



## **Informatiebulletin STCW Manila-wijzigingen**

### **Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Manila Amendments**

#### **Inleiding STCW Manila-wijzigingen**

De Manila-wijzigingen op het STCW-verdrag zijn op 1 januari 2012 internationaal in werking getreden. In de Manila-wijzigingen zijn overgangs- en inwerkingtredingsbepalingen opgenomen. Op 1 januari 2017 moeten de verdragsstaten de gewijzigde verdragsbepalingen uitvoeren. Van zeevarenden die niet aan de normen van de Manila-wijzigingen voldoen is het vaarbevoegdheidsbewijs na 1 januari 2017 niet meer geldig.

Verder is de Europese Richtlijn 2008/106/EG over het minimum opleidingsniveau van zeevarenden aangepast aan het nieuwe verdrag met Richtlijn 2012/35/EU. De wijziging van het STCW-verdrag maakt een aanpassing van de Nederlandse zeevaartregelgeving noodzakelijk. Deze wijzigingen worden nog uitgewerkt.

In tegenstelling tot eerdere berichtgeving treedt de wijziging van de Nederlandse zeevaartregelgeving niet per 1 juli 2013 in werking. De aanpassing van de Wet zeevarenden (voorheen Zeevaartbemanningwet) en de onderliggende regelgeving treedt per 3 mei 2014 in werking.

Dit informatiebulletin wordt regelmatig aangevuld en herzien. Via deze website en die van de betrokken sociale partners in de maritieme sector kunt u hiervan op de hoogte blijven. De verschillende onderdelen zijn voorzien van een referentie in de vorm van een letter en een cijfer. Bij vragen over dit informatiebulletin wordt u verzocht gebruik te maken van deze referentie.

#### **A. Informatie over het vaarbevoegdheidsbewijs (vbb)**

Dit onderdeel van dit informatiebulletin gaat over vaarbevoegdheidsbewijzen en richt zich met name op houders van vaarbevoegdheidsbewijzen.

##### **A1.**

Een vbb dat afgegeven is op basis van het 'oude' STCW-Verdrag ("STCW-95") is uiterlijk tot 1 januari 2017 geldig.

##### **A2.**

Het vbb voor vissersschepen verandert voornamelijk niet. De wijzigingen van het STCW-verdrag zijn namelijk niet van toepassing op de visserij. Voor de visserijsector is het zogenaamde STCW-F verdrag van toepassing, maar dat komt in een andere wetswijziging aan bod. Zodra dit leidt tot wijzigingen in de Nederlandse wetgeving wordt u daarover geïnformeerd. Evenals bij de koopvaardij verandert er voor de visserijsector wel het nodige met betrekking tot medische trainingen. Zie de informatie onder referentie H.

##### **A3.**

Het vaarbevoegdheidsbewijs kan worden verlengd, ook als er niet voldaan wordt aan de Manila-wijzigingen echter de geldigheid loopt dan tot uiterlijk 1 januari 2017 en kan daarna niet verlengd worden

A4.  
Vervallen

A5.  
Vervallen

A6.  
Het volgende voorbeeld betreft een vaarbevoegdheid waarvan de geldigheid verloopt voor 1 januari 2017: Een STCW-vbb is afgegeven op 31 juli 2009, er zijn geen bijscholingstrainingen gedaan om te voldoen aan de vereisten van de Manila-wijzigingen. Zie de informatie onder referentie B. Het vbb is geldig tot 31 juli 2014. Daarna kan een nieuw worden vbb aangevraagd dat tot 1 januari 2017 geldig is tenzij voldaan is aan de vereisten van de Manila-wijzigingen.

A7.  
Een vbb dat aan de Manila-wijzigingen voldoet is te herkennen aan de geldigheidsduur en in het bijzonder aan de einddatum die na 1 januari 2017 ligt.

A8.  
Vanaf 1 januari 2014 zal KIWA Register vbb's afgeven volgens de Manila-wijzigingen als aangetoond kan worden dat wordt voldaan aan de vereisten van de Manila-wijzigingen. Zie de informatie onder referentie B.

## **B. Bijscholingstrainingen**

Dit onderdeel van dit informatiebulletin gaat over de bijscholingstrainingen om aan de Manila-wijzigingen te kunnen voldoen.

