Inleiding

De afgelopen jaren is er door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gewerkt aan de modernisering van de bemanningswetgeving. Het resultaat is de nieuwe "*Wet bemanning zeeschepen (Wbz)"* die per 1 juli 2025 in werking treedt. Met de wet, het onderliggende besluit en regeling wordt uitvoering gegeven aan verplichtingen voortvloeiend uit verdragen van de International Maritime Organization (IMO), de International Labour Organization (ILO) en de verplichtingen voortvloeiend uit EU-richtlijnen op het gebied van de bemanning van zeeschepen, zoals het STCW-verdrag, het STCW-F verdrag, de MLC en het C188 verdrag.

De nieuwe wet brengt een aantal wijzigingen mee die van invloed kunnen zijn op uw situatie. Het is aan te raden om dit document door te nemen en te kijken welke onderdelen voor u relevant zijn. U treft op de volgende pagina een lijst aan met onderwerpen die zijn onderverdeeld in de volgende hoofdonderwerpen:

- Doel van de nieuwe wet
- Monsterboekjes
- Trainingen
- Vaartijd
- Vaarbevoegdheidsbewijzen
- Visserij
- Experimenteerbepaling

Het is de verwachting dat dit document naarmate er meer vragen en opmerkingen komen wordt aangepast, het verzoek is daarom om altijd op onze website te kijken of u de laatste versie raadpleegt.

Disclaimer

Aan de informatie op deze pagina kunnen geen rechten worden ontleend. De wettekst prevaleert boven de informatie op deze pagina.

Inhoudsopgave

Doel van de wet **3**
Monsterboekjes **3**
Trainingen **3**
Erkenning van trainingen 3
Op maat training reddingmiddelen voor zeilschepen <500 GT 3
Vaartijd **4**
Nieuwe eisen voor het verlengen van de vaarbevoegdheid koopvaardij en waterbouw 4
Het verhogen van de vaarbevoegdheid (koopvaardij en waterbouw) 5
Alternatieve vaartijd 5
Alternatieven om een vaarbevoegdheidsbewijs te verlengen 5
Ambtshalve bevoegdheid 5
Varen boven de sterkte 6
EVC procedure 7
Vaarbevoegdheidsbewijzen **7**
Maritiem Officier 7
Keuzedeel 8
Nascholing 9
Reizen nabij de kust (internationale kust & Nederlandse EEZ) – Schipper Machinist Beperkt Werkgebied (SMBW) 9
Vaartijd opgedaan bij de Koninklijke Marine – uitwisselbaarheid met de koopvaardij 9
Aannemersmateriaal 10
Visserij **10**
Herhalingsverplichting BT-F voor de visserij 10
Vrijstellingen visserij i.p.v. ontheffingen 10
Plv-schipper tot 45 meter in een beperkt vaargebied 10
Bemanningsplan voor vissersvaartuigen >45 meter mogelijk 11
Experimenteerbepaling **11**

Doel van de wet

De bemanningswetgeving is essentieel voor de veiligheid aan boord van Nederlandse zeeschepen en de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepsregister. De huidige Wet zeevarenden, die sinds 1997 bestaat is sindsdien vaak aangepast. De wet is in de loop der tijd minder overzichtelijk geworden door de vele kleine en grote wijzigingen. Dit maakt het inspelen op innovaties moeilijken vermindert ook de leesbaarheid. Dit is de aanleiding geweest om de bemanningsregelgeving te moderniseren. Deze herziening van de wetgeving is nodig om:

- Administratieve lasten te verminderen;
- Innovatie te stimuleren;
- Meer ruimte te bieden met betrekking tot bij- en nascholing;
- De concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart te versterken.

In de nieuwe wet zijn veel onderdelen, die eerder in de wet waren opgenomen, verplaatst naar lagere regelgeving. Dit zorgt ervoor dat toekomstige wijzigingen van verdragen of EU-regelgeving sneller en efficiënter verwerkt kunnen worden en dat beter ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Daar komt bij dat nu in zowel de wet, het besluit en de regeling wordt gewerkt met identieke hoofdstuknummers. Hierdoor is het eenvoudiger om na te gaan waar in de regelgeving bepaalde onderwerpen in detail worden beschreven. Verder is ook een groot aantal regelingen die regels stellen aan de bemanning van zeeschepen samengevoegd in één nieuwe regeling bemanning zeeschepen.

Monsterboekjes

De verplichting van het monsterboekje is beperkt tot de bemanningsleden die in het bezit dienen te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs. Voor de overige bemanningsleden is het bezit van een monsterboekje optioneel. Indien deze zeevarenden niet in het bezit zijn van een monsterboekje dienen zij in het bezit te zijn van een alternatieve dienstverklaring die door de kapitein is aangetekend of uitgereikt.

