



> Retouradres

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Dir. Maritieme zaken, afdeling Zeevaart  
T.a.v. Directeur Maritieme Zaken  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
Nederland

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunn.  
Netwerken transport

Den Haag

**Contactpersoon**

(Senior) Adviseur

M [redacted]  
[redacted]@ILenT.nl

**Ons kenmerk**

ILT-2024/49199

**Uw kenmerk**

IENW/BSK-2024/317265

Datum 5 december 2024  
Betreft HUF - Toets Regeling bemanning zeeschepen

Geachte heer [redacted],

Op 31 oktober 2024 verzocht u mij om een handhaafbaarheids- uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren voor de Regeling bemanning zeeschepen. In de HUF-toets brengt de ILT in beeld welke middelen de inspectie naar verwachting nodig heeft voor de nieuwe of aangepaste taken als gevolg van nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving. Daarbij geldt het RelatiestatuuT IenW-ILT als uitgangspunt, waarin is vastgelegd dat de beleidsdirectoraten voorzien in de financiering voor de taakuitbreiding.

### Algemeen

Met deze brief informeer ik u over de uitkomst van de HUF-toets. In de huidige vorm lijkt de regeling handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig. De voorliggende regeling heeft echter wel nog enkele onduidelijkheden waar de ILT aandacht voor vraagt.

Hieronder volgt per onderdeel van de HUF-toets een korte toelichting. Daarnaast voorziet de bijlage van een uitgebreide onderbouwing.

### Handhaafbaarheid

De handhaafbaarheid van de regeling is op enkele onderdelen nog onduidelijk. In Artikel 1.5 is het niet duidelijk of naast de nationale politie ook overige 'organisaties die belast zijn met toezicht op naleving van regelgeving' gebruik kunnen maken van politievaarbekwaamheidsbewijzen. Daarnaast is er bij artikel 1.3.6 nog onduidelijkheid of met het zinsdeel 'een functie heeft vervuld', werkdagen wordt bedoeld of dat het hier over dienstverband gaat. Vooralsnog wordt alleen gekeken naar de duur van het dienstverband en niet naar de daadwerkelijk gewerkte dagen.

Omtrent de bekwaamheidsbewijzen is het duidelijk welke men moet overleggen in het kader van de aanvraag van een vaarbevoegdheidsbewijs. Echter blijft het voor interpretatie vatbaar of men wél of niet de geldige bekwaamheidsbewijzen moet hebben om te mogen varen en welke er dan vereist zijn. Daarnaast is er voor het verlengen van het bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining IGF-code niet

uitgewerkt aan welke eisen men dient te voldoen, dit moeten landen op nationaal niveau regelen.

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunn.  
Netwerken transport

In hoofdstuk 4 van de regeling vindt de ILT het raadzaam een artikel op te nemen voor (bijzondere) zeevarenden werkzaam op vaartuigen zonder eigen voortstuwing.

**Datum**  
25 november 2024

Verder vraagt de ILT in diverse artikelen ook aandacht voor digitale mogelijkheden die er zijn om bijvoorbeeld bemanningsplannen te overleggen of monsterboekjes aan te vragen. Dit wordt nu niet genoemd in de Regeling.

### **Uitvoerbaarheid**

In de huidige vorm lijkt de Regeling uitvoerbaar. In de uitvoering van de Regeling moet echter wel rekening worden gehouden met extra werkzaamheden voor personeel. Nieuwe trainingen en trainingsinstituten moeten worden erkend, voor het beoordelen van (visserij)bemanningsplannen zijn aanvullende instructies nodig en de informatievoorziening van ILT dient geüpdatet te worden. Dit zal betekenen dat er, zoals eerder gecommuniceerd in de HUF-toets aangaande het besluit, (tijdelijk) extra inzet en uren nodig zijn voor het huidige personeel.

Bij de totstandkoming van het wetsvoorstel en de Regeling is er goed contact geweest met verschillende werknemers- en werkgeversorganisaties in de maritieme sector. De ILT constateert echter dat er nog stappen gezet kunnen worden om ook reders en zeevarenden te informeren, bijvoorbeeld via FAQ.

### **Fraudebestendigheid**

De Regeling is grotendeels fraudebestendig. De kans op fraude met vaartijden en certificaten bestaat echter nog steeds. Organisaties kunnen financieel gebaat zijn bij het frauderen met bijvoorbeeld vaartijden om bij KIWA Register eerder in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheid. Er zijn maatregelen opgenomen in de Regeling om dit risico te verkleinen maar de fraudegevoeligheid op dit onderdeel blijft wel een aandachtspunt voor de ILT.

Voor een nadere onderbouwing en gedetailleerd commentaar verwijs ik u naar de bijlage.

Graag verneem ik uw reactie op deze HUF-toets alsmede de definitieve tekst van de regelgeving en de datum van inwerkingtreding.