B1.  
De Manila-wijzigingen voegen aan de reguliere opleiding enkele nieuwe onderwerpen toe waarvoor een bijscholingstraining moet worden gevolgd.

B2.  
Analyse van de Manila-wijzigingen heeft aangetoond dat er significante verschillen bestaan op onderstaande aspecten; dit betekent dat er een eenmalige bijscholing nodig is op de twee volgende gebieden:

- ECDIS: Electronic Chart Display Information Systems (STCW-tabellen A-II/1 en A-II/2, onderdeel ECDIS)
- Hoogspanning (STCW-tabellen A-III/1 en A-III/2, onderdeel hoogspanning)

Houders van een vbb als stuurman of kapitein dienen bij te scholen op het gebied van ECDIS. De bijscholing is **niet** verplicht voor houders van vaarbevoegdheden met de beperking reizen nabij de kust.

Houders van een vbb als werktuigkundige (WTK) of hoofdwerktuigkundige (HWTK) dienen bij te scholen op het gebied van hoogspanning. De bijscholing is **niet** verplicht voor houders van vaarbevoegdheden met de beperking reizen nabij de kust.

Houders van een vbb als maritiem officier (marof) dienen bij te scholen op zowel ECDIS als hoogspanning.

B3.  
Indien het desbetreffende onderdeel al deel heeft uitgemaakt van de reguliere schoolopleiding kan door middel van een schriftelijk bewijs, dat wordt afgegeven door de desbetreffende school, aantoonbaar worden gemaakt dat aan de gestelde eisen wordt voldaan. Er hoeft dan niet bijgeschoold te worden. Indien "ECDIS" of "hoogspanning" geen onderdeel was van de reguliere schoolopleiding dan zal wel een eenmalige bijscholingstraining moeten worden gevolgd.

B4.  
Als de reguliere opleiding het onderwerp ECDIS bevatte dan is bijscholing niet nodig indien er schriftelijk bewijs van de onderwijsinstelling is waaruit blijkt dat ECDIS daadwerkelijk onderdeel heeft uitgemaakt van de opleiding. Is dat schriftelijk bewijs niet beschikbaar dan moet er op een andere manier aangetoond worden dat er aan deze eis is voldaan.

B5.

Andere manieren om aan te tonen dat men voldoet aan de Manila-wijzigingen op het onderwerp ECDIS zijn:

1. het gevolgd hebben van een door de ILT goedgekeurde ECDIS training. Hieronder vallen bestaande goedgekeurde ECDIS trainingen maar ook goedgekeurde ECDIS trainingen uit het verleden. Een overzicht kunt u vinden op de website van de ILT ([www.llent.nl](http://www.llent.nl)).
2. het gevolgd hebben van een ECDIS training in het buitenland. Dit wordt geaccepteerd als de training is goedgekeurd door de maritieme autoriteit van een Lidstaat van de EU, de EER, Zwitserland of een land waarmee Nederland een (STCW 1/10) overeenkomst heeft afgesloten over het erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen. De goedkeuring door de maritieme autoriteit moet duidelijk zijn aangegeven op het certificaat.

B6.

Als de reguliere opleiding het onderwerp Hoogspanning bevatte dan is bijscholing niet nodig indien er schriftelijk bewijs van de onderwijsinstelling is waaruit blijkt dat Hoogspanning daadwerkelijk onderdeel heeft uitgemaakt van de opleiding. Is dat schriftelijk bewijs niet beschikbaar dan moet er op een andere manier aangetoond worden dat er aan deze eis is voldaan.

B7.

Andere manieren om aan te tonen dat men voldoet aan de Manila-wijzigingen op het onderwerp Hoogspanning zijn:

1. het gevolgd hebben van een door de ILT goedgekeurde training Hoogspanning. Hieronder vallen bestaande goedgekeurde trainingen Hoogspanning maar ook goedgekeurde trainingen uit het verleden. Een overzicht kunt u vinden op de website van de ILT ([www.llent.nl](http://www.llent.nl)).
2. het gevolgd hebben van een training Hoogspanning in het buitenland. Dit wordt geaccepteerd als de training is goedgekeurd door de maritieme autoriteit van een Lidstaat van de EU, de EER, Zwitserland of een land waarmee Nederland een (STCW 1/10) overeenkomst heeft afgesloten over het erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen. De goedkeuring door de maritieme autoriteit moet duidelijk zijn aangegeven op het certificaat.

