



> Retouradres

OPENBAAR

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. De wnd. Directeur Maritieme Zaken,

Postbus 20906
2500 EX Den Haag

ILT

Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Contactpersoon

[Redacted contact information]

Ons kenmerk

ILT-2023/7507

Uw kenmerk

IENW/BSK-2022/206580

Bijlage(n)

HUF-toets
Reactie Kiwa

Datum 18 januari 2023
Betreft HUF-toets Wet bemanning zeeschepen

Geachte heer [Redacted],

Op 23 november 2022 ontving ik van u via de formele route het verzoek een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) te doen uitvoeren op de aanpassing van de Wet bemanning zeeschepen (voorheen Wet zeevarenden). Zoals op 22 december 2022 aan u kenbaar gemaakt heeft de beantwoording, gezien het belang van deze wet, de complexiteit, betrokkenheid van meerdere disciplines binnen de ILT en het verwerken van de resultaten van de uitvraag bij de mandaatnemer KIWA, iets langer geduurd. In deze brief voldoe ik aan uw verzoek om een HUF-toets.

Handhaafbaarheid

De wet is niet volledig handhaafbaar omdat een aantal normen (nog) onduidelijk zijn. Echter, beoordeling van de nadere invulling hiervan is pas mogelijk in de HUF-toets op de lagere regelgeving.

Uitvoerbaarheid

In algemene zin wordt als gevolg van de aanpassing van de Wet, deze alsnog als uitvoerbaar geacht. Wel heeft de introductie van de bemanningsplan-systematiek voor de vissersvaartuigen (trawlers > 60m) direct consequenties voor de uitvoering en wordt geschat dat dit uitgevoerd kan worden met **440 uur aan eenmalige capaciteit** en na invoering zo'n **80 uur structureel per jaar**. Voor implementatie van de nieuwe taak en aanpassing van de systemen wordt een inschatting van de benodigde financiële middelen gemaakt van **€ 60.000,- eenmalig**.

Er zal kennisuitwisseling plaats vinden tussen de afdeling welke zich bezig houdt met het keuren van bemanningsplannen voor de koopvaardij en de visserij-experts om zo de kennis op te bouwen om gedegen uitvoering te kunnen geven aan deze taak.

Fraudebestendigheid

De wetgeving is fraudebestendig. Het is wel van belang dat handhaving aan boord van het schip wordt uitgevoerd.

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Voor een nadere onderbouwing van deze HUF-toets verwijs ik naar de bijgevoegde bijlage.

Datum
18 januari 2023

Graag verneem ik uw reactie op deze HUF-toets.

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

Met vriendelijke groet,

De ~~WVA~~ Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport



Bijlage 1 - HUF toets Wet bemanning zeeschepen

Informatie

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Onderhavige regelgeving	<p>De nieuwe Wet bemanning zeeschepen bevat veelal implementatie van internationale verdragen en wetten die ook nu al (veelal) reeds bestaan in de Wet zeevarenden. Denk hierbij concreet aan:</p> <ul style="list-style-type: none">- richtlijn (EU) 2022/993 die betrekking heeft op bemanningseisen met betrekking tot de handelsvaart;- richtlijn 2009/13/EG die betrekking heeft op de verplichte bepalingen die voortkomen uit het MLC-verdrag;- richtlijn (EU) 2017/159 die betrekking heeft op de verplichte bepalingen die voortkomen uit het C188-verdrag voor vissers in loondienst;- richtlijn 92/29/EEG die betrekking heeft op verplichte bepalingen inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van zeeschepen. <p>Zie voor een compleet overzicht pagina 1 en 2 van de toelichting op de Wet.</p>
Korte samenvatting regelgeving	<p>Het voorstel betreft een moderniseringsslag ten aanzien van de eisen die betrekking hebben op de bemanning aan boord van zeeschepen.</p> <p>In de loop der jaren zijn er (vele) artikelen toegevoegd aan de huidige Wet zeevarenden zoals de artikelen uit het voormalige Besluit zeevisvaartbemanning en artikelen die betrekking hebben op de IGF- en Polar-code.</p> <p>Men heeft getracht veel wet- en regelgeving door te schuiven van Wet naar Besluit (en later naar regeling). Hierdoor wordt het mogelijk om eventuele wijzigingen sneller te bewerkstellingen.</p> <p>Belangrijke nuance is dat het verzoek om een HUF-toets alleen spreekt over de Wet, desondanks is ook het concept besluit doorgenomen dat is meegestuurd met de HUF-toets op de wet. Hoewel de HUF-toets op het besluit en de regeling in een latere fase worden verwacht, zijn er in deze HUF-toets op de wet wel al een aantal opmerkingen gemaakt over het besluit.</p>