Met vriendelijke groet,  
DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT,

Dr. M.C. Wassenaar

## Bijlage 1

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunn.  
Netwerken transport

### CHECKLIST HUF-TOETS

**Datum**  
25 november 2024

#### Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets. Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

#### Informatie

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Onderhavige regelgeving         | Regeling bemanning zeeschepen   |
| Beoordelaar(s)                  | Vanuit Cluster bemanningszaken: [REDACTED]<br>[REDACTED]<br>Vanuit Cluster erkenningen: [REDACTED]<br>[REDACTED]<br>Vanuit Cluster Visserij: [REDACTED]<br>Vanuit Team Ongevallenonderzoek: [REDACTED]<br>Vanuit Medische adviseurs: [REDACTED]<br>Vanuit Toezicht en Handhaving: [REDACTED]<br>Vanuit Kiwa Register BV: [REDACTED] |
| Deadline                        | 10-12-2024  |
| Extra info                      |   |
| Korte samenvatting regelgeving  | Herziening, vereenvoudiging en het samenvoegen van meerdere losse regelingen in 1 Regeling bemanning zeeschepen waarin verschillende internationale zeevaart bemanningsverdragen en Europese richtlijnen zijn geïmplementeerd.  |
| Verantwoordelijk afdelingshoofd | Vanuit Vergunningverlening Leefomgeving en Maritiem: [REDACTED]<br>[REDACTED]<br>Vanuit Toezicht Rail en Maritiem: [REDACTED]<br>Vanuit Toezicht Publieke Instellingen: [REDACTED]  |

#### 1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

##### 1.1 Wetgeving

|  |   |
|--|---|
| 1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd? | Nee, niet op alle punten<br><br><b>Medisch</b><br><br>MAS: Artikel 3.6.9<br>Registratie keuringen |
|--|---|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>STCW-functies (10Kr): Er is/komt geen register van medische keuringen meer. Dit was ooit Shipexam. Dit artikel is nu obsoleet.</p> <p>MAS: Artikel 3.6.2 Bij keuring over te leggen en te controleren bescheiden (2 Kr). Lid 1 en 2 dienen geschrapt te worden en lid 3 aangepast.</p> <p><del>1. Voorafgaand aan de keuring controleert de keuringsarts:</del></p> <p><del>a. het monsterboekje of het in artikel 22, eerste lid, van de wet bedoelde alternatieve dienstitjdverklaring van de keurling;</del></p> <p><del>b. ingeval de keurling nog niet in het bezit is van een monsterboekje of een alternatieve dienstitjdverklaring als bedoeld in onderdeel a, de verklaring door of namens de scheepsbeheerder dat de keurling in dienst is of komt, vergezeld van een geldig identiteitsbewijs, of</del></p> <p><del>c. het bewijs van aanmelding van de keurling bij een erkende opleiding voor zeevarenden, vergezeld van Een geldig identiteitsbewijs en de actuele keuringstatus van de keurling.</del></p> <p><b>Bemanning</b></p> <p><b>Artikel 1.2 Personen niet aangemerkt als zeevarenden</b></p> <p><a href="#">Artikel 7 Wtbk</a> vermeld ook nog "maritiem beveiligingspersoneel"</p> |
|--|--|

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 25 november 2024

|  |  |
|--|--|
|  | <p><b>Artikel 1.5</b></p> <p>Het is vreemd dat het artikel nu ook, naast de nationale politie, vermelding maakt van overige "organisaties die belast zijn met toezicht op naleving van regelgeving" maar dat de vaarbewijzen die vermeld worden alleen van de politie afkomen. Heeft dit tot gevolg dat overige partijen nu ook gebruik kunnen maken van "politie-vaarbekwaamheidsbewijzen?"</p> <p><b>1.6 t/m 1.9 vrijstellingen:</b></p> <p>Sub b dient ook te verwijzen naar vissersvaartuigenbesluit 2002 (artikel 7.24)</p> <p><b>Artikel 2.1.1 Gegevens bemanningsplan</b></p> <p>Opmerking: Het bemanningsplan wordt door ILT opgesteld en kan zowel een fysiek document zijn als een digitaal formulier (geen voorgeschreven format vanuit de Minister).</p> <p><b>Artikel 2.2.1 Vrijstelling buitenlandse kapiteins handelsvaart</b></p> <p>Opmerking: Een aantal landen die hier worden genoemd hebben geen I/10 overeenkomst met NL (althans niet wederkerig). Het gaat hier wel over nationaliteit, maar het is goed om te beseffen dat dit niet wil zeggen dat al deze mensen een erkenning</p> |
|--|--|

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 25 november 2024

|  |  |
|--|--|
|  | <p>kunnen krijgen in NL. Het land waar men een COC heeft verkregen is leidend of men een Nederlandse erkenning kan krijgen.</p> <p><b>Artikel 2.2.4 Vrijstelling nationaliteitseis kapiteins vissersvaartuigen</b></p> <p>De kop vermeld kapitein, dit moet schipper zijn.</p> <p><b>Artikel 2.3.2 Bewijsstukken bij verzoek monsterboekje</b></p> <p>Er wordt niet expliciet vermeld dat een aanvraag digitaal mag worden gedaan.</p> <p>Verder wordt in lid 1 beschreven dat de aanvrager zijn of haar paspoort moet overleggen, dit moet "begunstigde" zijn of "houder". De aanvrager kan namelijk ook een derde partij zijn.</p> <p><b>Artikel 2.3.5 Personen naast de kapitein bevoegd tot het maken van aantekeningen</b></p> <p>Men moet aan boord het daadwerkelijk certificaat kunnen overleggen. Wat is de meerwaarde van een aantekening dat men een training met succes heeft afgerond?</p> <p><b>Artikel 3.1.1 Afgifte vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs</b></p> <p>Er wordt niet expliciet vermeld dat een aanvraag digitaal mag worden gedaan.</p> |
|--|--|