B8.

Wanneer er geen bijscholingstrainingen zijn gevolgd, kan er geen vbb met een einddatum voorbij 1 januari 2017 afgegeven worden.

B9.

Het schriftelijk bewijs of het certificaat van een bijscholingstraining hebben geen geldigheidsduur. Er is namelijk sprake van een eenmalige bijscholing om in het bezit te komen van een vbb dat geldig is na 1 januari 2017. Een vbb met een geldigheidsduur na 1 januari 2017 is afdoende bewijs dat er is voldaan aan de bijscholing.

B10.

Vervallen.

B11.

Voorbevoegdheden voor gezellen waarop een einddatum staat aangegeven die ligt na 1-1-2017 blijven geldig. Indien houders van een dergelijk vaarbevoegdheidsbewijs een functie hebben toegewezen waarvoor een aanvullende veiligheidstraining nodig, zoals bijvoorbeeld een functie op de alarmrol en daarmee de verplichting tot het hebben van een certificaat basis veiligheid, dan dient er wel rekening gehouden worden met de verplichte herhalingstrainingen voor deze trainingen.

B12.

Het STCW-verdrag biedt de mogelijkheid om in het geval van een aanvraag om erkenning van een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs, voor een periode van ten hoogste drie maanden dienst te kunnen doen op een Nederlands schip. De buitenlandse zeevarende dient gedurende die periode in het bezit te zijn van een schriftelijk bewijs omtrent de aanvraag. Tevens zal aan bepaalde voorwaarden voldaan moeten worden om in aanmerking te komen voor een dergelijk schriftelijk

bewijs. Zo moet de aanvrager al wel een overeenkomst met een scheepsbeheerder zijn aangegaan. Ook zal worden verlangd dat de aanvrager een verklaring van de scheepsbeheerder overlegt waarin deze verklaart dat de door de aanvrager overgelegde bescheiden bij de aanvraag tot erkenning authentiek zijn en de verstrekte gegevens juist zijn. Van deze voorziening kan gebruik worden gemaakt zodra de wijziging van de Nederlandse zeevaartregelgeving in werking treedt. Deze voorziening heeft betrekking op een vaarbevoegdheidsbewijs en niet op een bekwaamheidsbewijs

B13.

De bijscholingstrainingen moeten ook gevolgd worden als schepen niet voorzien zijn van bijvoorbeeld ECDIS apparatuur of Hoogspanningsinstallaties. De achtergrond hiervan is dat werkgevers, werknemers en de overheid het beleid hanteren dat de opleiding, training en certificering van officieren zo breed mogelijk is zodat de zeevarende zonder uitzondering of vertraging door aanvullende trainingen in de volle breedte van de maritieme bedrijfstak inzetbaar zijn.

B14.

In eerste aanleg is de afgifte van een schriftelijk bewijs een zaak tussen de student (zeevarende) en de school. Indien er geen schriftelijk bewijs kan worden afgegeven dient alsnog een bijscholingstraining gevolgd te worden. U kunt hierover nog met KIWA contact opnemen waarna zo mogelijk afstemming wordt gezocht met de zeevaartschool.

### **C. Maritieme opleidingen**

Dit onderdeel van dit informatiebulletin gaat over de reguliere maritieme opleidingen aan de Nederlandse zeevaartscholen.

C1.

De opleidingen die op dit ogenblik gegeven worden aan de Nederlandse zeevaartscholen voldoen aan de nieuwe STCW-eisen. In principe zal iedere student die start aan een Nederlandse zeevaartopleiding in het studiejaar 2012-2013 bij het uitstromen voldoen aan de eisen van de Manila-wijzigingen. Bent u voor dat studiejaar aan uw opleiding begonnen, dan kunt u bij uw school navraag doen of u volgens de nieuwe eisen (Manila-wijzigingen) opgeleid bent.

### **D. De training scheepsmanagement**

Dit onderdeel van dit informatiebulletin gaat over de training scheepsmanagement die nodig is voor het verkrijgen van bepaalde vaarbevoegdheidsbewijzen.

D1.

