedoeld in hoofdstuk 5 van de wet of in het kader van een inspectie als bedoeld in artikel 5.3, waarbij niet wordt gemeld dat de inspectie het gevolg is van een klacht;
 - h. worden de conclusie en eventuele maatregelen op basis van het onderzoek naar de klacht medegedeeld aan de klager of aan een door de klager opgegeven contactpersoon of belangenorganisatie, op een wijze die de gewenste anonimiteit van de klager in acht neemt.

§ 8 Wijziging andere regelingen

Artikel 8.1

De Regeling bemanningsplan zeevaart wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 4 komt te luiden:



Artikel 4

Deze regeling berust op artikel 7, derde lid, van de Wet zeevarenden.

B

In de bijlage wordt aan vraag 21 een onderdeel toegevoegd, luidende:

- c. Wilt u aangeven op welke wijze bij de voorgestelde bemanningssamenstelling rekening is gehouden met de beperking van oververmoeidheid van de bemanning?

C

In de bijlage wordt in vraag 31 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

D

In de bijlage wordt in vraag 32 'ZBW' vervangen door: Wet zeevarenden.

E

In de bijlage wordt in vraag 33 'artikel 12 van de Zeevaartbemanningwet' vervangen door: artikel 12 van de Wet zeevarenden.

Artikel 8.2

Het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.
2. In onderdeel b wordt 'Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door: Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

1. Een door de minister als keuringsarts aangewezen geneeskundige voldoet aan de voorwaarden opgenomen in bijlage 4.
2. Een door de minister als keuringsarts erkend geneeskundige voldoet aan de voorwaarden opgenomen in bijlage 5.

C

In de artikelen 2, 3, 4, 6 en 8 wordt 'de geneeskundige' telkens vervangen door: de keuringsarts.

D

In de artikelen 2, 3, 5 en 6 wordt 'De geneeskundige' telkens vervangen door: De keuringsarts.

E

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. Onderdeel a komt te luiden:



a. het monsterboekje of het in artikel 38, eerste lid, van de wet bedoelde document van de keurling, of.

b. In onderdeel b. wordt na 'monsterboekje' ingevoegd: of een document als bedoeld in onderdeel a.

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onder verlettering van de onderdelen a tot en met c in b tot en met d, wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

a. de keuringsstatus van de keurling, teneinde na te gaan of de keurling reeds door een andere keuringsarts is afgekeurd;

b. In onderdeel d wordt 'Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door 'Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart'.

F

Artikel 3, eerste lid, komt te luiden:

1. De keuring vindt plaats met inachtneming van de keuringsaanwijzingen en overeenkomstig de medische maatstaven, opgenomen in bijlage 1, onderscheidenlijk bijlage 2. Instructies van de Medisch Adviseur Scheepvaart worden opgevolgd.

G

In artikel 4, eerste lid, wordt 'bijlage II' vervangen door: bijlage 2.

H

In artikel 7, eerste lid, wordt 'dezelfde geneeskundige' vervangen door: dezelfde keuringsarts.

I

In artikel 9, derde lid, wordt '20° OL' vervangen door: 28° OL.

J

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

De resultaten van de keuringen van zeevarenden die een functie uitoefenen als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, en van zeevarenden met veiligheids- of beveiligingstaken, worden door de keuringsarts onverwijld aangetekend in het daarvoor bestemde register. Instructies van de Medisch Adviseur Scheepvaart worden opgevolgd.

K

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'bijlage III' vervangen door: bijlage 3.

2. In het derde lid vervalt 'kosteloos'.

L

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

Deze regeling berust op de artikelen 104, 106, eerste, tweede en derde lid, en 110, zevende lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en de artikelen 60, derde lid, en 62, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit zeevisvaartbemanning.



M

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Keuringsreglement voor de zeevaart 2012.

N

Artikel 14 vervalt.

O

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het onderdeel *Keuringsaanwijzingen* komt te luiden:

Keuringsaanwijzingen

Het handhaven en bevorderen van de veiligheid op zee houdt onder andere in een zorgvuldig periodiek geneeskundig onderzoek van zeevarenden.

In het algemeen dient de betrokkene om in aanmerking te komen voor een geneeskundige verklaring vrij te zijn van enige afwijking, ziekte of verwonding die een veilige uitoefening van de werkzaamheden belemmert of waarvan het aannemelijk is dat die door werkzaamheden op zee dusdanig wordt verergerd dat hij (zij) daardoor ongeschikt wordt voor deze werkzaamheden.

Zijn (haar) aanwezigheid aan boord mag geen gevaar opleveren voor de gezondheid van de andere opvarenden.

Van groot belang daarbij is vooral het tijdig herkennen en (laten) behandelen van die aandoeningen die een duidelijke risicoverhogende factor zijn.

Een zeevarende die een functie uitoefent (of gaat uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, dient daarnaast te allen tijde in staat te zijn om adequaat te handelen in geval van nood. Hij moet daarbij niet alleen in staat zijn zichzelf in veiligheid te stellen, maar moet kunnen assisteren bij het bestrijden van brand en het lanceren van reddingmiddelen en moet medebemanningsleden en overige opvarenden kunnen assisteren.

2. De aanhef van het onderdeel *Waakzaamheid en concentratievermogen* komt te luiden:

Waakzaamheid en concentratievermogen

Met betrekking tot de keuring van een zeevarende die een functie uitoefent (of gaat uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, moet men zich realiseren dat er aan boord vele werkzaamheden zijn waarbij langdurige concentratie is vereist.

3. De aanhef van het onderdeel *Veiligheid* komt te luiden:

Veiligheid

Met betrekking tot de keuring van een zeevarende die een functie uitoefent (of gaat uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, is het volgende van belang:

4. In het onderdeel *Keuringsaanwijzingen, algemene uitgangspunten voor afkeuring, medische maatstaven* wordt 'Bijlage I' vervangen door 'bijlage 1' en wordt 'Bijlage II' vervangen door 'bijlage 2'.

5. Het onderdeel *Uitgangspunten voor afkeuring* wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel c wordt ', of' vervangen door een puntkomma.

b. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel d door ', of' wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

e. die de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen.



P

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het onderdeel *Verklaring van de begrippen* wordt 'Bijlage II' vervangen door: bijlage 1.
2. Van onderdeel I. Algemene lichamelijke conditie en fysieke vaardigheden worden de eerste volzin en de aanhef van de opsomming vervangen door:

Zeevarenden moeten voldoende lichamelijke conditie en fysieke vaardigheid hebben om hun functie naar behoren te kunnen uitoefenen.

Zeevarenden die een functie uitoefenen (of gaan uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, moeten bovendien voldoende lichamelijke conditie en fysieke vaardigheid hebben om te allen tijde adequaat te kunnen handelen aan boord (ref. STCW-Code, tabel B-I/9-2). Hiertoe is vereist dat de zeevarende:

3. Onderdeel XX. Aandoeningen van het bewegingsapparaat komt te luiden:

XX.Aandoeningen van het bewegingsapparaat

1. Recidiverende rugklachten gepaard gaande met arbeidsverzuim zijn een reden voor ongeschiktheid.
2. Gewrichtsaandoeningen en andere ziekten van het bewegingsapparaat zijn een reden voor ongeschiktheid indien de aandoening het functioneren dusdanig belemmert dat de functie niet meer naar behoren en duurzaam kan worden uitgeoefend.
3. Contracturen, verminkingen en aangeboren afwijkingen die tot een aanzienlijke bewegingsbeperking hebben geleid zijn een reden voor ongeschiktheid indien de aandoening het functioneren dusdanig belemmert dat de functie niet meer naar behoren en duurzaam kan worden uitgeoefend.
4. Ledemaatprothesen en kunstgewrichten die tot een aanzienlijke bewegingsbeperking hebben geleid zijn een reden voor ongeschiktheid indien de aandoening het functioneren dusdanig belemmert dat de functie niet meer naar behoren en duurzaam kan worden uitgeoefend.
5. Recidiverende schouderluxaties zijn een reden voor arbeidsongeschiktheid.

4. In onderdeel XXI. Overgewicht, vervalt telkens 'zijn'.

5. Onderdeel XXIII. *Oog en gezichtsvermogen*, wordt als volgt gewijzigd:

a. Punt A wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

A. *Alle zeevarenden die een functie uitoefenen (of gaan uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, met uitkijk- of wachtfunctie.*

2. Onderdeel 3, tweede volzin, komt te luiden:

Het bij de keuring gebruik maken van gekleurde corrigerende glazen of contactlenzen waarvan de kleuring tot doel heeft een rood-groen kleurenzienstoornis te compenseren is niet toegestaan.

3. Voor de eerste volzin van onderdeel 4 wordt een volzin ingevoegd, luidende:

Een onderzoek van het kleurenonderscheidingsvermogen vindt één maal per zes jaar plaats.

b. Het opschrift van punt B komt te luiden:

B. *Alle zeevarenden die een functie uitoefenen (of gaan uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, zonder uitkijk- of wachtfunctie, en zeevarenden met veiligheids- of beveiligingstaken.*

c. Er wordt een punt toegevoegd, luidende:

C. *Alle overige zeevarenden*

1. De gezichtsscherpte wordt bepaald met behulp van de kaart van Landolt TNO, de Snellen letterkaart of een andere test die geacht mag worden gelijkwaardig te zijn.



Met beide ogen gelijktijdig dient, zonodig met behulp van eigen (reserve)bril of contactlenzen, een gezichtsscherpte te worden bereikt van 0,1.

2. Indien bij de keuring gebruik moet worden gemaakt van optische correctiemiddelen, moet aan de keurend arts een adequate reservebril worden getoond.

6. Onderdeel XXIV. *Oor en gehoor*, wordt als volgt gewijzigd:

a. Het opschrift van punt A komt te luiden:

- A. *Alle zeevarenden die een functie uitoefenen (of gaan uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, met uitkijk- of wachtfunctie.*

b. Punt B wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

- B. *Alle zeevarenden die een functie uitoefenen (of gaan uitoefenen) als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, zonder uitkijk- of wachtfunctie, en zeevarenden met veiligheids- of beveiligingstaken.*

2. Onderdeel 1 komt te luiden:

1. Eenmaal in de 2 jaar wordt een onderzoek gedaan met de toon-audiometer. Een gehoorverlies van gemiddeld 40 dB(HL) voor ieder oor afzonderlijk is een reden voor ongeschiktheid. Als criterium geldt het rekenkundig gemiddelde van de ongemaskeerde luchtgeleidingsdrempels bij 500, 1000, 2000 en 3000 Hz. Indien de apparatuur een meting bij 3000 Hz niet toelaat, mag de drempel bij 3000 Hz per oor worden berekend op basis van het gemiddelde van de drempels bij 2000 en 4000 Hz voor hetzelfde oor.

c. Er wordt een punt toegevoegd, luidende:

C. *Alle overige zeevarenden*

1. Eenmaal in de 2 jaar wordt een onderzoek gedaan met de toon-audiometer. Een gehoorverlies van gemiddeld 40 dB(HL) voor het beste oor is een reden voor ongeschiktheid. Als criterium geldt het rekenkundig gemiddelde van de ongemaskeerde luchtgeleidingsdrempels bij 500, 1000, 2000 en 3000 Hz. Indien de apparatuur een meting bij 3000 Hz niet toelaat, mag de drempel bij 3000 Hz per oor worden berekend op basis van het gemiddelde van de drempels bij 2000 en 4000 Hz voor hetzelfde oor.
2. Indien de gemiddelde waarde van 40 dB (HL) wordt overschreden, is het gehoorvermogen toch als voldoende aan te merken, als de conversatiespraak, met of zonder gebruikmaking van een hoortoestel, op 2 meter met elk oor afzonderlijk duidelijk wordt verstaan.

Q

Bijlage 3, het model van het 'seafarer medical certificate', wordt vervangen door de bijlage 3, die is opgenomen in de bijlage F bij deze regeling.

R

Er worden twee bijlagen toegevoegd:

1. De als bijlage H bij deze regeling opgenomen Bijlage 4. Voorwaarden voor de aanwijzing als keuringsarts voor de scheepvaart.
2. De als bijlage I bij deze regeling opgenomen Bijlage 5. Voorwaarden voor de erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart.

Artikel 8.3

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 6.2 wordt 'Zeevaartbemanningswet' telkens vervangen door: Wet zeevarenden.



B

In Bijlage 7.2, paragraaf 3, wordt in de tabel, in de eerste kolom 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

Artikel 8.4

De Erkenningregeling opleidingen zeevaartbemanning wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 4, derde lid, wordt 'Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door: Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

B

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

Deze regeling berust op artikel 19, derde en vierde lid, van de Wet zeevarenden.

Artikel 8.5

De Regeling monsterrol en monsterboekje zeevaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt 'Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door 'Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart' en wordt Zeevaartbemanningwet vervangen door: Wet zeevarenden.

2. In onderdeel b wordt 'Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door: Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

B

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

Deze regeling berust op de artikelen 93, eerste lid, en 103, eerste lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en de artikelen 49, eerste lid, en 59, eerste lid, van het Besluit zeevisvaartbemanning.

Artikel 8.6

De Regeling vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt 'Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door: Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

2. In onderdeel d wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

B

Artikel 10 komt te luiden:



Artikel 10

Deze regeling berust op de artikelen 20, tweede lid, 21, 22, vierde en vijfde lid, en 22a, vierde lid, van de Wet zeevarenden en de artikelen 5, 6, tweede lid, en 8, tweede lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

Artikel 8.7

De Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen de asterisken en de vermeldingen daarbij.

B

In artikel 2, derde lid, wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

C

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3

Deze regeling berust op de artikelen 55c, tweede lid, en 55e van de Wet zeevarenden.

Artikel 8.8

De Regeling bemanning zeegaande zeilschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, onderdeel a, wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

B

Artikel 18 komt te luiden:

Artikel 18

Deze regeling berust op de artikelen 36, tweede lid, 57, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, en 86, derde lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

Artikel 8.9

In artikel 2 van de Regeling erkenning EG-beroepskwalificaties zeevisserij wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

Artikel 8.10

De regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 november 1998, houdende vaststelling model werkrooster en werklijst voor zeevarenden (Stcrt. 227) wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3

Het werkrooster en de werklijst worden volledig en duidelijk leesbaar ingevuld. Op de werklijst wordt melding gemaakt van het verrichten van bergingswerkzaamheden en van de gevallen waarin een jeugdige zeevarende heeft wachtgelopen dan wel arbeid heeft verricht tussen 00.00 en 05.00 uur.



B

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling werkrooster en werklijst zeevarenden.

C

De Bijlagen 1 en 2 worden vervangen door de bijlagen 1 en 2, die zijn opgenomen in de bijlagen I en J bij deze regeling.

Artikel 8.11

De Regeling vrijstelling nationaliteitseis kapiteins zeevisserij wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

B

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

Deze regeling berust op artikel 29, tweede lid, van de Wet zeevarenden.

Artikel 8.12

De Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, onderdeel a, wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

B

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

Deze regeling berust op artikel 30, tweede, vierde en elfde lid, van de Wet zeevarenden.

C

Artikel 7 vervalt.

D

Artikel 8 wordt vernummerd tot artikel 7.

Artikel 8.13

De Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector zeegaande waterbouw wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, onderdeel a, wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

B

Artikel 6 komt te luiden:



Artikel 6

Deze regeling berust op artikel 30, tweede, vierde en elfde lid, van de Wet zeevarenden.

C

Artikel 7 vervalt.

D

Artikel 8 wordt vernummerd tot artikel 7.

Artikel 8.14

De Regeling tarieven scheepvaart 2005 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2.24 wordt 'de Zeevaartbemanningwet' vervangen door: de Wet zeevarenden.

B

In artikel 2.25, eerste en tweede lid, wordt 'de Zeevaartbemanningwet' vervangen door: de Wet zeevarenden.

C

In artikel 2.26 wordt 'de Zeevaartbemanningwet' vervangen door: de Wet zeevarenden.

D

In artikel 2.27 wordt 'het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door: het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

E

In artikel 2.29 wordt 'de Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'de Minister van Infrastructuur en Milieu' en wordt 'het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' vervangen door: het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

F

Artikel 2.33 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift van artikel 2.33 wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.
2. In het eerste lid wordt 'de Zeevaartbemanningwet' vervangen door: de Wet zeevarenden.
3. In het tweede lid wordt 'artikel 44, tweede lid, van de Zeevaartbemanningwet' vervangen door: artikel 44, derde lid, van de Wet zeevarenden.

G

Artikel 3.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift van artikel 2.33 wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.
2. In het eerste, tweede en derde lid wordt 'de Zeevaartbemanningwet' vervangen door: de Wet zeevarenden.

H

Na artikel 3.4 wordt een artikel toegevoegd, luidend:



Artikel 3.5 Tarief verklaring naleving maritieme arbeid

Voor de behandeling van de aanvraag een verklaring naleving maritieme arbeid, deel I, is een tarief verschuldigd van € 136,-.

Artikel 8.15

De Regeling aanwijzing toezichthoudende ambtenaren Inspectie Verkeer en Waterstaat op het domein scheepvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

B

In artikel 2 wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

C

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

Deze regeling – voor zover die berustte op de Zeevaartbemanningwet – berust op artikel 49, eerste lid, en artikel 55, onderdeel b, van de Wet zeevarenden.

Artikel 8.16

In de Regeling certificering scheepsbeveiligingsfunctionarissen wordt na artikel 3 een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 3a

Deze regeling berust op artikel 21 van de Wet zeevarenden.

Artikel 8.17

Artikel 10 van de Regeling erkenning EG-beroepskwalificaties VTS-operator komt te luiden:

Artikel 10

Deze regeling – voor zover die berustte op de Zeevaartbemanningwet – berust op artikel 19, vierde lid, van de Wet zeevarenden.

Artikel 8.18

In artikel 1, onderdeel d, van de Regeling inzage gegevens en bescheiden Zeebrievenwet, wordt 'Zeevaartbemanningwet' vervangen door: Wet zeevarenden.

§ 9. Slotbepalingen

Artikel 9.1 Inwerkingtreding

De paragrafen 1, 5 en 6, de artikelen 8.2, onderdeel Q, en 8.14, onderdeel H, en paragraaf 9 van deze regeling treden in werking op het tijdstip waarop artikel I, onderdeel U, van de wet van 6 juli 2011 (Stb. 394) inzake implementatie van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) voor wat betreft het in dat onderdeel opgenomen hoofdstuk IVB in werking treedt.

Artikel 9.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling zeevarenden.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



BIJLAGE A – MODEL DOCUMENT ALS BEDOELD IN ARTIKEL 38, EERSTE LID, VAN DE WET ZEEVARENDEN EN ARTIKEL 2.1 VAN DE REGELING ZEEVARENDEN

Gebruik dit model op papier waarop de gegevens van de scheepsbeheerder zijn vermeld/ Use this model on paper with the details of the shipowner

PLAATS/PLACE.....

DATUM/DATE.....

De ondergetekende/the undersigned:.....(naam),

kapitein van de/master of the.....(naam van het schip/name of the ship),

IMO-nummer /IMO number.....,

bruto tonnage (GT) /gross tonnage (GT):.....GT,

voortstuwingsvermogen/propulsion power: kW (kilowatt),

soort schip/sort of ship koopvaardij/merchant vessel vissersvaartuig/fishing vessel
 zeilschip/sailing vessel,

voortbeweging /propulsion verbrandingsmotor/internal combustion elektrisch/electrical
 stoom/steam,

type schip /type of ship olietanker/oil tanker chemicaliëntanker/chemical tanker
 vloeibaargastanker/liquefied gas tanker hoge snelheids-
vaartuig/high speed vessel passagiersschip/passengership;

verklaart hierbij dat/declares hereby that:

Naam zeevarende/name seafarer:.....,

Nationaliteit zeevarende/nationality seafarer:.....,

Geboorteplaats en -datum/Place and date of birth.....,

Adres/address.....,

Straat/street:.....,

Woonplaats/place of residence:.....,

Land/Country of residence:.....,

Burgerservicenummer/Personal number (if applicable):.....,

op bovengenoemd schip is aangemonsterd op/has served on this ship from
.....(datum/date),



en is afgemonsterd op/ and was discharged on.....(datum/date) te/at
.....(plaats en land/place and Country),
in de functie van/ in the capacity of (functie van de
zeevarende/function of the seafarer),

alsmede dat de bovengenoemde zeevarende de volgende werkzaamheden aan boord van het schip
heeft verricht/ and furthermore that the above mentioned seafarer was employed as follows on
board of the ship:

1.,
 2.,
 3.
- Etc.).

Opmerking: De werkzaamheden ook in het Engels noteren.

Handtekening kapitein/Masters signature :

.....,



BIJLAGE B – MODEL CERTIFICAAT MARITIEME ARBEID



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

CERTIFICAAT MARITIEME ARBEID

Afgegeven ingevolge de bepalingen van artikel V en titel 5 van het *Maritiem Arbeidsverdrag*, 2006 (hieronder te noemen "het Verdrag")

Onder het gezag van de regering van het Koninkrijk der Nederlanden

door.....(naam ambtenaar of rechtspersoon)

.....
..... (adres)

Gegevens van het schip

Naam van het schip:.....
Onderscheidingsnummer of -letters:.....
Thuishaven:.....
Datum van registratie:.....
Brutotonnage (GT)¹:.....
IMO-nummer:.....
Type schip:.....
Naam en adres scheepsbeheerder²:

Hierbij wordt verklaard:

1. Dat dit schip is geïnspecteerd en dat geverifieerd is of het voldoet aan de vereisten van het Verdrag, en de bepalingen van de bijgevoegde verklaring naleving maritieme arbeid.
2. Dat de in aanhangsel A5-I van het Verdrag genoemde arbeids- en leefomstandigheden van de zeevarende in overeenstemming zijn bevonden met de nationale vereisten van het land ter uitvoering van het Verdrag. Deze nationale vereisten zijn samengevat in de verklaring naleving maritieme arbeid deel I.

Dit certificaat is geldig tot.....afhankelijk van inspecties in overeenstemming met de normen A5.1.3 en A5.1.4 van het Verdrag.

¹ Zie artikel II, lid 1, onderdeel c, van het Verdrag

² Zie artikel II, lid 1, onderdeel j, van het Verdrag



Dit certificaat is uitsluitend geldig wanneer de verklaring naleving maritieme arbeid afgegeven te.....op..... is bijgevoegd.

Datum van afronding van de inspectie waarop dit certificaat gebaseerd is, was.....

Afgegeven teop.....

Handtekening en stempel van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon:

Aantekeningen met betrekking tot tussentijdse inspectie en, indien vereist, eventuele aanvullende inspectie

Hierbij wordt verklaard dat het schip in overeenstemming met de normen A5.1.3 en A5.1.4 van het Verdrag is geïnspecteerd en dat de arbeids- en leefomstandigheden van de zeevarenden bedoeld in Aanhangsel A5-1 van het Verdrag in overeenstemming zijn bevonden met de nationale vereisten van het bovengenoemde land ter uitvoering van het Verdrag.

Tussentijdse inspectie

In te vullen tussen de tweede en derde verjaardatum	Ondertekend door:..... (handtekening van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon) Plaats: Datum: (Stempel van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)
---	--

Aanvullende inspecties (indien vereist)

Hierbij wordt verklaard dat op het schip een aanvullende inspectie is uitgevoerd teneinde te verifiëren of het schip nog steeds voldoet aan de nationale vereisten ter uitvoering van het Verdrag, als vereist i norm A3.1, derde lid van het Verdrag (hernieuwde registratie of ingrijpende wijziging van de accommodatie) of om andere redenen.

Aanvullende inspectie (indien vereist)



	<p>Ondertekend door:..... (handtekening van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)</p> <p>Plaats: Datum:</p> <p>(Stempel van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)</p>
--	---

Aanvullende inspectie (indien vereist)

	<p>Ondertekend door:..... (handtekening van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)</p> <p>Plaats: Datum:</p> <p>(Stempel van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)</p>
--	---

Aanvullende inspectie (indien vereist)

	<p>Ondertekend door:..... (handtekening van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)</p> <p>Plaats: Datum:</p> <p>(Stempel van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)</p>
--	---



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

MARITIME LABOUR CERTIFICATE

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as the Convention) under the authority of the Government of the Netherlands by

The Inspector general Human Environment and Transport Inspectorate

Particulars of the ship:

Name of Ship		IMO number
Distinctive number or letters		Gross tonnage ³
Port of Registry	Date of Registry	Type of ship
Thuishaven	Datum registratie (nieuw)	Scheepstype ISM (zie BC)

Name and address of the shipowner⁴:
.....
.....

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
2. That the seafarers working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned countrys national requirements implementing the

³ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

⁴ Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention. in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.



Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at Rotterdam, on, is attached.

Completion date of the survey on which this certificate is based was:

Issued at Rotterdam, (date)

The Inspector general Human Environment and Transport Inspectorate,
on his behalf,

..... (signature and stamp)



ENDORSEMENT FOR MANDATORY INTERMEDIATE INSPECTION AND, IF REQUIRED, ANY
ADDITIONAL INSPECTION

THIS IS TO CERTIFY that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond national requirements to the abovementioned country implementing the Convention.

Intermediate inspection⁵:

Signature of the officer and stamp of the organisation:.....

Place:

Date:

Additional endorsements (if required)

THIS IS TO CERTIFY that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection (if required):

Signature of the officer and stamp of the organisation:.....

Place:

Date:

Additional inspection (if required):

Signature of the officer and stamp of the organisation:.....

Place:

Date:

Additional inspection (if required):

Signature of the officer and stamp of the organisation:.....

Place:

Date:

⁵ to be completed between the second and third anniversary dates



BIJLAGE C – MODEL VOORLOPIG CERTIFICAAT MARITIEME ARBEID



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

VOORLOPIG CERTIFICAAT MARITIEME ARBEID

Afgegeven ingevolge de bepalingen van artikel V en titel 5 van het *Maritiem Arbeidsverdrag*, 2006 (hieronder te noemen "het Verdrag")

Onder het gezag van de regering van het Koninkrijk der Nederlanden

door.....(naam)

..... (adres)

Gegevens van het schip

Naam van het schip:.....
Onderscheidingsnummer of -letters:.....
Thuishaven:.....
Datum van registratie:.....
Brutotonnage (GT)⁶:.....
IMO-nummer:.....
Type schip:.....
Naam en adres scheepsbeheerder⁷:

Hierbij wordt verklaard, voor het doel van norm A5.1.3, lid 7, van het Verdrag:

- dat dit schip is geïnspecteerd, voor zover als redelijk en mogelijk is, voor de zaken opgenomen in Aangangsel A5-1 van het Verdrag, met inachtneming van verificatie van de punten onder b, c en d hieronder;
- dat de scheepsbeheerder de bevoegde autoriteit of erkende organisatie heeft getoond dat het schip over geschikte procedures beschikt om aan het Verdrag te voldoen;
- dat de kapitein bekend is met de vereisten van het Verdrag en de verantwoordelijkheden voor uitvoering, en
- dat relevante informatie aan de bevoegde autoriteit of erkende organisatie is overgelegd om een verklaring maritieme arbeid af te kunnen geven.

⁶ Zie artikel II, lid 1, onderdeel c, van het Verdrag

⁷ Zie artikel II, lid 1, onderdeel j, van het Verdrag



Dit certificaat is geldig tot.....afhankelijk van de inspecties in
overeenstemming met de normen A5.1.3 en A5.1.4 van het Verdrag

Datum van afronding van de inspectie waarnaar onder a wordt verwezen, was.....
Afgegeven te.....op.....

Handtekening
(Handtekening van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen
ambtenaar of rechtspersoon)



BIJLAGE D – VERKLARING NALEVING MARITIEME ARBEID DEEL I



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

VERKLARING NALEVING MARITIEME ARBEID – DEEL I

(NOOT: Deze verklaring moet bij het Certificaat maritieme arbeid van het schip worden gevoegd)

Uitgegeven onder het gezag van
de Minister van Infrastructuur en Milieu

Met betrekking tot de voorschriften van het Maritiem arbeidsverdrag, 2006 (hieronder ook aangehaald als "het Verdrag") wordt het schip met de volgende referenties:

Naam van het schip	IMO Nummer	Bruto tonnage
.....GT

in stand gehouden in overeenstemming met norm A5.1.3 van het Verdrag.