Datum

18 januari 2023

Ons kenmerk

ILT-2023/7507

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).

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

1.1 Wetgeving

<p>1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?</p>	<p>Nee. Er zijn onduidelijkheden en zaken die verbetering behoeven. Vetgedrukt de verschillende onduidelijkheden.</p> <p>Onduidelijke kaders proefvaart (art2 bis)</p> <p>Op dit moment is de Wet zeevarenden volledig van toepassing op schepen die proefvaren, dit is een onuitvoerbare situatie.</p> <p>Toepassing Wet bemanning zeeschepen op "zeeschepen die uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren".</p> <p>Artikel 2 lid 2 sub A beschrijft dat de wet niet van toepassing is op "<i>a. zeeschepen die uitsluitend varen op Nederlandse binnenwateren of gebieden waar Nederlandse havenvoorschriften gelden</i>".</p> <p>In de loop van jaren is door de ILT opgemerkt dat er geen zeeschepen zijn die zich uitsluitend bevinden op binnenwateren. In alle gevallen hebben deze schepen in meer of mindere mate werkzaamheden op zee. Daarmee moeten deze schepen toch voorzien worden van bemanningscertificaten voor de zeevaart zelfs voor die werkzaamheden die geheel op binnenwater plaats vinden.</p> <p>Deze bemanningscertificaten zijn opgesteld aan de hand van de bemanningsplannen-systematiek die geënt is op doelregelgeving. Hierdoor blijken er verschillen te ontstaan met binnenvaartregelgeving waarbij de binnenvaartregelgeving meer mensen</p>
---	---

	<p>voorschrijft dan wat op basis van de doelregelgeving wordt gedaan. In het kielzog van een OVV-onderzoek komt dit verschil ook aan bod¹.</p> <p>Daarnaast verneemt de ILT dat havenbedrijven eisen dat schepen die assisteren in de haven, zoals sleepboten, geregistreerd en gecertificeerd zijn als zeeschepen. Voor deze groep schepen is voldoen aan de binnenvaartregelgeving geen optie.</p> <p>Bovendien ziet de ILT dat de uitrusting en constructie van zeeschepen en de daarbij behorende competenties bij elkaar passen terwijl competenties vanuit de binnenvaartregelgeving op het gebied van bemanning dat niet doen.</p> <p>Toepassing Wet bemanning zeeschepen op schepen zonder eigen voortstuwing maar met eigen bemanning</p> <p>Artikel 2 lid 2 sub b beschrijft dat de wet niet van toepassing is op <i>'' b. zeeschepen zonder vaste bemanning die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien''</i></p> <p>Ons uitvoeringsbeleid als ILT is dat we de regelgeving niet toepassen op dergelijke objecten. Dat is in overleg met DGLM en de Vereniging van Waterbouwers rondom de Manila-wijzigingen in 2014 besproken. Overigens wordt de wet reeds sinds 2002 op dit punt anders uitgevoerd dan formeel volgens de regelgeving voorgeschreven. Tot een definitieve oplossing is het nooit gekomen mede doordat de uitvoeringspraktijk al zo lang bestaat (en vermoedelijk een voortzetting is van de situatie van voor 2002).</p> <p>De MvT gebruikt als voorbeeld een gesleept ponton dat veelal van klein formaat is maar de verscheidenheid aan schepen is zeer divers en bevat ook</p>
--	--