De huidige training scheepsmanagement behoeft actualisatie vanwege de Manila-wijzigingen. De benaming van de training blijft echter gehandhaafd. De reeds afgegeven certificaten scheepsmanagement-N en scheepsmanagement-W behouden hun geldigheid.

### **E. De veiligheidstrainingen**

Dit onderdeel van dit informatiebulletin gaat over de reeds bestaande veiligheidstrainingen en de nieuwe eisen aan deze trainingen die voort komen uit de Manila-wijzigingen.

E1.

De veiligheidstrainingen: basisveiligheid (Basic Safety Training), sloepsgast (Proficiency in Survival Craft), snelle hulpverleningsboten (Fast Rescue Boats) en brandbestrijding voor gevorderden (Advanced Firefighting), moeten enigszins worden aangepast. De wijzigingen hebben verder geen consequenties voor bestaande certificaten. De trainingen krijgen wel een 5-jaarlijkse herhalingsverplichting. De training sloepsgast gaat training reddingmiddelen heten, omdat die naam beter de lading dekt.

E2.

De herhalingstrainingen zijn bedoeld om de kennis en vaardigheden op te frissen, in het bijzonder die onderdelen die moeilijk of niet aan boord kunnen worden getraind. De herhalingstrainingen dienen tenminste iedere vijf jaar te worden gevolgd. Het gaat naast de training basisveiligheid om de training reddingmiddelen, de training brandbestrijding voor gevorderden en de training snelle

hulpverleningsboten. De herhalingsverplichting wordt van kracht met ingang van 1 januari 2017. Vanaf die datum moet een zeevarende zorgen dat deze trainingen minder dan 5 jaar geleden zijn gevolgd.

E3.

De certificaten, basisveiligheid, sloepsgast, brandbestrijding voor gevorderden en snelle hulpverleningsboten, afgegeven op basis van het 'oude' STCW blijven geldig. Let wel: vanaf 1 januari 2017 moeten deze gerevalideerd worden middels een herhalingstraining.

E4.

De certificaten, basisveiligheid, reddingmiddelen, brandbestrijding voor gevorderden en snelle hulpverleningsboten, afgegeven op basis van het 'nieuwe' STCW blijven geldig mits ze na 1 januari 2017 worden gerevalideerd middels een herhalingstraining.

E5.

Een vbb dat na 3 mei 2014 is afgegeven is niet langer bewijs dat de zeevarende de vereiste veiligheidstrainingen heeft gevolgd. Op het tijdstip van afgifte van de vbb moeten de veiligheidstrainingen geldig zijn. Het is de zorg van de zeevarende zelf om ervoor te zorgen dat hij/zij na aanmonstering beschikt over geldige trainingscertificaten.

## **F. De beveiligingstrainingen**

Door de toename van piraterij en gewapende overvallen is er behoefte aan een betere training van de zeevarenden voor aanvallen op het schip en haar bemanning en tevens een betere voorbereiding daarop. De Manila-wijzigingen onderscheiden op het gebied van beveiliging twee nieuwe (erkende) trainingen. Het betreft:

- De training uitvoering beveiligingstaken
- De training bewustwording scheepsbeveiliging

De reeds bestaande training scheepsbeveiligingsfunctionaris (Ship Security Officer) blijft gehandhaafd. Alle genoemde trainingen zijn eenmalige trainingen.

Tevens dienen alle zeevarenden voor de aanvang van de dienst aan boord een scheepsbeveiligingsgerelateerde familiarisatietraining te volgen of voldoende scheepsspecifieke informatie en instructie te krijgen over scheepsbeveiliging. Zie de informatie onder F4.

De trainingen op het gebied van beveiliging zijn alleen van toepassing op schepen waar een beveiligingsregime op van toepassing is vanuit IMO of EU regelgeving. Het gaat dan om schepen die gehouden zijn aan de zogenaamde ISPS-Code code ( International Ship and Port facility Security Code). Dat is de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. De ISPS-Code is een amendement op SOLAS (Safety Of Live At Sea).

Onder ISPS gecertificeerde schepen wordt verstaan: schepen die gehouden zijn aan de ISPS-code. Daarbij gaat het om:

- Alle internationaal varende passagiersschepen en internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer.
- Tevens is de ISPS-code overeenkomstig van toepassing op bepaalde nationaal varende passagiersschepen van klasse A als bedoeld in Verordening (EG) nr. 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129) en artikel 4 van richtlijn 2009/45/EG.
- Tevens kan er sprake zijn van schepen die op vrijwillige basis ISPS-gecertificeerd zijn

F1.