De ondergetekende verklaart, namens de bovengenoemde bevoegde autoriteit, dat:

- de voorschriften van het Verdrag volledig zijn opgenomen in de nationale eisen waarnaar hieronder wordt verwezen;
- deze nationale eisen zijn opgenomen in nationale voorschriften waarnaar hieronder wordt verwezen; waar nodig wordt uitleg gegeven met betrekking tot de inhoud van die voorschriften;
- de details van elke wezenlijk gelijkwaardige bepaling overeenkomstig artikel VI, paragrafen 3 en 4, staan vermeld in het deel dat daarvoor hieronder is opgenomen;
- elke ontheffing die door de bevoegde autoriteit is verleend in overeenstemming met Titel 3, wordt duidelijk aangegeven in het deel dat daarvoor beneden is opgenomen;
- naar elke specifieke eis voor het scheepstype in de nationale wetgeving wordt eveneens verwezen onder de betreffende eisen.

1. Minimumleeftijd (Voorschrift 1.1)

De Arbeidstijdenwet, artikelen 1:2, 2:8, 3:1 en 3.2 (1 en 2), nader gespecificeerd in de Nadere regeling kinderarbeid, artikel 1:1 (2h), bepaalt dat geen persoon jonger dan 16 jaar als een zeevarende mag werken, in overeenstemming met het Verdrag.

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer, artikelen 6.1.2 en 6.5.3 , bepaalt dat een persoon jonger dan 18 jaar niet gedurende de nacht mag werken, in overeenstemming met het Verdrag.

"Nacht" is gedefinieerd als de periode tussen 00.00 en 05.00 uur.

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer, artikel 6.5.3 (3b), bepaalt dat een persoon jonger dan 18 jaar gedurende de nacht mag werken indien dit in verband met zijn opleiding noodzakelijk is, in overeenstemming met het Verdrag.



Het Arbeidsomstandighedenbesluit, artikelen 1.1 (5), 1.36, 1.37 en 6.27, verbiedt het uitvoeren van gevaarlijk werk door personen jonger dan 18 jaar, in overeenstemming met het Verdrag.

2. Geneeskundige verklaringen (Voorschrift 1.2)

De Wet zeevarenden, artikelen 19 (1a 3), 40, 40a, 41, 45, 46, 47, en het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, artikelen 104-105, 107-108 en 113, schrijven voor dat alle zeevarenden medisch gekeurd moeten zijn en in het bezit moeten zijn van een geneeskundige verklaring in overeenstemming met hun functie, in overeenstemming met het Verdrag.

3. Kwalificaties van zeevarenden (Voorschrift 1.3)

De Wet zeevarenden, artikelen 18, 19, 25 en 25b, bevatten de vereiste kwalificaties, in overeenstemming met het STCW-verdrag, zoals gewijzigd, en met het Verdrag.

Het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, artikel 119, schrijft aanwezigheid van een arts aan boord voor, in overeenstemming met het Verdrag.

Het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, artikelen 120 en 120a, schrijft een scheepskok of een persoon die is opgeleid of geïnstrueerd op de gebieden voedsel, persoonlijke hygiëne en behandeling en opslag van proviand aan boord voor, in overeenstemming met het Verdrag.

Het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, artikel 116 (3 en 4), schrijft voor dat alle zeevarenden een familiarisatie-training in overeenstemming met het STCW-verdrag, zoals gewijzigd, moeten hebben gevolgd.

4. Arbeidsovereenkomsten (Voorschrift 2.1)

Het Burgerlijk Wetboek, Boek 7, artikelen 675, 677, 694-695, 697-699, 717-720, 722-725, 734, 734a-734l, 735 en 738, en de Wet zeevarenden, artikelen 38, 69c (1 en 2) en 69d, bevatten de voorschriften ter zake van de zeearbeidsovereenkomst, in overeenstemming met het Verdrag.

Indien met toepassing van de verdragsbepaling over wezenlijke gelijkwaardigheid een andere werkgever dan de scheepsbeheerder of diens vertegenwoordiger optreedt als werkgever, zijn de volgende voorschriften van toepassing: het Burgerlijk Wetboek, Boek 7, artikelen 690, 693, 694, 735 en 738, alsmede het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, artikel 6 (b).

Indien met toepassing van de verdragsbepaling over wezenlijke gelijkwaardigheid een bureau dat arbeidskrachten ter beschikking stelt optreedt als werkgever, zijn in aanvulling hierop de volgende eisen van toepassing op een zodanig bureau: de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs, artikelen 1 (1c en 3), 1a, 9 en 10-12, en het Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart, artikelen 9-11.

5. Arbeidsbemiddeling en het ter beschikking stellen van arbeidskrachten (Voorschrift 1.4)

De Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs, artikelen 1 (1 en 2), 1a, 3 en 4, en het Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart, artikelen 9-11, bevatten de voorschriften voor de werkzaamheden van bureaus voor arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten op Nederlandse schepen, in overeenstemming met het Verdrag.

6. Arbeids- en rusttijden (Voorschrift 2.3)

De Arbeidstijdenwet, artikel 1:1 (1 en 2) en het Arbeidstijdenbesluit vervoer, artikelen 6.4:1-6.4:2 en 6.5.2-6.5.7, bevatten voorschriften voor de arbeids- en rusttijden aan boord, in overeenstemming met het Verdrag.

Het Verdrag bepaalt dat een Lidstaat arbeidstijden dan wel rusttijden voorschrijft. In Nederland worden rusttijden voorgeschreven.

7. Bemanningssamenstelling (Voorschrift 2.7)



De Wet zeevarenden, artikelen 4 en 5, bevatten bemanningsvoorschriften, waarbij rekening wordt gehouden met de zorg ter voorkoming van oververmoeidheid, alsmede het vereiste van een bemanningscertificaat, in overeenstemming met het SOLAS-verdrag en het Verdrag.

8. Huisvesting (Voorschrift 3.1)

De Wet zeevarenden, artikelen 48 en 48a, en, in concreto, de Regeling zeevarenden, § 3, artikelen 3.1-3.23, bevatten de voorschriften over de huisvesting, voor schepen die zijn gebouwd op of na het tijdstip waarop het Verdrag voor Nederland in werking is getreden.

Voor schepen waarvan de kiel is gelegd voor het tijdstip van inwerkingtreding van het Verdrag voor Nederland blijven de voorheen geldende huisvestingsvoorschriften van het Wetboek van Koophandel en, in concreto, het Schepelingenbesluit, artikelen 46-56 en 58-65, van toepassing, met enige terminologische aanpassingen. Deze schepen worden in het Schepelingenbesluit aangeduid als 'bestaande schepen' dan wel, voor zover de kiel is gelegd voor 1 augustus 1983, als 'oude schepen'

Een en ander is in overeenstemming met voorschrift 3.1 van het Verdrag en de bijbehorende normen.

9. Recreatieve voorzieningen (Voorschrift 3.1)

De Wet zeevarenden, artikel 48, en, in concreto, de Regeling zeevarenden, artikelen 3.13-3.14 alsmede 3.21-3.22, bevatten de voorschriften met betrekking tot de recreatieve voorzieningen, voor schepen die zijn gebouwd op of na het tijdstip waarop het Verdrag voor Nederland in werking is getreden.

Het Wetboek van Koophandel en, in concreto, het Schepelingenbesluit, artikel 57, bevatten de voorschriften over de recreatieve voorzieningen voor bestaande schepen. Voor deze schepen zijn de Wet zeevarenden, artikel 48 en 48a en, in concreto, de Regeling zeevarenden, § 3, artikelen 3.13 (6 en 7)3.20 en 3.21, eveneens van toepassing.

Een en ander is in overeenstemming met voorschrift 3.1 van het Verdrag en de bijbehorende normen.

10. Voeding en drinkwater (Voorschrift 3.2)

De Wet zeevarenden, artikel 48a (1, 3 en 4), het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, artikel 92, en de Regeling zeevarenden, § 3, artikel 3.18 en § 4, artikelen 4.1-4.3 schrijven de hoeveelheid en de kwaliteit van voedsel, drinkwater en de standaard van voedselbereiding voor in overeenstemming met het Verdrag.

De Regeling zeevarenden, § 4, artikel 4.4, schrijft een maandelijks inspectie voor van de voedsel- en drinkwatervoorraad, in overeenstemming met het Verdrag.

Het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, artikelen 120 en 120a, schrijft aanwezigheid aan boord van een scheepskok of een persoon die gekwalificeerd is of op de gebieden voedsel, persoonlijke hygiëne en behandeling en opslag van proviand aan boord voor, in overeenstemming met het Verdrag.

11. Gezondheid, veiligheid en ongevallenpreventie (Voorschrift 4.3)

In overeenstemming met het Verdrag worden voorzieningen voor de gezondheid, veiligheid en het voorkomen van ongevallen aan boord geregeld in:

- de Arbeidsomstandighedenwet, artikelen 1 (1, 2 en 3i), 2 (c), 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 15(a) en 16,
- het Arbeidsomstandighedenbesluit, artikelen 1.1 (4a), 1.36, 1.37, 1.38, 2.1, 3.2, 3.5 (g en h), 3.8, 3.16, 3.20, 4.1b-4.10d, 4.11-4.23, 4.37-4.54d, 4.84-4.105, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 6.1, 6.3, 6.7, 6.8, 6.11, 6.11b-e, 6.27 (3 en 4), 7.3, 7.4a, 7.5, 7.6, 7.7, 7.9, 7.17a-b, 7.24-7.29, 8.1-8.3, 9.3, en
- de Regeling arbeidsomstandigheden, artikel 1.11.

12. Medische zorg aan boord (Voorschrift 4.1)



De Regeling veiligheid zeeschepen, artikelen 25 en 49 en Bijlage 5, bevat voorschriften voor medische zorg in overeenstemming met het Verdrag.

Het Wetboek van Koophandel en, in concreto, het Schepelingenbesluit, artikel 61, bevat voorschriften voor ziekenverblijven aan boord van schepen waarvan de kiel is gelegd voor het tijdstip waarop het Verdrag voor Nederland in werking treedt.

Het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, artikelen 91, 118, 119 en 121 geeft de opleidingseisen voor eerste medische hulp en medische zorg, in overeenstemming met het STCW-verdrag, zoals gewijzigd.

De Regeling zeevarenden, artikel 3.12, bevat voorschriften voor ziekenverblijven aan boord voor schepen die zijn gebouwd op of na het tijdstip waarop het Verdrag voor Nederland in werking is getreden.

13. Klachtenprocedure aan boord (Voorschrift 5.1.5)

De Wet zeevarenden, artikel 69a, en de Regeling zeevarenden, artikelen 7.1-7.2 stellen de eisen ten aanzien van de klachtenprocedure aan boord, in overeenstemming met het Verdrag.

14. Betaling van lonen (Voorschrift 2.2)

Het Burgerlijk Wetboek, Boek 7, artikelen 616, 625, 626, 628, 631, en 706-709 en 715, de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs, artikel 8, en de toepasselijke Collectieve Arbeidsovereenkomst regelen de betaling van lonen aan zeevarenden, in overeenstemming met het Verdrag.

Naam: _____

Titel: _____

Handtekening: _____

Plaats: _____

Datum: _____

(Zegel of stempel van de overheid, zoals gebruikelijk)

Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen

De volgende wezenlijk gelijkwaardige bepalingen, zoals voorzien onder Artikel VI, paragrafen 3 en 4 van het Verdrag, in afwijking van het bovengestelde, worden vermeld:

1. Indien niet de scheepsbeheerder of diens vertegenwoordiger, maar een ander, daaronder begrepen een bureau dat arbeidskrachten ter beschikking stelt, in het kader van de arbeidsovereenkomst optreedt als werkgever, zijn ten behoeve van de wezenlijke gelijkwaardigheid de volgende voorschriften van toepassing: het Burgerlijk Wetboek, Boek 7, artikelen 690, 693, 694, 735 en 738, en Boek 8, artikelen 211 en 216, alsmede het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, artikel 6 (b), de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs, artikelen 1 (1c en 3), 1a, 8, 9 en 10-12, het Besluit aanspraken zeevarenden, arbeidsbemiddeling en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten in de zeevaart, artikelen 9-11 en de Wet zeevarenden, artikel 1 (1z).
De betrokken zeevarende geniet de volledige bescherming in overeenstemming met het Maritiem arbeidsverdrag, 2006.
2. Voor de accommodatie op commerciële jachten worden in de Regeling zeevarenden, artikel 3.4, wezenlijk gelijkwaardige bepalingen gegeven.



3. Voor nachtverblijven op schepen van minder dan 500 GT worden in de Regeling zeevarenden, artikel 3.5, wezenlijk gelijkwaardige bepalingen gegeven.
4. Voor nachtverblijven op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden worden in de Regeling zeevarenden, artikel 3.6, wezenlijk gelijkwaardige bepalingen gegeven.
5. Voor buitenlandse schepen waarvan de kiel is gelegd op of na inwerkingtreding van het verdrag, die onder Nederlandse vlag gaan varen, en voor schepen met een innovatief ontwerp of innovatieve bouwwijze, worden in de Regeling zeevarenden, artikel 3.22, wezenlijk gelijkwaardige bepalingen gegeven.

Naam: _____

Titel: _____

Handtekening: _____

Plaats: _____

Datum: _____

(Zegel of stempel van de overheid, zoals gebruikelijk)

Ontheffing

De volgende ontheffingen, zoals voorzien in Titel 3 van het Verdrag, zijn verleend door de bevoegde autoriteit:

(NB Alleen de toegepaste ontheffingen worden opgenomen)

1. Ontheffing voor de hoogte van de verblijven van minder dan 2030 mm tot niet minder dan 1930 mm (artikel 3.2, eerste en tweede lid, van de Regeling zeevarenden).
2. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot airconditioning voor schepen van minder dan 200 GT (artikel 3.2, derde lid, van de Regeling zeevarenden).
3. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot individueel nachtverblijf voor elke zeevarende op schepen van minder dan 3000 GT (niet zijnde passagiersschepen) en op schepen voor bijzondere doeleinden (artikel 3.7, derde lid, van de Regeling zeevarenden).
4. Ontheffing voor schepen van minder dan 3000 GT, passagiersschepen of schepen voor bijzondere doeleinden van het voorschrift met betrekking tot het minimale vloeroppervlak van individuele nachtverblijven, indien daarmee kan worden voorzien in individuele nachtverblijven. Het minimale vloeroppervlak is ten minste 3,75 m² (artikel 3.7, vierde lid, van de Regeling zeevarenden).
5. Ontheffing voor schepen van minder dan 3000 GT van het voorschrift met betrekking tot een afzonderlijk dagverblijf voor kapitein, hoofdwerktuigkundige en eerste stuurman (artikel 3.9, tweede lid, van de Regeling zeevarenden).
6. Ontheffing voor schepen van minder dan 200 GT van het voorschrift met betrekking tot minimale vloeroppervlakken van nachtverblijven, met dien verstande dat het vloeroppervlak van individuele nachtverblijven ten minste 3 m² bedraagt, het vloeroppervlak van nachtverblijven voor meer dan één persoon ten minste 2 m² per persoon en voor officieren ten minste 4 m² (artikel 3.7, zesde lid, van de Regeling zeevarenden).
7. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot sanitaire voorzieningen voor elk nachtverblijf (artikel 3.7, zevende lid, onderdeel a, tweede lid, van de Regeling zeevarenden).
8. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot gescheiden nachtverblijven voor zeevarenden die overdag of 's nachts werken (artikel 3.7, zevende lid, onderdeel b, van de Regeling zeevarenden).
9. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot een afzonderlijk dagverblijf voor de tweede werktuigkundige (artikel 3.7, zevende lid, onderdeel c, van de Regeling zeevarenden).



10. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot aanwezigheid van afzonderlijke dagverblijven (artikel 3.9, tweede lid, van de Regeling zeevarenden).
11. Ontheffing voor schepen van minder dan 3000 GT van het voorschrift met betrekking tot de plaatsing van dagverblijven (artikel 3.9, derde lid, van de Regeling zeevarenden).
12. Ontheffing voor schepen van minder dan 1600 GT van het voorschrift met betrekking tot de toegang tot sanitaire ruimten vanaf de navigatiebrug, de machinekamer of het controlecentrum van de machinekamer (artikel 3.11, eerste lid, van de Regeling zeevarenden).
13. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot de aanwezigheid van een zwembad, als dat gelet op de inrichting van het schip niet goed te realiseren is (artikel 3.14 van de Regeling zeevarenden).
14. Ontheffing van het voorschrift met betrekking tot het plaatsen van nachtverblijven voor de midscheeps indien de grootte, het type schip of de beoogde dienst een andere ligging praktisch onmogelijk maakt (artikel 3.7, eerste lid, van de Regeling zeevarenden).
15. Ontheffing voor passagiersschepen van het voorschrift dat in nachtverblijven daglicht kan toetreden (artikel 3.7, tweede lid, van de Regeling zeevarenden).
16. Ontheffing voor schepen van minder dan 3000 GT van het voorschrift met betrekking tot het hebben van afzonderlijke kantoren (artikel 3.16, eerste lid, van de Regeling zeevarenden).
17. Ontheffing voor schepen van minder dan 200 GT ten aanzien van het voorschrift met betrekking tot wasvoorzieningen (artikel 3.16, tweede lid, van de Regeling zeevarenden).
18. Ontheffing voor schepen waarop doorgaans zeevarenden varen met uiteenlopende gewoonten van godsdienstige of sociale aard van de voorschriften ten aanzien van huisvesting, mits dit niet leidt tot situaties die voor één of meer zeevarenden minder gunstig zijn (artikel 3.17 van de Regeling zeevarenden).

Naam: _____

Titel: _____

Handtekening: _____

Plaats: _____

Datum: _____

(Zegel of stempel van de overheid, zoals gebruikelijk)



BIJLAGE E – MODEL VERKLARING NALEVING MARITIEME ARBEID DEEL II

VERKLARING NALEVING MARITIEME ARBEID DEEL II

De volgende maatregelen zijn opgesteld door de scheepsbeheerder, genoemd in het Certificaat maritieme arbeid waarbij deze verklaring is gevoegd, ter waarborging van de voortdurende naleving tussen inspectiebeurten in:

(Vermeld hieronder, overeenkomstig artikel 5.1 van deze regeling, de maatregelen die zijn opgesteld om de naleving van elke van de in de verklaring naleving maritieme arbeid deel I genoemde punten te waarborgen)

1. Minimumleeftijd (voorschrift 1.1)
2. Geneeskundige verklaring (voorschrift 1.2)
3. Kwalificaties van zeevarenden (voorschrift 1.3)
4. Arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden (voorschrift 2.1)
5. Gebruikmaking van een officiële, gecertificeerde of gereguleerde private wervings- en arbeidsbemiddelingsdienst (voorschrift 1.4)
6. Arbeids- en rusttijden (voorschrift 2.3)
7. Bemanningssamenstelling van het schip (voorschrift 2.7)
8. Accommodatie (voorschrift 3.1)
9. Recreatievoorzieningen aan boord (voorschrift 3.1)
10. Voeding en catering (voorschrift 3.2)
11. Gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie
12. Medische zorg aan boord (voorschrift 4.1)
13. Klachtenprocedures aan boord (voorschrift 5.1.5)
14. Betaling van lonen (voorschrift 2.2)

Ik verklaar hierbij dat de bovenstaande maatregelen zijn opgesteld ter waarborging van voortdurende naleving tussen inspectiebeurten in, van de vereisten opgenomen in deel I.

Naam scheepsbeheerder:.....

.....

Bedrijfsadres:.....

Naam bevoegde ondertekenaar:.....

.....

Titel:.....



Handtekening bevoegde ondertekenaar:

.....

Datum:.....

(stempel of zegel van de scheepsbeheerder)

De bovenstaande maatregelen zijn nagelopen door *(naam van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)* en zijn, na inspectie van het schip, bepaald te voldoen aan het doel zoals uiteengezet in norm A5.1.3, lid 10, onderdeel b, aangaande maatregelen ter waarborging van eerste en voortdurende naleving van de vereisten zoals uiteengezet in deel I van deze verklaring.

Naam:.....

Titel:.....

Handtekening:.....

Plaats:.....

Datum:.....

(Stempel van op grond van artikel 48d van de Wet zeevarenden als bevoegd aangewezen ambtenaar of rechtspersoon)



BIJLAGE F – BIJLAGE 3 BIJ HET KEURINGSREGLEMENT VOOR DE ZEEVAART 2012: HET MODEL VAN DE GENEESKUNDIGE VERKLARING VOOR DE ZEEVAART, BEDOELD IN ARTIKEL 11 VAN HET KEURINGSREGLEMENT VOOR DE ZEEVAART



Human Environment and Transport
Inspectorate
Ministry of Infrastructure and the
Environment of the Netherlands

Seafarer medical certificate

Geneeskundige verklaring zeevaart

Seafarer information

Gegevens zeevarende

Name (last, first, middle)
Naam (achternaam, eerste en tweede voornaam)

Date (day / month / year) and place of birth
Geboortedatum (dag/maand/jaar) en plaats

Gender and nationality
Geslacht en nationaliteit

Identification type, number and country of issue
Legitimatiebewijs soort, nummer en land van afgifte

Type of shipping
Soort scheepvaart

____ / ____ / ____ | _____

Male *Man* Female *Vrouw* | _____

____ | _____

Merchant *Koopvaardij* Fishing *Visserij* Passenger *Passagiers* Other *Anders*

Examination information

Gegevens keuring

Examination date
Datum keuring

Period of validity
Geldigheidsduur

____ / ____ / ____

Until 1 year after the date of issue, due to the age of the seafarer (under 18 years)
Tot 1 jaar na datum van afgifte, vanwege de leeftijd van de zeevarende (onder 18 jaar)

Until 2 years after the date of issue
Tot 2 jaar na datum van afgifte

Limited otherwise *Andere beperkte duur:* _____

Area of validity
Geldigheid voor vaargebied

Worldwide
Wereldwijd

Date of examination on tuberculosis *Datum van onderzoek op tuberculose:* ____ / ____ / ____

Limited as a result of wilful absence of the examination on tuberculosis ⁽¹⁾
Beperkt vaargebied vanwege het bewust afzien van het onderzoek op tuberculose (1)

Limited otherwise *Andere beperkt vaargebied:* _____

Applicable medical standards

Toepasselijke medische normen

Seafarer with look-out or watch duties on the bridge
Zeevarende met uitbijk- of wachtfunctie op de brug

Seafarer with watch duties in the engine room
Zeevarende met uitbijk- of wachtfunctie in de machinekamer

Seafarer without look-out or watch duties, but with safety and/or security duties
Zeevarende zonder uitbijk- of wachtfunctie, maar met veiligheids- of beveiligingstaken

Seafarer without above mentioned duties
Zeevarende zonder bovengenoemde functies

<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>
<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>
<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>
<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>

Judgement medical fitness seafarer under STCW-Convention

Beoordeling lichamelijke geschiktheid zeevarende vallend onder STCW-Verdrag

Hearing meets the standards in section A-1/g STCW-Code
Gehoort voldoet aan de normen van sectie A-1/g STCW-Code

Unaided hearing satisfactory
Gehoort zonder gehoorprothese is voldoende

Visual acuity meets the standards in section A-1/g STCW-Code
Gezichtsvermogen voldoet aan de normen van sectie A-1/g STCW-Code

Colour vision meets the standards in section A-1/g STCW-Code
Kleurenonderscheidingsvermogen voldoet aan de normen van sectie A-1/g STCW-Code

Date of last colour vision test (only needs to be conducted every six years)
Datum laatste onderzoek kleurenonderscheidingsvermogen (hoeft maar éénmaal in de 6 jaar plaats te vinden)

Fit for look-out duties
Geschikt voor uitbijk functies

Limitations on fitness
Beperkingen in geschiktheid

If "Yes", specify limitations
Indien "Ja", specifickeer de beperkingen

<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>
<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>
<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>
<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>

____ / ____ / ____

<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>
<input type="checkbox"/> Yes <i>Ja</i>	<input type="checkbox"/> No <i>Nee</i>



Final judgement on medical fitness

Eindbeoordeling lichamelijke geschiktheid

- Medical fitness
Algemene lichamelijke geschiktheid
- Visual system
Gezichtsvermogen
- Auditory system
Gehoör

Declaration of the recognized medical practitioner

Verklaring keuringsarts

Passed
Goedgekeurd

- Yes
Ja
- No
Nee
- Yes
Ja
- No
Nee
- Yes
Ja
- No
Nee

Valid dispensation
Geldige ontheffing

- Yes
Ja
- No
Nee
- Yes
Ja
- No
Nee
- Yes
Ja
- No
Nee

The signing medical practitioner declares:

- to be recognised by the Government of the Netherlands as a medical practitioner to conduct medical examinations and to issue medical certificates of fitness for the service on board seagoing vessels registered in the Netherlands.
- that he/she checked the seafarers identification documents at the point of the examination.
- that the seafarer complies to the latest medical criteria of the Dutch Manning Regulations for maritime shipping and that the seafarer is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render him/her unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

De ondertekende keuringsarts verklaart:

- door de Nederlandse regering te zijn aangewezen/erkend als keuringsarts voor de beoordeling van de medische geschiktheid van zeevarenden voor het dienststaan op Nederlandse schepen en het daartoe afgeven van geneeskundige verklaringen.
- dat hij/zij op het tijdstip van de keuring het legitimatiebewijs van de zeevarende heeft gecontroleerd.
- dat de zeevarende voldoet aan de geldende keuringseisen van de Nederlandse zeevaartbemanningregelgeving en dat de zeevarende niet lijdt aan enige afwijking, ziekte of verwonding waarvan het aannemelijk is dat die door werkzaamheden op zee dusdanig wordt verergerd dat hij/zij daardoor ongeschikt wordt voor deze werkzaamheden of waardoor de gezondheid van andere opvarenden in gevaar komt.

Official stamp (including name) of the issuing authority

Officiële naamstempel keuringsarts

Name of the signing medical practitioner

Naam keurings arts

Issue date certificate and expiry date certificate

Datum afgifte verklaring en vervaldatum verklaring

____ / ____ / ____ (dd/mm/yyyy) | ____ / ____ / ____ (dd/mm/yyyy)

Signature of the medical practitioner

Handtekening keuringsarts

Declaration of the seafarer

Verklaring zeevarende

The seafarer declares to be informed of the content of the certificate and of the right to a review in accordance with Article 42 of the Dutch Seafarers Act.

De zeevarende verklaart bekend te zijn met de inhoud van de geneeskundige verklaring en te zijn geïnformeerd over het recht op herbeurting overeenkomstig Artikel 42 van de Wet zeevarenden.

Signature of the seafarer

Handtekening zeevarende



(1) Restricted to voyages between ports situated in Northern and Western Europe, between Kirkeness and Gibraltar, in the Baltic Sea as far east as 28° East and ports on the Northern Mediterranean Coast.

(1) Beperkt tot reizen tussen havens in Noord- en West Europa gelegen tussen Kirkeness en Gibraltar, in de Oostzee begrensd tot 28° O.L. en havens aan de noordelijke kust van de Middellandse Zee.



BIJLAGE G – BIJLAGE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1A, EERSTE LID, VAN HET KEURINGSREGLEMENT VOOR DE ZEEVAART 2012

Bijlage 4. Voorwaarden voor de aanwijzing als keuringsarts voor de scheepvaart

Gelet op artikel 44 Wet zeevarenden en artikel 110, zevende lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, zijn in aanvulling op de in hoofdstuk 4 van de Wet zeevarenden, hoofdstuk 6 van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart en hoofdstuk 7 van het Besluit zeevisvaartbemanning gestelde eisen, de volgende nadere eisen van toepassing op de aanwijzing als keuringsarts voor de scheepvaart, bedoeld in artikel 1a, eerste lid.