ILT
 Informatie, netwerken en
 programmering
 Netwerken Transport

Datum
 18 januari 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/7507

¹ Pagina 26 t/m 28 van het rapport [Beknelling door sleepdraad met fatale afloop - Lessen uit het ongeval aan boord van de sleepboot En Avant 7 - Onderzoeksraad](#)

	<p>volwaardige schepen inclusief accommodatie, in die gevallen ontbreekt alleen de voorstuwning. Met name op het gebied van eisen aan de accommodatie(zgn. MLC-eisen) wordt de ILT veelvuldig geconfronteerd met vragen hieromtrent. Signalen uit het verleden hebben geen verbetering gebracht op dit punt. De voorkeur van de ILT is om objecten zonder voortstuwning maar met een accommodatie uit te sluiten van de bemanningsonderdelen uit de regelgeving maar de leef- en werkomstandigheden voorschriften wel toe te passen. Ons inzien op te lossen door deze objecten niet onder artikel 2 lid 2 sub b te scharen maar onder artikel 2 lid 5: <i>"Bij regeling van Onze Minister kunnen na overleg met de betrokken organisaties van scheepsbeheerders en zeevarenden categorieën van schepen worden aangewezen waarop het bepaalde bij of krachtens deze wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is."</i></p> <p>Geen aangepaste kaders voor kleine schepen (<12m) qua bemanningseisen.</p> <p>Op schepen kleiner dan 12 meter zijn geen eisen op het gebied van uitrusting, certificering en constructie echter is de Wz (en straks Wbz) wel van toepassing op deze schepen waardoor men aan strenge bemanningseisen dient te voldoen. Hierdoor ontstaat er een mismatch tussen de uitrusting en het beoogde gebruik van de schepen.</p> <p>Als praktijkvoorbeeld: Het laagste Vaarbevoegdheidsbewijs (VBB) voor kapitein is een SMBW-functie waarvoor minimaal 2 jaar opleiding en vervolgens 12 maanden vaartijd nodig is. Ook Als het schip 50 of 5 GT is. Deze <i>"te zware eisen"</i> gelden in feiten ook voor het voldoen aan de MLC eisen.</p> <p>Deze bemanningseisen staan in schril contrast met de binnenvaart waar kleine vaartuigen slechts hoeven te voldoen aan een Klein Vaarbewijs waarbij men</p>
--	---

ILT
 Informatie, netwerken en
 programmering
 Netwerken Transport

Datum
 18 januari 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/7507

	<p>voor schepen tot 15 meter helemaal geen eisen kent.</p> <p>Wettelijke verankering vaargebieden.</p> <p>Op dit moment kent de Wet zeevarenden en ook de nieuwe Wet bemanning zeeschepen geen wettelijk gedefinieerde vaargebieden. De huidige op het BC vermelde vaargebieden stammen uit de tijd van voor de Zbw (pre-2002).</p> <p>Suggestie zou zijn om deze vaargebieden vast te leggen in de (nog op te stellen) Regeling.</p> <p>Bemanningsplan</p> <p>In de afgelopen jaren is met enige regelmaat naar voren gekomen dat de informatie in de bemanningsplannen niet meer up-to-date is. De ILT zou graag een uitbreiding zien op artikel 11 Wz in de vorm van een verplicht evaluatiemoment, bijvoorbeeld tussen de 2^{de} en 3^{de} verjaardag van het bemanningscertificaat. Daarnaast blijkt dat gezagvoerders niet op de hoogte zijn van het bemanningsplan. De ILT zou graag een uitbreiding zien van artikel 6 3^{de} lid Wz om naast het BC ook het BP hieraan toe te voegen.</p> <p>Vastgesteld format bemanningsplan</p> <p><i>'3. Bij ministeriële regeling wordt bepaald welke gegevens ten minste in het bemanningsplan worden opgenomen'</i></p> <p>Bij het laten vervallen van het format tijdens de overgang van Zbw naar Wz heeft de ILT al de geboden ruimte gebruikt om kleine aanpassingen te doen aan het format van de bemanningsplannen. Op dit moment werkt de ILT aan een verdere verbetering van de bemanningsplannen bijvoorbeeld door de vragen te baseren op het soort schip. Dit artikel zorgt er voor dat de</p>
--	---