Trainingen

Erkenning van trainingen

Het proces voor het aanvragen van erkenning van een training door de ILT wordt gewijzigd. In het huidige systeem wordt alleen een training erkend. In het geval een trainingsinstituut meerdere trainingen verzorgt, zijn veel te overleggen bescheiden bij de erkenning van trainingen veelal een herhaling van zetten. Dit geeft een onnodige administratieve belasting en kan efficiënter worden uitgevoerd. In de nieuwe regelgeving is de eerste stap dat een trainingsinstituut wordt erkend en bij de tweede stap wordt de training erkend. Met name in het geval dat een trainingsinstituut meerdere trainingen verzorgt wordt de administratieve belasting verminderd.

Daarnaast wordt meer ruimte geboden voor trainingen op afstand (computer based trainingen) en kunnen ook andere trainingen dan STCW-trainingen worden erkend (indien de inhoud van de training in de regelgeving is opgenomen). Tevens wordt het gebruik van simulatoren bij trainingen beter gefaciliteerd.

Op maat training reddingmiddelen voor zeilschepen <500 GT
Op basis van de huidige regelgeving (Wet zeevarenden) wordt voor zeezeilschepen kleiner dan 500 GT geëist dat minimaal één van de bemanningsleden beschikt over het bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen (beter bekend als PSCRB). Deze training, gericht op de handelsvaart als geheel heeft op bepaalde onderdelen weinig raakvlakken met het werk aan boord van deze zeilschepen. Om deze reden is in de nieuwe regelgeving een op maat gesneden training geïntroduceerd die beter is toegesneden op de aanwezige reddingmiddelen en situatie aan boord van deze zeilschepen. Tevens is er veelal sprake van passagiers aan boord van deze schepen. Daarom zijn in

deze training ook elementen van de training crisisbeheersing en menselijk gedrag opgenomen. Hiermee wordt een alternatief geboden voor de reguliere training reddingmiddelen. Dit komt de algehele veiligheidssituatie in deze deelsector ten goede. Uiteraard blijft een volledige PSCRB training voldoen. In het geval er sprake is van uitwisseling (seizoenswerk) of doorstroom richting de deelsector handelsvaart, dan dient de reguliere training reddingmiddelen gevolgd te worden.

Er is een overgangstermijn van toepassing: Elke officier aan boord van een zeilschip <500 GT dient per 1 juli 2026 over een geldig bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen voor zeilschepen <500 GT te beschikken. Het betreffende bekwaamheidsbewijs kent een geldigheidsduur van 5 jaar en dient elke 5 jaar herhaald te worden. Dit betekent niet dat men niet hoeft te voldoen aan de huidige en bestaande verplichtingen op dit vlak, die voortkomen uit het bemanningscertificaat of eisen gerelateerd aan het vaarbevoegdheidsbewijs (indien men bijvoorbeeld seizoenswerk verricht in de deelsector handelsvaart.

Vanaf 1 juli 2026 is het tevens een verplichting om een geldig bekwaamheidsbewijs (de op maat training of de reguliere training reddingmiddelen) te overleggen bij het aanvragen van een vaarbevoegdheidsbewijs indien het een officiersfunctie betreft op zeilschepen <500 GT.

Vaartijd

Nieuwe eisen voor het verlengen van de vaarbevoegdheid koopvaardij en waterbouw
Let op: wijziging in regelgeving per 1 juli 2025 van kracht

De Wet bemanning zeeschepen en de onderliggende regelgeving brengt belangrijke veranderingen met zich mee voor het verlengen en ophogen van vaarbevoegdheidsbewijzen, met name voor zeevarenden in de koopvaardij en de waterbouw. Deze veranderingen hebben vooral betrekking op functies zonder beperkingen, zoals de kapitein alle schepen en hoofdwerktuigkundige alle schepen.

Voor dekofficieren (koopvaardij en waterbouw)

Om een vaarbevoegdheid zonder beperkingen te behouden, dient minimaal 12 maanden vaartijd te zijn opgedaan op zeeschepen met een brutotonnage (GT) van meer dan 100 GT. Vaartijd op kleinere schepen (≤ 100 GT) telt slechts voor de helft mee. Dat betekent dat men 24 maanden moet varen op deze kleinere schepen om in aanmerking te komen voor een **verlenging** van de vaarbevoegdheid. Een combinatie van varen op zeeschepen boven de 100 GT en onder de 100 GT mag vanzelfsprekend ook mits aan de vaartijdeis wordt voldaan.

Indien er in de afgelopen 5 jaar, onvoldoende vaartijd is behaald op zeeschepen boven de 100 GT, dan kan men wél de vaarbevoegdheid met een beperking tot 3000 GT verkrijgen/verlengen. De vaarbevoegdheid kan later weer worden opgewaardeerd door vaartijd op schepen boven de 100 GT op te doen.

