

■
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de heer R.E. Donkersloot

Per e-mail: Ed.Donkersloot@minienm.nl

Onderwerp
Bemanningsvoorschriften zeevisvaart

Datum
20 april 2015

Geachte heer Donkersloot,

Door middel van deze brief adviseren wij u over vaststelling van voorschriften met betrekking tot de samenstelling van de bemanning voor verschillende categorieën van vissersvaartuigen als bedoeld in artikel 17, lid 1, van de Wet zeevarenden.

Er zijn voor zover ons bekend geen internationale, kwantitatieve normen van kracht met betrekking tot het (veilig) bemannen van zeevissersvaartuigen. Uit de United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS), de Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG) en de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (STCW-F), die alle van kracht zijn, moet echter worden opgemaakt dat het bemannen van zeevissersvaartuigen géén vrijblijvende aangelegenheid is en dat van vlagstaten wordt geëist dat zij in dezen regulerend optreden. Dit wordt nog eens bevestigd door de Work in Fishing Convention, 2007 (C188), die weliswaar nog niet van kracht is, maar waaraan door verschillende Europese landen, waaronder Nederland, wel wordt gewerkt.

Nederland heeft ten aanzien van het bemannen van zeevissersvaartuigen zijn verantwoordelijkheid genomen en kent reeds lang voorschriften voor de minimale bemanningssterkte van deze vaartuigen en voor de minimale opleidings- en trainingsniveaus van de bemanningsleden ervan. Deze voorschriften zijn voor zowel de aantallen als de kwalificaties van de vissers ingedeeld naar de lengte en het voortstuwingsvermogen van het vaartuig en het vaargebied waarin het opereert. Eén en ander zonder rekening te houden met het vistuig waarmee het is uitgerust of het type visserij dat wordt beoefend.

Het vigerende, wettelijke systeem van ons land houdt in dat de scheepsbeheerder en de schipper volgendelijk verantwoordelijk zijn voor een adequate bemanning van het vaartuig, waarbij die bemanning zodanig moet zijn samengesteld “dat redelijkerwijs alle werkzaamheden aan boord, met inachtneming van de geldende arbeids- en rusttijden, en gelet op de bedrijfsvoering, de beperking van oververmoeidheid van zeevarenden, de risico’s op zee en van de lading, zonder gevaar voor de opvarenden, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer, kunnen worden verricht” (artikel 4 van de Wet zeevarenden). De scheepsbeheerder dient daartoe een bemanningsplan op te stellen dat hij ter goedkeuring aan de Minister van Infrastructuur en Milieu moet voorleggen. In de praktijk doet hij dat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T). Op scheepsbeheerders van zeevissersvaartuigen rusten de verplichtingen ten aanzien van het bemanningsplan niet. In plaats daarvan gelden voor de zeevisvaart voorschriften die zijn opgenomen in het Besluit zeevisvaartbemanning. Deze voorschriften betreffen de *minimale* samenstelling van de bemanning voor verschillende categorieën vissersvaartuigen. Zoals hierboven reeds gememoreerd zijn vissersvaartuigen daartoe ingedeeld naar scheepslengte, voortstuwingsvermogen en vaargebied.

De voorgenomen toetreding tot en implementatie van STCW-F alsmede de wensen van de sector nopen ons land de bemanningsvoorschriften te herzien. STCW-F, dat niet gaat over de bemanningssterkte maar over de opleiding en training van vissers, deelt vissersvaartuigen eveneens in naar scheepslengte, voortstuwingsvermogen en vaargebied. En ook het FAO/ILO/IMO¹ Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel, 2001 doet dat.

Wij zijn er sterk voorstander van deze indelingssystematiek te handhaven zodat aansluiting blijft bestaan bij internationale afspraken.