Het bezit van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris houdt in dat, voldaan wordt aan de eisen van de trainingen voor de certificaten uitvoering beveiligingstaken en bewustwording scheepsbeveiliging.

F2.

Zeevarenden die niet als scheepsbeveiligingsfunctionaris zijn aangesteld maar wel belast zijn met veiligheidstaken volgens het scheepsbeveiligingsplan, moeten in het bezit zijn van het certificaat

uitvoering beveiligingstaken. Dit certificaat omvat ook het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging. Dit is een eenmalige training.

F3.

Alle andere zeevarenden, buiten de groep zeevarenden zoals benoemd in F1 en F2, moeten beschikken over het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging. Dit is een eenmalige training.

F4.

Alle zeevarenden dienen voor aanvang van hun dienst aan boord gefamiliariseerd te zijn. Familiarisatie houdt in dat men bekend is met de aan boord geldende procedures met betrekking tot scheepsbeveiliging. Deze familiarisatie is te vergelijken met de reeds bestaande scheepsspecifieke familiarisatie op het gebied van veiligheid. Gezien de toename van piraterij en gewapende overvallen is er behoefte aan het vertrouwd maken van zeevarenden met de scheepsspecifieke procedures rond beveiliging.

F5.

De eisen onder F met betrekking tot de beveiligingstrainingen gaan per 1 januari 2014 in.

F6.

Voldoen aan de eis op het gebied van scheepsbeveiliging kan op drie manieren:

1. U kunt voldoen aan de eis door het gevolgd hebben van door de ILT goedgekeurde trainingen op het gebied van scheepsbeveiliging. Een overzicht kunt u vinden op de website van de ILT ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).
2. U kunt voldoen door het gevolgd hebben van een scheepsbeveiligingstraining in het buitenland. Dit wordt geaccepteerd als de training is goedgekeurd door de maritieme autoriteit van een Lidstaat van de EU, de EER, Zwitserland of een land waarmee Nederland een (STCW 1/10) overeenkomst heeft afgesloten over het erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen. De goedkeuring door de maritieme autoriteit moet duidelijk zijn aangegeven op het certificaat.

F7.

Gezien het feit dat aan beveiliging reeds veel aandacht werd besteed, zal er voor de reeds werkzame zeevarenden die ervaring hebben met deze werkzaamheden, geen sprake zijn van een verplichting tot het volgen van de training uitvoering beveiligingstaken. Op basis van de Manila-wijzigingen zal er voor zeevarenden die hun goedgekeurde diensttijd zijn begonnen voor 1 januari 2012 namelijk een overgangsregeling komen. Die overgangsregeling houdt in dat zij in het bezit kunnen komen van het certificaat uitvoering beveiligingstaken indien zij gedurende een periode van tenminste zes maanden in de voorafgaande drie jaar reeds beveiligingstaken hebben uitgevoerd. Er zal een voorziening worden getroffen om nog voor de inwerkingtreding van de wet- en regelgeving de uitgifte van dergelijke certificaten op basis van ervaring mogelijk te maken. Via de ILT website ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)) en via de betrokken sociale partners in de maritieme sector, indien u bij een van de betrokken organisaties bent aangesloten, ontvangt u hierover nog nadere informatie.

F8.

Voor de training bewustwording scheepsbeveiliging geldt een gelijksoortige overgangsbepaling als voor de training uitvoering beveiligingstaken. Ook hier geldt dat gezien het feit dat aan beveiliging reeds veel aandacht werd besteed, er voor de reeds werkzame zeevarenden die ervaring hebben met deze werkzaamheden, geen sprake zijn van een verplichting tot het volgen van deze training. Op basis van de Manila-wijzigingen zal er voor zeevarenden die hun goedgekeurde diensttijd zijn begonnen voor 1 januari 2012 namelijk een overgangsregeling komen. Die overgangsregeling houdt in dat zij in het bezit kunnen komen van het certificaat bewustwording scheepsbeveiliging indien zij in de voorafgaande drie jaar tenminste zes maanden vaartijd hebben behaald op een schip dat voorzien was van een geldig scheepsbeveiligingscertificaat (International Ship Security Certificate (ISSC)). Er zal een voorziening worden getroffen om nog voor de inwerkingtreding van de wet- en regelgeving de uitgifte van dergelijke certificaten op basis van ervaring mogelijk te maken. Via de ILT website ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)) en via de betrokken sociale partners in de maritieme sector, indien u bij een van de betrokken organisaties bent aangesloten, ontvangt u hierover nog nadere informatie.