Voor werktuigkundigen (koopvaardij en waterbouw)

Een soortgelijke regeling geldt voor werktuigkundigen. Vaartijd op zeeschepen met een voortstuwingsvermogen van 750 kW of meer telt volledig mee. In dat geval is 12 maanden vaartijd voldoende om de vaarbevoegdheid zonder beperkingen te verlengen. Is de vaartijd opgedaan opeen zeeschip met minder dan 750 kW voorstuwingsvermogen, dan is 24 maanden vaartijd vereist om de bevoegdheid zonder beperkingen te kunnen verlengen.

Indien onvoldoende vaartijd is opgedaan aan boord van zeeschepen met meer dan 750 kW voortstuwingsvermogen, dan wordt een vaarbevoegdheid met beperking tot 3000 kW verleend/verlengd. De vaarbevoegdheid kan later weer worden opgewaardeerd door vaartijd op schepen met meer dan 750 kW voortstuwingsvermogen op te doen.

Opmerking: Hoewel het merendeel van de officieren gebruik maakt van de 12 maanden in een periode van vijf jaar variant blijft er ook de mogelijkheid bestaan om 3 maanden te varen in de 6 maanden voorafgaand aan de verlenging.

Ook van toepassing op (Eerste) Maritiem Officieren

Deze regels zijn eveneens van toepassing op maritiem officieren en eerste maritiem officieren voor zover er sprake is van een bevoegdheid zonder beperkingen

Hieronder wordt op vereenvoudigde wijze bovenstaande tekst schematisch weergegeven

Bevoegdheid	Vaartijd schepen <100 GT	Vaartijd schepen > 100 GT	
Kapitein alle schepen Eerste stuurman alle schepen Wachtstuurman alle schepen	24 maanden vaartijd in de afgelopen 5 jaar voorafgaand aan de verlenging	12 maanden vaartijd in de afgelopen 5 jaar voorafgaand aan de verlenging	Indien men onvoldoende vaartijd heeft op schepen groter dan 100 GT wordt de bevoegdheid beperkt tot 3000 GT.
Bevoegdheid	Vaartijd schepen < 750 kW voortstuwingsvermogen	Vaartijd schepen > 750 kW voortstuwingsvermogen	
Hoofdwerktuigkundige alle schepen Tweede Werktuigkundige alle schepen Wachtwerktuigkundige alle schepen	24 maanden vaartijd in de afgelopen 5 jaar voorafgaand aan de verlenging	12 maanden vaartijd in de afgelopen 5 jaar voorafgaand aan de verlenging	Indien men onvoldoende vaartijd heeft op schepen met een voortstuwingsvermogen groter dan 750 kW wordt de bevoegdheid beperkt tot 3000 kW

Advies: Controleer regelmatig of uw vaartijd voldoet aan de eisen voor de vaarbevoegdheid die u in stand wenst te houden of te verhogen. Bij twijfel is het zaak om tijdig contact op te nemen met uw rederij of belangenorganisatie.

Het verhogen van de vaarbevoegdheid (koopvaardij en waterbouw)
Voor het verhogen van een bevoegdheid *"alle schepen"* dient men de vaartijd **altijd** op te doen op een zeeschip groter dan 100 GT (voor dekofficieren) of op een zeeschip met meer voortstuwingsvermogen dan 750 kW (voor werktuigkundigen). Deze eis geldt niet voor het verhogen naar een bevoegdheid die is gelimiteerd tot 3000 GT of 3000 kW.

Alternatieve vaartijd
De reeds bestaande mogelijkheid om een vaarbevoegdheidsbewijs te verlengen met vaartijd in een alternatieve functie blijft bestaan. Hiermee is het een mogelijk om door middel van 24 maanden vaartijd in een alternatieve functie in de afgelopen 5 jaar een vaarbevoegdheidsbewijs te verlengen. In de nieuwe regelgeving zijn een aantal nieuwe alternatieve functies toegevoegd. Klik hier voor een overzicht van de functies.