Wij hebben begrepen dat u bij de herziening van de bemanningsvoorschriften niet wilt vooruitlopen op de voorgenomen ratificatie en implementatie van C188. Wij hebben daar uiteraard begrip voor, maar achten het niettemin noodzakelijk dat juist wél te doen. Voor een belangrijk deel van de sector kan anders geen acceptabele rechtvaardiging worden gevonden voor de onderbouwing van de bemanningseisen. Die steunt namelijk voor een belangrijk deel op het genieten van voldoende rust ter voorkoming van oververmoeidheid. Met name ten aanzien van zelfstandige vissers ontbreken daartoe de normen als C188 niet ten minste als richtsnoer kan dienen. Bovendien geeft C188 door de sector reeds geaccepteerde handvatten voor het kader

1. FAO: Food and Agriculture Organization; ILO: International Labour Organization; IMO: International Maritime Organization. Deze organisaties zijn gespecialiseerde agentschappen van de United Nations (UN).

waarbinnen vlagstaten in elk geval regels met betrekking tot het bemannen van vissersvaartuigen dienen te stellen.

C188 'dwingt' ratificerende staten voorschriften te geven voor de bemanningssamenstelling van vissersvaartuigen. Ten aanzien van vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter en meer geldt dat niet alleen voor de kwalificaties van de bemanningsleden, maar ook voor hun aantallen:

*Each Member shall adopt laws, regulations or other measures requiring that owners of fishing vessels flying its flag ensure that [...] their vessels are sufficiently and safely manned for the **safe navigation and operation of the vessel** and under the control of a competent skipper.²*

*In addition [thereto] the competent authority shall [...] for vessels of 24 metres in length and over, establish a minimum level of manning for the **safe navigation of the vessel**, specifying the number and the qualifications of the fishers required.³*

Ongeacht de lengte van het vaartuig is de scheepsbeheerder op grond van C188 derhalve verantwoordelijk voor een voldoende en veilige bemanning van het vaartuig voor de veilige navigatie en de veilige visserijactiviteiten ervan; de overheid is ten aanzien van vaartuigen met een lengte van 24 meter en meer gehouden voor een veilige navigatie bemanningsvoorschriften te geven die betrekking hebben op aantallen en kwalificaties van vissers aan boord. Het verdrag eist van overheden derhalve *niet* dat zij voor de visserijactiviteiten *sec* eveneens bemanningsvoorschriften geven die betrekking hebben op aantallen vissers aan boord en hun kwalificaties. Vlagstaten wordt daarmee uiteraard niet de bevoegdheid ontnomen dat waar zij dat nodig achten tóch te doen.

Dat C188 van vlagstaten niet verlangt dat zij bemanningsvoorschriften geven ten aanzien van visserijactiviteiten is ook wel logisch want de dynamiek van het visserijbedrijf laat zich moeilijk, zo niet onmogelijk, vertalen in algemene, statische regels met betrekking tot aantallen vissers en hun kwalificaties. Van een scheepsbeheerder mag daarentegen juist worden geëist dat hij het juiste aantal vissers met de juiste kwalificaties inzet voor de verwachte visserijactiviteiten gedurende een reis opdat die veilig kunnen worden uitgevoerd. Kwalitatieve of doelregels zijn ter ondersteuning van die taak wél te geven. Artikel 4 van de Wet zeevarenden is daar een goed voorbeeld van. Belangrijke aspecten van dat artikel zijn, dat rekening moet worden gehouden met de geldende arbeids- en rusttijden en dat oververmoeidheid van vissers aan boord moet worden beperkt.

2. C188, Article 13, opening words and paragraph (a).

3. C188, Article 14, paragraph 1, opening words and sub-paragraph (a).

Ten aanzien van vissers die géén werknemer zijn, zoals onze maatschapsvissers, doet zich echter de moeilijkheid voor dat voor hen *thans* géén kwantitatieve voorschriften gelden voor de minimale rust die zij moeten nemen. Kwalitatieve voorschriften zijn er wel. Zo schrijft het te implementeren STCW-F verdrag voor:

*The watch system shall be such that the efficiency of watchkeeping personnel is not impaired by fatigue. Duties shall be so organized that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.*⁴

De vraag daarbij is natuurlijk, wanneer mag worden aangenomen dat een wachtlopende visser voldoende is uitgerust? Bij het vooralsnog ontbreken van dwingende, kwantitatieve voorschriften voor minimale rust, in acht te nemen door zelfstandige vissers, dient naar onze mening aansluiting te worden gezocht bij internationale afspraken⁵. Ook als die nog niet van kracht zijn en zeker als het voornemen bestaat ze op termijn in Nederlandse regelgeving te implementeren. Elke andere benadering zou willekeurig zijn en later, als de implementatie ervan aan de orde is, problemen met de sector veroorzaken omdat dan opnieuw aanpassingen in de organisatie van het werk vereist zullen blijken te zijn. Dat is bijzonder onwenselijk! Bovendien bevordert het toepassen van internationale afspraken de totstandkoming van een 'level playing field' (: voor de burenen zullen/gaan min of meer dezelfde regels gelden).