F9.

De opleiding company security officer (CSO) is alleen voldoende bewijs dat er voldaan wordt aan de eisen voor de beveiligingstrainingen indien deze opleiding ook is afgesloten met het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris (Ship Security Officer). Als u in het bezit bent van het certificaat scheepsbeveiligingsfunctionaris hoeft u niet de afzonderlijke certificaten uitvoering beveiligingstaken en bewustwording scheepsbeveiliging te behalen.

### **G. De nieuwe tankertrainingen (olie-, chemicaliën-of gastankschip)**

Gezien de bijzondere aard van olie, chemicaliën en gas en de gevaren en risico's bij het vervoer ervan, gaf de 'oude STCW-Code' aan dat de zeevarenden die bij dit vervoer betrokken zijn, aanvullend getraind dienen te worden. De Manila-wijzigingen zetten deze lijn voort. De Manila-wijzigingen hebben er toe geleid dat de onderwerpen met betrekking tot het vervoer van olie, chemicaliën en gas geactualiseerd zijn.

Met ingang van 1 januari 2017 dient iedere zeevarende die dienst doet op een olie-, chemicaliën- of gastankschip in het bezit te zijn van de hieronder genoemde bekwaamheidsbewijzen. Vanaf dat moment wordt geen gebruik meer gemaakt van een tankeraantekening op het vaarbevoegdheidsbewijs. Het nieuwe begrip 'bekwaamheidsbewijs' ('certificate of proficiency' in het STCW-Verdrag) is geïntroduceerd als het schriftelijk bewijs, niet zijnde het vaarbevoegdheidsbewijs, om aan te geven dat wordt voldaan aan de in het verdrag opgenomen eisen omtrent training, vaardigheden of dienstdoer aan boord van schepen. Volgens het verdrag mogen bekwaamheidsbewijzen voor het dienstdoen door kapiteins en officieren alleen door de bevoegde autoriteit worden afgegeven indien de authenticiteit en de geldigheid van de onderliggende documenten is vastgesteld. In het geval van de tankertrainingen betekent dit dat de groep kapiteins en officieren het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat bij KIWA Register dienen om te ruilen voor een bekwaamheidsbewijs. Voor de andere zeevarenden is het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat voldoende, maar indien men dit wenselijk acht kan ook voor deze groep het certificaat worden omgeuild voor een bekwaamheidsbewijs.

#### **G1.**

Vaarbevoegdheidsbewijzen voorzien van een tankeraantekening behouden hun geldigheid uiterlijk tot 1 januari 2017. Voor zeevarenden in het bezit van geldige tankeraantekeningen op hun geldige vaarbevoegdheidsbewijs geldt dat zij deze vbb's aan boord van tankschepen mogen blijven gebruiken tot 1 januari 2017. Deze tankeraantekeningen kunnen voor die datum worden omgezet naar een bekwaamheidsbewijs. Op basis van dienstdoer ('approved seagoing service') zal KIWA Register na inwerkingtreding van de regelgeving de uitgifte van deze bekwaamheidsbewijzen verzorgen. Voorwaarde voor de omzetting van de tankeraantekening naar het bekwaamheidsbewijs is dat men drie maanden dienstdoer in de afgelopen vijf jaar op voor de aantekening relevante tankschepen moet kunnen aantonen.

#### **G2.**

Als men in het bezit is van een certificaat van een tankertraining afgegeven onder het 'oude' STCW en er is geen aantekening op het vbb gemaakt dan kan deze alleen worden omgezet door Kiwa Register naar een bekwaamheidsbewijs indien het certificaat niet ouder is dan vijf jaar. Daarnaast moet het een certificaat zijn waarvoor een erkenning is afgegeven door de ILT, door de maritieme autoriteit van een Lidstaat van de EU, de EER, Zwitserland of een land waarmee Nederland een (STCW 1/10) overeenkomst heeft afgesloten over het erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen. Indien het tankercertificaat ouder is dan vijf jaar dient u opnieuw een erkende tankertraining te volgen.