Zeevarenden die gebruik wensen te maken van alternatieve vaartijd worden geadviseerd om goed in kaart te brengen welke nautische en / of technische werkzaamheden men uitvoert. Dit kan bijvoorbeeld door in de loop der jaren een portfolio op te bouwen. Opnieuw halen kennisbewijs*

Alternatieven om een vaarbevoegdheidsbewijs te verlengen
Indien men niet door middel van reguliere of alternatieve vaartijd het vaarbevoegdheidsbewijs kan verlengen kan men terugvallen op een aantal alternatieven:

Vaarbevoegdheidsbewijs langer dan 5 jaar verlopen?	
Nee	Ja
Ambtshalve vaarbevoegdheidsbewijs	Opnieuw halen kennisbewijs*
Varen boven de sterkte	EVC-procedure*
	Approved test**
*Door het behalen van een kennisbewijs via het volgen van een opleiding of een zogenaamd EVC-traject krijgt men de beginnersbevoegdheden die horen bij het betreffende kennisbewijs ** De ‘‘approved test’’ is nog in ontwikkeling	

Ambtshalve bevoegdheid
De Wet biedt de mogelijkheid om een verlopen vaarbevoegdheidsbewijs, dat niet langer is verlopen dan 5 jaar, te verlengen door 3 maanden in een lagere functie te varen mits men ten minste 30 maanden voor het verstrijken van het verlopen vaarbevoegdheidsbewijs 6 maanden relevante vaartijd heeft opgedaan. Indien men aan deze vaartijdeis voldoet kan men bij Kiwa Register een

lagere bevoegdheid aanvragen alvorens deze ervaring op te doen. Een dergelijke bevoegdheid kent een beperkte geldigheidsduur van 12 maanden.

De eis om voor een ambtshalve bevoegdheid in bezit te zijn van 6 maanden relevante vaartijd zoals hierboven beschreven is een nieuwe eis.

Belangrijk: De mogelijkheid om de periode van 3 maanden in een lagere functie te vervullen staat voor wachtwerktuigkundigen of wachtstuurlieden niet open omdat voor hen geen lagere functies zijn om op terug te kunnen vallen.

Voorbeeld van het verlengen via een ambtshalve vaarbevoegdheid

Mevrouw Tasman heeft een vaarbevoegdheidsbewijs Kapitein alle schepen die is verlopen op 1 januari 2024. Door omstandigheden heeft mevrouw onvoldoende vaartijd opgedaan om haar vaarbevoegdheidsbewijs op reguliere wijze te verlengen.

Om uit te zoeken of mevrouw een beroep kan doen op een ambtshalve bevoegdheid is het noodzakelijk om na te gaan of er in de 30 maanden voor het verlopen van haar bevoegdheid als Kapitein alle schepen minimaal 6 maanden relevante vaartijd is opgedaan.

Als mevrouw hierover beschikt kan ze bij Kiwa Register een aanvraag doen waarbij ze tevens de relevante geldige bekwaamheidsbewijzen (Basic Training, Advanced Firefighting en PSCRB) overlegt.

Als alle documenten in orde zijn krijgt mevrouw voor de duur van 12 maanden een kortlopend vaarbevoegdheidsbewijs als wachtstuurman. In deze 12 maanden is het zaak om 3 maanden vaartijd op de doen in een periode van 6 maanden voorafgaand aan de vernieuwing. Nadat de vereiste ervaring is opgedaan kan mevrouw opnieuw een aanvraag doen voor een langdurig (5 jaar) vaarbevoegdheidsbewijs voor de functie van Kapitein alle schepen. Kiwa Register kijkt hierbij naar zowel de vaartijd als de bekwaamheidsbewijzen die bij de functie van Kapitein alle schepen horen.

Het is belangrijk om na het opdoen van de ervaring **onmiddellijk** een aanvraag in te dienen. Kiwa Register telt feitelijk bij het doen van een aanvraag (maximaal) 6maanden terug, waarbinnen de 3maanden vaartijd moet zijn opgedaan.

Indien mevrouw onvoldoende vaartijd heeft opgedaan om in aanmerking te komen voor een ambtshalve bevoegdheid zijn er nog andere alternatieven die hieronder nader zullen worden beschreven.

Varen boven de sterkte

Een alternatieve optie, die ongewijzigd blijft, is het varen boven de sterkte. Een vaarbevoegdheidsbewijs, dat niet langer is verlopen dan 5 jaar kan worden vernieuwd als men 3 maanden in een relevante functie boven de sterkte (als stagiair / als extra bemanningslid) vaart in de 6 maanden voorafgaand aan de datum van de aanvraag tot vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs.

Voorbeeld

Meneer De Boer heeft een vaarbevoegdheidsbewijs als Tweede Werktuigkundige tot 3000 kW die is verlopen op 2 april 2022. Meneer heeft besloten weer naar zee te willen maar heeft (1) onvoldoende vaartijd om regulier te verlengen en (2) onvoldoende ervaring opgedaan om in aanmerking te komen voor een ambtshalve vaarbevoegdheidsbewijs.

De Boer vindt een werkgever die hem de kans geeft om tijdelijk 3 maanden boven de sterkte te varen, waarbij hij zijn vaardigheden weer opfrist. Het is nu zaak dat De Boer in een periode van 6 maanden, die 3 maanden vaartijd opdoet. Hierna kan De Boer, mits in bezit van de vereiste bekwaamheidsbewijzen en medische keuring een aanvraag doen bij Kiwa Register.