1. Een geneeskundige kan worden aangewezen als keuringsarts wanneer wordt voldaan aan de volgende eisen:

A. Bevoegdheid, kennis en bekwaamheid

1. De in Nederland praktijkhoudende geneeskundige is ingeschreven in het BIG-register. De in het buitenland praktijkhoudende geneeskundige overlegt een bewijs van bevoegdheid tot het uitoefenen van de geneeskunde in het desbetreffende land. Daarnaast wordt een door de bevoegde autoriteit van dat land ondertekende verklaring van niet-schorsing overgelegd.
2. De geneeskundige heeft ervaring in het herkennen van ziektes en aandoeningen en heeft recente praktische ervaring in het algemeen lichamelijk onderzoek en het onderzoek van het gezichts- en gehoororgaan. De geneeskundige is werkzaam op een relevant werkterrein waarin de genoemde onderzoeken tot de dagelijkse praktijk behoren.
3. De geneeskundige beschikt over aantoonbare kennis van en ervaring met de scheepvaart en is bekend met de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen.
4. De geneeskundige heeft een voldoende beheersing van de Engelse of de Nederlandse taal om de keurling te woord te staan, de vragen vermeld op het keuringsformulier zorgvuldig met de keurling te bespreken en te communiceren met de Medisch Adviseur Scheepvaart.

B. Keuringslocatie en aanwezige apparatuur

1. Voor de keuringen is een vaste locatie beschikbaar welke goed bereikbaar is.
2. De keuringsruimte is schoon, warm en adequaat ingericht met een onderzoeksbank en instrumentarium. Het gesprek tussen keurend arts en kandidaat kan niet door anderen worden beluisterd. Voor urinemonsters kan de kandidaat gebruik maken van een toilet met de mogelijkheid om de handen te wassen.
3. Voor de bepaling van de gezichtsscherpte veraf, de gezichtsscherpte nabij en het kleurenonderscheidingsvermogen is het in bijlage 2, onderdeel XXIII, of het in bijlage 6.1, hoofdstuk 2, van de Binnenvaartregeling vermelde onderzoeksmateriaal aanwezig, waaronder ten minste de Ishihara test en één van de specialistische kleurentests waarmee de grens van een kleurenzienstoornis nauwkeurig bepaald kan worden. Alle onderzoeken moeten kunnen worden uitgevoerd onder de voor de betreffende test voorgeschreven verlichting.
4. Voor de bepaling van de gehoorscherpthe is een toonaudiometer aanwezig. Het screeningsaudiogram moet kunnen worden afgenomen in een zeer rustige omgeving via hoofdtelefoons. Als niet kan worden beschikt over een audiometrie cabine zijn geluidwerende kappen, gemonteerd over de hoofdtelefoon, aanwezig. De apparatuur wordt tenminste eenmaal per jaar gecontroleerd en gekalibreerd en geijkt door een daartoe bevoegde instantie.
5. De geneeskundige beschikt over toegang tot het internet en over een e-mailadres dat kan worden gebruikt voor communicatie met de Medisch Adviseur Scheepvaart.

C. Behoeft aan keuringscapaciteit

1. Een eerste aanvraag door een geneeskundige om aangewezen te worden als keuringsarts voor de scheepvaart in Nederland wordt alleen gehonoreerd als de behoefte aan keuringscapaciteit in de desbetreffende regio dit toelaat. Het gemiddelde aantal keuringen per arts van de reeds aangewezen artsen in de desbetreffende regio is in de voorgaande twee jaar ten minste 60 per jaar.
2. In afwijking van het eerste lid kan een eerste aanvraag om aangewezen te worden als keuringsarts voor de scheepvaart in Nederland gehonoreerd worden als het een opvolging betreft



van een reeds aangewezen arts die voldeed aan het voorgeschreven aantal keuringen zoals bepaald in het derde lid.

3. Een hernieuwd verzoek tot aanwijzing als keuringsarts voor de scheepvaart in Nederland wordt alleen gehonoreerd als de desbetreffende arts in de voorgaande twee jaar gemiddeld ten minste 40 keuringen voor de scheepvaart per jaar heeft uitgevoerd. Het hernieuwd verzoek tot aanwijzing als keuringsarts voor de scheepvaart wordt ten minste drie maanden voor het tijdstip waarop de aanwijzing afloopt ingediend.

4. Een eerste aanvraag door een geneeskundige om aangewezen te worden als keuringsarts voor de scheepvaart buiten Nederland wordt alleen gehonoreerd als de behoefte tot aanwijzing van een keuringsarts in de desbetreffende regio wordt aangetoond. Het te verwachten aantal keuringen door een dergelijke arts bedraagt ten minste 100 per jaar.

5. Een hernieuwd verzoek tot aanwijzing als keuringsarts voor de scheepvaart buiten Nederland wordt alleen gehonoreerd als de desbetreffende arts in de voorgaande twee jaar gemiddeld ten minste 100 keuringen voor de scheepvaart per jaar heeft uitgevoerd. Het hernieuwd verzoek tot aanwijzing als keuringsarts voor de scheepvaart wordt ten minste drie maanden voor het tijdstip waarop de aanwijzing afloopt ingediend.

D. Verklaring Omtrent het Gedrag

De geneeskundige overlegt bij de eerste aanvraag om aangewezen te worden als keuringsarts voor de scheepvaart een recente Verklaring Omtrent het Gedrag.

E. Bekendmaking gegevens

De geneeskundige stemt in met de opname van zijn naw-gegevens en telefoonnummer op een lijst van beschikbare keuringsartsen, die op het internet wordt gepubliceerd en op verzoek wordt toegezonden. Ten bewijze van de instemming ondertekent de geneeskundige een akkoordverklaring.

2. Aan de aanwijzing zijn de volgende voorschriften verbonden:

A. Gegevens keuringsarts

1. De aanwijzing betreft een individuele keuringsarts. Alleen deze voert het onderzoek uit en ondertekent de geneeskundige verklaring voor de zeevaart met een aan de Medisch Adviseur Scheepvaart bekend gemaakte handtekening en naamstempel.

2. De aanwijzing betreft het verrichten van keuringen op een met name genoemd adres. Een voorgenomen wijziging van het keuringsadres wordt uiterlijk drie maanden voor het tijdstip van wijziging gemeld aan de Medisch Adviseur Scheepvaart. De Medisch Adviseur Scheepvaart beoordeelt of de voorgenomen keuringslocatie aan de gestelde eisen voldoet.

3. Een wijziging van administratieve gegevens of van het telefoonnummer wordt terstond schriftelijk medegedeeld aan de Medisch Adviseur Scheepvaart.

B. Beschikbaarheid en bereikbaarheid

1. De keurling wordt in het algemeen binnen een week na het verzoek daartoe gekeurd. Indien het schip binnen die periode zal vertrekken, spant de keurend arts zich in de keuring voor het tijdstip van vertrek te verrichten of hij verwijst de keurling naar een collega.

2. De keurling ontvangt bij het maken van een afspraak voor de keuring duidelijke informatie over de route naar de keuringslocatie.

C. Medewerking aan toezicht

1. De keuringsarts verleent de Medisch Adviseur Scheepvaart of zijn gemachtigde alle medewerking aan het door deze nagaan of aan de gestelde eisen wordt voldaan.

2. De keuringsarts verleent de Medisch Adviseur Scheepvaart of zijn gemachtigde alle medewerking aan een steekproefsgewijze herkeuring van een keurling.

3. De keuringsarts verstrekt aan de Medisch Adviseur Scheepvaart de gegevens van een uitgevoerde keuring wanneer deze, gemachtigd daartoe door de keurling, daarom verzoekt.



BIJLAGE H – BIJLAGE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1A, TWEEDE LID, VAN HET KEURINGSREGLEMENT VOOR DE ZEEVAART 2012

Bijlage 5. Voorwaarden voor de erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart

Gelet op artikel 44 van de Wet zeevarenden en artikel 110, zevende lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, zijn in aanvulling op de in hoofdstuk 4 van de Wet zeevarenden en hoofdstuk 6 van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart gestelde eisen, de volgende nadere eisen van toepassing op de erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart, bedoeld in artikel 1a, tweede lid.

1. Een geneeskundige kan worden erkend als keuringsarts wanneer wordt voldaan aan de volgende eisen:

A. Bevoegdheid, kennis en bekwaamheid

1. De in Nederland praktijkhoudende geneeskundige is ingeschreven in het BIG-register. De in het buitenland praktijkhoudende geneeskundige overlegt een bewijs van bevoegdheid tot het uitoefenen van de geneeskunde in het desbetreffende land. Daarnaast wordt een door de bevoegde autoriteit van dat land ondertekende verklaring van niet-schorsing overgelegd.
2. De geneeskundige heeft ervaring in het herkennen van ziektes en aandoeningen en heeft recente praktische ervaring in het algemeen lichamenlijk onderzoek en het onderzoek van het gezichts- en gehoororgaan.
3. De geneeskundige beschikt over aantoonbare kennis van en ervaring met de scheepvaart en is bekend met de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen.
4. De geneeskundige heeft een voldoende beheersing van de Engelse of de Nederlandse taal om de keurling te woord te staan, de vragen vermeld op het keuringsformulier zorgvuldig met de keurling te bespreken en te communiceren met de Medisch Adviseur Scheepvaart.

B. Relatie met scheepsbeheerder

1. De geneeskundige verricht medische keuringen van zeevarenden ten behoeve van een scheepsbeheerder en heeft daartoe met de scheepsbeheerder een overeenkomst gesloten.
2. De overeenkomst tussen de geneeskundige en de scheepsbeheerder verzekert de professionele onafhankelijkheid van de geneeskundige.
3. De scheepsbeheerder waarvoor de geneeskundige medische keuringen van zeevarenden verricht, beschikt over een kwaliteitssysteem waarmee het toezicht op de geneeskundige wordt geborgd. Het kwaliteitssysteem bevat ten minste procedures met betrekking tot:
 - a. de keuringsartsen:
 - 1°. het overzicht van de voor de scheepsbeheerder als keuringsarts werkzame geneeskundigen;
 - 2°. het voldoen van de voor de scheepsbeheerder als keuringsarts werkzame geneeskundigen aan de eisen, bedoeld in de onderdelen 1, onder A en E, van deze bijlage;
 - b. de keuringsfaciliteiten:
 - 1°. het overzicht van de keuringslocaties;
 - 2°. het voldoen van de keuringsruimten aan de eisen, bedoeld in onderdeel 1, onder C, van deze bijlage;
 - c. het keuringsproces:
 - 1°. de uitvoering van het onderzoek door de keuringsarts volgens de voorschriften van deze regeling binnen het in onderdeel 2, onder B, punt 2, van deze bijlage bedoelde tijdsbestek;
 - 2°. de interpretatie van de bevindingen van de keuring volgens de medische maatstaven, genoemd in bijlage 2 bij deze regeling;
 - 3°. de besluitvorming door de keuringsarts omtrent goedkeuring dan wel afkeuring van de keurling volgens de algemene uitgangspunten voor afkeuring, genoemd in bijlage 1 bij deze regeling, en de medische maatstaven, genoemd in bijlage 2 bij deze regeling;
 - 4°. de registratie door de keuringsarts van de keuringsuitslagen en de afgifte door de keuringsarts van geneeskundige verklaringen voor de zeevaart en verklaringen van medische ongeschiktheid;
 - d. de medewerking door de keuringsarts aan toezicht door de Medisch Adviseur Scheepvaart of zijn gemachtigde overeenkomstig onderdeel 2, onder C, van deze bijlage;



- e. de administratieve voorschriften, genoemd in onderdeel 2, onder A, van deze bijlage;
- f. de communicatie tussen de scheepsbeheerder en de keuringsarts;
4. Het in het derde lid bedoelde kwaliteitssysteem wordt ten minste elke twee jaar door de scheepsbeheerder geëvalueerd.

C. Keuringslocatie en aanwezige apparatuur

1. Voor de keuringen is een vaste locatie beschikbaar welke goed bereikbaar is.
2. Indien de geneeskundige werkzaam is op een cruiseschip of een passagiersschip dat internationale reizen maakt, is in afwijking van het bepaalde onder 1, een vaste keuringsruimte op een bepaald schip beschikbaar.
3. De keuringsruimte is schoon, warm en adequaat ingericht met een onderzoeksbank en instrumentarium. Het gesprek tussen keurend arts en kandidaat kan niet door anderen worden beluisterd. Voor urinemonsters kan de kandidaat gebruik maken van een toilet met de mogelijkheid om de handen te wassen.
4. De geneeskundige beschikt over toegang tot het internet en over een e-mailadres dat kan worden gebruikt voor communicatie met de Medisch Adviseur Scheepvaart.

D. Behoeft aan keuringscapaciteit

1. Een eerste aanvraag door een geneeskundige om erkend te worden als keuringsarts voor de scheepvaart in Nederland wordt alleen gehonoreerd als de behoefte aan keuringscapaciteit dit toelaat. Het gemiddelde aantal keuringen per arts van de reeds ten behoeve van de desbetreffende scheepsbeheerder erkende artsen is in de voorgaande twee jaar ten minste 60 per jaar.
2. In afwijking van het eerste lid kan een eerste aanvraag door een geneeskundige om erkend te worden als keuringsarts voor de scheepvaart in Nederland gehonoreerd worden als het een opvolging betreft van een reeds erkende geneeskundige die voldeed aan het voorgeschreven aantal keuringen zoals bepaald in het derde lid.
3. Een hernieuwd verzoek tot erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart in Nederland wordt alleen gehonoreerd als de desbetreffende geneeskundige in de voorgaande twee jaar gemiddeld ten minste 40 keuringen voor de scheepvaart per jaar heeft uitgevoerd. Het hernieuwd verzoek tot erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart wordt ten minste drie maanden voor het tijdstip waarop de erkenning afloopt ingediend.
4. Een eerste aanvraag door een geneeskundige om erkend te worden als keuringsarts voor de scheepvaart buiten Nederland wordt alleen gehonoreerd als de behoefte tot erkenning van een keuringsarts in de desbetreffende regio wordt aangetoond. Het te verwachten aantal keuringen door een dergelijke geneeskundige bedraagt ten minste 100 per jaar.
5. Een hernieuwd verzoek tot erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart buiten Nederland wordt alleen gehonoreerd als de desbetreffende geneeskundige in de voorgaande twee jaar gemiddeld ten minste 100 keuringen voor de scheepvaart per jaar heeft uitgevoerd. Het hernieuwd verzoek tot erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart wordt ten minste drie maanden voor het tijdstip waarop de erkenning afloopt ingediend.

E. Verklaring Omtrent het Gedrag

De geneeskundige overlegt bij de eerste aanvraag om erkend te worden als keuringsarts voor de scheepvaart een recente Verklaring Omtrent het Gedrag

2. Aan de erkenning zijn de volgende voorschriften verbonden:

A. Gegevens keuringsarts

1. De erkenning betreft de keuring van zeevarenden die een andere functie uitoefenen (of gaan uitoefenen) dan een functie als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet en die geen veiligheids- of beveiligingstaken hebben.
2. De erkenning betreft een individuele keuringsarts. Alleen deze voert het onderzoek uit en ondertekent de geneeskundige verklaring voor de zeevaart met een aan de Medisch Adviseur Scheepvaart bekend gemaakte handtekening en naamstempel.
3. De erkenning betreft het verrichten van keuringen op een met name genoemde locatie. Een voorgenomen wijziging van de keuringslocatie wordt uiterlijk drie maanden voor het tijdstip van wijziging gemeld aan de Medisch Adviseur Scheepvaart. De Medisch Adviseur Scheepvaart beoordeelt of de voorgenomen keuringslocatie aan de gestelde eisen voldoet.



4. Een wijziging van administratieve gegevens of van het telefoonnummer wordt terstond schriftelijk medegedeeld aan de Medisch Adviseur Scheepvaart.

B. Beschikbaarheid en bereikbaarheid

1. De keurling wordt in het algemeen binnen een week na het verzoek daartoe gekeurd. Indien het schip binnen die periode zal vertrekken, spant de keurend arts zich in de keuring voor het tijdstip van vertrek te verrichten of hij verwijst de keurling naar een collega.
2. De keurling ontvangt bij het maken van een afspraak voor de keuring duidelijke informatie over de route naar de keuringslocatie.

C. Medewerking aan toezicht

1. De keuringsarts verleent de Medisch Adviseur Scheepvaart of zijn gemachtigde alle medewerking aan het door deze nagaan of aan de gestelde eisen wordt voldaan.
2. De keuringsarts verleent de Medisch Adviseur Scheepvaart of zijn gemachtigde alle medewerking aan een steekproefsgewijze herkeuring van een keurling.
3. De keuringsarts verstrekt aan de Medisch Adviseur Scheepvaart de gegevens van een uitgevoerde keuring wanneer deze, gemachtigd daartoe door de keurling, daarom verzoekt.



BIJLAGE I – BIJLAGE 1 BIJ DE REGELING WERKROOSTER EN WERKLIJST ZEEVARENDEN: HET MODEL VAN HET WERKROOSTER ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1

Bijlage 1

Werkrooster (shipboard working arrangements)

Naam schip: _____ Nationaliteit: _____ IMO nummer: _____
 Name of ship: _____ Flag of ship: _____ IMO number: _____
 De ingevulde rustperiodes dienen niet strijdig te zijn met hetgeen gesteld is in de Arbeidslijstwet en het Arbeidslijstbesluit vervoer.
 The resp periods have to be in accordance with the provisions of the Law and the accompanying Royal order on hours of work in transport.
 De ingevulde rustperiodes dienen niet strijdig te zijn met hetgeen gesteld is in de Arbeidslijstwet en het Arbeidslijstbesluit vervoer.
 The resp periods have to be in accordance with the provisions of the Law and the accompanying Royal order on hours of work in transport.

Zeevarenden, inclusief de kapitein, van 18 jaar of ouder dienen ten minste 10 uren rust te hebben in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het begin van de rusttijd. De rusttijd kan worden verdeeld in Sea-farers, the captain included, of 18 years of age and older shall have at least 10 hours rest in any 24 hour period, to be calculated from the start of the resp period. The resp period may be divided in niet meer dan twee periodes, waarvan één periode een onafgebroken rusttijd van ten minste 6 uren omvat. In dat geval wordt de periode van 24 uren berekend vanaf het begin van de langste genoten rest more than two periods of which one shall contain a continuous period of rest of at least 6 hours. In this case the 24 hour period shall be calculated from the beginning of the longest rest period enjoyed.

rusttijd. De tijd tussen twee op elkaar volgende rustperiodes mag niet meer dan 14 uren bedragen. Elke periode van 7 dagen dient ten minste 77 uren rust te omvatten. The time between two consecutive periods of rest shall never exceed 14 hours. A minimum of 77 hours of rest shall be enjoyed in every 7 day period.
 Zeevarenden van 16 of 17 jaar dienen in elke periode van 24 achtereenvolgende uren ten hoogste 8 uren arbeid te verrichten. De rusttijd voor deze jeugdige zeevarenden dient ten minste 12 uren te zijn Sea-farers of 16 and 17 years of age shall be limited to a working time of 8 hours in any 24 hours period. The minimum hours of rest for these youthful crewmembers shall be at least 12 hours in any 24 hour period of which at least 9 hours shall be consecutive and shall cover at least the period between 00.00 and 05.00 hours. If the youthful seafarer on behalf of watchkeeping arrangements is actually running watches during those hours it is allowed to expand the working time to 12 hours in any consecutive 24 hour period. If it is necessary for training purpose the youthful seafarer is evarrende noodzakelijk is, kan wel tussen 00.00 en 05.00 uur arbeid verricht worden. Per week mag door jeugdige zeevarenden ten hoogste 40 uren arbeid verricht worden. may be allowed to work between 0000 hours and 0500 hours. The maximum hours of working for youthful seafarers shall never exceed 40 hours in 7 days.

Functie position/rank	Geplande dagelijkse werken op zee scheduled daily hours of work at sea		Geplande dagelijkse werken in de haven scheduled daily hours of work in port		Opmerkingen Comments	Totaal aantal dagelijkse rusturen Total daily rest hours	
	Wachlopen (van-tot) Watchkeeping (from-to)	Overige werkzaamheden (van-tot) non-watchkeeping (from-to)	Wachlopen (van-tot) Watchkeeping (from-to)	Overige werkzaamheden (van-tot) Non-watchkeeping (from-to)		op zee at sea	In de haven in port



BIJLAGE J – BIJLAGE 2 BIJ DE REGELING WERKROOSTER EN WERKLIJST ZEEVARENDEN: HET MODEL VAN DE WERKLIJST ALS BEDOELD IN ARTIKEL 2

Bijlage 2

Werklijst voor de registratie van arbeids- en rusturen van zeevarenden

Record of hours of work and hours of rest for seafarers

Scheepsnaam: _____ IMO-nummer: _____ Nationaliteit: _____
Name of ship _____ IMO number _____ Flag of ship _____

Naam zeevarende: _____ Functie: _____
Seafarer (full name) _____ Position/rank _____

Maand en jaar: _____ Wachtfunctie: ja nee
Month and year _____ Watchkeeper yes no

S.v.p. per halfuur de rustperiodes waar van toepassing aangeven met een "X"
Please mark periods of rest, where applicable, with an "X" for every half hour period

De tabel aan de ommezijde volledig invullen
The table on the rear side to be filled in
completely

De geregistreerde rusttijden dienen in overeenstemming te zijn met hetgeen bepaald is in de Arbeidstijdenwet en het daaronder ressorterende
The registered resperiods have to be in conformity with the requirements laid down in the Law on hours of work and the accompanying Royal Order

Arbeidstijdenbesluit vervoer
on hours of work in transport

Deze tabel is een getrouwe weergave van de rusturen van de betrokken zeevarende.
This record is an accurate reflection of the hours of rest of the seafarer concerned.

Naam van de kapitein: _____
Name of master _____

Handtekening kapitein: _____ Handtekening zeevarende: _____
Signature of master _____ Signature of seafarer _____

Een afschrift van deze werkljst moet aan de zeevarende ter hand worden gesteld.

A copy of this record has to be given to the seafarer concerned.

Dit formulier kan gecontroleerd worden door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

This record can be examined by an official from the Netherlands Shipping Inspectorate.

voorzijde



TOELICHTING

Algemeen

In deze regeling wordt voor een aantal onderwerpen regels gegeven ter implementatie van het op 23 februari 2006 in Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93), hierna aan te duiden als MAV. Het MAV vormt de zogenaamde 'vierde pijler' van de internationale maritieme zeevaartwetgeving, naast het Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW), Marine Pollution (MARPOL) en het Safety of life at Sea (SOLAS) -Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het MAV consolideert voor het merendeel bestaande maritieme arbeidsnormen. Voor Nederland is er toch een aantal noviteiten, doordat niet eerder geratificeerde verdragen in het MAV zijn geïncorporeerd en doordat bestaande verdragen zijn aangevuld met extra verplichtingen. Daarnaast worden door de bekrachtiging van dit verdrag nieuwe en extra inspectieverplichtingen geïntroduceerd voor zowel vlaggenstaat als havenstaat op arbeids- en sociale normen in de zeevaart. Zie voor een uitgebreide toelichting op het MAV, kamerstukken II, 32 535, (R1923), nr. 3.

De grondslagen voor deze regeling zijn via de wet van 6 juli 2011 (Stb. 394) inzake implementatie van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) opgenomen in de Zeevaarbemanningswet. Laatstgenoemde wet heeft daarbij de nieuwe citeertitel 'Wet zeevarenden' gekregen. De eerstgenoemde wet wordt hierna ook wel kortweg aangeduid als de implementatiewet. In de memorie van toelichting op de implementatiewet wordt de wijziging van de citeertitel van de Zeevaarbemanningswet tot Wet zeevarenden toegelicht (Kamerstukken II, 2010/11, 32 534, nr. 3, p. 11).

Deze regeling is ingedeeld in paragrafen per onderwerp.

De *eerste paragraaf* bevat algemene bepalingen die op de gehele regeling van toepassing zijn. Het betreft een aantal definities die niet in de Wet zeevarenden zijn opgenomen (de definities van de wet gelden onverkort voor deze regeling). Daarnaast bevat deze paragraaf algemene uitzonderingen voor zeevarenden en schepen waarop de wet en de onderliggende regelgeving geheel of ten dele niet van toepassing is.

Paragraaf 2 schrijft een model voor van een verklaring voor de zeevarende dat hij dienst heeft gedaan aan boord.

Paragraaf 3 bevat regels over de huisvesting en recreatieve voorzieningen aan boord van schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na de datum waarop het MAV in werking treedt.

In *paragraaf 4* zijn de regels over voeding en drinkwater opgenomen. Deze regels komen grotendeels overeen met de regels daarover in het Schepelingenbesluit.
MAV

In *paragraaf 5* worden regels gesteld over het Certificaat maritieme arbeid en de Verklaring naleving maritieme arbeid. Het zijn bepalingen over de inhoud van deze modellen, alsmede over de procedures voor afgifte, verlenging en geldigheidsduur van de documenten. In *paragraaf 5* zijn ook de regels opgenomen over de erkenning en aanwijzing van klassenbureaus. Op basis van deze regels kunnen deze organisaties worden gemachtigd om schepen in het kader van het MAV te certificeren.

Paragraaf 6 regelt de registratie van gegevens in het Centraal inspectieregister.

In *paragraaf 7* zijn de regels opgenomen voor zowel de klachtenprocedure aan boord als de klachtenprocedure aan de wal. De klachtenprocedures hebben uitsluitend betrekking op zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen. De klachtenprocedure voor zeevarenden aan boord van buitenlandse schepen die een Nederlandse haven aandoen, is geregeld via de Wet havenstaatcontrole.

Paragraaf 8 bevat wijzigingen van de Regeling bemanningsplan zeevaart, het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 en een aantal andere ministeriële regelingen in verband met onder andere gewijzigde citeertitels en uitgewerkte bepalingen.

Paragraaf 9 bevat de slotbepalingen, te weten:

- een voorziening voor 'automatische' aanpassing van in de Regeling zeevarenden voorkomende verwijzingen naar internationale en Europese regelingen als die worden gewijzigd of vervangen en
- inwerkingtredingsbepalingen.



In de hieronder opgenomen artikelsgewijze toelichting is de inhoud van de bepalingen in deze regeling nader toegelicht.

Effecten van de regeling

De uitvoeringskosten en administratieve lasten zijn berekend in het kader van de implementatiewet. De lastenreductie die voortkomt uit deze regeling is daarin meegenomen (Kamerstukken II, 32 534, nr. 3, p. 21–23). Aan het gestelde in de kamerstukken kan voor de volledigheid wat betreft de zogenaamde nuloptie nog het volgende worden toegevoegd. Blijkens het MAV ligt er uitdrukkelijk een taak voor de overheid op de terreinen die worden bestreken door deze regeling en daarbij zijn, mede ingevolge bovengenoemde richtlijn 2009/13/EG en de implementatiewet, wettelijke uitvoeringsregels vereist. De nuloptie (niets nader regelen) is daarom niet aan de orde.

De sociale partners hebben bij de consultatie in het kader van de implementatiewet aangegeven te hechten aan een spoedige bekrachtiging van het MAV (Kamerstukken II, 32 534, nr. 3, p. 27). Het draagvlak voor het MAV is dan ook groot. De mondiale werking van het MAV zal leiden tot een 'level playing field'. Op grond van artikel V, lid 7, van het MAV zullen schepen die een vlag voeren van een land dat het MAV niet heeft bekrachtigd, niet gunstiger behandeld worden. Dit leidt ertoe, dat overal ter wereld aan de vereisten van het MAV zal moeten worden voldaan. Op grond van Richtlijn 2009/13/EG van 16 februari 2009 van de Raad van de Europese Unie, tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (PbEG L 124) zullen alle EU-lidstaten het MAV ook gaan bekrachtigen.

In dat licht zijn de effecten voor de maritieme sector van de bekrachtiging van het MAV gewogen bij de totstandkoming van de implementatiewet.