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 25 november 2024

|  |   |
|--|---|
|  | <p><b>Artikel 3.1.6<br/>Vergelijkbare functies<br/>(lid 3)</b></p> <p>Er is soms onduidelijkheid of de zin "een functie heeft vervuld" werkdagen betekent of dat het hier simpelweg over dienstverband gaat, inclusief vakanties / ziekte etc. Vooralsnog wordt alleen gekeken naar de duur van het dienstverband en niet daadwerkelijk gewerkte dagen.</p> <p>Voor de vervangende vaartijd als simulator instructeur is onduidelijk "wat de hoogste categorie" is. Dit zal waarschijnlijk categorie A (full mission) zijn (voor zowel nautisch als technisch)</p> <p><b>Artikel 3.1.7 Erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheidsbewijzen en en bekwaamheidsbewijzen lid 1</b></p> <p>De aanvrager dient de stukken te overleggen van de begunstigde (of de houder)</p> <p><b>Verplichting tot bezit bekwaamheidsbewijzen in algemene zin</b></p> <p>Het is duidelijk welk bekwaamheidsbewijzen men moet overleggen in het kader van een VBB, echter blijft het voor interpretatie vatbaar of men wél of niet de bekwaamheidsbewijzen moet hebben om te mogen varen en welke vereist zijn.</p> |
|--|---|

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 25 november 2024

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Als voorbeeld: De Matrix geeft aan dat iemand met een SW6 of SMBW (NL Kust, niet EEZ) geen Brandbestrijding voor gevorderden dient te hebben. Het besluit geeft echter aan dat " Een zeevarende die is aangewezen om leiding te geven aan brandbestrijdingsoperaties aan boord van een zeeschip is in het bezit van een bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden"</p> <p>Het komt er dan op neer dat ook op zeer kleine schepen altijd iemand moet zijn die in bezit is van het bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden. De vraag is even of dit nu ook de intentie is.</p> <p>Suggestie van ILT is om ergens een artikel op te nemen dat men m.b.t. BT / ADFP / PSCRB over geldige bekwaamheidsbewijzen moet bezitten die in de VBB matrix staan om de functie uit te voeren. Het is logisch dat deze certificaten er moeten zijn, maar het staat nu naar ons oordeel niet voldoende sterk beschreven.</p> <p><b>Artikel 3.3.11<br/>Bekwaamheidsbewijs<br/>gevorderdentraining<br/>IGF-code</b></p> <p>De eisen voor het verlengen van een Bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining IGF-</p> |
|--|---|

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024



|  |  |
|--|--|
|  | <p>code wordt beschreven in artikel 3.3.4 lid 4 van het Besluit. Dit artikel verwijst naar V/3 lid 11 van bijlage I bij <a href="#">richtlijn (EU) 2022/993</a> Hier wordt echter niet uitgewerkt aan welke eisen men dient te voldoen, dit moeten landen op nationaal niveau regelen. Zie ook de website van <a href="#">ICS</a>:</p> <p>4 It should be noted that the requirements for undertake appropriate refresher training <b>or the evidence required to demonstrate having achieved the required standard of competence within the previous 5 years will be determined by Administrations.</b> Detailed provisions on demonstrating continued professional competence of those qualified in accordance with Regulation V/3 are not set out in the STCW Code. This contrasts with the detailed provisions on demonstrating continued professional competence for personnel on tankers as set out in paragraph 3 of Section A-I/11</p> <p>Ondertussen is via een werkafpraak vastgesteld dat de hoeveelheid vaartijd 3 maanden + 3 bunkeroperaties is, maar dat zou feitelijk terug moeten komen in het Besluit of de Regeling.</p> <p><b>Artikel 3.3.13<br/>Bekwaamheidsbewijs gevorderdentraining Polar-code voor</b></p> |
|--|--|