Ook hier geldt, net als bij een ambtshalve bevoegdheid, dat het zaak is om zo snel mogelijk na het opdoen van de vaartijd een vaarbevoegdheidsbewijs aan te vragen.

EVC procedure
Indien het vaarbevoegdheidsbewijs langer dan 5 jaar is verlopen kan men eventueel terugvallen op een EVC (Eerder Verworven Competenties) procedure bij een maritiem instituut. Hierbij wordt door middel van maatwerk een traject aangeboden dat aansluit op de kennis, kunde, en werkervaring van de zeevarende. Aan het eind van het traject krijgt men een "*ervaringscertificaat*" dat men via de betreffende examencommissie kan verzilveren voor een nieuw kennisbewijs. Hiermee kan men een aanvraag doen voor een vaarbevoegdheidsbewijs met de beginnersbevoegdheden horend bij het betreffende diploma.

Approved Test
Een nieuwe mogelijkheid die in de regelgeving wordt beschreven is de introductie van een ‘‘approved test’’. Een zeevarende met een vaarbevoegdheidsbewijs dat langer dan 5 jaar is verlopen kan terugvallen op een test waarmee het mogelijk is om uiteindelijk een verlopen vaarbevoegdheidsbewijs opnieuw te vernieuwen. Deze variant is ook beschikbaar indien een eerder afgegeven kennisbewijs geen recht meer geeft om een vaarbevoegdheidsbewijs aan te vragen (omdat het niet op tijd is omgezet naar een vaarbevoegdheidsbewijs).

Hiermee wordt een alternatief geboden dat beter aansluit op de praktijk waarbij men niet een volledig opleiding of EVC-procedure hoeft te doorlopen.

Op dit moment wordt er door de maritieme opleidingsinstituten gewerkt aan de invulling van deze test.

Vaarbevoegdheidsbewijzen

Een grote wijziging in de nieuwe regelgeving is dat de eisen voor het verkrijgen van een vaarbevoegdheidsbewijs zijn opgenomen in een tabelvorm.

In deze tabellen is overzichtelijk aangegeven over welke kennisbewijzen, bekwaamheidsbewijzen, schriftelijke bewijzen en diensttijd iemand moet beschikken om in aanmerking te komen voor een bepaalde vaarbevoegdheid. Deze tabellen worden ook opgenomen op site van Kiwa Register.

Hierdoor kan eenvoudig worden nagegaan wat de wettelijke eisen zijn voor een bepaalde functie. Men kan eenvoudigweg het CREBO of CROHO-nummer dat is toegekend aan de specifieke opleiding, met de specifieke titel van het diploma of getuigschrift terugvinden in één van de tabellen, hierbij zijn er twee varianten, bijlage 1 van de regeling beschrijft de functies die men kan krijgen wanneer men vanaf het studiejaar 2022 is afgestudeerd. Bijlage 2 beschrijft de mensen die vóór deze datum zijn afgestudeerd.

In de nieuwe tabellen zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die hieronder kort zullen worden toegelicht.

Maritiem Officier
Vanaf het collegejaar 2021/22 is het maritiem onderwijs (MBO3, MBO4 en HBO) overgestapt van een volwaardig geïntegreerde Maritiem Officier opleiding naar een semi-geïntegreerde Maritiem Officier opleiding.

Voorheen werd een Maritiem Officier volledig duaal opgeleid en kon men uiteindelijk doorgroeien naar de hoogste nautische en werktuigkundige functies (respectievelijk Kapitein en Hoofdwerktuigkundige).

De opleiding Maritiem Officier is nu opgesplitst in een nautische en technische variant waarbij een Maritiem Officier tot op het Wachtofficier niveau duaal wordt opgeleid. Vervolgens kan men slechts in **één** discipline doorgroeien naar de hoogste functies. Een Maritiem Officier met een nautische uitstroomrichting kan bijvoorbeeld wel Kapitein worden maar niet meer doorgroeien naar Tweede Werktuigkundige of Hoofdwerktuigkundige

Als voorbeeld de MBO/HBO Maritiem Officier opleiding voor alle schepen

Oude situatie – Maritiem Officier alle schepen

Beginnersbevoegdheid op basis van het kennisbewijs	Doorgroei mogelijk naar
Wachtstuurman alle schepen & Eerste Stuurman tot 3000 GT	Eerste Stuurman alle schepen & Kapitein alle schepen
Wachtwerktuigkundige alle schepen en Tweede Werktuigkundige tot 3000 kW	Tweede Werktuigkundige alle schepen & HWTK alle schepen
Maritiem Officier	Eerste Maritiem Officier alle schepen