#### **G3.**

De Manila-wijzigingen maken onderscheid tussen twee groepen waarvoor de tankertrainingen zijn bedoeld, deze groepen zijn:

1. zeevarenden die speciale taken en verantwoordelijkheden hebben bij de ladingbehandeling en de daarbij behorende uitrusting en
2. zeevarenden die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor alle facetten van de ladingbehandeling.

Voor de eerste groep zeevarenden is een training en een certificaat basis ladingbehandeling vereist. De training basis ladingbehandeling is een nieuwe training ter vervanging van de huidige tanker 'familiarization training' (zie ook referentie G6 en G7). Zeevarenden in het bezit van het certificaat ladingbehandeling voor gevorderden worden geacht in het bezit te zijn van het

certificaat basis ladingbehandeling. Het certificaat basis ladingbehandeling kent een geldigheidstermijn van vijf jaar voor kapiteins en officieren.

Voor de tweede groep is een training en een certificaat ladingbehandeling voor gevorderden vereist. Onder de tweede groep vallen tenminste zeevarenden in de functie van kapitein, eerste stuurman, eerste maritiem officier, hoofdwerktuigkundige en tweede werktuigkundige. De training ladingbehandeling voor gevorderden kent een geldigheidstermijn van vijf jaar voor kapiteins en officieren.

De groep kapiteins en officieren dienen het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat om te ruilen voor een bekwaamheidsbewijs. Voor de andere zeevarenden is het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat voldoende.

G4.

KIWA Register verzorgt de afgifte van de bekwaamheidsbewijzen voor kapiteins en officieren op grond van het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat. Het omruilen van een certificaat naar een bekwaamheidsbewijs voor deze groep, kan plaatsvinden zodra de wet-en regelgeving in werking treedt. Voor de andere zeevarenden is het door het trainingsinstituut afgegeven certificaat voldoende. De volgende bekwaamheidsbewijzen worden onderscheiden:

1. Bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling olie-en chemicaliën tankschepen
2. Bekwaamheidsbewijs basis ladingbehandeling gastankschepen
3. Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling olietankschepen voor gevorderden
4. Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling chemicaliën tankschepen voor gevorderden
5. Bekwaamheidsbewijs ladingbehandeling gastankschepen voor gevorderden

G5.

Op het moment dat de ILT trainingen voor basis ladingbehandeling en ladingbehandeling voor gevorderden heeft erkend kunt u in Nederland deze trainingen volgen. Daarnaast worden certificaten, afgegeven op basis van een erkenning door de maritieme autoriteit van een Lidstaat uit de EU, EER, Zwitserland of een land waarmee Nederland een (STCW 1/10) overeenkomst heeft afgesloten over het erkennen van vaarbevoegdheidsbewijzen, geaccepteerd. De door de ILT erkende trainingen zijn terug te vinden op de website van de ILT ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)) .

G6.

Onder de oude regelgeving kon op basis van ervaring een tankeraantekening voor het vertrouwd zijn met de dienst aan boord van tankschepen (tankerfamiliarisatie) op het vaarbevoegdheidsbewijs gemaakt worden. Op de vaarbevoegdheidsbewijzen zijn echter veelal geen tankeraantekeningen van deze aard geplaatst. De betreffende zeevarenden kunnen op grond van opgedane tankerervaring of het gevolgd hebben van een tankertraining wel in aanmerking komen voor een bekwaamheidsbewijs. Deze bekwaamheidsbewijzen zullen eveneens door KIWA Register worden afgegeven. Op de website van de ILT ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)) treft u meer informatie hierover aan.

G7.

Onder de oude regelgeving werd de cursus tankerfamiliarisatie 'afgedekt' door het diploma van een Nederlandse zeevaartopleiding voor stuurman, werktuigkundige of maritiem officier. Indien u geen aantekening voor tankerfamiliarisatie op het vbb heeft staan, maar wel in het bezit bent van een Nederlands zeevaartdiploma en 3 maanden vaartijd in de afgelopen vijf jaar op een olie-, chemicaliën, of gastanker, kunt u op basis van het schooldiploma en vaartijd het bekwaamheidsbewijs voor de betreffende basis tankertraining (olie/chemicaliën of gas) verkrijgen.