Over rusttijden bepaalt C188 in de artikelen 13 en 14:

[1.] *Each Member shall adopt laws, regulations or other measures requiring that owners of fishing vessels flying its flag ensure that [...] fishers are given regular periods of rest of sufficient length to ensure safety and health.*⁶

[2.] *In addition to [the requirement under 1,] the competent authority shall [...] for **fishing vessels regardless of size remaining at sea for more than three days**, after consultation and for the purpose of limiting fatigue, establish the minimum hours of rest to be provided to fishers. Minimum hours of rest shall not be less than:*

- (i) *ten hours in any 24 hour period; and*
- (ii) *77 hours in any seven-day period.*⁷

4. STCW-F, Chapter IV, paragraph 4.2, Fitness for duty.

5. Zie hierover bijvoorbeeld artikel 94, leden 3, aanhef en onderdeel (b), en 5, van UNCLOS.

6. C188, Article 13, opening words and paragraph (b).

7. C188, Article 14, paragraph 1, opening words and sub-paragraph (b).

[3.] *The competent authority may permit, for limited and specified reasons, temporary exceptions to the limits established [under 2]. However, in such circumstances, it shall require that fishers shall receive compensatory periods of rest as soon as practicable.*⁸

[4.] *The competent authority, after consultation, may establish alternative requirements to those [under 2 and 3]. However, such alternative requirements shall be substantially equivalent and shall not jeopardize the safety and health of the fishers.*⁹

[5.] *Nothing in [the previous paragraphs] shall be deemed to impair the right of the skipper of vessel to require a fisher to perform any hours of work, necessary for the immediate safety of the vessel, the persons on board or the catch, or for the purpose of giving assistance to other boats or ships or persons in distress at sea. Accordingly, the skipper may suspend the schedule of hours of rest and require a fisher to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the skipper shall ensure that any fishers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.*¹⁰

Op grond van deze internationale afspraken mag worden aangenomen dat een visser, die meer dan drie dagen op zee verblijft, voldoende uitgerust kan zijn indien hij per etmaal aan boord ten minste tien uur rust heeft – althans niet werkt – en in elke periode van zeven dagen in totaal ten minste 77 uur. Bij het opstellen van deze normen heeft de internationale gemeenschap zich echter gerealiseerd dat die voor de zeevisvaart in veel gevallen te star zijn en daardoor niet goed toepasbaar. Dat heeft geleid tot de flexibiliteit die is opgenomen in de paragrafen 3, 4 en 5 hierboven en die dan ook moet kunnen worden benut.

Zoals gezegd, laat de eventueel benodigde extra bemanning voor de visserijactiviteiten zich moeilijk ‘vangen’ in statische, kwantitatieve voorschriften. Desondanks hebben de organisaties van maatschapsvisseren gezocht naar mogelijkheden daartoe. Daarbij gold steeds als uitgangspunt dat de bemanning zodanig moest zijn samengesteld dat die voldoende zou zijn voor veilig varen en veilig vissen en wel zodanig dat elke visser aan boord steeds ten minste tien rusturen per etmaal kon nemen. U bent van hun initiatieven op de hoogte; er heeft verschillende keren overleg met u over plaatsgevonden. Dat overleg heeft tot nu toe niet tot bevredigende resultaten kunnen leiden doordat op verschillende punten onduidelijkheid bleef bestaan. De belangrijkste daarvan was, voor zover wij hebben begrepen, het hebben van een goede uitkijk.