ILT
 Informatie, netwerken en
 programmering
 Netwerken Transport

Datum
 18 januari 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/7507

	<p>flexibiliteit verdwijnt en ILT pas een bemanningsplan wijziging kan doorvoeren nadat de Ministeriele regeling is aangepast. Dit is onwenselijk, des te meer omdat ILT actief werkt aan scheepspecifieke bemanningsplannen en digitale webformulieren die deze flexibiliteit vereisen.</p> <p>ILT dringt aan om het huidige artikel 9.1 Rz in stand te houden.</p> <p>Normenkader sleepbootkapitein</p> <p>Uit een recent OVV-rapport² kwam naar voren dat er meer aandacht dient te zijn voor het normenkader en de eisen aan scheepspecifieke opleidings- en trainingsdoelstelling voor een sleepkapitein die werkzaamheden op Nederlandse binnenwateren verricht.</p> <p>De voorgestelde wet- en regelgeving maakt onvoldoende duidelijk hoe men hier uitvoering aan geeft. Gelet op de OVV-conclusies zou hier extra aandacht voor moeten zijn.</p> <p>Bemanningstabellen visserij m.b.t. HWTK op grote vissersvaartuigen</p> <p>Er wordt opgemerkt dat bij grote (>60m) vissersvaartuigen nog geen HWTK verplicht is. Hoewel duidelijk is dat de schepen over het algemeen uit eigen beweging een bemanningsplan zullen gebruiken waar dit wel het geval is, blijft het feit dat er mogelijk volgens de tabellen wordt gevaren met stuurman-werktuigkundigen dan wel een wachtwerktuigkundige zeevisvaart. Vissers met een dergelijke functie zouden ook beginnend beroepsbeoefenaars kunnen zijn die nét van de zeevaartschool komen.</p> <p>Gezien de noodzaak die verdragen stellen in voldoende praktijkervaring, en de ILT onderschrijft deze noodzaak, zou</p>
--	---

ILT
 Informatie, netwerken en
 programmering
 Netwerken Transport

Datum
 18 januari 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/7507

² [Beknelling door sleepdraad met fatale afloop - Lessen uit het ongeval aan boord van de sleepboot En Avant 7 - Onderzoeksraad](#)

	<p>een aanpassing op dit punt gewenst zijn</p> <p>Aantal leden Tuchtcollege</p> <p>Artikel 5.1 van het nieuwe Besluit spreekt over 10 leden terwijl de toelichting spreekt over 8.</p> <p>'5.1 Ervaringseisen leden tuchtcollege</p> <p>2. Tien leden en acht plaatsvervangende leden hebben gedurende de aan hun benoeming voorafgaande periode van tien jaren ten minste vijf jaren als kapitein of als scheepsofficier aan boord van een ander zeeschip dan een vissersvaartuig gevaren'.</p> <p><u>Toelichting</u></p> <p>'Zo is in het derde lid bepaald dat acht leden en acht plaatsvervangende leden gedurende de aan hun benoeming voorafgaande periode van tien jaar ten minste vijf jaar als kapitein of als scheepsofficier aan boord van een ander zeeschip dan een vissersvaartuig hebben gevaren. In het vierde lid is de ervaring van plaatsvervangende leden geregeld.'</p> <p>Wet Raad voor de Transportveiligheid</p> <p>Er wordt in de toelichting op de Wet meermaals verwezen naar '<i>Wet raad voor de transportveiligheid</i>' maar deze bestaat niet meer en is vervangen door '<i>Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid</i>'</p> <p>Centraal Register bemanningsgegevens</p> <p>'Voor de tenuitvoerlegging van de tuchtmaatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid wordt een belangrijke rol toegekend aan het Centraal register bemanningsgegevens, waarvan de administratie wordt gevoerd door de Divisie Scheepvaart van de ILT.'</p>
--	---