## **H. Medische trainingen**

H1.

Uit het oogpunt van uniformiteit en vereenvoudiging wordt ook op dit gebied aangesloten bij het STCW-Verdrag. Onderscheid wordt gemaakt naar 'medische eerste hulp aan boord en 'medische zorg aan boord'. De ziekenhuisstage of stagevervangende training wordt niet meer vereist. Deze nieuwe systematiek sluit beter aan bij het verdrag. Vanaf de inwerkingtreding van de regelgeving worden geen certificaten scheepsgezondheidszorg-B en -O (SGZ-B en -O) meer afgegeven. Vanaf dat moment worden de nieuwe certificaten medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord afgegeven. Aangezien ook voldaan moet worden aan Europese regelgeving kennen beide nieuwe certificaten een beperkte geldigheidsduur van ten hoogste vijf jaar (net zoals bij de certificaten SGZ-B en -O al het geval was, in die zin is de geldigheidsduur geen verandering).



H2.

De trainingen medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord worden geïntroduceerd voor alle scheepstypen binnen de koopvaardij, de visserij en de zeilvaart (geen plezierzeilvaart). De kapitein en degenen die verantwoordelijk zijn voor de medische hulp aan boord moeten beschikken over beide certificaten. In een aantal gevallen kan worden volstaan met het certificaat medische eerste hulp aan boord, bijvoorbeeld op schepen op reizen nabij de Nederlandse kust in een vaargebied dat zich uitstrekt tot de Nederlandse territoriale zee en de aansluitende zone van het Koninkrijk grenzend aan de Nederlandse territoriale zee. De reden hiervoor is dat in het geval van een calamiteit medische ondersteuning vanaf de wal beschikbaar kan zijn.

H3.

De certificaten SGZ-B en SGZ-O hebben een geldigheidsduur van ten hoogste vijf jaar. Uitgaande van het feit dat deze certificaten nog tot en met 3 mei 2014 kunnen worden afgegeven, is de uiterste geldigheidsduur tot en met 3 mei 2019. Zowel het certificaat SGZ-B als het certificaat SGZ-O wordt gelijkgesteld aan de certificaten medische eerste hulp aan boord en medische zorg aan boord. De inhoud van de training SGZ-B voldeed namelijk al aan de eisen van het STCW-Verdrag omtrent 'Medical First Aid' en 'Medical Care on board ships'.

## **I. Het monsterboekje**

I 1.

Met ingang van de nieuwe wetgeving veranderen ook de eisen ten aanzien van de in het monsterboekje op te tekenen informatie. Het nieuwe monsterboekje voorziet in de mogelijkheid deze informatie eenduidig op te tekenen. Het huidige monsterboekje blijft tot tien jaar na afgifte zijn geldigheid behouden.

## **J. De trainingsinstituten**

J1.

Het proces voor het aanvragen van een erkenning of goedkeuring van een training is ongewijzigd. Dit proces is terug te vinden op de ILT website

[http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/opleidingsinstituten/vereiste\\_documenten](http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/opleidingsinstituten/vereiste_documenten)

In veel gevallen zullen bestaande erkenningen en goedkeuringen via een 'gereduceerde audit' naar erkenningen en goedkeuringen worden omgezet die voldoen aan de Manila-wijzigingen. Met een gereduceerde audit wordt een audit bedoeld die zich vooral richt op de verschillen tussen het 'oude STCW' en de Manila-wijzigingen. In een aantal gevallen zoals bij volledig nieuwe trainingen of bij sterk gewijzigde trainingen zal een volledige audit uitgevoerd moeten worden.

J2.

Het is niet mogelijk wettelijk voorgeschreven trainingen te verzorgen zonder erkenning. Dit is in overeenstemming met de STCW-eis dat iedere kandidaat voor certificering een "approved training" moet hebben gevolgd.

J3.

Letters of Recognition die in de nieuwe regelgeving een wettelijke basis vinden zullen, eventueel na een audit, omgezet worden in een erkenningscertificaat, alle overige LoR's zullen vervallen.

Dit is een publicatie van

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

ILT/Scheepvaart

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00

Versie 20140501