De effecten van de nieuwe voorschriften met betrekking tot de huisvesting aan boord zijn zeer beperkt. Enerzijds worden voor bestaande schepen de voorschriften van het Schepelingenbesluit gehandhaafd. Anderzijds zijn de verschillen tussen de huisvestingseisen van het MAV en het Schepelingenbesluit niet groot. Om aan te tonen dat werd voldaan aan de eisen van het Schepelingenbesluit was een certificaat voor de verblijven vereist. De certificering van de verblijven is op grond van het MAV nu opgenomen in het certificaat maritieme arbeid. Om te verifiëren of een schip in overeenstemming met de geldende voorschriften werd gebouwd, werden op grond van artikel 85, derde lid, plannen overgelegd. Deze werkwijze wordt op grond van artikel 3.23 van de regeling voortgezet. Van verschillende huisvestingseisen kan ontheffing worden gevraagd. Dit is een verandering ten opzichte van het Schepelingenbesluit. Daarin werden mogelijkheden tot afwijking van de voorschriften vaak toegestaan 'naar het oordeel van de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat'. Per saldo heeft dit verschil tussen het Schepelingenbesluit en deze regeling nauwelijks effect. De aanvraag van de in deze regeling bedoelde ontheffingen is geconcentreerd rond de indiening van de in artikel 3.23 bedoelde plannen. Hiervoor zal bij het opstellen van die plannen – afhankelijk van welke ontheffingen eventueel worden gevraagd – mogelijk meer overleg met de sociale partners moeten worden gepleegd. Dit is in overeenstemming met het MAV. Andere effecten van deze regeling zijn aan de orde geweest in het kader van de implementatiewet.

Betrokkenheid van de sociale partners

In overeenstemming met het op 21 juni 1976 te Genève tot stand gekomen verdrag betreffende tripartite raadplegingsprocedures van de tenuitvoerlegging van internationale arbeidsnormen (Trb. 1976, 177), zijn de sociale partners in de maritieme sector uitgebreid betrokken geweest bij de totstandkoming van deze regeling. Op veel plaatsen in het MAV, met name ook in norm A3.1 van het MAV betreffende de huisvesting aan boord, wordt overleg met de sociale partners expliciet genoemd. Hieraan is enerzijds uitwerking gegeven door overleg over de inhoud van deze regeling, anderzijds is in bepaalde artikelen aangegeven dat in het kader van het verlenen van ontheffingen voor de bouw of verbouwing van een schip, over die specifieke situatie overleg zal worden gevoerd.

Transponeringstabel

In de als bijlage bij deze toelichting gevoegde transponeringstabel is vermeld op welke wijze de voorschriften van het MAV, zijn verwerkt in deze regeling. Deze tabel vormt dus een aanvulling op de transponeringstabel die in het kader van de toelichtende stukken bij het wetsvoorstel voor de implementatiewet was opgenomen (Kamerstukken II, 2010/11, 32 534, nr. 3, blz. 91–93) en vermeldt alleen de bepalingen uit het MAV die met deze regeling worden geïmplementeerd.



Artikelsgewijze toelichting

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

De begripsbepalingen van de Wet zeevarenden gelden ook voor deze regeling. In dit artikel zijn nog een aantal begrippen opgenomen die specifiek voor deze regeling gelden.

Voor commerciële jachten, passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden gelden soms bepaalde uitzonderingsmogelijkheden met betrekking tot de huisvesting aan boord. Daarom is voor deze typen schepen een definitie opgenomen. De definities van passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden zijn gelijk aan de definities in andere scheepvaartregelgeving. Commerciële jachten worden net als passagiersschepen gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers. Het verschil is het aantal passagiers dat mee kan varen: op commerciële jachten maximaal 12 passagiers, op passagiersschepen meer dan 12 passagiers. Daarnaast is ook de bouwwijze van belang. Om commerciële jachten te kunnen onderscheiden van andere schepen die minder dan 12 passagiers vervoeren zoals bijvoorbeeld bepaalde historische zeilschepen, wordt in de definitie verwezen naar de LY2-code (Large Commercial Yacht-code) als bedoeld in de Regeling veiligheid zeeschepen.

Met het oog op de regels met betrekking tot de huisvesting aan boord is ook een definitie van onderofficier opgenomen. De rang van officier wordt op grond van de Wet zeevarenden op de monsterrol aangetekend, terwijl de functie van onderofficier alleen van belang is voor het toepassen van de huisvestingsregels. De begripsomschrijving is ontleend aan de omschrijving in het Schepelin-gesluit.

Eveneens voor de regels met betrekking tot huisvesting is een definitie van 'verblijven' opgenomen. Het betreft alle ruimten aan boord waar zeevarenden gedurende hun verblijf aan boord gebruik van (kunnen) maken en waaraan in deze regeling minimumeisen worden gesteld om het welzijn van de zeevarenden zeker te stellen. In paragraaf 3 van de regeling zijn veel regels opgenomen die specifiek betrekking hebben op de accommodatie als geheel of op een bepaald type verblijf, bijvoorbeeld nachtverblijven (de hutten van de zeevarenden) of de dagverblijven (de messrooms of de daghutten van de kapitein, hoofdwerktuigkundige en eerste stuurman). Dit wordt in de desbetreffende artikelen aangegeven.

Ook de definitie van de referentielastlijn is opgenomen voor de toepassing van de voorschriften met betrekking tot de accommodatie aan boord, namelijk de voorschriften van artikel 3.5. Voor deze definitie is aangesloten bij de bepalingen in bijlage I van het Uitwateringsverdrag.

Artikel 1.2 Personen niet aangemerkt als zeevarenden

Artikel 1.2 van deze regeling, waarin bepaalde categorieën personen die (soms) werkzaamheden aan boord verrichten uitdrukkelijk niet worden aangemerkt als zeevarenden, berust op artikel 1, tweede lid, van de Wet zeevarenden. Dit is gebaseerd op artikel II, lid 3, van het MAV, dat voorziet in de mogelijkheid om nader te bepalen of bepaalde categorieën van personen voor de toepassing van het verdrag al dan niet moeten worden beschouwd als zeevarende. Met het verdrag wordt beoogd aan alle zeevarenden de vereiste bescherming te bieden, en het is vanuit die optiek niet de bedoeling veel uitzonderingen te maken op de toepasselijkheid van het MAV. Wel is het nodig om met het oog op onduidelijkheden over de afbakening van de groep zeevarenden en ongewenste toepasselijkheid van het verdrag op groepen waarvoor de bescherming van het verdrag niet bedoeld is, de groep zeevarenden waarop de Wet zeevarenden van toepassing is, nader af te bakenen. Artikel 1.2 is dus van betekenis voor die wet en alle uitvoeringsmaatregelen daarvan.

De bepalingen van artikel 1.2 van deze regeling sluiten grotendeels aan bij de categorieën en criteria die zijn vermeld in de Annex bij Resolutie VII van de Internationale arbeidsconferentie (94^e zitting). Die annex luidt als volgt:

'Information on occupational groups

General

The Convention recognizes in Article II, paragraph 3, that there may be doubts whether a particular category or categories of persons who may perform work on board a ship covered by the Convention should be regarded as seafarers for the purpose of the Convention.

This Annex has therefore been adopted by the General Conference of the International Labour



Organization to assist administrations in resolving any difficulties that might arise.

There are persons who principally work onshore, but who occasionally spend a short period working on a ship. These may not be seafarers. There are persons who regularly spend a short period on a ship. These may be seafarers. In both cases, their work may or may not be directly concerned with the routine business of the ship.

Persons who might not be determined to be seafarers include harbour pilots and portworkers, as well as certain specialist staff such as guest entertainers, ship inspectors, superintendents and repair technicians.

Persons who regularly spend more than short periods aboard, even where they perform tasks that are not normally regarded as maritime tasks, may still be regarded as seafarers for the purpose of this Convention regardless of their position on board. For example, repair and maintenance squads and specialist ship staff engaged to work at sea on particular ships may well be regarded as seafarers and entitled to be covered by the rights and obligations provided for in this Convention.

The Convention provides seafarers with significant rights and benefits covering their working and living conditions that might not always be available to them in their home countries. Therefore, in resolving doubts about whether particular persons are seafarers, account should also be taken of the extent to which their national legal and social system provides protection for their labour standards comparable to that provided for under the Convention.

Categories

An administration may have doubts about designating a particular category of persons working on board as a seafarer under Article II, paragraph 1(f), because:

- (i) the nature of their work is not part of the routine business of the ship (for example, scientists, researchers, divers, specialist offshore technicians, etc.);*
- (ii) although trained and qualified in maritime skills, the persons concerned perform key specialist functions that are not part of the routine business of the ship (for example, harbour pilots, inspectors or superintendents);*
- (iii) the work they perform is occasional and short term, with their principal place of employment being onshore (for example, guest entertainers, repair technicians, surveyors or portworkers).*

A person or category of persons should not automatically be excluded from the definition of seafarers solely on account of falling within one or more of the categories listed above. These lists are simply illustrative of situations where doubts may arise.

Special factors in the situation may lead the administration to determine when a person is or is not a seafarer.

Criteria

In considering how to resolve such doubts, the following issues should be considered:

- (i) the duration of the stay on board of the persons concerned;*
- (ii) the frequency of periods of work spent on board;*
- (iii) the location of the person's principal place of work;*
- (iv) the purpose of the person's work on board;*
- (v) the protection that would normally be available to the persons concerned with regard to their labour and social conditions to ensure they are comparable to that provided for under the Convention.'*

De categorieën die zijn opgenomen in resolutie VII en de daarin genoemde criteria zijn gebruikt bij het formuleren van de in het eerste lid genoemde categorieën, met één uitzondering, die na de bespreking van onderdeel e aan de orde komt.

In **onderdeel a** zijn passagiers uitdrukkelijk vermeld, aangezien incidenteel – qua tijdsduur en noodzaak van arbeidsrechtelijke bescherming in verwaarloosbare mate – werkzaamheden op schepen worden verricht door betalende passagiers, zonder dat die daarmee op één lijn kunnen worden gesteld met de zeevarenden.

In **onderdeel b** zijn meevarende relaties en familieleden van zeevarenden vermeld, voor zover zij aan boord zijn voor het onderhouden van sociale contacten. Dit wordt duidelijk gemaakt met deze toevoeging dat zij geen werkzaamheden verrichten die onderdeel uitmaken van de normale werkzaamheden aan boord. Deze toevoeging maakt ook duidelijk dat voor zover familie of vrienden aan



boord als zeevarende werkzaam zijn, zij niet onder deze uitzondering vallen. Minderjarige kinderen kunnen ook meevaren. Voor hen gelden sowieso de verboden en beperkingen op het verrichten van arbeid als opgenomen in de Arbeidstijdenwet.

In **onderdeel c** wordt een aantal functies uitdrukkelijk genoemd die uitdrukkelijk van het begrip zeevarende worden uitgesloten: militairen, loodsen en inspecteurs. Wat betreft militairen is de uitzondering slechts relevant voor andere schepen dan oorlogsschepen en marinehulpschepen. Laatstgenoemde schepen zijn immers in artikel 2, tweede lid, onderdeel c, van de Wet zeevarenden op zich reeds uitgezonderd van de toepassing van die wet.

Wat betreft de categorie die is genoemd in **onderdeel d** bieden de beperkingen met betrekking tot locatie van het schip in een haven of havenfaciliteit een uitwerking van de criteria betreffende de plaats, maar impliciet ook de duur van de werkzaamheden. Als de belangrijkste, maar niet limitatief bedoelde, voorbeelden van werkzaamheden van de categorieën van personen die op grond van onderdeel d niet worden aangemerkt als zeevarenden, kunnen worden genoemd:

- 1°. het laden, lossen, bunkeren, provianderen en andere vormen van bevoorraden, onderhouden, repareren, bewaken of onderzoeken van het schip of zijn uitrusting, en
- 2°. het in- of ontschepen van passagiers of bemanningsleden dan wel het verlenen van enige vorm van zorg, met inbegrip van het uitvoeren van medische keuringen, aan passagiers of bemanningsleden.

De frequentie van de werkzaamheden biedt hier geen toepasbaar aanknopingspunt, de locatie van de werkzaamheden wel.

Voor het begrip havenfaciliteit in onderdeel d is aangesloten bij de begripsafbakening van de Havenbeveiligingswet. Het betreft een locatie waar interactie tussen haven en schip plaatsvindt. In concreto kan het gaan om ligplaatsen, ankergebieden en aanvaarroutes vanuit zee. Het begrip havenfaciliteit is aldus omschreven in artikel 2, lid 11, van Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129). Naar deze verordening wordt in de definitie van havenfaciliteit in artikel 1, onderdeel c, van de Havenbeveiligingswet verwezen.

In **onderdeel e** zijn de criteria uit resolutie VII inzake het doel en de frequentie van de werkzaamheden omgezet via de term '*normale werkzaamheden aan boord*'. Die term kan als volgt nader worden toegelicht. '*Normale werkzaamheden aan boord*' moet worden gezien in het gebruik van het schip. Dat betreft op bijvoorbeeld vrachtschepen de personen die belast zijn met de navigatie, voortstuwing, het onderhoud of de verzorging van de zeevarenden. Op passagiersschepen betreft dit ook het personeel van de hoteldienst, de koks of de entertainers. Tot de normale werkzaamheden aan boord behoort bijvoorbeeld niet het werk van de vrachtwagenchauffeur die zijn vrachtwagen met een ferry laat overzetten. Dit komt ook tot uiting in het feit dat zij deze tijd in hun registratie van arbeidsuren als rusttijd aangeven.

Voor degenen die buiten deze groepen werkzaamheden aan boord verrichten, zal het criterium van de tijdsduur veelal te weinig aanknopingspunt bieden voor de vraag of zij normale werkzaamheden aan boord verrichten. Een laborant die op een onderzoeksvaartuig werkt en in het kader van de exploitatie van dat vaartuig zeewatermonsters neemt en onderzoekt, is zeevarende; een laborant die gewoonlijk aan de wal werkt en die incidenteel kort aan boord van een vaartuig is om voor een onderzoek aan de wal zeewatermonsters te nemen, is geen zeevarende. Belangrijk zijn hier dus vooral de frequentie en het doel van de werkzaamheden, in combinatie met het gebruik van het schip.

Het element tijdsduur is uitdrukkelijk niet in onderdeel e opgenomen om vast te stellen of iemand al dan niet als zeevarende dient te worden aangemerkt. De tijdsduur aan boord kan weliswaar soms een aanknopingspunt zijn om vast te stellen of iemand al dan niet als zeevarende moet worden aangemerkt. Echter, ook iemand die steeds voor korte perioden werk aan boord verricht, kan gelet op de aard van de werkzaamheden toch als zeevarende worden aangemerkt, zoals de bovengenoemde laborant van een onderzoeksvaartuig.

Het criterium betreffende het doel van de werkzaamheden wordt mede geoperationaliseerd door de clauseule '*in het kader van het gebruik van het schip*' van onderdeel e. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de laborant, die op een onderzoeksvaartuig werkt, en dan wel zeevarende is, of die onderzoek verricht tijdens een reis op een containerschip, en dan wellicht geen zeevarende is.

Over de inhoud van artikel 1.2 is overeenkomstig artikel II, lid 3, van het MAV en artikel 1, tweede lid, van de Wet zeevarenden uitgebreid overleg gevoerd met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden. In het licht van de genoemde ILO-resolutie is het denkbaar is dat naar aanleiding van een concreet geval toch een scherper beeld ontstaat over de vraag of een bepaalde categorie personen al dan niet moet worden aangemerkt als zeevarende, waarbij de minister tot het oordeel komt dat artikel 1.2 aanpassing behoeft. Voordat de Minister een wijziging van dit arti-



kel vaststelt, wint hij op grond van artikel II, lid 3, van het MAV en artikel 1, tweede lid, van de Wet zeevarenden, advies in bij de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden. De sociale partners hebben inzicht in de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en het werk aan boord van zeeschepen en op basis van die ervaring kunnen zij advies geven over de concrete toepassing van de criteria uit de genoemde resolutie. De sociale partners kunnen voor deze advisering een commissie instellen. Waarschijnlijk zal die advisering met name in de eerste jaren na de inwerkingtreding van deze regelgeving aan de orde zijn. De sociale partners kunnen desgewenst via een commissie ook uit eigen beweging de minister adviseren om over te gaan tot aanpassing van artikel 1.2. Het criterium uit de resolutie dat de bescherming voor wat betreft arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden niet substantieel lager mag zijn dan de bescherming die zeevarenden op grond van het MAV op die terreinen genieten, is niet toegepast in artikel 1.2, omdat de Wet zeevarenden hierop geen betrekking heeft. Dit is geregeld via het Burgerlijk Wetboek en de Arbeidsomstandighedenwet. Voor zaken waarop de Wet zeevarenden betrekking heeft – medische keuringen, huisvesting, voeding – zijn met name de bovengenoemde criteria van belang. Er kan een verschil bestaan tussen de groep die op grond van de Wet zeevarenden als zeevarende wordt beschouwd en wie op grond van het Burgerlijk Wetboek een zeevarende is. Op grond van het Burgerlijk Wetboek is iedereen met een zee-arbeidsovereenkomst een zeevarende, terwijl op grond van de Wet zeevarenden de groep breder kan zijn. Te denken valt aan een stagiair die in het kader van zijn opleiding aan boord werkzaamheden verricht. Stagiaires worden niet uitgezonderd in artikel 1.2 van deze regeling en worden op grond van de definitie in de Wet zeevarende als zeevarende aangemerkt. Omdat een stagiair geen zee-arbeidsovereenkomst heeft, maar een stage-overeenkomst, is hij op grond van het Burgerlijk Wetboek echter geen zeevarende. Wel krijgen stagiaires krachtens artikel 7:737 BW een aantal rechten, te weten repatriëring en vergoedingen bij schipbreuk en overlijden.

Artikel 1.3 Uitzonderingen voor bepaalde categorieën van schepen

Op grond van artikel 2, vijfde lid, van de Wet zeevarenden is het mogelijk om na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden bij regeling categorieën van schepen aan te wijzen waarop het bepaalde bij of krachtens de wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is. In de onderdelen a, b en c van artikel 1.3 zijn enkele uitzonderingen opgenomen voor de toepassing van paragraaf 3 van deze regeling met betrekking tot huisvesting en voorzieningen ten behoeve van de zeevarenden aan boord.

Onderdeel a is gebaseerd op artikel 2, vijfde lid, van de Wet zeevarenden en is in feite de doorvertaling van artikel XII, tweede lid, van de implementatiewet. Daarin is bepaald dat op schepen waarvan de kiel is gelegd voor de datum van de inwerkingtreding van de regelgeving ter implementatie van het MAV de bepalingen van het Schepelingenbesluit van toepassing blijven. Met artikel 1.3, onderdeel a wordt duidelijk gemaakt dat dientengevolge paragraaf 3 van deze regeling niet van toepassing is op bestaande schepen (zie ook het schema in paragraaf 3 hierna). In het Schepelingenbesluit wordt vervolgens nog onderscheid gemaakt tussen bestaande schepen en oude schepen. Van oude schepen is de kiel gelegd voor 1 augustus 1983 (zie artikel 46, onderdeel o, van het Schepelingenbesluit, zoals gewijzigd bij besluit van 5 juli 2012, Stb. 357).

Onderdeel b betreft vissersvaartuigen. Omdat het MAV niet van toepassing is op vissersvaartuigen, is in diverse bepalingen die in de Wet zeevarenden zijn opgenomen ter implementatie van het verdrag bepaald dat ze hierop niet van toepassing zijn. Dit betekent dat de voorschriften in deze regeling waarvan de desbetreffende bepalingen van de Wet zeevarenden de grondslag vormen, ook niet van toepassing zijn op vissersvaartuigen. In concreto gaat het om de artikelen 48a, vijfde lid, 48b, vierde lid, 48c, zesde lid, en 69a, vierde lid, van de Wet zeevarenden. In deze regeling hoeft daarom niet meer te worden bepaald dat de paragrafen 4, 5, 6 (die voortbouwt op paragraaf 5) en 7 van deze regeling niet op vissersvaartuigen van toepassing zijn. Gelet op het ontbreken van een volledige uitzondering in artikel 48 van de genoemde wet is het echter wel nodig om de toepasselijkheid van paragraaf 3 expliciet uit te sluiten. Voor vissersvaartuigen blijft namelijk op basis van artikel XII, eerste lid, van de implementatiewet, het Schepelingenbesluit van toepassing voor wat betreft de onderwerpen huisvesting, recreatievoorzieningen en voeding.

Voor de in onderdeel c omschreven historische schepen van de zogenaamde 'bruine vloot' geldt dat de eisen van het MAV niet onverkort op deze schepen van toepassing kunnen zijn. Voor de meeste onderwerpen van het MAV – zoals de arbeidsvoorwaarden – is er geen reden om het verdrag niet op deze schepen van toepassing te laten zijn. De meeste onderwerpen zijn al van toepassing op deze schepen en voor zover het nieuwe regels betreft zijn zij ook op deze schepen uitvoerbaar. Alleen op het gebied van accommodatie en recreatievoorzieningen is het, gelet op de bouwwijze en inrichting van deze schepen, niet mogelijk de eisen die het verdrag daaraan stelt van toepassing te laten zijn.

Tot de 'bruine vloot' behoren enerzijds de historische zeilschepen waarvan de kiel is gelegd voor 1965; deze vallen ingevolge artikel XII, tweede lid, van de implementatiewet onder het Schepelingenbesluit,



meer in het bijzonder onder het regime voor oude schepen van dat besluit. Deze categorie valt dus al onder de algemene uitzondering van artikel 1.3, onderdeel a. Tot de 'bruine vloot' worden echter ook nieuwere schepen gerekend. Het betreft zeilschepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen en die volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd. Ook voor deze schepen geldt dat zij niet onverkort aan de accommodatie-eisen kunnen voldoen. Voor zover de laatstgenoemde schepen zijn gebouwd vóór de inwerkingtreding van het MAV, blijven zij ook vallen onder het Schepelingenbesluit. Voor de eventueel nog te bouwen schepen in deze categorie is in onderdeel c een uitzondering opgenomen. Door voor deze subcategorie van de 'bruine vloot' een uitzondering op te nemen in artikel 1.3 voor wat betreft de accommodatie-eisen, wordt gedeeltelijk invulling gegeven aan de uitzonderingsmogelijkheid voor traditioneel gebouwde schepen, op grond van artikel II, vierde lid, van het MAV. Omdat het verdrag geen definitie heeft voor traditioneel gebouwde schepen, is voor de omschrijving in onderdeel c aansluiting gezocht bij de Nederlandse praktijk en de Europese regelgeving. De omschrijving in onderdeel c, is ontleend aan artikel 3, onderdeel q, van richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 208).

Voor in de onderdelen a en b omschreven categorieën schepen is overigens in onderdeel c voorzien dat, in afwijking van de hoofdregel, afzonderlijke voorschriften van paragraaf 3 wel van toepassing kunnen zijn als die voorschriften dat uitdrukkelijk bepalen. Dit laatste is aan de orde in de artikelen 3.18, vijfde lid, 3.20, vijfde lid, en 3.21, derde lid.

§ 2 Monstering

Artikel 2.1 Model document

Het gaat hier om een alternatief document waarmee de zeevarende een bewijs ontvangt dat hij in een benoemde functie gedurende een periode aan boord heeft gewerkt. Het kan worden gebruikt ingeval geen monsterboekje voorhanden is of indien daarin geen optekeningen mogelijk zijn. Een nadere toelichting op het gebruik van dit document staat in de memorie van toelichting bij de implementatiewet (kamerstukken II, 2010/11, 32 534, nr. 3, p. 33 (onderdeel J)).

§ 3 Huisvesting en recreatieve voorzieningen aan boord

Algemeen

De regels in paragraaf 3 met betrekking tot huisvesting en recreatieve voorzieningen aan boord, zijn van toepassing op schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na de datum waarop het MAV in werking treedt.

Voor schepen waarvan de kiel is gelegd of de bouw zich in een vergelijkbaar stadium bevindt voor de datum van inwerkingtreding van het verdrag is in voorschrift 3.1, lid 2, van het MAV bepaald dat de regels ten aanzien van de bouw en uitrusting van schepen zoals die in de desbetreffende lidstaat golden voor de inwerkingtreding van het verdrag, van toepassing blijven. Voor de schepen onder Nederlandse vlag zijn die voorschriften opgenomen in artikel 407 van het Wetboek van Koophandel en het Schepelingenbesluit.

De voortgezette toepasselijkheid van de genoemde voorschriften is vastgelegd in artikel XII, tweede lid, van de implementatiewet. Volgens dat artikel blijft na het tijdstip waarop artikel IX, onderdeel G, van die wet, waarin onder andere artikel 407 van het Wetboek van Koophandel wordt ingetrokken (tegelijk met de inwerkingtreding van het MAV voor Nederland), het bepaalde bij en krachtens genoemd artikel 407 van toepassing op schepen waarvan de kiel is gelegd voor dat tijdstip. Wel vervalt de certificering voor accommodaties, zoals die tot nog toe van toepassing is in het kader van artikel 407 van het Wetboek van Koophandel en het Schepelingenbesluit. Certificering van de accommodatievoorzieningen valt nu onder het certificaat maritieme arbeid op grond van artikel 48c van de Wet zeevarenden. Het nieuwe certificeringsregime betreft schepen van 500 GT of meer die internationale reizen maken. Voor andere onder het MAV vallende schepen bestaat geen certificatieplicht. De scheepsbeheerders van deze schepen kunnen op grond van artikel 48c, vijfde lid, van de Wet zeevarenden het schip wel laten certificeren.

Voor vissersvaartuigen, waarop het MAV niet van toepassing is, blijven ongeacht de bouwdatum ingevolge artikel XII, eerste lid, van de implementatiewet de bepalingen over certificering, accommodatie en verstrekking van voedsel en drinkwater van het Schepelingenbesluit van toepassing. Dit zal veranderen als de Work in Fishing Convention, 2007 door Nederland wordt geratificeerd. Omdat voor



vissersvaartuigen de accommodatie-eisen nu ongewijzigd blijven, is een uitzondering opgenomen in artikel 1.3 van deze regeling.

In het onderstaande schema wordt duidelijk gemaakt welke regels voor de huisvesting en recreatieve voorzieningen op welke schepen van toepassing zijn.

Begrip	Kiel gelegd	Toepasselijke regelgeving ten aanzien van huisvesting en recreatieve voorzieningen
Schip ¹ , met uitzondering van vissersvaartuigen	Op of na de datum waarop artikel 48 van de Wet zeevarenden (als opgenomen in de implementatiewet) in werking is getreden.	Paragraaf 3 van de Regeling zeevarenden
Bestaand schip als bedoeld in het gewijzigde Schepelingenbesluit	Op of na 1 augustus 1983 tot de datum waarop artikel 48 van de Wet zeevarenden (als opgenomen in de implementatiewet) in werking is getreden	Artikelen 48 tot en met 65 van het Schepelingenbesluit.
Oud schip als bedoeld in het gewijzigde Schepelingenbesluit	Voor 1 augustus 1983	Artikelen 46 tot en met 64 van het Schepelingenbesluit zoals dat luidde na de inwerkingtreding van het Koninklijk besluit van 5 juni 1975, Stb. 327, tenzij op grond van artikel 67 is bepaald dat het bepaalde in de artikelen 48 tot en met 62 van het Schepelingenbesluit wel geheel of gedeeltelijk van toepassing is
vissersschip	Op of na 12 mei 1977	Artikelen 68 tot en met 83 Schepelingenbesluit
bestaand vissersschip als bedoeld in het Schepelingenbesluit	Voor 12 mei 1977	Artikelen 46 tot en met 64 van het Schepelingenbesluit zoals dat luidde na de inwerkingtreding van het Koninklijk besluit van 5 juni 1975, Stb. 327, tenzij op grond van artikel 84 is bepaald dat het bepaalde in de artikelen 86 tot en met 81 van het Schepelingenbesluit wel geheel of gedeeltelijk van toepassing is

¹ Waar bij of krachtens de Wet zeevarenden van 'schip' wordt gesproken, betreft het in principe alle schepen. Alleen wanneer een ander begrip wordt gebruikt (vissersvaartuig/schip, bestaand schip of oud schip) betreft het die specifieke groep.