ILT
 Informatie, netwerken en
 programmering
 Netwerken Transport

Datum
 18 januari 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/7507

	<p>De toelichting geeft aan dat de divisie scheepvaart van ILT een belangrijke rol heeft. De divisie scheepvaart bestaat echter niet meer en ILT voert feitelijk niet de administratie uit van het 'Centraal Register Bemanningsgegevens' dit wordt beheerd door Kiwa Register.</p> <p>Artikel 56 Wbz</p> <p>Er is niet geregeld dat er voorwaarden verbonden kunnen worden aan een voorwaardelijke maatregel. Dat was wel de wens van het tuchtcollege.</p> <p>ILT stelt voor dat deze wens van het tuchtcollege wordt overgenomen.</p> <p>Tekstuele opmerkingen:</p> <p>Vanuit de Medische Adviseur Scheepvaart zijn nog verschillende tekstuele zaken aangedragen. Deze zijn bijgevoegd in bijlage.</p>
<p>2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?</p>	<p>Nee.</p> <p>Definitie Monsterboekje</p> <p>De definitie van het monsterboekje wordt beschreven in artikel 1 Wbz:</p> <p><i>'monsterboekje: door Onze Minister of een bevoegde buitenlandse maritieme autoriteit afgegeven document uitgereikt aan een zeevarende dat een overzicht bevat van zijn functie, werkzaamheden en opgedane diensttijd aan boord van een of meer schepen als bedoeld in het STCW-verdrag, het STCW F-verdrag, norm A2.1 van het MLC-verdrag of norm 3.10 van het FAL-verdrag';</i></p> <p>Het huidige monsterboekje bevat informatie over het schip, type schip, personalia en een aantal andere gegevens, waaronder de functie/rang waarin men gemonsterd is maar beschrijft strikt gesproken niet de werkzaamheden die men uitvoert.</p>

ILT
 Informatie, netwerken en
 programmering
 Netwerken Transport

Datum
 18 januari 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/7507

	<p>De definitie van werkzaamheden is ook dermate vaag dat het praktisch gezien niet uitvoerbaar is om dit in het monsterboekje te vermelden. Een zeevarende op een tanker zou dan bijvoorbeeld moeten vermelden dat hij of zij navigeert, lading behandelt, bunkert en talloze andere werkzaamheden uitvoert die horen bij een functie.</p> <p>ILT geeft als suggestie om het huidige artikel 3.3 lid 3 aan te passen als men wenst dat de werkzaamheden worden bijgehouden (nu artikel 5 lid 1 Wbz).</p>
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

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?	<p>Grotendeels wel. Echter het monsterboekje invullen is zoals reeds beschreven niet mogelijk met betrekking tot de uitgevoerde werkzaamheden. Dit onderdeel is niet uitvoerbaar voor de normadressaat.</p> <p>Ook is het lastig om te allen tijde een gelijk speelveld toe te passen. Denk concreet aan het bemanningsplan voor identieke schepen waarbij de minimale bemanning toch anders is, omdat het niveau en inhoudelijke motivatie van scheepsbeheerders van elkaar kunnen verschillen. Doelregelgeving is door zijn karakter voor normadressaten erg lastig uitvoerbaar/te begrijpen.</p>
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?	Niet altijd eenvoudig, het betreft soms complexe materie die niet door iedereen wordt begrepen.

5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja, op zee is het alleen bij een inspectie mogelijk om non-conformiteit vast te stellen. Qua diensttijd blijft het mogelijk om vaartijdverklaringen en monsterboekjes aan te passen op basis van de functies die men wenst.

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Artikel 2.5.8 Communicatievaardigheid op vissersvaartuigen (123a) Het woord 'toereikend' is subjectief en is niet handhaafbaar.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Ja maar alleen indien er een inspectie aan boord wordt uitgevoerd.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	Ja
5. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend.	De wet is niet volledig handhaafbaar omdat een aantal normen te onduidelijk zijn. Echter is beoordeling pas mogelijk in de HUF-toets op de lagere regelgeving.
---	--

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.