Nieuwe situatie – Maritiem Officier Nautisch

Beginnersbevoegdheid op basis van het kennisbewijs	Doorgroei mogelijk naar
Wachtstuurman alle schepen & Eerste Stuurman tot 3000 GT	Eerste Stuurman alle schepen & Kapitein alle schepen
Wachtwerktuigkundige alle schepen	N.v.t. verhoging **niet** mogelijk
Maritiem Officier Nautisch & Maritiem Officier*	Eerste Maritiem Officier Nautisch*
*De Maritiem Officier (nautisch) als beginnersbevoegdheid betreft hier de functie Eerste Stuurman tot 3000 GT of Wachtstuurman in combinatie met **Wachtwerktuigkundige**. De Wachtwerktuigkundige functie kan in zijn geheel niet worden verhoogd. De Eerste Maritiem Officier Nautisch is hier een functie op het niveau van een Eerste Stuurman alle schepen en Wachtwerktuigkundige alle schepen.	

Nieuwe situatie – Maritiem Officier Technisch

Beginnersbevoegdheid op basis van het kennisbewijs	Doorgroei mogelijk naar
Wachtwerktuigkundige alle schepen en Tweede Werktuigkundige tot 3000 kW	Tweede Werktuigkundige alle schepen & Hoofdwerktuigkundige alle schepen
Wachtstuurman alle schepen	n.v.t. verhoging **niet** mogelijk
Maritiem Officier Technisch en Maritiem Officier	Eerste Maritiem Officier Technisch
*De Maritiem Officier (technisch) als beginnersbevoegdheid betreft hier de functie Tweede Werktuigkundige tot 3000 kW of Wachtwerktuigkundige alle schepen in combinatie met **Wachtstuurman.** De Wachtstuurman functie kan in zijn geheel niet worden verhoogd. De eerste Maritiem Officier technisch is hier een functie op het niveau van een Tweede Werktuigkundige alle schepen en Wachtstuurman alle schepen.	

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Kiwa Register en de KVNR zullen nog met een aparte informatiebrief komen om de verschillende varianten van Maritiem Officier nader toe te lichten. De Maritiem Officieren die de volledige opleiding in het verleden hebben doorlopen kunnen hun bevoegdheden in lijn met de oude situatie in stand houden mits ze aan alle eisen voldoen.

Keuzedeel
In de nieuwe regelgeving wordt de overstap tussen de sectoren visserij en koopvaardij /waterbouw bevorderd door de introductie van keuzedelen. Hierbij wordt het mogelijk om versneld op MBO3 niveau over te stappen door respectievelijk het keuzedeel Koopvaardij - Cargo handling and stowage management level of Visserij te volgen.

Voor meer informatie omtrent de mogelijkheden om dit keuzedeel te volgen wordt u verzocht om contact op te nemen met een van de maritieme opleidingsinstituten.

Nascholing
In de nieuwe wet is het mogelijk om via een nascholingstraject een extra vaarbevoegdheid te verkrijgen naast de oorspronkelijke bevoegdheden. Concreet is dit momenteel relevant voor de vaarbevoegdheid Officier Elektrotechniek. Dit is een relatief nieuwe vaarbevoegdheid en maakt sinds een aantal jaren (facultatief) onderdeel uit van de hbo-opleiding Maritiem Officier in de vorm van een extra specialisatie. Tot nu toe is de vaarbevoegdheid alleen voor studenten die de initiële opleiding volgen, te behalen. Met het ingaan van de nieuwe wet kunnen ook zittende werktuigkundigen deze vaarbevoegdheid d.m.v. nascholing behalen. Hiervoor zal een deel van het opleidingsprogramma in deeltijd gevolgd moeten worden.

Voor informatie over dit traject kunt u contact zoeken met het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling die het bijscholingsprogramma Officier Elektrotechniek voor werkenden aanbiedt.

Reizen nabij de kust (internationale kust & Nederlandse EEZ) – Schipper Machinist Beperkt Werkgebied (SMBW)
De limitatie *"Op reizen nabij de internationale kust"* is komen te vervallen.

De reden hiervoor is dat deze limitatie problemen gaf in de praktijk, zo werd gedacht dat men hiermee een internationale zeereis zou kunnen maken, dit is echter niet het geval[1]. Bovendien heeft Nederland geen zeggenschap over het varen in de kustwateren van een ander land en de (opleidings- en trainings)eisen die daarbij gesteld worden.