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p><b>zeeschepen die in polaire wateren varen</b></p> <p>De eisen voor het verlengen worden beschreven in het besluit (artikel 3.3.5). Hierin wordt beschreven dat men moet varen in een relevante functie, er staat niet welke functie relevant is.</p> <p>In het STCW wordt dit wel beschreven (een wachtlopende, nautische / duale functie).</p> <p><b>Artikel 3.3.14<br/>Bekwaamheidsbewijs type rating</b></p> <p>De kop vermeld type rating, maar het artikel zelf gaat specifiek over HSC. Het zou de voorkeur genieten om dit ook in de kop te vermelden.</p> <p><b>Artikel 3.3.15<br/>Bekwaamheidsbewijs stoomvoortstuwing</b></p> <p>Sub b vermeld het bekwaamheidsbewijs, maar het kan ook een <a href="#">eerdere opleiding</a> zijn.</p> <p><b>Artikel 3.5.1 lid 2<br/>Bekwaamheidsbewijs basisveiligheid</b></p> <p>Lid 2 van dit artikel stelt dat Sectie A-VI/1, vierde lid, van de STCW-code van toepassing is op "de training" welke vermeld staat in lid 1 van dit artikel. In lid 1 wordt echter verwezen naar zowel de initiele training als de passende herhalingstraining. Bovendien kan volgens de</p> | <p><b>ILT</b><br/>Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.<br/>Netwerken transport</p> <p><b>Datum</b><br/>25 november 2024</p> |
|--|--|--|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>lid van de STCW Code alleen van toepassing zijn op de passende herhalingstraining. Immers vermeldt deze sectie uit de STCW Code in de aanhef het volgende: "Parties may accept onboard training and experience for <b><u>maintaining</u></b> the required standard of competence....." Dit betreft dus behoud van kennis en kan derhalve niet van toepassing zijn op de initiele training, aangezien men daar nog moet beginnen met de kennisopbouw.</p> <p><b>Artikel 3.5.2<br/>Bekwaamheidsbewijs basisveiligheid voor vissers</b></p> <p>Het valt de ILT op dat in lid 2 van dit artikel niet wordt verwezen naar Sectie A-VI/1, vierde lid van de STCW Code. Is dit vergeleken met de koopvaardij niet meten met 2 maten? Of is dit een wens vanuit de sector. Hetzelfde geldt voor de module visserij (bijlage 3) i.r.t. de herhalingstraining. Deze lijkt ook geheel van toepassing op de herhalingstraining. Betekent dit dat de herhalingstraining gelijk is aan de initiële training?</p> <p>Verder zou het goed zijn om hier expliciet te vermelden dat voor het uitvoeren van de functie gezelschap / officier aan boord van een vissersvaartuig men over een geldig certificaat moet beschikken</p> |
|--|--|

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>(initiële training of herhalingstraining)</p> <p><b>Artikel 3.5.3<br/>Bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen</b></p> <p><b>Lid 3</b> van dit artikel stelt dat Sectie A-VI/2, zesde lid, van de STCW-code van toepassing is op de trainingen welke vermeld staan in het eerste- en tweede lid van dit artikel. Volgens de ILT kan Sectie A-VI/2, zesde lid van de STCW Code alleen van toepassing zijn op de herhalingstraining van lid 2 van dit artikel. Immers vermeldt het zesde lid van sectie A-VI/2 uit de STCW Code in de aanhef het volgende: "Parties may accept onboard training and experience for <b>maintaining</b> the required standard of competence....." Dit betreft dus <b>behoud</b> van kennis en kan derhalve niet van toepassing zijn op de initiële training, aangezien men daar nog moet beginnen met de kennisopbouw.</p> <p><b>Lid 4 en 5:</b> De ILT stelt voor expliciet te vermelden dat een herhalingstraining verplicht is. Tevens de inhoud van de herhalingstraining meenemen. In de Nota van Toelichting wordt een verplichte herhalingstraining wel specifiek vermeld.</p> <p><b>Artikel 3.5.4<br/>Bekwaamheidsbewijs snelle hulpverleningsboten</b></p> | <p><b>ILT</b><br/>Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.<br/>Netwerken transport</p> <p><b>Datum</b><br/>25 november 2024</p> |
|--|--|--|

|  |  |
|--|--|
|  | <p><b>Lid 3</b> van dit artikel stelt dat Sectie A-VI/2, twaalfde lid, van de STCW-code van toepassing is op de trainingen welke vermeld staan in het eerste- en tweede lid van dit artikel. Volgens de ILT kan Sectie A-VI/2, twaalfde lid van de STCW Code alleen van toepassing zijn op de herhalingstraining van lid 2 van dit artikel. Immers vermeldt het twaalfde lid van sectie A-VI/2 uit de STCW Code in de aanhef het volgende: "Parties may accept onboard training and experience for <b>maintaining</b> the required standard of competence....." Dit betreft dus <b>behoud</b> van kennis en kan derhalve niet van toepassing zijn op de initiele training, aangezien men daar nog moet beginnen met de kennisopbouw.</p> <p><b>Artikel 3.5.5<br/>Bekwaamheidsbewijs brandbestrijding voor gevorderden</b></p> <p><b>Lid 3</b> van dit artikel stelt dat Sectie A-VI/3, zesde lid, van de STCW-code van toepassing is op de trainingen welke vermeld staan in het eerste- en tweede lid van dit artikel. Volgens de ILT kan Sectie A-VI/3, zesde lid van de STCW Code alleen van toepassing zijn op de herhalingstraining van lid 2 van dit artikel. Immers vermeldt het zesde lid van sectie A-VI/3 uit de STCW Code in de aanhef het volgende: "Parties may</p> |
|--|--|