De regels over huisvesting en andere voorzieningen voor zeevarenden (alsmede de regels in *paragraaf 4* over voeding en drinkwater) komen grotendeels overeen met de regels van het Schepelingenbesluit. Voor zover het Schepelingenbesluit regels geeft die verdergaande bescherming bieden aan de zeevarenden dan de voorschriften die het Maritiem Arbeidverdrag geeft, zijn die regels van het Schepelingenbesluit overgenomen. Dit is in overeenstemming met artikel 19, lid 8 van de Constitutie van de ILO waarin staat dat het ratificering van een ILO-verdrag niet mag leiden tot een verlaging van de bescherming die werknemers al genoten op grond van nationale regelgeving. Voor de accommodatienormen wordt – voor zover mogelijk – rechtstreeks verwezen naar de normen en leidraden van het MAV. De leidraden zijn in het verdrag geformuleerd als een aanbeveling. In deze regeling wordt het voldoen aan de leidraden waarnaar wordt verwezen, verplicht gesteld. De regels in *paragraaf 4* over voeding en drinkwater zijn, anders dan de regels over huisvesting, wel mede van toepassing op bestaande schepen in de handelsvaart en zeilvaart. De regels hierover in het Schepelingenbesluit blijven nog slechts van toepassing voor vissersschepen.

Toepassing leidraden MAV

In artikel VI, lid 1 van het MAV is aangegeven dat de in deel B vervatte leidraden niet dwingend zijn. Aangezien de implementatie van het verdrag geen verslechtering mag betekenen ten opzichte van de situatie van voor de inwerkingtreding van het verdrag, en veel van de accommodatievoorschriften in de leidraden al geldend recht waren op grond van het Schepelingenbesluit, worden in deze *paragraaf* met voorschriften over huisvesting en recreatieve voorzieningen aan boord, de leidraden veelal dwingend voorgeschreven. Zo staat bijvoorbeeld in leidraad B3.1.11, lid 2, dat voorzieningen voor recreatie ten minste een boekenkast zouden moeten omvatten. Omdat dit al een vereiste was op grond van artikel 57, derde lid, van het Schepelingenbesluit, wordt de normering van de genoemde leidraad dwingend voorgeschreven in artikel 3.13 van deze regeling.

Opbouw paragraaf 3

De artikelen in *paragraaf 3* zijn opgebouwd volgens een vast stramien. Per type verblijf is een artikel opgenomen. Daarin is in tabelvorm aangegeven aan welke normen van het MAV dit type verblijf moet voldoen. Als voor deze verblijven ook de normering van bepaalde leidraden uit het MAV van toepassing is, dan is dit opgenomen in een aparte tabel. Voor zover ontheffingen mogelijk zijn of uitzondering kunnen worden gemaakt, is dat opgenomen in een apart artikel. Voor nachtverblijven op bepaalde typen schepen zijn daarnaast ook nog wezenlijk gelijkwaardige bepalingen vastgesteld. Het



vaststellen van wezenlijk gelijkwaardige bepalingen is gebaseerd op artikel VI, derde lid, van het MAV. De nationale eisen mogen afwijken van de normen uit deel A van de Code van het MAV indien het daarmee te behalen resultaat als wezenlijk gelijkwaardig kan worden beschouwd.

Gebruik ontheffingen en toepassing uitzonderingen en wezenlijk gelijkwaardige bepalingen

Het gebruik maken van wezenlijk gelijkwaardige bepalingen, uitzonderingen en voor het desbetreffende schip verkregen ontheffingen, wordt aangetekend in de Verklaring naleving maritieme arbeid deel I. Bijvoorbeeld de uitzondering in norm A3.1. lid 7, onderdeel d, van het MAV, op de plicht verwarming aan boord te hebben. Voor schepen die uitsluitend varen in de tropen, is dat niet verplicht. Als een scheepsbeheerder gebruik wil maken van die uitzondering, moet dat worden aangetekend in de Verklaring naleving maritieme arbeid deel I. Zie daarover verder paragraaf 5 van deze regeling.

Ontheffingen worden door de scheepsbeheerder gevraagd bij de in artikel 3.23 voorziene procedure voor de bouw over verbouwing of andere wijziging die van invloed is op de eisen aan de huisvesting en voorzieningen aan boord van een schip. Als de scheepsbeheerder overeenstemming heeft bereikt over de te vragen ontheffing met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en de gevraagde ontheffing is in overeenstemming met eventueel daarvoor geldende randvoorwaarden, gaat de Minister akkoord met de ontheffing. Bij het indienen van het plan zullen de resultaten van het overleg daarom moeten worden overgelegd (zie artikel 3.23, eerste lid, onderdeel f). Indien er geen overeenstemming is bereikt, kan de scheepsbeheerder een gemotiveerd verzoek doen voor een ontheffing, dat door de Minister wordt beoordeeld. De Minister verleent vervolgens wel of niet een ontheffing. Voor de toepassing van uitzonderingen en wezenlijk gelijkwaardige bepalingen die mogelijk zijn op grond van de bepalingen in paragraaf 3, zal in het plan moeten worden aangegeven dat daarvan gebruik wordt gemaakt, en hoe daarvoor wordt voldaan aan de voorschriften die gelden voor de desbetreffende uitzondering.

Verhouding met Arbeidsomstandighedenbesluit

Bij de bouw, verbouwing, inrichting en het onderhoud van de verblijven op schepen gelden naast de in deze regeling gegeven specifieke regels, ook de regels met betrekking tot arbeidsomstandigheden, zoals geregeld bij en krachtens de Arbeidsomstandighedenwet. De verblijven vallen daarbij onder het begrip arbeidsplaats.

Artikel 3.1 Verblijven voor zeevarenden

In dit artikel zijn de algemene eisen opgenomen die gelden voor alle verblijven aan boord. Het betreft regels over de minimale stahoogte, isolatie, te gebruiken materialen, verlichting, afvoer van water, ventilatie, en verwarming. Er is rechtstreeks verwezen naar de normen die het MAV hiervoor stelt, alsmede de leidraden uit het verdrag die hierop betrekking hebben en waarin de normering nader zijn uitgewerkt. De normen en leidraden komen overeen met hetgeen hierover was bepaald in de artikelen 48, 49, 51 tot en met 53 van het Schepelingenbesluit.

In het tweede lid van artikel 3.1 is specifiek geregeld dat het verwarmingssysteem en de airconditioning in alle verblijven steeds een temperatuur van 20°C moeten kunnen onderhouden. Dit ligt in het verlengde van artikel 52, vierde lid, van het Schepelingenbesluit, dat een gelijkkluidend voorschrift inhoudt. Hiermee is – zoals leidraad B3.1.3, lid 2, van het MAV voorschrijft – de norm voorgeschreven om de temperatuur bij normale weers- en klimaatsomstandigheden op een bevredigende hoogte te houden.

Op basis van leidraad B3.1.4, lid 3, van het MAV en hetgeen daarover ook al was geregeld in artikel 53, eerste lid, van het Schepelingenbesluit, zijn in het vierde lid normen opgenomen voor de verlichtingssterkte, uitgedrukt in lux. De waarden in de tabel zijn gebaseerd op de normen van ISO 8995-1:2002, de normen van IESNA (Illuminating Engineering Society of North America) en de waarden die het American Bureau of Shipping hanteert.

Voor de geluidsisolatie is opgenomen dat die aan de geldende internationale normering voldoet. Nu is dat nog IMO-resolutie A.468 (XII), die echter wordt herzien.

Uit norm A.3.1, lid 2, onderdeel a en lid 6, onderdeel h, van het MAV vloeit voort dat bij de bouw, verbouwing, inrichting en het onderhoud van de verblijven op schepen ook de regels met betrekking tot arbeidsomstandigheden in acht moeten worden genomen. De aspecten die worden genoemd in norm A3.1, lid 6, onderdeel h, van het MAV – namelijk de blootstelling aan lawaai, trillingen, chemische stoffen en andere omgevingsfactoren – zijn terug te vinden in de artikelen 4.1 tot en met 4.10, 6.1, 6.7, 6.8, 6.11b, 6.11c en 6.12a tot en met 6.12g van het Arbeidsomstandighedenbesluit. De leidraden van het MAV waarnaar wordt verwezen in artikel 3.1, tweede lid, zijn op een aantal punten concreter



ten aanzien van de te nemen maatregelen dan het Arbeidsomstandighedenbesluit. Zo wordt bijvoorbeeld in leidraad B3.1.12, lid 2 specifiek zelfsluitende en geluidsisolerende deuren voor machinekammers voorgeschreven. Op grond van het tweede lid van dit artikel dienen deze maatregelen te worden toegepast. Het nemen van deze maatregelen draagt bij aan het voldoen aan artikel 6.8 van het Arbeidsomstandighedenbesluit.

Artikel 6.8 van het Arbeidsomstandighedenbesluit voorziet in de implementatie van richtlijn 2003/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 februari 2003 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (lawaai). In overweging 11 van deze richtlijn staat dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in haar resolutie A.468(XII) regels heeft vastgesteld voor geluid aan boord van zeeschepen. Daarbij zijn richtsnoeren voorzien om het lawaai aan de bron te verminderen en dat de lidstaten kunnen voorzien in een overgangperiode met betrekking tot werknemers aan boord van zeeschepen. artikel 9.35a van het Arbeidsomstandighedenbesluit voorziet in een dergelijke overgangstermijn tot 15 februari 2011. Sindsdien is artikel 6.8 van het Arbeidsomstandighedenbesluit onverkort van toepassing op zeeschepen.

Artikel 3.2 Ontheffingen verblijven

Op basis van dit artikel kan ontheffing worden verleend van de in norm A3.1, lid 6, onderdeel a, eerste volzin, van het MAV voorgeschreven minimum stahoogte van 203 cm. Tot nog toe gold in artikel 49, negende lid, van het Schepelingenbesluit een minimum van 2,00 m. Omdat in die bepaling van het Schepelingenbesluit is bepaald dat de hoogte bij ontheffing nooit minder dan 1,90 m mag zijn, is in artikel 3.2 eveneens een ondergrens opgenomen van 10 cm onder de norm, dus op 1,93 m.

In het derde lid is bepaald dat schepen van minder dan 200 GT ontheffing kunnen krijgen van de verplichting om airconditioning te hebben. Dit is gebaseerd op norm A3.1, lid 20 van het MAV.

Artikel 3.3 Nachtverblijven

In dit artikel zijn de normen vastgelegd die specifiek van toepassing zijn op de nachtverblijven. Het betreft normen over de plaatsing van nachtverblijven aan boord, de ventilatie van slaapverblijven, de verlichting en de minimale afmetingen van slaapverblijven, het comfort van de slaapplekken en de inrichting van de nachtverblijven. Omdat in norm A3.1, lid 9, onderdeel e, van het MAV is bepaald dat de minimale lengte van een slaapplek 198 cm is, terwijl het Schepelingenbesluit al een minimale lengte van 200 cm voorschreef, is deze minimale lengte van 200 cm opgenomen in het tweede lid. Voor het overige komen de normen en leidraden waarnaar wordt verwezen overeen met de voorschriften die in het Schepelingenbesluit werden gegeven voor nachtverblijven.

De inhoud van artikel 3.3 met betrekking tot de minimale vloeroppervlakte van nachtverblijven, is inzichtelijk gemaakt in de onderstaande tabellen.

Minimaal vloeroppervlak nachtverblijven overeenkomstig titel 3 van het MAV

schepen algemeen	officier (p.p.)	1-pers. nachtverblijf	2-pers. nachtverblijf
minder dan 3000 GT	7,5 m ² p.p. (A.3.1 lid 9 sub k)	4,5 m ² (A.3.1 lid 9 sub f) ¹	7 m ² (A.3.1 lid 9 sub h)
3000 - 10 000 GT	8,5 m ² p.p. (A.3.1 lid 9 sub k)	5,5 m ² (A.3.1 lid 9 sub f)	niet toegestaan (A.3.1 lid 9 sub a)
10 000 GT of meer	10 m ² p.p. (A.3.1 lid 9 sub k)	7 m ² (A.3.1 lid 9 sub f)	niet toegestaan (A.3.1 lid 9 sub a)

¹ de bevoegde autoriteit kan geringer vloeroppervlak toestaan om te voorzien in slaapvertrekken met één slaapplek (A.3.1 lid 9 sub g)

passagiersschepen + schepen voor bijzondere doeleinden	1-pers. nacht-verblijf	2-pers. nacht-verblijf ¹	3-pers. nacht-verblijf ¹	4-pers. nacht-verblijf ¹	> 4-pers. nacht-verblijf
	4,5 m ² (A.3.1 lid 9 sub f) ²	7,5 m ² (A.3.1 lid 9 sub i)	11,5 m ² (A.3.1 lid 9 sub i)	14,5 m ² (A.3.1 lid 9 sub i)	3,6 m ² p.p., uitsluitend voor schepen voor bijzondere doeleinden (A.3.1 lid 9 sub j)

NB indien geen privé zit- of dagverblijf aanwezig is, 7,5 m² per onderofficier en 8,5 m² per officier (A.3.1 lid 9 sub i)

¹ voor SPS slechts met ontheffing (A.3.1 lid 9 sub a)

² de bevoegde autoriteit kan geringer vloeroppervlak toestaan om te voorzien in slaapvertrekken met één slaapplek (A.3.1 lid 9 sub g)



Artikel 3.4 Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen voor nachtverblijven op commerciële jachten.

Commercieel gebruikte jachten vormen binnen de zeeschepen in het algemeen een bijzondere categorie van kleine schepen met vaak een relatief omvangrijke bemanning. De voorschriften van deel A van de code van het MAV ten aanzien van nachtverblijven zijn bij het ontwerpen van dergelijke jachten vaak moeilijk toepasbaar vanwege ruimtegebrek. In verband met de relatief luxueuze werkomgeving en goede voorzieningen aan boord van dit soort vaartuigen, alsmede het relatief langdurig verblijf van die jachten in havens, is het mogelijk in artikel 3.4 de eisen voor de nachtverblijven voor jachten wat te verlagen, onder het stellen van aanvullende voorschriften en compenserende maatregelen. Hiermee wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid die artikel VI, lid 3, van het MAV biedt om deel A van de code van het verdrag te implementeren met behulp van wezenlijk gelijkwaardige voorschriften. De afwijkende voorschriften voor commerciële jachten zijn tot stand gekomen in overleg met organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden. Vervolgens is ook afgestemd met andere vlaggenstaten, onder welke vlag veel van dit soort schepen varen.

Artikel 3.5 Wezenlijk gelijkwaardige bepalingen voor nachtverblijven op schepen tot 500 GT

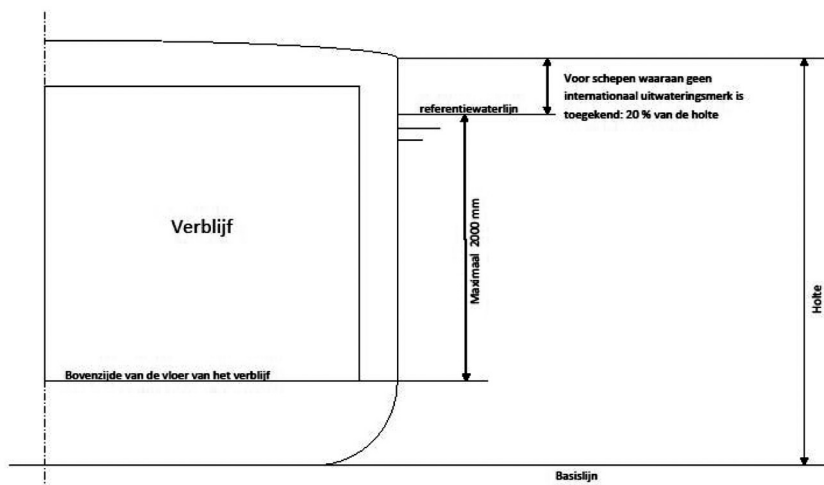
Net als voor artikel 3.4, is voor de voorschriften van artikel 3.5 gebruik gemaakt van de mogelijkheid van artikel VI, lid 3, van het MAV om wezenlijk gelijkwaardige bepalingen vast te stellen. Voor een aantal categorieën van schepen tot 500 GT is het, gelet op de grootte, het ontwerp en de specifieke inzet van deze schepen vaak moeilijk om aan de eis te voldoen dat nachtverblijven boven de lastlijn worden geplaatst.

De consequenties van het plaatsen van nachtverblijven boven de lastlijn zijn geanalyseerd voor een groot aantal categorieën van schepen, waaronder sleepboten, onderzoeksvaartuigen, fast crew suppliers, baggerassistentie werkschepen en multicats. Uit deze analyse is gebleken dat de consequenties verschillend zijn voor de verschillende categorieën van schepen, maar algemeen geldt dat het plaatsen van nachtverblijven boven de lastlijn een ongunstige uitwerking heeft op de functionaliteit of veiligheid, de stabiliteit in het bijzonder. De belangrijkste conclusies zijn:

- Om een nachtverblijf boven de lastlijn te kunnen plaatsen dient de holte van het schip te worden vergroot; dit is niet te verenigen met het gebruik van het vaartuig. Veelal beschikken werkschepen over een laag werkdek om bepaalde werkzaamheden goed en veilig uit te kunnen voeren;
- de stabiliteit en zeeganggedrag van het schip wordt ongunstig beïnvloed;
- de inzetbaarheid van het schip wordt verminderd;
- er is minder werkdek beschikbaar, of schepen moeten groter worden gemaakt om hetzelfde werkdek beschikbaar te houden, hetgeen leidt tot een grotere milieubelasting (meer materiaal en brandstof);
- het werk- en leefklimaat aan boord wordt ongunstig beïnvloed doordat nachtverblijven dicht bij het werkdek geplaatst zouden moeten worden.

Naar aanleiding van deze analyse is in overleg met de sociale partners geconcludeerd dat voor schepen tot 500 GT het plaatsen van nachtverblijven onder de lastlijn kan worden toegestaan als de functionaliteit en de veiligheid, de stabiliteit in het bijzonder in het geding is en mits een aantal compenserende maatregelen wordt getroffen. Om toepassing te geven aan artikel 3.5, zal in het in artikel 3.23, eerste lid, bedoelde plan allereerst moeten zijn aangetoond dat het plaatsen van nachtverblijven boven de lastlijn leidt tot een verslechtering van functionaliteit, veiligheid en stabiliteit. Vervolgens moet worden aangetoond dat toepassing wordt gegeven aan de compenserende maatregelen, genoemd in artikel 3.5, tweede lid. De maatregelen komen overeen met de voorwaarden die werden gesteld op basis van artikel 48, vijfde lid, van het Schepelingenbesluit om nachtverblijven op schepen tot 500 GT onder de zomerlastlijn te mogen plaatsen.

In artikel 1.1 is een referentielastlijn gedefinieerd, aangezien het Uitwateringsverdrag niet op alle schepen van toepassing is. Voor die schepen, waarop het Uitwateringsverdrag niet van toepassing is (met een lengte van minder dan 24 meter), wordt een formule gebruikt om de ligging van de referentielastlijn te bepalen. Vervolgens mag de vloer van de nachtverblijven ten hoogste 2000 mm onder die referentielastlijn liggen. Een en ander wordt verduidelijkt in de onderstaande tekening.



Artikel 3.6 Wezenlijk gelijkwaardige bepaling voor nachtverblijven op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden

Op passagiersschepen en schepen voor bijzondere doeleinden is het overeenkomstig norm A.3.1, lid 6, onderdeel d, van het MAV toegestaan nachtverblijven onder de lastlijn te plaatsen. Deze norm staat niet toe dat nachtverblijven onder werkgangen worden geplaatst. De reden is dat dit tot geluidsoverlast in de nachtverblijven kan leiden. In de praktijk is het echter lastig om bij de indeling van een schip altijd te voorkomen dat nachtverblijven onder werkgangen liggen. Daarom is in artikel 3.6 gebruik gemaakt van de in artikel VI, lid 3, van het MAV geboden mogelijkheid om wezenlijk gelijkwaardige bepalingen vast te stellen. In resolutie A.468(XII), code on noise levels on board of ships, van 19 november 1981, worden isolatienormen gegeven voor wanden en dekken om te waarborgen dat zeevarenden kunnen rusten terwijl in een aangrenzende ruimte andere activiteiten plaatsvinden. Anders dan bij een permanent geluidsniveau van een machine of airconditioning, gaat het hierbij om het isoleren tegen geluiden die niet permanent zijn, zoals voetstappen en praten. Om een voldoende isolatie van dergelijke geluiden uit de werkgangen te waarborgen, wordt in het eerste lid de isolatienorm die in de genoemde resolutie wordt gegeven voor de isolatie tussen nachtverblijven en dagverblijven, voorgeschreven voor de isolatie tussen de werkgang en daaronder gelegen nachtverblijven. In punt 6.2 van de genoemde resolutie wordt verwezen naar ISO Standard R717 'Rating of Sound Insulation for Dwellings'.

In norm A.3.1, lid 6, onderdeel d, wordt ook gesteld dat de nachtverblijven onder de lastlijn voldoende voorzieningen voor verlichting en ventilatie moeten hebben. In dit het tweede lid van artikel 3.6 zijn die voorwaarden expliciet opgenomen.

3.7 Ontheffingen en afwijkende voorschriften nachtverblijven

Dit artikel regelt welke ontheffingen kunnen worden gegeven van de normen die op grond van artikel 3.3 gelden voor nachtverblijven en welke afwijkende voorschriften er gelden ten opzichte van het in artikel 3.3 bepaalde. Welke ontheffingen mogelijk zijn en welke uitzonderingen gelden, is afhankelijk van het soort schip. Er zijn op grond van het MAV ontheffingen mogelijk voor passagiersschepen, schepen voor bijzondere doeleinden, schepen van minder dan 3000 GT, of schepen van minder dan 200 GT.

De ontheffingen zijn – afhankelijk van het soort schip – mogelijk van de voorschriften voor de plaats van nachtverblijven aan boord, het vereiste van een individueel slaapverblijf voor elke zeevarende, de minimale vloeroppervlakte en met betrekking tot aan slaapverblijven grenzende verblijven.

Voor de eis dat in nachtverblijven daglicht kan toetreden, geldt voor passagiersschepen op grond van het tweede lid een uitzondering. Om het gebrek aan daglicht te compenseren, zijn in de onderdelen a en b een aantal maatregelen voorgeschreven.

De ontheffingsmogelijkheden voor schepen van minder dan 3000 GT en schepen voor bijzondere doeleinden hebben te maken met de vaak beperkte ruimte aan boord. Deze schepen kunnen vaak moeilijk aan alle inrichtingseisen voldoen. Voor deze schepen is ontheffing mogelijk van het voorschrift om te voorzien in een individueel nachtverblijf voor elke zeevarende. Als van deze ontheffingsmogelijkheid gebruik wordt gemaakt, geldt voor schepen onder 3000 GT wel norm A3.1, lid 9, onderdeel h van het MAV dat nachtverblijven door ten hoogste twee zeevarenden mogen worden



gebruikt en dat het vloeroppervlak van die verblijven minimaal 7 vierkante meter is. Nachtverblijven voor meer dan twee zeevarenden zijn op deze schepen dus niet toegestaan.

Vanwege beperkte ruimte kan het voor schepen van minder dan 3000 GT wellicht gunstiger zijn om geen ontheffing te vragen voor individuele nachtverblijven, maar ontheffing van het minimale vloeroppervlak van een individueel slaapverblijf van 4,5 vierkante meter. Dat kan op grond van het vierde lid. Deze individuele nachtverblijven zijn nooit kleiner dan 3,75 m². Deze ondergrens is afkomstig uit artikel 55 van het Schepelingenbesluit. Een combinatie van de ontheffingen bedoeld in het derde en vierde lid kan natuurlijk ook.

Op de meeste schepen is de accommodatie midscheeps of achterop gelegen, zoals in art. 3.3, eerste lid is voorgeschreven. Op sommige scheepstypen is dit echter onwenselijk. Sleepboten en bevoorradingsvaartuigen voor boorplatforms zijn daar een voorbeeld van, evenals schepen die rollende lading via een klep op het achterschip laden. Voor deze schepen kan op grond van artikel 3.7, eerste lid, ontheffing worden verleend om de nachtverblijven voor midscheeps te kunnen plaatsen.

Schepen kleiner dan 200 GT kunnen op grond van artikel 3.7, zesde lid, ontheffing krijgen van alle voorschriften met betrekking tot het minimale vloeroppervlak van nachtverblijven. Dit kan nodig zijn vanwege de zeer beperkte ruimte aan boord. Deze ontheffingsmogelijkheid is gebaseerd op norm A3.1, lid 20, van het MAV. Bij het verlenen van ontheffingen op grond van dit artikel wordt de grootte van het schip en het aantal opvarenden aan boord in acht genomen. Deze factoren zijn van belang om vast te stellen in welke mate een ontheffing noodzakelijk is. De minimale grootte voor nachtverblijven die in het zesde lid wordt genoemd, is gebaseerd op artikel 55 van het Schepelingenbesluit.

Op grond van artikel 3.3, derde lid, moeten de nachtverblijven voldoen aan de normering van de daar genoemde leidraden. Op grond van artikel 3.7, zevende lid, kan van de normering van een aantal leidraden ontheffing worden verleend. Het betreft leidraad B3.1.5, lid 2, dat nachtverblijven eigen sanitaire voorzieningen hebben, leidraad B3.1.5, lid 3, dat nachtverblijven zodanig zijn ingericht dat overdag werkende zeevarenden zijn gescheiden van 's nachts werkende zeevarenden en leidraad B3.1.5, lid 5, dat de tweede werktuigkundige overeen aanvullende ruimte beschikt als bedoeld in norm A3.1, lid 9, onderdeel m van het MAV.

Artikel 3.8 Dagverblijven

In artikel 3.8 zijn de voorschriften opgenomen waar dagverblijven aan moeten voldoen. De term 'dagverblijven' is overgenomen uit het Schepelingenbesluit. De normen uit het MAV waarin dit artikel naar wordt verwezen, spreken echter van 'eetverblijven'. Het gaat om eisen met betrekking tot ventilatie en verlichting, de plaatsing zo dicht mogelijk bij de kombuis en de inrichting en uitrusting van het verblijf. Voor wat betreft de inrichting geldt een minimale vloeroppervlakte van 1,5 vierkante meter voor het grootste voorziene aantal gebruikers op enig moment. Zeevarenden moeten steeds kunnen beschikken over een koelkast en voorzieningen voor warme dranken en gekoeld water. De eisen komen overeen met het Schepelingenbesluit.

Aan boord van schepen van 400 GT of meer dient op grond van het derde lid altijd een afzonderlijk dagverblijf voor a) de kapitein en de officieren tezamen, en b) de overige zeevarenden aanwezig te zijn. Schepen van 1000 GT of meer dienen op grond van het derde lid ook een apart dagverblijf voor onderofficieren te hebben. In het vierde lid is geregeld dat het personeel aan boord dat geen functie met vaarbevoegdheid uitoefent (in het Schepelingenbesluit 'personeel van de civiele dienst' genoemd), los van de grootte van het schip, ook een eigen dagverblijf dient te hebben. Het tweede, derde en vierde lid komen overeen met artikel 56 van het Schepelingenbesluit.

Artikel 3.9 Ontheffingen dagverblijven

Voor de eis dat in nachtverblijven daglicht kan toetreden, geldt voor passagiersschepen op grond van het tweede lid een uitzondering. Om het gebrek aan daglicht te compenseren, zijn de onderdelen a en b een aantal maatregelen voorgeschreven. Uiteraard moet de verlichting in deze dagverblijven altijd blijven voldoen aan de verlichtingsnorm van artikel 3.1, derde lid, van deze regeling.

De ontheffingsmogelijkheid van het tweede lid is gebaseerd op leidraad B3.1.6, lid 1, van het MAV. Omdat op schepen van minder dan 3000 GT plaatsing van het dagverblijf naast of nabij de kombuis niet altijd mogelijk is en ook de afscheiding tussen dagverblijven en nachtverblijven niet altijd is te realiseren, kan voor deze schepen van het bepaalde in norm A3.1, lid 10, onderdeel a, van het MAV ontheffing worden verleend.

Artikel 3.10 Sanitaire voorzieningen

Aan de sanitaire voorzieningen worden op grond van artikel 3.10 eisen gesteld op basis van de genoemde normen en leidraden van het MAV. Het gaat om eisen met betrekking tot ventilatie en de



minimumnormen met betrekking tot de hygiëne, de plaatsing en beschikbaarheid van sanitair, en de aanwezigheid van warm en koud stromend water. Verder worden er eisen gesteld aan het sanitair zelf, met name het gebruik van geschikte materialen. De eisen waarnaar wordt verwezen komen overeen met wat het Schepelingenbesluit voorschreef. Dat geldt voor zowel de normen als de leidraden.