<p>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>	<p>Ja</p> <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>Qua vaarbevoegdheidsbewijzen is Kiwa Register in een vroeg stadium meegenomen.</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>Ja, zie punt 3.</p>
<p>3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen?</p>	<p>Ja. De introductie van het bemanningsplan voor de trawlers >60m zorgt ervoor dat er maatwerk geleverd zal worden. De huidige medewerkers die zich bezighouden met bemanningsplannen hebben onvoldoende visserij kennis om dergelijke plannen te kunnen beoordelen deze kennis zal op een andere manier worden verkregen. De kennis zal moeten worden uitgewisseld en opgebouwd bij de collega's van bemanningszaken.</p> <p>Samengevat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opstellen uitvoeringsbeleid - Opleiden medewerkers
<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten</p>	<p>Ja</p> <p>Uitvoeringsbeleid en werkinstructies dienen te worden opgesteld met specifieke visserij onderdelen. Denk</p>

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

<p>deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>	<p>hierbij aan het aantal werktuigkundigen aan boord wat nodig is van trawlers die beschikken over complexe vries- en koelinstallaties en procesinstallaties. Dit zal ook moeten worden beschreven in het KMS.</p> <p>Verder dienen formats van sommige producten te worden aangepast zoals het bemanningscertificaat en het DMLC part 1. Dit geldt ook voor eventuele informatie op de website en overige stukken zoals ItoRO (11 Manning Survey's en 22 m.b.t. MLC) / Annex DMLC part 1.</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. 97 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>Enmalige inzet voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanpassing van webformulieren 32 uur - Aanpassing van KMS 16 uur - Aanpassing APR/BRS: opname bemanningsplannen visserij 300 uur - Aanpassing van formatproducten en certificaatsjablonen 60 uur - Aanpassing website en ITRO's 32 uur <p>Totale kosten voor ICT-aanpassingen is ongeveer 60 K. (Dit is een eerste inschatting. De werkelijke omvang zal eerst verkend moeten worden nadat duidelijk is hoe de ILT deze taak gaat uitvoeren.)</p> <p>Structurele kosten voor nieuwe taak: Ten behoeve van de afgifte van bemanningsplannen visserij</p> <ul style="list-style-type: none"> - 120 uur verdeeld over een jaar na implementatie van de nieuwe wet in 2024. (T.b.v. opstellen uitvoeringsbeleid en uitvoering.) - Daarna ongeveer 20 uur per

ILT
 Informatie, netwerken en programmering
 Netwerken Transport

Datum
 18 januari 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/7507

		jaar voor het verlengen/vernieuwen van de certificaten. Voor de bemanningsplannen visserij kan hetzelfde tarief worden gerekend als voor bemanningsplannen zeevaart. De tariefregeling hoeft hier niet voor worden aangepast.
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Ja
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	Nee
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))	Ja, wijzigingen in APR /BRS om het bemanningsplan visserij toe te voegen.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Nee
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	Nee
6.	Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:	Het visserij bemanningsplan dient tevens te worden verwerkt in de (nog in ontwikkeling zijnde) webformulieren.
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 ?	Zie onderdeel 5c
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee, huidige afspraken / werkwijze blijft van toepassing
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	n.v.t.
	i Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen	

ILT
Informatie, netwerken en programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

		deze organisaties?	
	ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
	iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
	v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
		7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	N.v.t.
		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 ?	Geen gevolgen
		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
		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	Onbekend maar gelet op het feit dat veel zaken reeds staan beschreven in de Wet zeevarenden verwachten wij geen nieuwe aandachtspunten.