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 25 november 2024

|  |   |
|--|---|
|  | <p>accept onboard training and experience for <b>maintaining</b> the required standard of competence....." Dit betreft dus <b>behoud</b> van kennis en kan derhalve niet van toepassing zijn op de initiele training, aangezien men daar nog moet beginnen met de kennisopbouw.</p> <p><b>Artikel 3.5.6<br/>Bekwaamheidsbewijs medische eerste hulp aan boord</b></p> <p>De ILT beveelt aan om in dit artikel de verwijzing naar de verplichte herhalingstraining op te nemen.</p> <p><b>Artikel 3.5.7<br/>Bekwaamheidsbewijs medische zorg aan boord</b></p> <p>De ILT beveelt aan om in dit artikel de verwijzing naar de verplichte herhalingstraining op te nemen.</p> <p><b>Artikel 3.7.4<br/>Aanvullende eisen</b></p> <p>Lid 3 beschrijft een register, is hier nog een bewaartermijn van toepassing?</p> <p><b>3.8.4 t/m 3.8.7 m.b.t. certificaat PSCRB zeilschepen van minder dan 500 GT</b></p> <p>Huidige wetgeving vereist het certificaat PSCRB niet bij een verlenging vaarbevoegdheid op de bovenste betreffende</p> |
|--|---|

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|  |   |
|--|---|
|  | <p>functies 3.8.4 t/m 3.8.7. Op het minimum safe manning document hanteren wij deze conditie voor zeilschepen minder dan 500gt: <i>At least one crewmember shall be in possession of valid certificate of proficiency in survival craft.</i> Het gaat scheef lopen dat wij de conditie op het MSMD hebben staan en er straks door het verlengen van de vbb automatisch alle officieren deze moeten hebben.</p> <p>Op den duur zal dit probleem zichzelf oplossen omdat de nieuwe officieren op de ezs een opmaat training krijgen aangeboden. Voor nu zullen de reders wel voldoen aan de conditie, omdat de kapitein de cursus vaak al heeft en de stuurman niet op enkele schepen na.</p> <p>Misschien zouden wij iets van een overgangsregeling kunnen treffen voor de stuurmannen met officiers vbb's voor 2025.</p> <p>Op termijn zal de conditie verdwijnen van het MSMD door de 5-jaarlijkse vernieuwingen. Dit zal niet met het ingaan van de regeling waarschijnlijk nog niet zo zijn.</p> <p><b>Hoofdstuk 4 Werk- en leefomstandigheden</b></p> |
|--|---|

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 25 november 2024

|  |   |
|--|---|
|  | <p>De ILT beveelt aan om een sectie op te nemen voor (bijzondere) zeevarenden werkzaam op vaartuigen zonder eigen voorstuwing.</p> <p>In dit kader wijst de ILT op hetgeen reeds is gecommuniceerd, inclusief reactie DGLM, bij de HUF toets op de Wet bemanning zeeschepen.</p> <p>De ILT maakt graag gebruik van het aanbod van DGLM om hierover verder te praten.</p> <p><b>Erkennen van Trainingen</b></p> <p><b>1) Alternatieve brandstoffen</b><br/> Voor de huidige vraagstukken rondom alternatieve brandstoffen cq. aanvullingen op de IGF trainingen biedt deze wet- en regelgeving nog geen duidelijkheid.</p> <p><b>2) Artikel 3.5.2 Minimumeisen betreffende basistraining in en instructie over veiligheid voor vissers</b><br/> De inhoud van de herhalingstraining BT-F is op basis van dit artikel niet duidelijk. Hoe wordt invulling gegeven aan 'een passende herhalingstraining'?</p> <p><b>3) Artikel 3.7.1 Algemeen</b><br/> Het is onduidelijk voor welke trainingen een erkenning kan worden aangevraagd. Wij zien graag een beperking van</p> |
|--|---|

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024



|  |  |
|--|--|
|  | <p>de trainingen omschreven worden, zoals alleen trainingen waarvan het bekwaamheidsbewijs in deze regeling is benoemd. Wij verwachten anders ook aanvragen voor trainingen die niet in deze regeling zijn genoemd.</p> <p><b>MLC</b><br/> <u>Artikel 3.9.2 Bemanning internationaal varend Caribisch-Nederlands schip</u><br/> Afgifte eerste certificaat is niet opgenomen in het artikel, alleen vernieuwen. In artikel 3.9.4 lid 2 staat dit wel aangegeven. We geven deze certificaten nu af op basis van toestemming van DGLM</p> <p><u>Artikel 4.1.19 lid 4</u><br/> Er is geen referentie naar wat de kwaliteit van drinkwater moet zijn</p> |
| <p>2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?</p> | <p>Nee, niet alle begrippen zijn helder en duidelijk.</p> <p><b>binnenwater:</b> Er zijn nu in verschillende wet- en regelgeving verschillende definities opgenomen, die in veel gevallen niet exact overeenkomen.</p> <p>Er wordt in de Nederlandse maritieme wetgeving onderscheid gemaakt tussen binnengaats en buitengaats. Buitengaats staat genoemd in <a href="#">Artikel 1 Schepenwet</a> en is gedefinieerd in <a href="#">Besluit vaststelling lijn ex artikel 1 Schepenwet</a></p> <p>En binnenwateren zijn gedefinieerd in <a href="#">Artikel 1.2 Binnenvaartregeling</a></p>   |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Wet van het Ministerie van Buitenlandse Zaken die gaat over de grenzen van de territoriale wateren (Exclusieve Economische Zone - EEZ):<br/> <a href="#">Wet grenzen Nederlandse territoriale zee</a><br/> In de Europese Richtlijn (EU) 2016/1629 (<a href="#">EUR-Lex - 02016L1629-20240101 - EN - EUR-Lex (europa.eu)</a>)</p> <p>Tot slot is er ook nog een visserij definitie: <a href="#">Artikel 2 Besluit aanwijzing zeegebied en kustwateren 1970</a></p> <p>Door de verschillende definities is er onduidelijkheid wat nu precies "binnenwateren" zijn. De verschillende beschrijvingen zijn niet uniform.</p> <p><b>Onderofficier:</b> De term onderofficier wordt naar ons idee in de praktijk niet gebruikt. Waarom is deze definitie opgenomen?</p> <p><b>vaargebied zeilvaart I:</b> Er wordt verwezen naar vuurschepen die al <a href="#">sinds de jaren 80</a> niet meer op hun plek liggen. Voorstel is om naar de coördinaten te verwijzen waar deze schepen voorheen lagen.</p> |
| 3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?           | Nee, zie hierboven   |
| 4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd? | Nee, niet in alle gevallen. Zie de opmerkingen hierboven.  |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