Artikel 3.11 Ontheffingen sanitaire voorzieningen

Voor schepen van minder dan 1600 GT kan na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, ontheffing worden verleend van het voorschrift dat in de nabijheid van de navigatiebrug, de machinekamer of het controlecentrum voor de machinekamer gemakkelijk toegankelijke sanitaire voorzieningen aanwezig zijn. Op grond van norm A3.1, lid 11, onderdeel b, van het MAV kan deze ontheffing worden gevraagd voor schepen van minder dan 3000 GT. Omdat in artikel 58, negende lid, van het Schepelingenbesluit een dergelijke ontheffing alleen mogelijk was voor schepen onder de 1600 GT, is de grens van het Schepelingenbesluit in artikel 3.11 overgenomen.

Voor passagiersschepen die doorgaans geen reizen maken van langer dan vier uur, geldt op grond van het tweede lid een uitzondering van het bepaalde in norm A3.1, lid 11, van het MAV, namelijk voor de hoeveelheid sanitaire voorzieningen aan boord. Het genoemde aantal is toegestaan als aan de wal aanvullende voorzieningen beschikbaar zijn. De scheepsbeheerder dient in dat geval aan te tonen dat het aantal sanitaire voorzieningen aan boord en aan de wal samen uitkomt op één toilet, één wasbak en één badkuip of douche per zes zeevarenden, zoals voorgeschreven in norm A3.1, lid 11, onderdeel c, van het MAV.

De ontheffingsmogelijkheid van het derde lid voor schepen van minder dan 200 GT is gebaseerd op norm A3.1, lid 20, van het MAV.

Artikel 3.12 Ziekenverblijven

In artikel 3.12 zijn de voorschriften opgenomen die gelden voor de ziekenverblijven aan boord. Het eerste lid verwijst naar de toepasselijke voorschriften van het MAV. Schepen die meer dan 15 zeevarenden aan boord hebben en reizen van meer dan 3 dagen maken, dienen een ziekenverblijf te hebben dat uitsluitend voor medische doeleinden bedoeld is. Met een reis wordt bedoeld de tijdsduur tussen twee havens, waarin een ziekenhuis aanwezig is. De overige normen en leidraden betreffen de inrichting, de sanitaire voorzieningen en de hygiëne. Het tweede lid stelt expliciet dat de sanitaire voorzieningen die deel uitmaken van het ziekenverblijf, met een deur moeten kunnen worden afgesloten. Dit staat niet in het MAV, maar was wel geregeld in artikel 61, zevende lid, van het Schepelingenbesluit. Daarom is het hier expliciet opgenomen.

In het derde lid is bepaald hoeveel bedden er in een ziekenverblijf moeten staan. Dit is afhankelijk van het aantal zeevarenden aan boord en of die zeevarenden beschikken over een eigen nachtverblijf. De in het derde lid opgenomen voorschriften zijn gerelateerd aan wat hierover al is geregeld in het Schepelingenbesluit.

Op grond van het vierde lid dient op een passagiersschip in principe een apart ziekenverblijf voor de passagiers aanwezig te zijn. Is dat niet het geval, dan wordt voor het bepalen van het aantal bedden in een ziekenverblijf het aantal passagiers meegerekend met het aantal zeevarenden. Het Schepelingenbesluit kent een gelijke regeling.

Het vijfde lid is eveneens gebaseerd op artikel 61 van het Schepelingenbesluit. De aanwezigheid van een apotheek annex verbandkamer is niet geregeld in het MAV. In artikel 119, eerste lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart is bepaald dat een arts aan boord moet zijn op een schip dat op een traject van meer dan drie dagen vaart en indien 100 of meer zeevarenden aan boord zijn.

De inrichting van een ziekenkooi in plaats van een apart ziekenverblijf is op grond van het zesde lid toegestaan op schepen waarop het eerste lid niet van toepassing is. Deze grens is gebaseerd op norm A3.1, lid 12, van het MAV. Het MAV schrijft voor een schip met minder dan vijftien zeevarenden geen voorzieningen voor, maar analoog aan artikel 61, tiende lid, van het Schepelingenbesluit is hier een ziekenkooi voorgeschreven.

De uitzondering die in het Schepelingenbesluit was opgenomen voor sleepboten en aannemersmaterieel is niet in dit artikel overgenomen. Het MAV biedt deze uitzonderingsmogelijkheid niet en ook richtlijn 92/29/EG betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen biedt geen grondslag voor het maken van deze specifieke uitzonderingen.



Artikel 3.13 Recreatieve en sociale voorzieningen

Om zeevarenden buiten hun werktijden de gelegenheid te geven om hun vrije tijd zinvol en ontspannen te kunnen benutten, worden minimale recreatieve en sociale voorzieningen en diensten voorgeschreven. Op grond van de normen en leidraden waarnaar in artikel 3.13, eerste lid, wordt verwezen, moet er minimaal een boekenkast aanwezig zijn en zijn er voorzieningen voor lezen en schrijven en zo mogelijk tot het spelen van gezelschapsspellen. Verder moet worden voorzien in een rookvoorziening, televisie en radio, de mogelijkheid om films te vertonen waarbij wordt gezorgd voor voldoende films voor de reis, een bibliotheek met zowel vakliteratuur als andere boeken, eveneens voldoende voor de duur van de reis, andere elektronische apparatuur waaronder een personal computer met software en redelijke toegang tot telefoon-, e-mail- en internetfaciliteiten. Voor boeken en films dient te worden gezorgd dat met redelijke tussenpozen de collectie wordt vervangen. Voor schepen van 8000 GT of meer is naast de voorzieningen die zijn genoemd in het eerste lid, in het tweede lid nog een aantal extra voorzieningen voorgeschreven. Het betreft sportvoorzieningen, faciliteiten voor creatieve bezigheden, een bar en een zwembad. Overigens kan van het voorschrift om een zwembad aanwezig te hebben, op grond van artikel 3.14 ontheffing worden verleend. Voor de overige drie genoemde voorzieningen dienen, naast de rookvoorziening, tenminste twee afzonderlijke verblijven aanwezig te zijn. Dit ligt vast in het vijfde lid van artikel 3.13. De voorschriften van het eerste en tweede lid komen overeen met de voorschriften hierover in het Schepelingenbesluit.

Voorschrift 4.3 en de bijbehorende normen van het MAV met betrekking tot bescherming van gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie, moeten op grond van norm A3.1, lid 17 van het MAV, ook voor recreatieve voorzieningen en diensten in acht worden genomen. Deze normen zijn geïmplementeerd bij en krachtens de Arbeidsomstandighedenwet, die ook op zeeschepen van toepassing is. Recreatieve verblijven valt onder het in de arbeidsomstandighedenregelgeving gehanteerde begrip 'arbeidsplaats'.

Op grond van het derde lid dient op schepen van 500 GT of meer een afzonderlijk recreatief verblijf aanwezig te zijn voor de voorzieningen van het eerste lid, afgezien van de rookvoorziening. De rookvoorziening kan eventueel worden opgenomen in het recreatief verblijf. De rookvoorziening vergt geen afzonderlijk verblijf maar moet, waar die ook wordt gesitueerd, voldoende afgeschermd zijn van de omgeving. In dit verband is voor Nederlandse schepen ook artikel 11a van de Tabakswet van belang, inhoudend dat werkgevers verplicht zijn zodanige maatregelen te treffen dat werknemers in staat worden gesteld hun werkzaamheden te verrichten zonder daarbij hinder of overlast van roken door anderen te ondervinden. Op kleinere schepen kan op grond van het vierde lid worden volstaan met het zodanig inrichten van een dagverblijf dat dit als ontspanningsruimte dienst kan doen. Het derde en vierde lid zijn in overeenstemming met hetgeen daarover werd bepaald in artikel 57, tweede lid, van het Schepelingenbesluit. In het MAV wordt geen voorschrift gegeven dat er voor recreatieve voorzieningen afzonderlijke verblijven moeten zijn ingericht. Op schepen van 8000 GT of meer dienen op grond van het vijfde lid ten minste twee ruimtes aanwezig te zijn voor recreatieve voorzieningen. Dit voorschrift is in overeenstemming met het voorstel van de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, om voor die schepen meer vrijheid te geven aan de invulling van de recreatieve voorzieningen dan de bepaling van artikel 57, vierde lid, Schepelingenbesluit, terwijl toch zeker wordt gesteld dat er voldoende recreatieve voorzieningen aan boord beschikbaar zullen zijn.

De regelmatige inspecties van de recreatieve en sociale voorzieningen door de kapitein, die zijn voorgeschreven in het zesde lid moeten ten minste eens per drie jaar plaatsvinden. Afhankelijk van de aard van de desbetreffende voorzieningen, kan worden gekozen voor een hogere frequentie. De inspecties worden gehouden om te voldoen aan de in leidraad B3.1.11, lid 1, van het MAV gegeven doelstellingen zoals het waarborgen dat de recreatieve voorzieningen blijven voldoen aan de veranderende behoeften van zeevarenden. Op grond van artikel 32a, tweede lid, van de Wet zeevarenden rapporteert de kapitein over de bevindingen aan de scheepsbeheerder.

Artikel 3.14 Ontheffing recreatieve voorzieningen

Op grond van artikel 3.13, tweede lid, dient op schepen van 8000 GT of meer een zwembad aanwezig te zijn. Deze verplichting bestond ook op grond van artikel 57, vierde lid, Schepelingenbesluit, waarin ook de mogelijkheid was opgenomen om van deze verplichting af te wijken. Artikel 3.13 regelt dat van de verplichting een zwembad te hebben ontheffing kan worden verleend.

In het kader van de plannen voor de bouw of verbouwing van een schip als bedoeld in artikel 3.23, kan, na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, worden bepaald dat gelet op de inrichting van het schip, van de verplichting een zwembad te hebben, ontheffing wordt verleend.



Artikel 3.15 Diverse voorzieningen

In dit artikel zijn de verschillende verplichtingen opgenomen met betrekking tot voorzieningen aan boord die niet specifiek betrekking hebben op een verblijf als bedoeld in de voorgaande artikelen en die niet behoren tot de recreatieve of sociale voorzieningen. De in het eerste lid bedoelde voorzieningen betreffen voorzieningen voor het wassen en drogen van kleding, de beschikbaarheid van een open dek om buiten diensttijd te kunnen verblijven en kantoren aan boord.

Het tweede lid schrijft voor dat op schepen van 1600 GT of meer een kleedruimte voor machinekamerpersoneel aanwezig dient te zijn, tenzij al het machinekamerpersoneel de beschikking heeft over een nachtverblijf voor niet meer dan twee personen met een bijbehorende sanitaire ruimte waar een bad of douche aanwezig is. Deze bepaling vloeit voort uit een vergelijkbare bepaling die was opgenomen in artikel 58, achtste lid, van het Schepelingenbesluit. Als er op grond van het tweede lid een kleedruimte moet zijn, dan moet die voldoen aan de normering van leidraad B3.1.9 van het MAV.

In het derde lid is geregeld dat de binnenruimten van een schip zoveel mogelijk mugvrij dienen te worden gehouden. Anders dan in het Schepelingenbesluit is dit niet beperkt tot gebieden waar malaria voorkomt omdat muggen ook andere ziekten kunnen overbrengen en daarnaast ook vanwege de overlast niet bevorderlijk zijn voor het welzijn van de zeevarenden.

Leidraad B3.1.10 schrijft de beschikbaarheid van eetgerei, schoon beddengoed en sanitaire middelen voor. In het vierde lid is geregeld dat deze benodigheden in voldoende hoeveelheden voor de zeevarenden aan boord beschikbaar moeten zijn. In het Schepelingenbesluit was dit geregeld in artikel 37b, vierde lid, en artikel 55, veertiende lid.

Artikel 3.16 Ontheffing kantoren en wasvoorzieningen

De in het eerste lid van dit artikel opgenomen ontheffingsmogelijkheid ten aanzien van de aanwezigheid van kantoren is ontleend aan norm A3.1, lid 15, van het MAV die deze ontheffing toestaat.

De ontheffingsmogelijkheid van het tweede lid is gebaseerd op norm A3.1, lid 20, van het MAV. Bij het verlenen van deze ontheffing wordt de grootte van het schip en het aantal opvarenden aan boord in acht genomen. Deze factoren zijn van belang om vast te stellen in welke mate een ontheffing noodzakelijk is.

Artikel 3.17 Ontheffing wegens gewoonten zeevarenden

Op grond van norm A3.1, lid 19, van het MAV, is in artikel 3.17 geregeld dat ontheffingen kunnen worden verleend van voorschriften die voortvloeien uit norm A3.1 van het verdrag. Zo kunnen initiatieven mogelijk worden gemaakt die de leefbaarheid aan boord, gelet op de aanwezigheid van zeevarenden met uiteenlopende gewoonten van godsdienstige of sociale aard, vergroten. Bij die ontheffing kunnen voorschriften worden gegeven om te bepalen hoe de verblijven en voorzieningen in afwijking van de bepalingen van deze regeling dan moeten worden ingericht. Een ontheffing is niet mogelijk indien dat zou leiden tot situaties die voor een of meer zeevarenden aan boord van het desbetreffende schip minder gunstig zijn dan zonder het verlenen van die ontheffing het geval zou zijn.

Artikel 3.18 voorzieningen voor opslag en bereiding van voedsel en drinkwater

In paragraaf 4 van deze regeling worden eisen gesteld aan de voorraden voedsel en drinkwater. In artikel 3.18 zijn de eisen opgenomen waaraan de inrichting van een kombuis en andere ruimten voor het opslaan en bereiden van voedsel moeten voldoen. De in dit artikel opgenomen voorschriften komen voort uit de eisen die daaraan in het Schepelingenbesluit werden gesteld en vloeien mede voort uit norm A 3.2, lid 2, van het MAV. Voor wat betreft de organisatie van de catering gelden de regels van de artikelen 120, eerste lid, en 120a van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart.

In het vijfde lid is geregeld dat dit artikel mede van toepassing is op de bovengenoemde bestaande en oude schepen alsmede (zeil)schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeeman-schap aan te moedigen en te bevorderen. Deze schepen zijn in artikel 1.3 uitgezonderd voor de toepassing van paragraaf 3, tenzij in de artikelen van paragraaf 3 expliciet is bepaald dat het desbetreffende voorschrift wel van toepassing is. Zo is in artikel 3.18 bepaald dat deze schepen wel moeten beschikken over voldoende en de juiste voorzieningen voor de opslag en bereiding van voedsel en drinkwater.



Artikel 3.19 Gebruikte materialen

In de in dit artikel genoemde leidraden van het MAV is sprake van 'goedgekeurde' materialen of producten. Op grond van kabinetsbeleid is het niet de bedoeling onnodige procedures in het leven te roepen die leiden tot meer bestuurlijke en administratieve lasten. Dit artikel regelt daarom wanneer sprake is van een 'goedgekeurd' materiaal of product, zonder een afzonderlijke goedkeuringsprocedure. Allereerst moet het materiaal of product voldoen aan de omschrijving in de genoemde leidraden. Zo moeten de vloeren van de verblijven op grond van leidraad B3.1.1, lid 5, een antislip oppervlak hebben, ondoordringbaar zijn voor vocht en gemakkelijk schoon te houden zijn. Als op de in het eerste lid bedoelde materialen of producten, regelgeving met betrekking tot CE-markering van toepassing is, worden op grond van het tweede lid, sowieso aangemerkt als goedgekeurde materialen.

Artikel 3.20 Gebruiksvoorschriften verblijven

De artikelen in deze paragraaf zijn met name van belang bij de bouw en inrichting en eventuele verbouwing van een schip. Daarnaast moeten de voorschriften ook bij het onderhoud in acht worden genomen. Het MAV stelt ook enkele voorschriften aan het gebruik van de verblijven. Die zijn opgenomen in artikel 3.20. Op grond van het eerste lid, moet in de dagelijkse gang van zaken worden gezorgd dat de verblijven schoon, bewoonbaar en goed onderhouden blijven. Om in de praktijk te zorgen dat hieraan de hand wordt gehouden en dat eventueel noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden worden gepland en uitgevoerd, wordt op grond van het tweede lid maandelijks een inspectie uitgevoerd. Op grond van artikel 63 van het Schepelingenbesluit gold een wekelijkse inspectie, maar met het oog op het terugdringen van de administratieve lasten wordt eenmaal per maand voldoende geacht. Ook het Schepelingenbesluit (voor bestaande en oude schepen) wordt in deze zin aangepast.

Het derde lid regelt dat de verwarming operationeel moet zijn als er zeevarenden aan boord zijn, omdat enkel de aanwezigheid van verwarming nog niet waarborgt dat die ook ten behoeve van de zeevarenden in bedrijf wordt gehouden. In het vierde lid is vastgelegd dat ziekenverblijven alleen voor medische doeleinden mogen worden gebruikt. Dit om te voorkomen dat het ziekenverblijf in een situatie dat dat nodig is, niet als zodanig beschikbaar is.

In het vijfde lid van artikel 3.20 is bepaald dat dit artikel ook van toepassing is op de in artikel 1.3, onderdeel c, bedoelde schepen.

Artikel 3.21 Gebruik van recreatieve en sociale voorzieningen

In leidraad B3.1.11 van het MAV zijn een aantal voorschriften opgenomen die in de artikelen 3.13 en 3.21 worden geschaard onder de noemer 'recreatieve en sociale voorzieningen'. Het zijn voorzieningen die niet direct tot de inrichting van een schip behoren, maar die evenals de inrichting wel van directe invloed zijn op het welbevinden van de zeevarenden aan boord en daarom van belang zijn om voor te schrijven. De beschikbaarheid van elektronische apparatuur – waaronder een personal computer – is geregeld in artikel 3.13, eerste lid. De redelijke toegang tot telefoonverbindingen, indien deze voorzieningen beschikbaar zijn, die van belang zijn voor de sociale contacten met familie en vrienden aan de wal, is hier voorgeschreven, evenals het versturen van post. In het vierde lid van artikel 3.21 is bepaald dat dit artikel ook van toepassing is op de in artikel 1.3, onderdeel a en c, bedoelde schepen.

Artikel 3.22 Afwijking op basis van wezenlijke gelijkwaardigheid

Buitenlandse schepen die onder Nederlandse vlag gaan varen en die zijn gebouwd na de inwerking-treding van het MAV, moeten voldoen aan de accommodatie-eisen van het MAV. Het is echter mogelijk dat een dergelijk schip niet helemaal aan de in deze regeling opgenomen eisen voldoet omdat in het land waar het schip werd gebouwd bijvoorbeeld wezenlijk gelijkwaardige bepalingen zijn toegepast. Dit artikel maakt het mogelijk deze schepen met die eventuele afwijkingen van deze regeling in te vlaggen.

Om innovatie mogelijk te maken waarbij de voorschriften met betrekking tot huisvesting en voorzieningen aan boord voor de zeevarenden niet onverkort kunnen worden toegepast, is in het eerste lid onderdeel b ook afwijking van de voorschriften mogelijk gemaakt voor schepen met een innovatief ontwerp of een innovatieve bouwwijze.

Op grond van het tweede lid kunnen afwijkingen slechts worden toegestaan na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, en onder daarbij te stellen wezenlijk gelijkwaardige voorschriften als bedoeld in artikel VI, lid 3 van het Maritiem Arbeidsverdrag.



Voor de verbouwing van bestaande schepen kan de scheepsbeheerder en na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden, verzoeken om in plaats van de bepalingen van het Schepelingenbesluit de voorschriften met betrekking tot huisvesting van deze regeling geheel of gedeeltelijk toe te passen.

Artikel 3.23 Procedure bij bouw of verbouw schip

Schepen van 500 GT of meer moeten op grond van artikel 48c van de Wet zeevarenden een certificaat maritieme arbeid hebben. Een van de onderwerpen waarop voor de afgifte van een dergelijk certificaat wordt getoetst, zijn de voorschriften met betrekking tot huisvesting en voorzieningen voor zeevarenden aan boord. Ook schepen van minder dan 500 GT dienen echter aan deze eisen te voldoen. Voor deze schepen kan op grond van artikel 48c, vijfde lid, van de Wet zeevarenden op verzoek van de scheepsbeheerder een certificaat maritieme arbeid worden afgegeven.

Om een certificaat te kunnen krijgen, moeten alle schepen voldoen aan de huisvestingseisen. De verificatie aan die eisen begint al bij het ontwerp van een schip. In dat stadium zullen ook eventueel te verlenen ontheffingen moeten worden aangevraagd. Om niet achteraf geconfronteerd te worden met een inrichting van het schip die niet voldoet aan de in deze regeling gestelde eisen, is in artikel 3.23 een procedure opgenomen om tijdig de plannen goed te keuren. Deze procedure is geënt op de bepaling hieromtrent in artikel 85, derde lid, van het Schepelingenbesluit. Ook voor verbouwingen of andere wijzigingen die van invloed zijn op de accommodatie-eisen voor het schip of voor schepen onder de 500 GT waarvoor geen certificaat maritieme arbeid zal worden aangevraagd, geldt de procedure van dit artikel.

§ 4 Voeding en drinkwater

Artikel 4.1 Voeding

In artikel 48a van de Wet zeevarenden is vastgelegd aan welke eisen de voeding voor de zeevarenden aan boord moet voldoen. Om vast te kunnen stellen of de voorraden voedsel aan deze eisen voldoen, is in artikel 4.1 vastgelegd aan de hand van welke factoren dit wordt bepaald. In dit geval is de reis de tijdsduur tussen twee havens, waar kan worden geproviandeerd. Deze factoren komen overeen met de factoren genoemd in artikel 37 van het Schepelingenbesluit en de bepaling van norm A3.2, tweede lid, onderdeel a, van het MAV.

Het tweede lid bepaalt dat de voorraden ook op de juiste plaats moeten worden opgeslagen.

Artikelen 4.2 tot en met 4.4. Drinkwater

Om te bepalen hoeveel drinkwater er moet worden meegenomen, wordt aangesloten bij de factoren genoemd in artikel 4.1, eerste lid. Verder kan rekening worden gehouden met de mogelijkheid tot distilleren aan boord zoals dat ook in artikel 41, eerste lid, van het Schepelingenbesluit was bepaald.

Het tweede lid regelt de bevoegdheid van de kapitein om het drinkwater bij onvoorziene omstandigheden te rantsoeneren, zoals dit ook was geregeld in artikel 41, tweede lid, van het Schepelingenbesluit.

Ook het derde, vierde en vijfde lid van artikel 4.2 zijn ontleend aan artikel 42 van het Schepelingenbesluit.

Artikel 4.5 Maximale hoeveelheid sterke drank

Het MAV stelt geen regels over de aanwezigheid van sterke drank aan boord. Artikel 4.5 geeft uitvoering aan artikel 48a, tweede lid, van de Zeevaartbemanningswet, dat dient ter vervanging van artikel 412 Wetboek van Koophandel. Het voorschrift komt overeen met artikel 44 van het Schepelingenbesluit. Dit artikel komt te vervallen bij de implementatie van een recent vastgestelde wijziging van de Code die behoort bij het STCW-verdrag.

Artikel 4.6 Inspectie

Dit artikel regelt de frequentie en de inhoud van de inspectie van de voorraden voedsel en drinkwater en de ruimten en apparatuur voor de opslag, bewerking en bereiding van voedsel en drinkwater, zoals voorgeschreven in artikel 48a, derde lid, van de Wet zeevarenden.



§ 5 Certificaat maritieme arbeid en verklaring maritieme arbeid

Artikel 5.1 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel I

Artikel 48c, eerste lid, van de Wet zeevarenden bevat algemene verwijzingen naar de regelgeving die van toepassing is ter implementatie van het MAV en waaraan moet worden voldaan om een certificaat maritieme arbeid te verkrijgen. Bij dat certificaat hoort de verklaring naleving maritieme arbeid, bestaande uit deel I en deel II.

In dit artikel is op grond van artikel 48c, tweede lid, van de Wet zeevarenden nader uitgewerkt welke gegevens in de verklaring naleving maritieme arbeid deel I zijn opgenomen. Daarvoor wordt in de eerste plaats verwezen naar norm A5.1.3, lid 10, onderdeel a, van het MAV. Het betreft in feite een opsomming van de toepasselijke nationale regels ter implementatie van het MAV. Door het bepaalde in het eerste lid wordt de opsomming in artikel 48c, eerste lid, van de Wet zeevarenden nader gespecificeerd met de bepalingen van toepasselijke algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen.

Artikel 5.1, tweede lid, is gebaseerd op artikel 48c, tweede lid, van de Wet zeevarenden. In het tweede lid wordt verwezen naar het model voor de verklaring naleving maritieme arbeid deel I, waarin de toepasselijke wettelijke eisen worden opgesomd. Ten aanzien van huisvesting en voorzieningen voor zeevarenden aan boord, verschillen de eisen, afhankelijk van de bouwdatum van het schip, het tonnage en eventueel het type schip, zoals een passagiersschip of een schip voor bijzondere doeleinden. Bij het gebruik van het in bijlage D opgenomen model dienen alleen de op het desbetreffende schip van toepassing zijnde eisen te worden genoemd.

Artikel 5.2 Inhoud verklaring naleving maritieme arbeid deel II

Op grond van artikel 48b, tweede lid, van de Wet zeevarenden worden bij ministeriële regeling regels gesteld over de inhoud van de verklaring naleving maritieme arbeid deel II. Dit deel wordt door de scheepsbeheerder opgesteld. De voorschriften over de inhoud van de verklaring maritieme arbeid deel II zijn gebaseerd op norm A5.1.3, lid 10, onderdeel b. De scheepsbeheerder geeft in dit document aan welke maatregelen worden genomen en welke procedures gelden om te waarborgen dat de wettelijke eisen ter implementatie van het MAV worden nageleefd en de voorgestelde maatregelen om voortdurende verbetering van de naleving te waarborgen. Daarmee wordt bedoeld dat er een zodanig kwaliteitssysteem moet worden gebruikt, dat werkwijzen worden aangepast indien uit de praktijk blijkt dat verbetering mogelijk is. In het tweede lid van dit artikel wordt verwezen naar leidraad B5.1.3, lid 3 en 4, van het MAV, waarin is aangegeven waaraan de maatregelen ter voortdurende naleving van het MAV moeten voldoen en dat de verklaring in duidelijke bewoordingen moet zijn opgesteld. Leidraad B5.1.3, lid 5, geeft een aantal voorbeelden. Zo kan in deel II worden verwezen naar ander bestaand beleid en procedures, zoals de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code) en moet ook worden beschreven hoe de scheepsbeheerder en de kapitein op de hoogte blijven van de laatste wetenschappelijke en technologische ontwikkelingen om steeds een beter beschermingsniveau van de arbeids- en leefomstandigheden aan boord te kunnen realiseren.

Artikel 5.3 Inspectie, geldigheid en verlenging certificaat maritieme arbeid

In dit artikel is geregeld welke inspectie wordt uitgevoerd ter verkrijging en ter behoud van een certificaat maritieme arbeid. Het certificaat is vijf jaar geldig. Tussentijds wordt er één maal een inspectie uitgevoerd tussen de tweede en derde verjaardatum van het certificaat. Een inspectie ter verlenging van een certificaat, vindt plaats in de laatste drie maanden van de geldigheid van het bestaande certificaat. Het is echter ook mogelijk dat onderzoek al eerder uit te voeren. Het vierde lid regelt in overeenstemming met norm A5.1.3, lid 3 en 4, van het Maritiem Arbeidverdrag hoe lang in die gevallen het nieuwe certificaat geldig is.

Artikel 5.4 Inspectierapport

Op grond van norm A3.1, lid 11, van het MAV, moeten de uitkomsten van een inspectie worden geregistreerd. Dat is geregeld in artikel 5.4, eerste lid. Indien er zwaarwegende tekortkomingen zijn geconstateerd en een controle nadien heeft uitgewezen dat de tekortkoming is verholpen, wordt dat aangetekend op het inspectierapport. In het tweede lid is geregeld dat de kapitein een afschrift van het inspectierapport ontvangt. De in het tweede lid genoemde partijen, kunnen aan de kapitein verzoeken afschriften van de genoemde documenten te ontvangen. In artikel 69c, vijfde lid, van de wet is bepaald dat deze documenten ook eenvoudig toegankelijk zijn voor de zeevarenden aan boord.