Binnen het begrip «reizen nabij de kust» wordt een onderscheid gemaakt naar de grenzen van de Nederlandse territoriale zee, de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee (24 zeemijlen) en de Nederlandse exclusieve economische zone (hierna: EEZ).De laatste limitatie geeft het meest ruime vaargebied binnen het begrip reizen nabij de kust. Dit wil niet zeggen dat mensen met een dergelijke bevoegdheid niet in buitenlandse wateren in een beperkt vaargebied zouden mogen varen. Dat is wel mogelijk, onder voorwaarden. Zo dient er door Nederland met het betreffende land een overeenkomst te zijn aangegaan over de eisen en voorwaarden voor het varen in elkaars kustwateren. Dergelijke overeenkomsten zijn tot dusverre afgesloten met Duitsland en België.

In alle andere gevallen wordt aangeraden, alvorens in buitenlandse wateren, in een beperkt vaargebied, te varen, zich te vergewissen van de eisen die de lokale maritieme autoriteit in dat geval stelt. Dat kan door contact op te nemen met de maritieme autoriteit van het betreffende land met de vraag of men daar mag varen met de betreffende bevoegdheid.

Voor de hogere functies, Kapitein en Hoofdwerktuigkundige met de limitatie reizen nabij de kust, Nederlandse EEZ, geldt vanaf de inwerkingtreding van de Wet bemanning zeeschepen, een specifieke (eenmalige) trainingseis: Zeevarenden die voor het eerst in aanmerking wensen te komen voor een dergelijke vaarbevoegdheid EEZ dienen het bekwaamheidsbewijsaanvulling-N (voor Kapitein) of aanvulling-W (voor Hoofdwerktuigkundige) te overleggen. Daarmee wordt bereikt dat voor deze managementfuncties volledig wordt voldaan aan de eisen die voortkomen uit het STCW-verdrag. Daarmee wordt ook bewerkstelligd dat het varen in beperkt vaargebied in niet Nederlandse wateren, eerder wordt geaccepteerd.

Zeevarenden die reeds over een dergelijke vaarbevoegdheid beschikken (als Kapitein of HWTK) hoeven het bekwaamheidsbewijs aanvulling-N of aanvulling-W niet alsnog te halen. Zij behouden de bevoegdheid.

Vaartijd opgedaan bij de Koninklijke Marine – uitwisselbaarheid met de koopvaardij
De diensttijd opgedaan als wachtofficier, navigatieofficier of commandant op zeeschepen van de Koninklijke Marine van 500 GT of meer wordt gelijkgesteld met de diensttijd als dekofficier in de koopvaardij, waterbouw, visserij en zeilvaart. Hierdoor is het mogelijk om het vaarbevoegdheidsbewijs in stand te houden gedurende de tijd dat men werkt bij de Koninklijke Marine. Naast het reguliere verlengen is het ook mogelijk om de vaartijd te gebruiken voor het verhogen van een vaarbevoegdheid. De eis in dit geval is wel dat men minimaal 3 maanden vaart in de sector waarvoor de verhoging bedoeld is.

[1] sectie A-I/3, onderdeel 2

Voorbeeld

Mevrouw Edwards is in bezit van een functie eerste stuurman tot 3000 GT en vaart sinds 2022 als wachtofficier bij de Koninklijke Marine. Ze kan de vaartijd bij de Koninklijke Marine volledig gebruiken voor het in stand houden van de functie eerste stuurman tot 3000 GT.

Als Edwards wenst te verhogen naar de vaarbevoegdheid Eerste stuurman alle schepen dan moet men normaal gesproken 12 maanden vaartijd overleggen, in dit geval kan ze 9 maanden vaartijd gebruiken van de Koninklijke Marine maar zal de overige 3 maanden moeten worden opgedaan in de koopvaardij of de waterbouw.

Een soortgelijke mogelijkheid wordt geïntroduceerd voor de werktuigkundigen. Het is nu mogelijk om de vaartijd op Marine schepen met meer dan 750 kW voortstuwingsvermogen te gebruiken om de technische vaarbevoegdheden in de koopvaardij, waterbouw en visserij te verlengen en te verhogen. Anders dan de dekofficieren mogen werktuigkundigen de vaartijd volledig meenemen voor het verhogen van de bevoegdheid.

Aannemersmateriaal
De bevoegdheid "aannemersmateriaal[2]" is komen te vervallen in de nieuwe wet- en regelgeving. Hierdoor zal het niet meer mogelijk zijn voor zeevarenden om deze bevoegdheid te verkrijgen via een **eerste** aanvraag (op basis van een diploma) of om te verhogen.

Zeevarenden die reeds beschikken over deze bevoegdheid kunnen deze nog wel in stand houden door middel van een reguliere verlenging mits ze aan alle eisen voldoen.