**1.2 Naleving door Normadressaat**

|  |    |
|--|----|
| 1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend? | Ja |
|--|----|

|  |  |
|--|--|
| 2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?                        | Ja<br><br>Kiwa: voor de carrière van de zeevarenden is het behalen van relevante vaartijd het belangrijkste onderdeel. Kiwa verwacht dat zeevarenden in duale posities moeite zullen hebben om de carrière mogelijkheden te voorzien. Hiervoor voorziet Kiwa dat een uitwerking van de wettelijke voorschriften voor het behalen en behouden van diverse bevoegdheden noodzakelijk is. Dat zal samen met ILT en branches moeten worden uitgewerkt. |
| 3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?   | Ja   |
| 4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen? | De vrijstellingen voor vissersvaartuigen zoals genoemd in artikel 1.6. tot en met 1.9 kunnen moeilijk worden gecontroleerd. Dit is een inherent probleem bij vrijstellingen waarbij nalevering alleen kan worden gecontroleerd bij controle.<br><br>Verder blijft het een probleem om vast te stellen in welke functie / periode men vaartijd heeft opgedaan. Monsterboekjes en vaartijdverklaringen blijven fraudegevoelig                        |
| 5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?   | Ja   |
| 6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?                              | Ja, zie onderdeel 4  |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

### 1.3 Handhaving door de toezichthouder

|  |  |
|--|--|
| 1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?  | Geen opm.  |
| 2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?  | Geen opm.  |
| 3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?  | Geen opm.  |
| 4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het <a href="#">Interventiekader</a> ) om te kunnen handhaven? | Geen opm.  |
| 5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen?   | 5 a. Kiwa: N.a.w.- + persoonsgegevens, inclusief BSN |

|   |   |
|---|---|
| 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) | 5 b. Kiwa: ja dit is afgedekt in de relevante artikelen |
| 6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?   | Geen opm.   |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|  |   |
|--|---|
| <b>Conclusie handhaafbaarheid:</b><br>Samenvattend | De handhaafbaarheid van de regeling is op enkele onderdelen nog onduidelijk. De ILT doet enkele aanbevelingen om de tekst van de Regeling te verduidelijken, danwel aan te passen. Ook roept een aantal artikelen vragen op, zoals hierboven uiteengezet. |
|--|---|