Artikel 5.5 Voorwaarden afgifte voorlopige certificaten

Op grond van norm A5.1.3, lid 5 tot en met 8, van het MAV is het toegestaan om in bepaalde gevallen een voorlopig certificaat maritieme arbeid af te geven dat ten hoogste zes maanden geldig is. Die gevallen worden genoemd in artikel 5.5, eerste lid.

Een voorlopig certificaat mag op grond van het tweede lid slechts eenmalig worden afgegeven. Voor afloop van die termijn zal dus een volledig onderzoek als bedoeld in artikel 5.3, eerste lid, moeten worden uitgevoerd op basis van de verklaringen naleving maritieme arbeid deel I en II. Als de vereiste scheepsgegevens bekend zijn, kan eenvoudig een verklaring naleving maritieme arbeid deel I worden opgesteld. De scheepsbeheerder kan vervolgens de verklaring naleving maritieme arbeid deel II opmaken voor zover de procedures bij hem bekend zijn. In overleg tussen de erkende organisatie als bedoeld in artikel 5.10 en de scheepsbeheerder worden de procedures vastgesteld, die moeten zijn ingevuld. Dit betreft die procedures die voor deze scheepsbeheerder en dit schip van belang worden geacht. Op deze onderdelen wordt onderzocht of het desbetreffende schip voldoet aan alle eisen om een certificaat maritieme arbeid af te kunnen geven en of de kapitein voldoende kennis heeft om aan alle eisen te voldoen en te blijven voldoen.

Artikel 5.6 Aanvraag certificaat maritieme arbeid en voorlopig certificaat maritieme arbeid

Dit artikel is gebaseerd op artikel 48c, vierde lid, onderdeel a, van de wet en bepaalt dat een aanvraag voor een certificaat maritieme arbeid of een voorlopig certificaat schriftelijk wordt ingediend en welke gegevens en bescheiden daarbij dienen te worden overgelegd. Op basis van die gegevens, ontvangt de scheepsbeheerder een verklaring naleving maritieme arbeid deel I, die op het desbetreffende schip van toepassing is. De inspecties van het schip worden uitgevoerd, als de scheepsbeheerder vervolgens deel II heeft opgesteld. Als alle gegevens compleet zijn, en alle benodigde onderzoeken naar tevredenheid zijn uitgevoerd, kan het certificaat maritieme arbeid met de bijbehorende verklaring maritieme arbeid (bestaande uit deel I en II) worden afgegeven.

Artikel 5.7 Vervallen certificaat bij onttrekken van schip aan oorspronkelijke bestemming

Met dit artikel wordt nadere invulling gegeven aan artikel 48e, derde lid, van de Wet zeevarenden.

Artikel 5.8 Modellen

In dit artikel is aangegeven in welke bijlagen bij deze regeling de modellen van het certificaat maritieme arbeid, het voorlopig certificaat en de verklaring naleving maritieme arbeid deel I en deel II zijn opgenomen. Deze modellen stemmen overeen met de in aanhangsel A5-II bij het MAV gegeven modellen. In voorschrift 5.1.3, lid 5 en norm A5.1.3, lid 9 van het MAV is het gebruik van deze modellen verplicht gesteld. Daarom is in het vijfde lid expliciet geregeld dat de desbetreffende documenten alleen geldig zijn als ze met deze modellen overeenkomen. De modellen kunnen ook in de Engelse taal worden opgesteld.

Artikel 5.9 Erkenning van organisaties

In dit artikel zijn de criteria vastgelegd die gelden voor de erkenning van rechtspersonen die wensen te worden aangewezen voor het verrichten van onderzoeken in het kader van de certificering als bedoeld in artikel 48c van de wet. Deze erkenning gaat vooraf aan een aanwijzing als bedoeld in artikel 48d, eerste lid, van de wet, op grond waarvan deze klassenbureaus de bevoegdheid krijgen om de onderzoeken voor het verkrijgen en behouden van een certificaat maritieme arbeid uit te voeren. De in het eerste lid genoemde erkenningscriteria vloeien voort uit norm A5.1.2, lid 1, en leidraad B5.1.2, leden 2, 4 en 5, van het MAV.

Het tweede lid bepaalt dat de rechtspersoon kantoor moet houden in Nederland. Dat betekent dat er tenminste een vertegenwoordiger of een vestiging van deze rechtspersoon in Nederland moet zijn. In het tweede lid is tevens bepaald dat deze rechtspersoon met de overheid een overeenkomst moet sluiten over de uitvoering van de taken die op grond van de aanwijzing van de organisatie worden uitgevoerd. In die overeenkomst komen de in leidraad B5.1.2, lid 3, van het MAV genoemde elementen aan bod.

Voor een aantal IMO-verdragen is de erkenning van klassenbureaus geregeld op grond van verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009. Die verordening geldt niet voor het Maritiem Arbeidverdrag. Organisaties die beschikken over een erkenning op grond van deze verordening hebben aangetoond te beschikken over een onafhankelijke bedrijfsvoering waarover zij verantwoording kunnen afleggen. Van deze organisaties mag op grond van het derde lid worden aangenomen dat zij voldoen aan het criterium bedoeld in het eerste lid, onderdeel c,



betreffende onafhankelijke bedrijfsvoering. Op grond van het derde lid hoeft dat daarom in het kader van een erkenning voor het MAV niet meer te worden onderzocht.

Artikel 5.10 Aanwijzing erkende organisaties

Om als organisatie te kunnen worden aangewezen op grond artikel 48d, eerste lid, van de wet, moet de organisatie eerst zijn erkend op grond van de criteria van artikel 5.9 van deze regeling. In het eerste lid is daarnaast ook bepaald dat alleen organisaties kunnen worden aangewezen die al zijn aangewezen op grond van artikel 6, tweede lid, van de Schepenwet. Alleen de bureaus waarbij schepen zijn aangesloten die onder Nederlandse vlag varen kunnen zodoende worden erkend en aangewezen in het kader van de certificering onder het MAV. Het tweede lid bepaalt dat de aanwijzing wordt ingetrokken als de erkenning wordt ingetrokken.

Het derde lid noemt de verdere gronden voor intrekking van een aanwijzing en het vierde lid bepaalt wanneer een aanwijzing kan worden geschorst.

§ 6 Registers

Artikel 6.1 Registratie inspectiegegevens

Op grond van norm A5.1.4, lid 13, van het MAV dient er een inspectieregister te worden bijgehouden over inspecties van schepen. Dit is geregeld in artikel 65, tweede lid, van de wet. Op grond van artikel 66 van de wet worden bij ministeriële regeling nadere regels gesteld over de registratie van gegevens die zijn verkregen bij de inspecties. Het *eerste lid* van artikel 6.1 regelt om welke gegevens het gaat.

Omdat de inspecties van schepen doorgaans zullen worden uitgevoerd door de op grond van artikel 48d, eerste lid, van de wet aangewezen organisaties, is in het *tweede lid* geregeld dat bij de aanwijzing van een organisatie wordt voorgeschreven op welke wijze de inspectiegegevens moeten worden geregistreerd. Enerzijds moet de Minister centraal over de gegevens kunnen beschikken, terwijl het anderzijds vanuit administratief oogpunt en met de huidige technische mogelijkheden niet nodig is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die namens de Minister het register zal beheren, zelf die gegevens moet invoeren in een centraal beheerde database. Het doel van het centrale inspectieregister – namelijk het beschikbaar hebben van de gegevens en daarover verslag kunnen doen – is goed te verwezenlijken door op grond van artikel 6.1, tweede lid, voor te schrijven hoe de gegevens moeten worden opgeslagen.

Het derde lid regelt dat conform norm A5.1.4, lid 13, van het MAV jaarlijks verslag wordt uitgebracht van de inspecties. In de praktijk zal dit kunnen geschieden in het kader van het jaarbericht van de inspectie.

§ 7 Klachtenprocedures

Algemeen

In het onderstaande schema is weergegeven welke klachtenprocedures worden onderscheiden:

klacht	Klacht aan boord ¹		Klacht aan de wal	
	Vlag schip	Nederlands schip	Nederlands schip	Buitenlands schip
Locatie/ moment indienen klacht	Bij kapitein of aangewezen functionaris	Bij inspectie voor afgifte of verlenging certificaat maritieme arbeid of rechtstreeks bij bevoegde ambtenaar ILT	Als het schip in een Nederlandse haven ligt	
Regels Maritiem Arbeids-Verdrag	A5.1.5	A5.1.4 lid 5 en lid 10	A5.2.1/ A5.2.2	
Nationale regels ter implementatie	Art. 69a Wz en art. 7.2 Rz	Art. 69b Wz en art. 7.3 Rz	Wet havenstaat-controle en Regeling haven-staatcontrole	

¹ Op klachten aan boord van buitenlandse schepen zijn de regels van de desbetreffende vlaggenstaat ter implementatie van norm A5.1.5 van het MAV van toepassing.

In de Wet zeevarenden zijn twee artikelen (artikelen 69a en 69b Wz) opgenomen als wettelijke basis voor de klachtenprocedures op grond van het MAV, namelijk de klachtenprocedure aan boord en de klachtenprocedure aan de wal. De eisen die het MAV stelt aan de klachtenprocedure aan boord, zijn opgenomen in norm A5.1.5. Een vlaggenstaat neemt de regels hierover op in zijn nationale regeling voor de schepen die onder zijn vlag varen. Voor de schepen onder Nederlandse vlag betreft dat



artikel 69a van de Wet zeevarenden en artikel 7.2 van de Regeling zeevarenden.

Ook voor de klachtenprocedure aan de wal dient onderscheid te worden gemaakt in vlaggenstaat- en havenstaatverplichtingen. De regels met betrekking tot het indienen van klachten aan de wal door zeevarenden op schepen onder Nederlandse vlag, zijn in het MAV te vinden onder voorschrift 5.1, *Verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat*, en meer specifiek in norm A5.1.4. Uit de formulering van norm A5.1.4, lid 10, blijkt dat een klacht tijdens een vlaggenstaatinspectie aan de orde kan komen, maar een klacht kan ook rechtstreeks bij de ILT worden ingediend. Voor beide gevallen is de procedure voor het behandelen van de klacht opgenomen in artikel 7.3 van de regeling. Die procedure wordt hieronder verder toegelicht.

De regels met betrekking tot het indienen van klachten aan de wal door zeevarenden op schepen onder een buitenlandse vlag zijn in het MAV te vinden onder voorschrift 5.2, *Verantwoordelijkheden van de havenstaat*. In dit voorschrift staat dat het doel is de handhaving van de verdragsnormen op buitenlandse schepen te waarborgen. In Norm A5.2.2. en leidraad B5.2.2 is vervolgens de procedure voor de afhandeling van een klacht opgenomen. Uit de formulering van deze bepalingen blijkt dat de klachtbehandeling is gerelateerd aan het uitoefenen van havenstaatcontrole. In de Nederlandse regelgeving is de klachtbehandeling voor buitenlandse schepen daarom opgenomen in de regelgeving omtrent havenstaatcontrole. Dit voor zover een klacht aan de wal in een Nederlandse haven wordt ingediend. Dit gaat samen met de implementatie van artikel 18 van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole waarin ook een klachtenprocedure aan de wal is voorgeschreven.

Zeevarenden op Nederlandse schepen kunnen echter ook bij het aandoen van een Nederlandse haven een klacht indienen volgens de in artikel 7.3 opgenomen procedure. Omdat in het MAV voor deze categorie geen specifieke bepalingen over een te doorlopen procedure zijn opgenomen, is voor wat betreft de procedure in artikel 7.3 zoveel mogelijk aangesloten bij de bepalingen van norm A5.2.2. en leidraad B5.2.2. Er is immers geen reden om klachten van zeevarenden op schepen onder Nederlandse vlag wezenlijk anders te behandelen dan klachten afkomstig van zeevarenden op buitenlandse schepen.

Artikel 7.1 Klager

In paragraaf 7 zijn regels opgenomen over zowel de klachtenprocedure aan boord als de klachtenprocedure aan de wal voor zeevarenden die op een Nederlands schip varen. De klachtenprocedure aan de wal voor zeevarenden op een buitenlands schip, is geregeld onder de Wet havenstaatcontrole. Om de indiener van een klacht eenvoudig te kunnen benoemen, is in artikel 7.1 een definitie van 'klager' opgenomen.

Artikel 7.2 Voorschriften klachtenprocedure aan boord

De scheepsbeheerder is op grond van artikel 69a van de Wet zeevarenden verantwoordelijk voor het vaststellen van een klachtenprocedure. In dit artikel is neergelegd waaraan die klachtenprocedure aan boord moet voldoen. In het eerste lid is geregeld wat er ten minste in de klachtenprocedure moet zijn opgenomen. Het gaat om de persoon of personen bij wie de klacht kan worden ingediend. In onderdeel a wordt de kapitein expliciet genoemd, omdat het op grond van norm A5.1.5, lid 2, van het MAV altijd mogelijk moet zijn om een klacht bij de kapitein in te dienen. In aansluiting daarop is in onderdeel b geregeld dat er ook een persoon bij de scheepsbeheerder moet zijn die niet tot de zeevarenden aan boord behoort, waarbij een klacht kan worden ingediend. Dit is nodig omdat klachten heel gevoelig kunnen liggen en ook betrekking kunnen hebben op personen aan boord bij wie volgens de klachtenprocedure klachten moeten worden ingediend. Daarnaast moeten op grond van het eerste lid, onderdeel c, ook de contactgegevens worden vermeld voor het indienen van een klacht aan de wal. Deze onderdelen sluiten aan bij het tweede lid, onderdeel b, waarin conform norm A5.1.5, lid 2, van het MAV is opgenomen dat klachten altijd rechtstreeks bij de kapitein, de vertegenwoordiger van de scheepsbeheerder of de bevoegde autoriteit kunnen worden ingediend.

Op grond van het eerste lid, onderdeel d, moet een vertrouwenspersoon worden aangewezen die de zeevarende kan adviseren over het al dan niet indienen van een klacht en bij het indienen van een klacht de klager kan bijstaan in het doorlopen van de procedure en hem indien nodig in bescherming kan nemen.

Ten slotte moet op grond van het eerste lid, onderdeel e, de procedure zelf worden opgenomen. Daarbij zijn de in leidraad B5.1.5, lid 2, van het MAV genoemde zaken het uitgangspunt. Dit betekent dat de klacht overeenkomstig norm A5.1.5, lid 2, op een zo laag mogelijk niveau zou moeten worden ingediend. Op dit niveau moet worden getracht de klacht op te lossen. Als dat niet gaat, kan degene bij wie de klacht is ingediend, de klacht voorleggen aan de kapitein. Als oplossen aan boord niet mogelijk is, kan worden doorverwezen naar de scheepsbeheerder. Dit alles laat onverlet – zoals



hierboven al aangegeven – dat de zeevarende er zelf voor kan kiezen al direct naar de kapitein of de scheepsbeheerder te stappen.

Teneinde een aantal rechten van de klager zeker te stellen, wordt in het tweede lid bepaald dat bepaalde rechten die de klager op grond van norm A5.1.5 van het MAV toekomen, niet mogen worden uitgesloten.

Artikel 7.2 is in overeenstemming met de punten die in leidraad B5.1.5 van het MAV worden genoemd. In die leidraad staat ook dat de bevoegde autoriteit samen met de vertegenwoordigers van de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden een model van een klachtenafhandelingsprocedure aan boord zou moeten opstellen. Dit behoeft geen regeling.

Artikel 7.3 Klachtbehandeling aan de wal door de ILT

In artikel 7.3 is de klachtenprocedure vormgegeven voor zeevarenden op schepen onder Nederlandse vlag.

Het eerste lid regelt bij wie de klacht kan worden ingediend, namelijk daartoe aangewezen ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het is natuurlijk mogelijk dat een zeevarende met een klacht zich wendt tot een andere persoon die uit hoofde van zijn functie aan boord komt. Zij zullen moeten doorverwijzen naar een daartoe aangewezen ambtenaar of zij kunnen de desbetreffende zeevarende met die ambtenaar in contact brengen. Voor erkende organisaties die inspecties uitvoeren in het kader van de afgifte of verlenging van het certificaat maritieme arbeid, is in het tweede lid expliciet geregeld dat zij zorg dragen voor het indienen van de klacht bij een daartoe aangewezen ambtenaar. Dit om te voorkomen dat onduidelijkheid ontstaat over de behandeling van een klacht die een erkende organisatie ter ore komt bij het uitvoeren van een inspectie. Het eerste lid regelt uitdrukkelijk de vertrouwelijke behandeling, zoals voorgeschreven in norm A5.1.4, lid 10. Dit is nodig om zoveel mogelijk de veiligheid van zeevarenden te kunnen waarborgen en om te voorkomen dat hij niet meer in dienst wordt genomen. Als anonimiteit van de klager gewenst is, terwijl het niet mogelijk blijkt dit te waarborgen, kan dit er in het uiterste geval toe leiden dat de klacht niet verder kan worden onderzocht. Dit is geregeld in het vierde lid.

De mogelijkheid een klacht in te dienen is geregeld in artikel 69b van de Wet zeevarenden. Een klacht dient binnen de reikwijdte van dat artikel te vallen, te weten een vermoedelijke schending van het MAV of een vermeend onrechtmatig bevel van de kapitein. Op basis van artikel 7.3, vierde lid, wordt voor aanvang van een eventuele procedure bepaald of de klacht ontvankelijk is gelet op dit toepassingsbereik van de klachtenprocedure. Daarnaast wordt in het vierde lid als criterium voor de ontvankelijkheid gesteld dat de klacht betrekking moet hebben op een voorval dat niet meer dan zes maanden geleden heeft plaatsgevonden. Dezelfde termijn geldt voor een rechtsvordering op de uitbetaling van loon (art. 7:713 BW) en is redelijk om te voorkomen dat 'oude' klachten worden ingediend die niet meer goed zijn te onderzoeken. Ten slotte wordt omwille van de uitvoerbaarheid van de klachtenprocedure in het vierde lid de eis gesteld dat de klacht in het Nederlands of het Engels wordt ingediend en dat de klacht voldoende gespecificeerd moet zijn om onderzoek mogelijk te maken.

Het zesde lid bevat de verschillende stappen die door de Inspectie Leefomgeving en Transport bij de klachtenprocedure doorlopen dienen te worden. Niet alle stappen dienen in alle gevallen doorlopen te worden. Vooral voor de stappen in onderdeel e, f en g, geldt dat de inspecteur op basis van de aard van de klacht beoordeelt welke van deze stappen gezet wordt.

Een belangrijke eerste stap is het verifiëren bij de klager of hij zijn klacht wil handhaven als wordt ingeschat dat het moeilijk is zijn anonimiteit te waarborgen. Met name door de aard van de klacht zal die immers soms eenvoudig naar een bepaalde persoon te herleiden zijn. Juist in een geval waarin een zeevarende uit angst voor represailles ervoor heeft gekozen de klachtenprocedure aan boord niet te gebruiken, kan die anonimiteit van groot belang zijn. De angst voor represailles als reden dat niet eerst de klachtenprocedure aan boord is gevolgd, wordt ook expliciet genoemd in leidraad B5.2.2, lid 4, van het MAV over de klachtenprocedure aan de wal voor buitenlandse schepen. In het zesde lid, onderdeel c, is dit element terug te vinden. Het eerst doorlopen van de klachtenprocedure aan boord is wel het uitgangspunt, maar niet een verplichting.

Als de klachtenprocedure aan boord wel is doorlopen, schrijft het zesde lid, onderdeel d, voor dat wordt nagegaan waarom dit niet tot een oplossing heeft geleid.

Vervolgens wordt het principe van hoor en wederhoor toegepast: de kapitein en andere bij de klacht betrokkenen kunnen hun standpunt kenbaar maken. Dit is geregeld in het vijfde lid, onderdeel e, met dien verstande dat dit gelet op de aard van de klacht en de waarborgen die de klager moeten worden geboden zoals zijn anonimiteit en veiligheid wel mogelijk moet zijn.

Het zesde lid, onderdeel f, is opgenomen omdat sommige klachten, met name over technische voorzieningen, aan boord moeten worden onderzocht en daar soms ook snel en praktisch kunnen worden opgelost. Hierbij kan de betrokken erkende organisatie worden ingeschakeld.



Indien een eenvoudige oplossing aan boord niet mogelijk is, kan op grond van onderdeel g een inspectie worden uitgevoerd. In norm A5.1.4, lid 10, van het MAV staat dat een inspecteur niet mag laten blijken dat hij een inspectie uitvoert naar aanleiding van een klacht. Hoewel dit impliciet al voortvloeit uit de vertrouwelijkheid van de klachtbehandeling als geregeld in het eerste lid, is dit in het vijfde lid, onderdeel g, expliciet bepaald. Onderdeel g maakt ook mogelijk dat de klacht nader wordt onderzocht in het kader van een inspectie op grond van artikel 5.3 door een erkende organisatie. De bevoegde ambtenaar van de Inspectie kan hiertoe besluiten in overleg met de betrokken erkende organisatie als dit, gelet op de aard van de klacht en een op handen zijnde inspectie in het kader van de verlenging van het certificaat maritieme arbeid, een goede manier lijkt om de klacht te onderzoeken. In dat kader kunnen ook corrigerende maatregelen worden voorgesteld ter uitvoering van de verklaring naleving maritieme arbeid deel II.

De bevindingen van het onderzoek naar aanleiding van een klacht worden op grond van het zesde lid, onderdeel h, aan de klager gemeld. Ook weer met het oog op de veiligheid van de klager, kan de klager ervoor kiezen die bevindingen niet zelf te ontvangen. Indien hij ze wel zelf zal ontvangen, moet op grond van dit onderdeel worden gezorgd voor een geschikte verzending om de anonimiteit te waarborgen. De conclusies zullen ook bekend worden gemaakt op de website van de inspectie. Op die manier kan een anonieme klager ook het resultaat van het onderzoek vernemen. Op deze website zullen ook klachten bekend worden gemaakt die niet verder konden worden onderzocht in verband met het waarborgen van de anonimiteit van de klager.

§ 8 Wijziging andere regelingen

Artikel 8.1

In de bijlage bij de Regeling bemanningsplan zeevaart is een aanvullende vraag opgenomen die de scheepsbeheerder in het bemanningsplan moet beantwoorden. Het betreft een vraag omtrent de beperking van oververmoeidheid (fatigue) van de bemanning. Dit aspect vloeit voort uit voorschrift 2.7 en norm A2.7, lid 2, van het MAV.

Circulaire MSC/Circ. 1014 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO (*Guidance on Fatigue Mitigation and Management*) biedt de scheepsbeheerder richtlijnen voor de beperking van fatigue. Vier groepen factoren worden aangewezen die bij fatigue een rol spelen:

1. bemanningsspecifieke factoren, onder andere kwaliteit en duur van rust, leeftijd en gezondheid, stress, gebruik van alcohol, medicijnen of koffie, werkschema's en werkdruk;
2. managementfactoren, zoals de werkverdeling tussen wal en schip, de administratieve belasting, de bedrijfscultuur en ook de reisomstandigheden, waaronder het aantal aanloophavens, de tijdsduur van het zeetraject, de verkeersdruk, het weer, de zeegang tijdens de zeereis en de aard en de hoeveelheid van het werk in de haven;
3. scheepsspecifieke factoren, waaronder het scheepsontwerp, de mate van automatisering, arbeidsbesparende middelen, de betrouwbaarheid van de apparatuur, de ouderdom van het schip en de locatie van de accommodaties;
4. omgevingsfactoren, met name temperatuur, vochtigheid, bewegingen van het schip en geluid en trillingen.

Bij de bestrijding van fatigue spelen zowel de zeevarende als de scheepsbeheerder een belangrijke rol. De zeevarende levert een bijdrage door wanneer mogelijk rust te nemen of te gaan slapen en door gezond te leven en te eten. De scheepsbeheerder kan bijvoorbeeld bijdragen door bij een bemanningswisseling voldoende tijd te geven voor een adequate overdracht van de werkzaamheden en ervoor te zorgen dat aflossers voldoende zijn uitgerust, door rekening te houden met de lengte van de reis, de tijd in een haven en de verhouding tussen werk en rust, door voldoende gelegenheid te geven voor walverlof of ontspanning aan boord, door een adequate wachtindeling en eventueel door een beter scheepsontwerp. Bij oceaanoversteken kan de scheepsbeheerder de invloed van slecht weer op fatigue verminderen door gebruik te maken van weerroutering. Tenslotte kan de scheepsbeheerder de zeevarenden voorlichting geven over fatigue, met name over de oorzaken ervan en de verantwoordelijkheden van de zeevarenden op dat gebied.

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor de implementatiewet (artikel I, onderdelen C en D, kamerstukken 32534, nr. 3, blz. 33) is vermeld dat in de Regeling bemanningsplan zeevaart zal worden bepaald dat alle gegevens met betrekking tot voeding en drinkwater, vereist op grond van artikel 48a van de Wet zeevarenden, in het bemanningsplan moeten worden opgenomen en dat bij de afgifte van het bemanningscertificaat zal worden beoordeeld of met deze aspecten rekening is gehouden. Deze bepaling zou strekken ter implementatie van norm A2.7, lid 3, van het MAV, dat bepaalt dat bij de vaststelling van de bemanningssamenstelling rekening moet worden gehouden met alle vereisten van voorschrift 3.2 en norm A3.2 die betrekking hebben op voeding en catering. Navraag bij de ILO heeft echter uitgewezen dat hier bedoeld is de verplichting te bezien dat een



gediplomeerde scheepskok of een andere persoon die belast is met de voedselbereiding en daartoe een opleiding of instructie heeft gekregen, deel uitmaakt van de vast te stellen bemanning. Van deze verplichting, die reeds voortvloeit uit de artikelen 120 en 120a van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, wordt aantekening gemaakt op het bemanningscertificaat. De overige aspecten van voeding en drinkwater uit voorschrift 3.2 en norm A3.2 worden reeds in het kader van het certificaat maritieme arbeid en de verklaring naleving maritieme arbeid beoordeeld. Na overleg met sociale partners is derhalve besloten geen verplichting tot vermelding in het bemanningsplan van alle gegevens met betrekking tot voeding en drinkwater, vereist op grond van artikel 48a van de Wet zeevarenden, in de Regeling bemanningsplan zeevaart op te nemen.

Artikel 8.2

Op grond van voorschrift 1.2 en norm A1.2 van het MAV mogen zeevarenden niet op een schip werkzaam zijn tenzij zij beschikken over een officiële verklaring van medische geschiktheid voor de uitoefening van hun taken. In hoofdstuk 4, paragraaf 2, van de Wet zeevarenden en in hoofdstuk 6 van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart zijn hieromtrent regels opgenomen. Het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 bevatte alleen de eisen van medische geschiktheid van de bemanningsleden die een functie uitoefenen als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet. Dit zijn de functies waarvoor men in het bezit moet zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs: kapitein, eerste stuurman, wachtstuurman, hoofdwerktuigkundige, tweede werktuigkundige, wachtwerktuigkundige, eerste maritiem officier, maritiem officier, schipper zeevisvaart, plaatsvervangend schipper zeevisvaart, stuurman-werktuigkundige zeevisvaart, stuurman zeevisvaart, werktuigkundige zeevisvaart, radio-operator en gezel. Met deze regeling worden ook de eisen van medische geschiktheid voor de overige zeevarenden in het keuringsreglement opgenomen. Deze eisen zijn op een aantal onderdelen minder stringent dan de eisen aan de bemanningsleden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist. In tegenstelling tot laatstgenoemde categorie oefenen deze zeevarenden geen functie uit waarbij de veiligheid van het schip in het geding is. Bij de onderdelen waar de eisen verschillend zijn is aangegeven welke categorie zeevarenden het betreft.

Bij de vaststelling van de keuringseisen is onder andere rekening gehouden met de door de ILO/WHO opgestelde '*Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodical Medical Fitness Examinations for Seafarers*', genoemd in Leidraad B1.2.1, van het MAV. Bij wijziging van die Guidelines zullen de keuringseisen zo nodig worden aangepast.