8. C188, Article 14, paragraph 2.

9. C188, Article 14, paragraph 3.

10. C188, Article 14, paragraph 4.

Bij het vaststellen van de bemanningsvoorschriften voor veilige navigatie van vissersvaartuigen dient inderdaad rekening te worden gehouden met bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en in het bijzonder met Rule 5, Look-out, van de COLREG, die luidt:

*Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.*¹¹

Hierbij doet zich de vraag voor of het moeten hebben van een goede uitkijk daadwerkelijk, zoals in de dialoog over de herziening van de bemanningsvoorschriften naar voren werd gebracht, met zich meebrengt dat naast de dienstdoende officier van de wacht te allen tijde een personele ‘uitkijk’ dienst moet doen (“steeds twee man op de brug”). Ter beantwoording van die vraag hebben wij allereerst het beschikbare lesmateriaal voor stuurlieden-werktuigkundigen in de zeevisvaart geraadpleegd. Met hetgeen zij daaruit hebben geleerd, worden onze gediplomeerde vissers immers naar zee gestuurd. In het cursusboek Zeemanschap 2 lezen wij in paragraaf F.7. “Uitkijk” het volgende:

7.1. *Het houden van een goede uitkijk dient voor:*

1. *de beoordeling van iedere situatie met inbegrip van de gevaren voor navigatie, aanvaring of stranding;*
2. *het ontdekken van schepen of vliegtuigen in nood, van schipbreukelingen, van wrakken en wrakstukken.*

7.2. *De chef van de wacht kan als enige uitkijk fungeren indien bij iedere afzonderlijke gelegenheid:*

1. *de situatie zorgvuldig is beoordeeld en er geen twijfel over kan bestaan dat zulks veilig is;*
2. *rekening wordt gehouden met alle van belang zijnde factoren, zoals de weerstoestand, het zicht, de verkeersdichtheid, de gevaren voor de navigatie en het varen in of nabij een verkeersscheidingsstelsel;*
3. *assistentie onmiddellijk beschikbaar is voor het geval een verandering in de situatie dat vereist;*
4. *de automatische stuurinrichting en de wachalarminstallatie zijn ingeschakeld.*

11. COLREG is van toepassing op Nederlandse zeevissersvaartuigen door middel van het Besluit toepassingsverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Overtreding van Rule 5 is een strafbaar feit.

7.3. *Wanneer de omstandigheden het noodzakelijk maken een aparte uitkijk op wacht te zetten, dan moet het volgende in acht genomen worden:*

- 1. de uitkijk moet zijn volledige aandacht aan die taak kunnen geven. Hij mag nimmer taken op zich nemen en hem mogen geen taken worden opgedragen, die het houden van een goede uitkijk zouden kunnen verstoren;*
- 2. de taken van de uitkijk en de roerganger moeten gescheiden zijn.*

Vervolgens hebben wij juridisch advies ingewonnen. Het advies gaat hierbij. De conclusie, die erin is opgenomen na een overzicht van regelgeving, literatuur en rechtspraak, luidt:

[Rule 5 laat toe] dat de uitkijk wordt verricht door één man op de brug indien de omstandigheden dit toelaten. Bij kleinere (zee)schepen, waarbij vanuit de brug eenvoudig overzicht kan worden gehouden, zal dit doorgaans het geval zijn. De besturing van het schip zal dan op een automatische piloot geschieden, opdat de persoon zich voldoende kan richten op de uitkijk. Van de concrete omstandigheden hangt [het] af of een extra uitkijk op de brug dient te worden aangesteld.

Deze conclusie bevestigt hetgeen in het cursusboek Zeemanschap 2 is opgenomen voor de opleiding van stuurman-werktuigkundigen in de zeevisserij. Mits wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden kan doorgaans dus met slechts één gekwalificeerde visser op de brug goede uitkijk worden gehouden, zeker als het gaat om de kleinere vissersvaartuigen (met lengte (L) tot 24 meter).