## 2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

|   |  |
|---|--|
| 1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving? | <p>Het wetsvoorstel is tot stand gekomen in goed overleg met de meest representatieve organisaties van werknemers en werkgevers in de maritieme sector, te weten Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, het Productschap Vis, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tevens zijn opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (hierna: OCenW) betrokken.</p> <p>Echter zijn er (nog) onvoldoende stappen genomen om reders en zeevarenden te informeren over de verschillende wijzigingen. ILT stelt voor om in overleg met betrokkenen een FAQ op te stellen om de wijzigingen toe te lichten.</p> |
|---|--|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Kiwa: ja en specifiek rondom vaartijd zal er met ILT en branche organisaties een uitwerking van de voorschriften moeten worden gepubliceerd.</p>   |
| <p>2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT ? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.</p> | <p>Minimaal. Vanuit het cluster bemanning zullen er aanvragen komen voor visserij bemanningsplannen (max 8).</p> <p>Er zal tevens (vooral in het begin) sprake zijn van een piek in adviesverzoeken vanuit Kiwa omdat het systeem qua vaartijd en bevoegdheden complexer is geworden.</p> <p>Qua vrijstellingen zal er een verschuiving zijn van vergunningverlening naar handhaving.</p> <p><b>Erkennen van trainingen</b><br/> Qua erkenningen zorgt deze nieuwe wet- en regelgeving voor nieuwe, extra trainingen die erkend moeten worden. Het gaat met name om wachtlopend gezelschap, wachtlopend gezelschap machinekamer (van beide worden 3 of 4 aanvragen verwacht), training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT, herhalingstraining basisveiligheid voor vissers (verwachting is 5 instituten).<br/> Structurele extra capaciteit: 80 mandagen in 2025, daarna elke 5 jaar.</p> <p>Ook het apart erkennen van trainingsinstituten is nieuw. Het gaat om ongeveer 23 trainingsinstituten. Extra 23 erkenningsaanvragen administreren, verwerken, certificaten opmaken, factureren.<br/> Structurele extra capaciteit: 23 TI's x 2 dagen = 46 mandagen in 2025 en 2026. Daarna elke 5 jaar.<br/> Het huidige takenpakket wordt dus uitgebreid.</p> <p>Kiwa: nee de inschatting is dat er nog steeds wel dossiers zullen zijn</p> |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|   |   |
|---|---|
|   | <p>die vergaand maatwerk vragen maar dat de hoeveelheid van dat maatwerk niet meer wordt t.o.v. de huidige situatie.</p>  |
| <p>3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht ?<br/>Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers) ?<br/>Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?</p> | <p>Geen extra personeel maar wel extra werk voor de medewerkers.</p> <p>Aanvullende instructies voor het beoordelen van visserij bemanningsplannen. Verder moeten certificaatmodellen worden aangepast (MLC / BC). De informatie op de website moeten worden aangepast. Ook de Itos / Itoro moeten worden aangepast.</p> <p>Er moet ook tijd worden gestoken in FAQ / Q&amp;A voor de zeevarenden en reders.</p> <p><b>Erkennen van trainingen</b><br/>De nieuwe wet- en regelgeving vraagt om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpassen website</li> <li>• Aanpassen webformulier maritieme opleiding</li> <li>• Nieuw, extra webformulier voor aanvraag erkenning TI</li> <li>• Nieuwe auditrapporten</li> <li>• Updaten IaT (Informatie aan Trainingsinstituten)</li> <li>• Ontwikkelen van nieuw certificaat voor erkenning TI</li> <li>• Bestaande certificaten aanpassen nav de nieuwe wetgeving</li> <li>• Aanpassen APR / BRS (ICT systeem) waarin toekennen TI moet worden toegevoegd</li> <li>• Aanpassen werkinstructies en procesbeschrijving</li> </ul> <p>Tijdelijke extra capaciteit voor aanpassingen: 50 mandagen.</p> <p>Kiwa: nee met huidige bemensing kunnen de Taken worden uitgevoerd.<br/>Wel zullen betrokken medewerkers nog scholing nodig hebben. Deze scholing zal Kiwa samen met ILT vormgeven.</p> |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ?<br/>         Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ?<br/>         Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>   | <p>Onbekend</p> <p>Voor het erkennen van trainingen zijn nieuwe processen en werkinstructies nodig. Met name door het uit elkaar trekken van de erkenning van trainingsinstituten en trainingen.</p> <p>Kiwa: voor de procesinrichting nee. Wel zullen de werkinstructies productbronboek website e.d. moeten worden aangepast.</p> <p>Voor de inrichting van de aanvraagportal heeft Kiwa in de zomer van 2024 n.a.v. een opdracht van het Ministerie de noodzakelijke aanpassingen alvast aangebracht (vooruitlopend op de publicatie van de Wet) om de nieuwe uitstroomrichtingen vanuit het onderwijs al beschikbaar te hebben. Dit is gedaan omdat zeevarenden al met de nieuwe uitstroomrichtingen van school komen en dus ook de nieuwe bevoegdheden willen kunnen aanvragen en ontvangen. Hiervoor heeft Kiwa kosten gemaakt, zie 5c.</p> |  |
| <p>5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:</p> | <p>Onbekend</p> <p>De kosten die Kiwa heeft gemaakt voor de aanpassingen van de portal betreffen out off pocket kosten voor een externe partij die Kiwa heeft moeten inhuren om de aanpassingen mogelijk te maken. Kiwa vraagt dan ook deze kosten te vergoeden. Zie 5c.</p> <p>Personele kosten van Kiwa medewerkers betrokken bij werkgroepen, stuurgroepen en andere overleggen zijn kosten die Kiwa zelf draagt.</p>  |  |
| <p>5.a</p>  | <p>Personele kosten (incidenteel/structureel)</p>   | <p>Onbekend</p>  |
| <p>5.b</p>  | <p>Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)</p>  | <p>Onbekend</p> <p>Kiwa: geen (behalve de éénmalige kosten voor de aanpassing van de aanvraagportal)</p> |
| <p>5.c</p>  | <p>Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen</p>   | <p>Onbekend</p>  |