Onderdeel B

Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor de implementatiewet (artikel I, onderdelen L t/m T, Kamerstukken 32534, nr. 3, blz. 34-35) reeds is vermeld, wordt voor de medische keuring van zeevarenden die geen functie vervullen waarbij de veiligheid van het schip in het geding is, de mogelijkheid geopend geneeskundigen te erkennen. Het gaat hierbij om geneeskundigen die – al dan niet in Nederland – reeds algemene medische keuringen uitvoeren. Rederijen wordt hierdoor de mogelijkheid geboden door middel van de bestaande bedrijfskeuringen invulling aan de keuringsverplichting te geven. Op grond van artikel 110, zevende lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart worden bij ministeriële regeling nadere eisen gesteld met betrekking tot de aanwijzing en de erkenning van geneeskundigen als keurend arts voor de scheepvaart. In artikel 1a is daartoe bepaald dat de als keuringsarts aangewezen geneeskundige voldoet aan de voorwaarden van bijlage 4, en de erkende geneeskundige voldoet aan de in bijlage 5 gestelde voorwaarden.

In bijlage 4 zijn de tot op heden gehanteerde voorwaarden om voor aanwijzing als keuringsarts voor de zeevaart in aanmerking te komen vastgelegd. Zij betreffen onder andere de bevoegdheid, de kennis en de bekwaamheid van de geneeskundige, de beschikbare keuringslocatie en de benodigde apparatuur, de behoefte in een gebied aan keuringscapaciteit alsmede het door de keuringsarts te verrichten aantal keuringen om voor een verlenging van de aanwijzing in aanmerking te komen. Tevens is aangegeven welke voorschriften aan de aanwijzing worden verbonden.

De in bijlage 5 opgenomen voorwaarden om voor erkenning als keuringsarts voor de zeevaart in aanmerking te komen, zijn van de voorwaarden in bijlage 4 afgeleid. Anders dan bij de categorie aangewezen artsen komen voor erkenning alleen artsen in aanmerking die reeds werkzaam zijn als keuringsarts van zeevarenden en daartoe een overeenkomst met een scheepsbeheerder zijn aangegaan. De mogelijkheid tot erkenning is immers gecreëerd om door middel van de bestaande bedrijfskeuringen invulling te kunnen geven aan de keuringsverplichting van de relatief grote aantallen zeevarenden die niet over een vaarbevoegdheidsbewijs behoeven te beschikken. Tevens zal de scheepsbeheerder, vaak de rederij van grote cruise- en andere passagiersschepen, moeten beschikken over een kwaliteitssysteem met betrekking tot het toezicht op de keuringsartsen waarmee uitvoering van de keuringen door de bedrijfsarts plaatsvindt. De keuringen worden namelijk gecombineerd met de reguliere bedrijfskeuringen en vinden niet alleen aan de wal plaats maar met name



tijdens reizen aan boord van dergelijke schepen plaats.

De artsen die de keuringen op dergelijke schepen uitvoeren hebben over het algemeen een arbeidsrelatie met de rederij. Dit staat echter de op grond van artikel 110, derde lid, van het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart, en norm A1.2 van het MAV vereiste (professionele) onafhankelijkheid van die artsen niet in de weg. De onafhankelijke oordeelsvorming maakt onderdeel uit van de medische professionaliteit. De Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst (KNMG) omschrijft de medisch professionele onafhankelijkheid (autonomie) in het door haar in 2007 uitgebrachte 'Manifest Medische professionaliteit' als: 'de vrijheid van oordeelsvorming van de arts om, gegeven de wettelijke kaders en de professionele standaard, zonder inmenging van derden, in de individuele arts-patiëntrelatie te komen tot diagnosestelling en advisering over behandeling en alle andere verrichtingen, waarbij inbegrepen het onderzoeken en het geven van raad met als doelstelling de bescherming en/of verbetering van de gezondheidstoestand van de patiënt'. Door de Nederlandse Vereniging voor Arbeids- en Bedrijfsgeneeskunde (NVAB) is in dit kader een 'Addendum bij het contract tussen opdrachtgever en bedrijfsarts in loondienst' opgesteld, dat gebruikt kan worden door bedrijfsartsen die in loondienst zijn bij de opdrachtgever of via een uitzendorganisatie (niet zijnde een arbodienst) werkzaam zijn bij bedrijven. Het addendum is gericht op de borging van de professionele onafhankelijkheid (autonomie) van de bedrijfsarts en beschrijft de medisch professionele autonomie op dezelfde wijze. In de voorwaarden voor de erkenning als keuringsarts voor de scheepvaart (bijlage 5) is opgenomen dat de overeenkomst tussen de geneeskundige en de scheepsbeheerder de professionele onafhankelijkheid van de geneeskundige moet verzekeren. Hiertoe kan van genoemd Addendum gebruik worden gemaakt.

In de ILO/WHO 'Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodical Medical Fitness Examinations for Seafarers' is hieromtrent aangegeven: 'medical examiners should enjoy absolute professional independence from employers, workers and their representatives in exercising their medical judgement in terms of the medical examination procedures'.

Onderdelen C, D en H

De vervanging van het begrip 'de geneeskundige' door het begrip 'de keuringsarts' is van technische aard. De voorschriften in de gewijzigde artikelen richten zich tot de reeds als keuringsarts aangewezen of erkende geneeskundige.

Onderdeel E

Aan zeevarenden die niet over een monsterboekje beschikken wordt een document uitgereikt dat onder andere een overzicht bevat van hun werkzaamheden aan boord (artikel 38, eerste lid, Wet zeevarenden). Dit document kan eveneens door de keuringsarts worden gebruikt om de identiteit van de zeevarende te verifiëren.

Indien een zeevarende medisch niet geschikt voor de zeevaart is bevonden en hem of haar de afgifte van een geneeskundige verklaring wordt geweigerd, heeft hij of zij op grond van artikel 42, eerste lid, van de wet het recht zich nogmaals te laten keuren door een aangewezen scheidsrechter. Een in een dergelijke situatie door een andere keuringsarts, niet zijnde de aangewezen scheidsrechter, afgegeven geneeskundige verklaring, is ingevolge artikel 43, eerste lid, van de wet ongeldig. Om dergelijke onnodige keuringen te voorkomen controleert de keuringsarts voorafgaand aan de keuring of de zeevarende reeds (elders) is afgekeurd. In eerste instantie zal de keuringsarts de keurling hiernaar vragen. Daarnaast zal de keuringsarts met betrekking tot zeevarenden die een functie uitoefenen als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, en zeevarenden met veiligheids- of beveiligingstaken, in het in artikel 10 bedoelde elektronische register nagaan of sprake is van een eerdere afkeuring.

Onderdelen F, G en K

De aanduidingen van de bijlagen zijn met elkaar in overeenstemming gebracht.

Onderdeel I

De grens van het (beperkte) vaargebied voor zeevarenden die afzien van het onderzoek op tuberculose wordt in de Oostzee gesteld op 28° OL. Er is niet langer sprake van een verhoogd risico tot besmetting met tuberculose vanuit de gebieden gelegen aan de Oostzee tussen de voorheen opgenomen grens van 20° OL en de grens van 28° OL. Deze gebieden worden daarom niet langer als risicogebied aangemerkt. Hierdoor kunnen bedoelde zeevarenden ook reizen naar alle havens in Zweden en havens in Finland, Estland, Letland, Litouwen en de Russische exclave Kaliningrad.



Onderdeel J

De uitslagen van de keuringen van zeevarenden die een functie uitoefenen als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet, en van zeevarenden met veiligheids- of beveiligingstaken, worden vermeld in het elektronische register. De uitslagen van de keuringen van de overige zeevarenden behoeven daarin niet te worden opgenomen.

Onderdeel K

Voorheen werden het keuringsformulier en de formulieren voor de geneeskundige verklaring en de verklaring van medische ongeschiktheid door de Medisch adviseur Scheepvaart kosteloos op papier aan de keuringsartsen verstrekt. Het keuringsformulier en de verklaring van medische ongeschiktheid worden thans digitaal verstrekt en moeten door de keuringsarts geprint worden.

Onderdeel L

De grondslagen waarop het Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 berust zijn aangepast aan de gewijzigde Wet zeevarenden en het Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart. Vanwege de kenbaarheid is ervoor gekozen de grondslagen in de regeling zelf op te nemen.

Onderdeel M

De inwerkingtredingbepaling van het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 was uitgewerkt en is vervallen. Tevens is de citeertitel aangepast.

Onderdeel O

In bijlage 1 is aangegeven welke onderdelen alleen van toepassing zijn op de keuring van de bemanningsleden die een functie uitoefenen als bedoeld in artikel 18, tweede lid, van de wet. In het onderdeel 'Uitgangspunten voor afkeuring' is toegevoegd dat de zeevarende niet mag lijden aan een afwijking, ziekte of verwonding waarvan het aannemelijk is dat die door werkzaamheden op zee dusdanig wordt verergerd dat hij (zij) daardoor ongeschikt wordt voor deze werkzaamheden. Ook de persoon die lijdt aan een ziekte, afwijking of verwonding die de gezondheid van andere opvarenden in gevaar kan brengen, moet door de geneeskundige als medisch ongeschikt voor de zeevaart worden aangemerkt. Deze toevoeging is afkomstig uit norm A1.2, lid 6, onderdeel b, van het MAV.

Onderdeel P

In bijlage 2 zijn de medische maatstaven opgenomen waaraan een zeevarende moet voldoen om als medisch geschikt te worden aangemerkt. Bij de keuring worden de algemene keuringsaanwijzingen, opgenomen in bijlage 1, in acht genomen. Een foutieve verwijzing naar die bijlage is hersteld (punt 1). Tevens is een redactionele fout in onderdeel XXI. Overgewicht, hersteld (punt 4).

Aangezien het merendeel van de medische maatstaven voortkomt uit de beperkte medische zorg aan boord en het gevaar voor besmetting, is een groot deel van de medische maatstaven voor de bemanningsleden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist en voor de overige zeevarenden gelijk. Voor beide categorieën zeevarenden geldt dat zij een voldoende lichamelijke conditie en fysieke vaardigheid hebben om hun functie naar behoren te kunnen uitvoeren. De eerstgenoemde categorie moet daarnaast een aantal specifieke handelingen kunnen verrichten. Bij de volgende drie aandachtsgebieden is er een wezenlijk onderscheid als gevolg van het al dan niet verrichten van veiligheidstaken.

Aandoeningen van het bewegingsapparaat:

De veiligheidstaken van de bemanningsleden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist vormen voor het bewegingsapparaat een zwaardere belasting dan de overige functietaken. Voor zeevarenden met een veiligheidstaak zijn de veiligheidstaken derhalve bepalend voor de aan het bewegingsapparaat gestelde criteria. Voor de overige zeevarenden is dit niet het geval. Voor deze groep is de belasting die de eigen functie met zich meebrengt bepalend voor de aan het bewegingsapparaat gestelde criteria. Als gevolg hiervan is in het tweede, derde en vierde onderdeel de (on)geschiktheidsbeoordeling gekoppeld aan het naar behoren en duurzaam uit kunnen oefenen van de eigen functie.

Oog en gezichtsvermogen:

Er is een duidelijk onderscheid aangebracht tussen de verschillende categorieën zeevarenden en de medische maatstaven aangaande het oog en het gezichtsvermogen waaraan zij moeten voldoen. Voor de bemanningsleden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist zijn



de maatstaven niet gewijzigd. Voor de zeevarenden die niet over een vaarbevoegdheidsbewijs (hoeven te) beschikken maar wel veiligheids- of beveiligingstaken uitvoeren, zijn de eisen gelijk aan die voor de zeevarenden die wel over een vaarbevoegdheidsbewijs beschikken maar geen uitkijk- of wachtfunctie vervullen. Voor de overige zeevarenden zijn aanvullende, lichtere criteria opgesteld. Een gezichtsscherpte van 0,1, met beide ogen gelijktijdig en zo nodig met behulp van eigen bril of contactlenzen, wordt voldoende geacht.

Voor zeevarenden die een functie vervullen met uitkijk- of wachtfunctie was opgenomen dat het bij de keuring gebruik maken van gekeurde corrigerende glazen of contactlenzen een reden was voor specialistisch deelonderzoek door een oogarts. In de praktijk leidde dit regelmatig tot verwarring omdat de oogarts in dergelijke gevallen tot afkeuring overging. Derhalve is het criterium omtrent het gebruik van dergelijke hulpmiddelen in punt A, onderdeel 3, aangepast. Het gebruik van gekleurde corrigerende glazen of contactlenzen waarbij de kleuring tot doel heeft een rood-groen kleuren-zienstoornis te compenseren is niet toegestaan tijdens de keuring omdat dit leidt tot een verlies van kleurendiscriminatie in een ander deel van het kleurenspectrum. Het gebruik van gekleurde corrigerende glazen of contactlenzen waarvan de kleuring tot doel heeft de felheid van het licht te dempen is tijdens de keuring wel toegestaan. In punt A, onderdeel 4, is toegevoegd dat een onderzoek van het kleurenonderscheidingsvermogen één maal per zes jaar plaatsvindt, overeenkomstig norm A1.2, lid 7, onderdeel b, van het MAV.

Oor en gehoor:

Ook ten aanzien van de medische maatstaven aangaande het oor en gehoor is een duidelijk onderscheid aangebracht tussen de verschillende categorieën zeevarenden. Voor de bemanningsleden die over een vaarbevoegdheidsbewijs (moeten) beschikken met uitkijk- of wachtfunctie zijn de maatstaven niet gewijzigd. Voor de bemanningsleden die over een vaarbevoegdheidsbewijs (moeten) beschikken zonder uitkijk- of wachtfunctie is de testmethode voor de gehoorscherpthe vervangen door onderzoek met de toon-audiometer. De voorheen opgenomen methode, het testen van de conversatiespraak op 2 meter afstand, is minder nauwkeurig. Zeevarenden die niet over een vaarbevoegdheidsbewijs (hoeven te) beschikken maar wel veiligheids- of beveiligingstaken uitvoeren, voldoen aan dezelfde maatstaven. Voor de overige zeevarenden zijn aanvullende, lichtere criteria opgesteld. Het gebruik van een hoortoestel vormt voor deze zeevarenden geen belemmering voor een goedkeuring. Indien het onderzoek met de toon-audiometer een te groot gehoorverlies (gemiddeld 40 dB(HL)) oplevert, kan bij deze zeevarenden aanvullend de test van de conversatiespraak op 2 meter afstand worden uitgevoerd.

Artikelen 8.3 tot en met 8.9 en 8.11 tot en met 8.13

De in de artikelen 8.3 tot en met 8.9 en 8.11 tot en met 8.13 vermelde regelingen zijn aangepast aan de wijziging van de citeertitels van de 'Zeevaartbemanningwet' in 'Wet zeevarenden' en van het 'Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart' in 'Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart'. Tevens zijn daarbij de uitgewerkte bepalingen vervallen. Bij de regelingen die op de Zeevaartbemanningwet en het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart berusten is er vanwege de kenbaarheid voor gekozen de nieuwe grondslagen in de regelingen zelf op te nemen. De in artikel 1 van de Regeling tuchtcollege voor de scheepvaart opgenomen verwijzingen naar de Zeevaartbemanningwet zijn vervallen. Uiteraard is de door de voorzitter, de plaatsvervangende voorzitters, de leden en de plaatsvervangende leden van het tuchtcollege af te leggen eed of belofte ontleend aan de aan hen in de Wet zeevarenden opgedragen taken en verplichtingen.

Artikel 8.10

In de modellen voor het werkrooster en de werklijst van zeevarenden, opgenomen in de bijlagen bij de Regeling werkrooster en werklijst zeevarenden (nieuwe citeertitel), zijn de begrippen 'schepeling' en 'bemanning' vervangen door het in de Wet zeevarenden gehanteerde begrip 'zeevarende'. Tevens is in artikel 3 van de regeling het voorschrift dat de overzichten met vulpen, balpen of schrijfmachine moeten worden ingevuld, vervallen. De overzichten kunnen ook elektronisch worden bijgehouden. Bovendien dienen de modellen als voorbeeld. De op het schip te hanteren overzichten kunnen hiervan afwijken, mits zij ten minste de in de modellen opgenomen gegevens bevatten (zie de artikelen 6.4:1, derde lid, en 6.4:2, vijfde lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer). Hiermee wordt voldaan aan het voorschrift van Norm A2.3, leden 11 en 12, van het MAV, dat de overzichten '*shall be in a standardized format*'.

Artikel 4, dat de toezichthoudende ambtenaren de bevoegdheid toekende de kapitein aanwijzingen te geven met betrekking tot het invullen van de werklijst, is komen te vervallen. Van deze bevoegdheid is tot op heden nauwelijks gebruik gemaakt. Het vastgestelde model van de werklijst blijkt in de praktijk voldoende duidelijk te zijn. Overigens behoort het geven van aanwijzingen hoe dan ook bij de taak van de toezichthouder indien daartoe aanleiding is. Expliciete opname van een bevoegdheid hiertoe is dan ook in feite overbodig.



Artikel 8.14

De Regeling tarieven scheepvaart 2005 is aangepast voor het in rekening brengen van de kosten die de uitvoering van nieuwe taken op grond van de Wet zeevarenden met zich meebrengen voor de ILT. Daarnaast is een aantal artikelen aangepast in verband met het vervangen van de titel 'Zeevaartbemanningwet' door de 'Wet zeevarenden'.

Artikel 8.15 tot en met 8.18

In deze artikelen worden desbetreffende regelingen aangepast aan de wijziging van de citeertitel van de Zeevaartbemanningwet in Wet zeevarenden.

Artikel 9.1

In beginsel zal deze regeling, evenals de implementatiewet, uiteraard in werking treden op het tijdstip waarop het MAV van kracht wordt, te weten 20 augustus 2013. Alsdan zal het MAV ook meteen voor Nederland van toepassing worden, nu de bekrachtiging eind 2011 heeft plaatsgevonden. Het inwerkingtredingstijdstip zal worden vastgelegd in een koninklijk besluit krachtens artikel XVII van de implementatiewet; voor enige nader te noemen bepalingen zal het om wetgevingstechnische redenen kort voor inwerkingtreding van het MAV vallen. Bij de inwerkingtreding zullen onder andere de meeste nieuwe bepalingen van de Zeevaartbemanningwet van kracht worden en zal de wijziging van de citeertitel van die wet in 'Wet zeevarenden' ingaan.

De in artikel 9.1 genoemde bepalingen van de implementatiewet zullen echter, mede op verzoek van de sociale partners, reeds (in een afzonderlijk koninklijk besluit) op korte termijn in werking worden gesteld, met name de voorschriften over certificering van schepen (hoofdstuk 4B van de Zeevaartbemanningwet), opdat de schepen onder Nederlandse vlag bij inwerkingtreding van het MAV gecertificeerd kunnen zijn. De inwerkingtredingsbepaling van artikel 9.1 van de regeling ligt in het verlengde van deze gefaseerde inwerkingtreding van de implementatiewet. artikel 9.1 zal in 2013 via een wijzigingsregeling nog worden aangevuld met inwerkingtredingsvoorzieningen voor de bepalingen waarvoor thans nog geen exacte inwerkingtredingsdatum kan worden vastgesteld.

Het zal duidelijk zijn dat in artikel 9.1 van deze regeling, gelet op de verdragsrechtelijke achtergrond, de Nederlandse systematiek van de vaste verandermomenten niet kan worden gevolgd.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen.*



BIJLAGE BIJ TOELICHTING REGELING ZEEVARENDEN

Transponeringstabel

Maritieme Arbeidsverdrag 2006 (voor zover geïmplementeerd bij deze regeling)	Implementatie (Rz = Regeling zeevarenden)
artikel II, lid 3	artikel 1.2 Rz
artikel II, lid 4 en 5	artikel 1.3 Rz
norm A1.2	artikel 8.2 Rz: Keuringsreglement voor de zeevaart
leidraad B1.2.1	artikel 8.2 Rz: Keuringsreglement voor de zeevaart
norm A2.1, eerste lid, onderdeel e	artikel 2.1 Rz
norm A2.7	artikel 8.1 Rz: Regeling bemanningsplan zeevaart
Leidraad B2.7.1	artikel 7.2 Rz
norm A3.1, lid 4 en 5	artikel 3.23 Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel a	artikel 3.1, eerste lid, artikel 3.2, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel b	artikel 3.1, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel c	artikel 3.3, eerste en tweede lid, artikel 3.7, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel d	artikel 3.6, Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel e	artikel 3.3, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel f	artikel 3.1, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel g	artikel 3.1, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 6, onderdeel h	bij en krachtens de Arbeidsomstandighedenwet
norm A3.1, lid 7, onderdeel a	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 7, onderdeel b	artikel 3.1, eerste lid, artikel 3.2, derde lid, Rz
norm A3.1, lid 7, onderdeel c	artikel 3.10, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 7, onderdeel d	artikel 3.1, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 8	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, tweede lid, artikel 3.8, eerste lid, artikel 3.9, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel a	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, derde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel b	artikel 3.3, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel c	artikel 3.3, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel d	artikel 3.3, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel e	artikel 3.3, eerste en tweede lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel f	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, vierde en zesde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel g	artikel 3.7, vierde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel h	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, zesde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel i	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, zesde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel j	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, zesde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel k	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, zesde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel l	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, zesde lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdeel m	artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.7, vijfde en zevende lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdelen n	artikel 3.3, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 9, onderdelen o	artikel 3.3, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 10	artikel 3.8, eerste lid, artikel 3.9, derde lid, Rz
norm A3.1 lid 11, onderdelen a, b, c en d	artikel 3.10, eerste lid, artikel 3.11, eerste en derde lid, Rz
norm A3.1, lid 11, onderdeel e	artikel 3.11, tweede lid, Rz
norm A3.1, lid 11, onderdeel f	artikel 3.10, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 12	artikel 3.12, eerste en zesde lid, Rz
norm A3.1, lid 13	artikel 3.15, eerste lid, artikel 3.16, tweede lid, Rz
norm A3.1, lid 14	artikel 3.15, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 15	artikel 3.15, eerste lid, artikel 3.16, eerste lid, Rz
norm A3.1, lid 16	artikel 3.15, derde lid, Rz
norm A3.1, lid 17	artikel 3.13 en bij en krachtens de Arbeidsomstandighedenwet
norm A3.1, lid 18	artikel 3.20, eerste en tweede lid, Rz
norm A3.1, lid 19	artikel 3.17, Rz
norm A3.1, lid 20	artikel 3.2, derde lid, artikel 3.16, tweede lid, Rz
norm A3.1, lid 21	artikelen 3.4, 3.5, 3.6 en 3.22, Rz
leidraad B3.1.1, lid 1 tot en met 6	artikel 3.1, derde lid, artikel 3.18, Rz
leidraad B3.1.2	artikel 3.1, derde lid, Rz
leidraad B3.1.3, lid 1	artikel 3.20, derde lid, Rz
leidraad B3.1.3, lid 2 en 3	artikel 3.1, tweede en derde lid, Rz
leidraad B3.1.4, lid 1	artikel 3.1, derde lid, Rz



Maritieme Arbeidsverdrag 2006 (voor zover geïmplementeerd bij deze regeling)	Implementatie (Rz = Regeling zeevarenden)
leidraad B3.1.4, lid 2	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.4, lid 3	artikel 3.1, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 1	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 2	artikel 3.3, vierde lid, artikel 3.7, zevende lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 3	artikel 3.3, vierde lid, artikel 3.7, zevende lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 4	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 5	artikel 3.3, vierde lid, artikel 3.7, zevende lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 6	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 7	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 8	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 9	artikel 3.3, vierde lid, artikel 3.18, Rz
leidraad B3.1.5, lid 10	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 11	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 12	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 13	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 14	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.5, lid 15	artikel 3.3, vierde lid, Rz
leidraad B3.1.6, lid 1	artikel 3.9, tweede lid, Rz
leidraad B3.1.6, lid 2	artikel 3.8, derde en vierde lid, Rz
leidraad B3.1.6, lid 3 tot en met 7	artikel 3.8, tweede lid, Rz
leidraad B3.1.7, lid 1, 2 en 3	artikel 3.10, tweede lid, artikel 3.18, Rz
leidraad B3.1.7, lid 4	artikel 3.15, eerste lid, Rz
leidraad B3.1.8, lid 1 en 2	artikel 3.12, tweede lid, Rz
leidraad B3.1.8, lid 3	artikel 3.12, derde, vierde en vijfde lid, Rz
leidraad B3.1.8, lid 4	artikel 3.12, tweede lid, Rz
leidraad B3.1.9	artikel 3.15, tweede lid, Rz
leidraad B3.1.10	artikel 3.3, vierde lid, artikel 3.15, vierde lid, artikel 3.18, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 1	artikel 3.13, zesde lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 2	artikel 3.13, eerste lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 3	artikel 3.13, derde, vierde en vijfde lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel a	artikel 3.13, eerste lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel b	artikel 3.13, eerste lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel c	artikel 3.13, eerste lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel d	artikel 3.13, tweede lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel e	artikel 3.13, tweede lid en artikel 3.14, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel f	artikel 3.13, eerste lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel g	artikel 3.13, tweede lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel h	artikel 3.13, eerste lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel i	artikel 3.13, tweede lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 4, onderdeel j	artikel 3.13, eerste lid, en 3.21, derde lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 5	artikel 3.21, eerste lid, Rz
leidraad B.3.1.11, lid 6 en 7	artikel 3.21, tweede lid, Rz
leidraad B3.1.12, lid 1	artikel 3.1, derde lid, Rz
leidraad B3.1.12, lid 2 en 3	artikel 3.1, derde lid, Rz
leidraad B3.1.12, lid 4	bij en krachtens artikel 6.8 Arbeidsomstandighedenbesluit
leidraad B3.1.12, lid 5	artikel 3.1, derde lid, Rz
norm A3.2, lid 1	artikel 4.1 Rz
norm A3.2, lid 2	artikelen 4.1 en 4.2, artikel 3.18, Rz
norm A3.2, lid 3 tot en met 6 en 8	Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart
norm A3.2, lid 7	artikel 4.4 Rz
norm A5.1.2	artikelen 5.9 en 5.10 Rz
leidraad B5.1.2	artikelen 5.9 en 5.10 Rz
norm A5.1.3, lid 1	artikel 5.1, tweede lid, artikel 5.3, eerste en tweede lid, Rz
norm A5.1.3, lid 2	artikel 5.3, derde lid, Rz
norm A5.1.3, lid 3 en 4	artikel 5.3, vierde lid, Rz
norm A5.1.3, lid 5, 6 en 7	artikel 5.5 Rz
norm A5.1.3, lid 8	artikel 5.3, vierde lid, Rz
norm A5.1.3, lid 9	artikel 5.8 Rz



Maritieme Arbeidsverdrag 2006 (voor zover geïmplementeerd bij deze regeling)	Implementatie (Rz = Regeling zeevarenden)
norm A5.1.3, lid 10, onderdeel a	artikel 5.1, eerste lid, Rz
norm A5.1.3, lid 10, onderdeel b	artikel 5.2, eerste lid, Rz
norm A5.1.3, lid 11	artikel 5.4 Rz
norm A5.1.3, lid 12 en 13	artikel 69c Wz
norm A5.1.3, lid 14 tot en met 17	artikelen 48c en 48e Wz en artikel 5.7 Rz
leidraad B5.1.3, lid 1	artikel 5.1, eerste lid, Rz
leidraad B5.1.3, lid 2 en 3	artikel 5.2, tweede lid, Rz
leidraad B5.1.3, lid 4	artikel 5.1, eerste lid, artikel 5.2, tweede lid, Rz
leidraad B5.1.3, lid 5	artikel 5.2, tweede lid, Rz
norm A5.1.4, lid 1 tot en met 3	Artikelen 48f en 49 Wz, artikelen 5.9 en 5.10 Rz
norm A5.1.4, lid 4	artikel 5.3, derde lid, Rz
norm A5.1.4, lid 5	artikel 7.3 Rz
norm A5.1.4, lid 10	artikel 7.3 Rz
norm A5.1.5	artikel 7.2 Rz
leidraad B5.1.5	artikel 7.2 Rz