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

bijvoorbeeld aan milieuaspecten.	
----------------------------------	--

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Extra fte eenmalig, na invoering (2024?): 440 uur Structurele fte (na 2024?): 80 uur per jaar Financiële middelen eenmalig: 60 K
---	--

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid 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?	Ja. Het is mogelijk dat men fraude pleegt om te voldoen aan het wettelijk kader. Denk concreet aan: <ol style="list-style-type: none">1. Een onjuiste voorstelling geven in het bemanningsplan, om invloed uit te oefenen op ons beoordelingsproces en hiermee de vereiste minimale bemanningssamenstelling2. Het plegen van fraude met vaartijd om een bevoegdheid te verlengen of te verhogen terwijl men te weinig ervaring heeft opgedaan. Dit kan via het monsterboekje of via een vaartijdverklaring. In allebei deze gevallen kan er sprake zijn van een financieel belang.
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.	Ja
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Ja

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)?	Ja
--	----

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	De wetgeving is fraudebestendig. Het is wel van belang dat handhaving aan boord van het schip wordt uitgevoerd.
---	---

Opmerkingen:

Reactie van KIWA is apart als volgende bijlage toegevoegd op basis van brief van 20 december 2022 met kenmerk 2212201520PR.

Bijlage 2 – Reactie Kiwa

Opmerking vooraf

Omdat de meeste uitvoeringsregels in het besluit zeevarenden of in de regeling zeevarenden worden opgenomen zal voor Kiwa juist in het besluit en regeling de meeste impact van de modernisering van de Wet Zeevarenden terugkomen. Daarom is voor deze HUF toets de impact beperkt inzichtelijk daar het besluit en de regeling nog niet geheel zijn uitgewerkt. Het besluit en de regeling zijn dan ook geen onderdeel van deze HUF toets.

Analyse van de wijzigingen

Artikel 1: begripsomschrijvingen monsterboekje: Uitvoerbaar: ja, maar lay-out en inhoud is beperkt.

In de omschrijving van het begrip Monsterboekje (MB) in artikel 1 wordt aangegeven dat o.a. de "werkzaamheden" moeten worden opgeschreven in het monsterboek. Dat is een ruime omschrijving en kan impact hebben op het lay-out van het MB. Nu wordt namelijk alleen de functie opgetekend. Zie ook opmerkingen bij lid. 4 bij artikel 22.

Artikel 19: Uitbreiding vrijstellingsregeling nationaliteit kapitein:

Uitvoerbaar: ja; een portal aanpassing is noodzakelijk.

De regeling nationaliteitseis kapitein wordt uitgebreid, namelijk met verdragslanden, er wordt geen toestemming meer verlangd van de paritaire commissie voor geselecteerde landen.

Impact: de wijziging betekent een aanvraagportal aanpassing, in de aanvraagportal wordt een verklaring van de paritaire commissie opgevraagd bij relevante aanvragen. Dat moet worden aangepast als deze wijziging doorgang vindt.

Artikel 22: Monsterboekje en alternatieve diensttijdverklaring: Uitvoerbaar: ja
Lid 3: hier wordt toegestaan dat i.p.v. het monsterboekje een alternatieve diensttijdverklaring mag worden ingezet voor zeevarenden die geen bevoegdheid nodig hebben voor hun werkzaamheden aan boord (vb.: gezelschap zonder wachtfunctie). In de huidige wetgeving moeten die zeevarenden wel een monsterboekje aanvragen. De alternatieve diensttijdverklaring wordt in de regeling (dat volgt in 2023) opgenomen met voorschriften voor de inhoud en welke gegevens daarin moeten worden opgenomen met inachtneming van het MLC verdrag.

Lid 4: Indien de inhoud van het monsterboekje wordt veranderd in het besluit of regeling, dan moet Kiwa het format aanpassen aan dat nieuwe voorschrift.

Artikel 76: lid 2 Registers:

Lid 2: indien de inhoud van het register verandert dan moet Kiwa systeem en processen aanpassen. Aan die aanpassingen hangen doorlooptijd en kosten die Kiwa mogelijk zal moeten declareren. Pas bij het vaststellen van de inhoud van het register kan Kiwa bepalen wat de impact daarvan is.

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken Transport

Datum
18 januari 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/7507