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 25 november 2024

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)   | Kosten voor de aanpassing van de aanvraagportal betreffen 7.500,- euro exclusief 21% BTW   |
| 5.d  | Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)   | Onbekend<br><br>Kiwa: kosten voor aanpassen website en andere informatiestromen draagt Kiwa zelf   |
| 5.e  | Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)       | Onbekend   |
| 6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan: |  | Ja. Er zal tekst en uitleg moeten komen om de nieuwe eisen uit te leggen. Dit kan door middel van FAQ's en website. Zie ook onderdeel 3.<br><br>Voor erkenningen idem.<br><br>Kiwa: ja zie ook eerdere opmerkingen. Voor de branche zullen nieuwe FAQ's moeten worden gemaakt en een uitwerking van de voorschriften rondom vaartijd zal nodig zijn. Kiwa stelt voor om deze samen met ILT en brancheorganisaties op te stellen. |
| 6.a  | Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ? | Nee  |
| 6.b  | Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?  | Nee<br><br><b>Erkennen van trainingen</b><br>Ja! Bestaande administratiesysteem moeten worden uitgebreid met de mogelijkheid tot het registreren en erkennen van Trainingsinstituten.<br><br>Kiwa: nee in de overzichten zijn de nieuwe uitstroomrichtingen opgenomen maar leiden niet tot een aanpassing van de procesinrichting.   |
| 6.c  | Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?   | Nee<br><br>Kiwa: nee (deze afspraken bestaan al)   |
| 6.d  | Gegevensuitwisseling tussen organisaties:  | Nee  |
| i  | Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is  |  |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?  | Gegevens die moeten worden uitgewisseld tussen TI en ILT zijn bekend.  |
| ii   | Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?      | i Kiwa: ja ILT kan beschikken over data van Kiwa indien gewenst (Overeenkomst tussen ILT en Kiwa voorziet in deze mogelijkheid).     |
| iii  | Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?   | ii Kiwa: ja  |
| iv   | Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?  | iii Kiwa: in overleg met ILT kunnen bestanden worden samengesteld  |
| v  | Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?   | iv Kiwa: idem als iii<br>v Kiwa: idem als iii  |
| vi   | Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen?<br>Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) | Onbekend<br>vi Kiwa: ja in de Overeenkomst Taken is een informatieprotocol opgenomen die de afspraken over data uitwisseling regelt. |
| 7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het <a href="#">Mandaatbesluit</a> , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?                                       |   | Onbekend   |
| 8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.                                     |   | Nee  |
| 9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ? |   | Nee  |
| 10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?         |   | Nee  |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|   |     |
|---|-----|
| 11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?  | Nee |
| 12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadessaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.. | Nee |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b><br/>Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?.</p> | <p>Onbekend</p> <p>In de huidige vorm is de Regeling uitvoerbaar. In de uitvoering van de Regeling moet echter wel rekening worden gehouden met extra werkzaamheden voor personeel. Nieuwe trainingen en trainingsinstituten moeten worden erkend, voor het beoordelen van trainingen, trainingsinstituten en (visserij)bemanningsplannen zijn aanvullende of aangepaste instructies nodig en de informatievoorziening van ILT dient geüpdatet te worden. Voor het erkennen van trainingen schat de ILT een tijdelijke extra benodigde capaciteit van 50 mandagen. De structurele extra benodigde capaciteit schat de ILT op 0,55 FTE per 5 jaar voor het erkennen van trainingen, wat gezien de aanvragen niet verdeeld kan worden over meerdere jaren.</p> <p>Bij de totstandkoming van het wetsvoorstel en de Regeling is er goed contact geweest met verschillende werknemers- en werkgeversorganisaties in de maritieme sector. De ILT constateert echter dat er nog stappen gezet kunnen worden om ook reders en zeevarenden te informeren, bijvoorbeeld via FAQ.</p> |
|--|---|

### 3. Fraudebestendigheid

|   |   |
|---|---|
| 1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid | Er zijn bedrijven die financieel baat kunnen hebben bij het frauderen met |
|---|---|

|  |  |
|--|--|
| voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?  | vaartijd en certificaten om bij Kiwa in aanmerking te komen voor een bevoegdheid of monsterboekje.   |
| 2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.  | Er zijn een aantal maatregelen opgenomen. Zo kunnen bemanningslijsten worden opgevraagd en wordt de echtheid van diploma's en buitenlandse bevoegdheden gecontroleerd. Kiwa heeft ter verificatie tevens toegang tot het DUO-systeem.<br><br>Kiwa: Kiwa meldt iedere vorm van fraude aan de IOD van ILT. |
| 3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?   | onbekend   |
| 4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)? | Zie onderdeel 2  |

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
25 november 2024

|   |  |
|---|--|
| <b>Conclusie fraudebestendigheid:</b><br>Samenvattend | De Regeling is grotendeels fraudebestendig. De kans op fraude met vaartijden en certificaten bestaat echter nog steeds. Organisaties kunnen financieel gebaat zijn bij het frauderen met bijvoorbeeld vaartijden om bij KIWA Register eerder in aanmerking te komen voor een vaarbevoegdheid. Er zijn maatregelen opgenomen in de Regeling om dit risico te verkleinen maar de fraudegevoeligheid op dit onderdeel blijft wel een aandachtspunt voor de ILT. |
|---|--|

### Opmerkingen:

MAS: Artikel 3.6.9 Registratie keuringen STCW-functies (10Kr): Er is/komt geen register van medische keuringen meer. Dit was ooit Shipexam. Dit artikel is nu obsoleet.

MAS: Artikel 3.6.2 Bij keuring over te leggen en te controleren bescheiden (2 Kr)

1. Voorafgaand aan de keuring controleert de keuringsarts:

a. ~~het monsterboekje of het in artikel 22, eerste lid, van de wet bedoelde alternatieve diensttijdverklaring van de keurling;~~

b. ingeval de keurling nog niet in het bezit is van een monsterboekje of een alternatieve diensttijdverklaring als bedoeld in onderdeel a, de verklaring door of namens de scheepsbeheerder dat de keurling in dienst is of komt, vergezeld van een geldig identiteitsbewijs, of  
e. het bewijs van aanmelding van de keurling bij een erkende opleiding voor zeevarenden, vergezeld van **Een geldig identiteitsbewijs en de actuele keuringstatus van de keurling.**

**ILT**

Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**

25 november 2024