Visserij

Herhalingsverplichting BT-F voor de visserij

De training basisveiligheid voor vissers is niet nieuw. Met de nieuwe Wet bemanning zeeschepen wordt een herhalingsverplichting geïntroduceerd. Er geldt een overgangstermijn. Voor vissers is het verplicht om per **1 januari 2030** te beschikken over een geldig bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers, dat niet ouder is dan 5 jaar. Deze eis geldt zowel om aan boord dienst te mogen doen als voor het aanvragen van een vaarbevoegdheidsbewijs voor de zeevisvaart.

Deze wijziging is tot stand gekomen in goed overleg met de sector en komt voort uit de recente herziening van het STCWF-verdrag waarbij de verplichting tot het volgen van een herhalingstraining wordt geïntroduceerd. Dit past tevens in het streven van de sector om de veiligheidscultuur te bevorderen en het bewustzijn omtrent veiligheid te vergroten.

Vrijstellingen visserij i.p.v. ontheffingen
In de nieuwe regelgeving zijn vrijstellingen opgenomen om, onder voorwaarden, met gereduceerde bemanning te varen. Er zijn vrijstellingen beschreven voor garnalenkotters (de zogenoemde 12- en 48 uursregeling) en voor schelpdiervaartuigen (vooral mosselvaartuigen).

Van de beschreven vrijstellingen kan gebruik worden gemaakt mits men aan **alle eisen zoals in de regeling genoemd** voldoet. Het is om deze reden niet meer nodig om een ontheffing bij ILT aan te vragen. Wel is het zaak dat eigenaren en schippers zich zeker stellen van het feit dat aan alle eisen wordt voldaan **alvorens** men gebruik maakt van deze vrijstellingen.

Klik hier voor de mogelijke vrijstellingen.

Plv-schipper tot 45 meter in een beperkt vaargebied
De mogelijkheid om de functie *"plv-schipper tot 45 meter, 1125 kW in een beperkt vaargebied"* aan te vragen is, zoals in het verleden, weer in de nieuwe wet- en regelgeving opgenomen.

Vissers die beschikken over een recent afgegeven SW6 diploma (niet ouder dan 4 jaar) of een relevant vaarbevoegdheidsbewijs (schipper of plv-schipper tot 24 meter) kunnen per 1 juli 2025 bij

[2] aannemersmaterieel: schepen gebruikt voor het uitvoeren van bagger-, kust- of oeverwerken, voor de bevoorrading van op zee gelegen installaties of voor werkzaamheden daaraan en sleepboten, mits gebruikt binnen een afstand van niet meer dan 200 zeemijlen vanuit een met name in het scheepsdagboek vermelde werkhaven, en waarmee geen passagiers of andere gevaarlijke stoffen dan behorend tot de eigen uitrusting worden vervoerd;

Kiwa Register de genoemde functie aanvragen. Hierbij moet wel worden voldaan aan de reguliere verlengingseisen.

Bemanningsplan voor vissersvaartuigen >45 meter mogelijk
In afwijking van de minimale bemanningssamenstelling die de Wet voorschrijft is het voor vissersvaartuigen van 45 meter of meer mogelijk om door middel van het bemanningsplan een alternatief bemanningsvoorstel te doen bij de ILT.

Scheepsbeheerders die gebruik willen maken van deze mogelijkheid wordt verzocht om contact op te nemen met de afdeling bemanningszaken van ILT via nsi-manningplan@ilent.nl

Experimenteerbepaling

De maritieme sector heeft aangegeven dat meer ruimte in de bemanningsregelgeving nodig is voor innovatie en het doen van experimenten. In de nieuwe regelgeving is daarom meer ruimte genomen om tijdelijk af te kunnen wijken van de standaard voorschriften in het kader van een aantoonbare technologische innovatie.

Het betreft ten eerste de mogelijkheid om af te kunnen wijken van een geldig bemanningscertificaat en het bemannen in overeenstemming met dat certificaat voor zowel zeeschepen in de handelsvaart, waterbouw als visserij. Voorts wordt er nu ruimte geboden om te kunnen experimenteren met de beroepseisen van zeevarenden werkzaam aan boord van een specifiek zeeschip voor een beperkte tijd. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om alternatieve of experimentele vaarbevoegdheden.

Het betreft hier tijdelijke experimenten voor de duur van 3 jaar (met als optie om nogmaals 3 jaar te verlengen) met als doel om, vooruitlopend op mogelijke aanpassing van wetgeving onder voorwaarden, te kunnen experimenteren. Experimenteerruimte is vooral ook bedoeld voor de Nederlandse scheepsbouwsector die nieuwe typen van zeeschepen of technieken voor zeeschepen ontwikkelt en deze in de praktijk moet kunnen beproeven.

Een eventuele ontheffing om, onder voorwaarden af te wijken van het wettelijke kader om te innoveren en experimenteren wordt beoordeeld door de Inspectie Leefomgeving en Transport in afstemming met de organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden en andere betrokken belangenorganisaties.