Na implementatie van STCW-F – maar eigenlijk ook nu al – moet de schipper steeds mede aan de hand van de dertien factoren, genoemd in paragraaf 4.6.2 van Hoofdstuk IV van het verdrag, de vereiste navigatiewachtsamenstelling vaststellen. Het kan dan voorkomen dat bijzondere omstandigheden de schipper nopen gedurende enige tijd een personele ‘uitkijk’ dienst te laten doen naast en onder leiding van de dienstdoende officier van de navigatiewacht. Zo’n beslissing kan de minimale rust per man per etmaal verstoren. Dat is het geval als de bemanning is afgestemd op omstandigheden waaronder, bij gebruikmaking van een automatische stuurinrichting, wachalarm en alle beschikbare uitkijkapparatuur¹², kan worden volstaan met één gekwalificeerde man op de brug. Bij reizen die niet langer dan vijf etmalen duren, achten wij het niet nodig een ‘extra’ man aan boord te hebben om dergelijke, sporadische verstoringen van de dagelijkse, minimale rust te voorkomen. Er wordt namelijk voldoende compensatierust gerealiseerd na het einde van zo’n reis indien,

12. Zoals, volgens het *Handbook of the Nautical Rules of the Road* van Llana & Wisneskey: “binoculars, radar, VHF bridge-to-bridge radiotelephone, automated radar plotting aids (sometimes called collision avoidance radar), differential GPS (DGPS) satellite navigation equipment, automatic identification systems (AIS) radio transponders, vessel traffic services, navigation and piloting instruments”.

zoals gebruikelijk is, ten minste twee aaneengesloten etmalen niet wordt uitgevaren. Gelet op het voorgaande – d.w.z. de geciteerde rusttijdenvoorschriften van C188 – kan de overheid voor zo’n situatie daarom onder voorwaarden een tijdelijke afwijking van de minimale rustvoorschriften toestaan. Rustvoorschriften, die voor zelfstandige vissers in het Nederlandse recht vooralsnog ongeschreven zijn. Die voorwaarden zouden bijvoorbeeld kunnen inhouden, dat (a) de reis niet langer dan vijf aaneengesloten etmalen duurt, (b) de rust dan gedurende niet meer dan drie etmalen wordt beperkt tot minimaal zes uren per etmaal, en dat (c) de aldus gemiste rusturen onmiddellijk na afloop van de reis volledig worden gecompenseerd. De rust over zeven dagen bedraagt dan ten minste: $6 + 6 + 6 + 10 + 10 = 38 + 48 = 86$ uur, hetgeen 9 uur meer is dan het minimum aantal van 77 uur. Uiteraard kan de schipper in zulke situaties ook besluiten de visserijactiviteiten tijdelijk te onderbreken of zelfs geheel te staken om zodoende toch de minimale rust te realiseren en zal dat moeten doen als de hier voorgestelde tijdelijke afwijking geen soelaas (meer) biedt. Bij dit alles dient steeds te worden bedacht dat overtreding van COLREG Rule 5 een strafbaar feit is.

De moeilijkheid lijkt zich voor de overheid voor te doen dat, zoals hierboven reeds aangegeven, vooralsnog géén wettelijke voorschriften gelden met betrekking tot de minimale rusttijden van zelfstandige vissers en dat daardoor, logischerwijze, evenmin afwijkingen geformuleerd kunnen worden. Een uitweg uit dit dilemma zou volgens ons een zogenaamde industriennorm kunnen zijn. Het Nederlandse recht biedt ook voor zelfstandigen bijvoorbeeld de mogelijkheid een collectieve overeenkomst te sluiten zonder aantasting van hun zelfstandigenstatus. In zo’n overeenkomst zou dan een rusttijdenregeling kunnen worden opgenomen die de nodige flexibiliteit geeft. C188 biedt zelfs de mogelijkheid het verdrag geheel of gedeeltelijk door middel van collectieve overeenkomsten te implementeren.¹³ Een model voor zo’n overeenkomst voegen wij bij deze brief.

De voorgaande overwegingen leiden tot ons advies de volgende uitgangspunten te hanteren voor de vaststelling van nieuwe voorschriften met betrekking tot de samenstelling van de bemanning voor verschillende categorieën van vissersvaartuigen:

1. de scheepsbeheerder blijft de uiteindelijk verantwoordelijke voor een zodanig samengestelde bemanning dat veilig genavigeerd en veilig gevist kan worden;
2. de indeling in categorieën naar lengte, voortstuwingsvermogen en vaargebied van vissersvaartuigen blijft gehandhaafd;
3. de overheid stelt, gehoord de sociale partners, aan de hand van die indeling, ten behoeve van de veilige navigatie van vissersvaartuigen per categorie

13. C188, Article 6, paragraph 1.

kwantitatieve minimumeisen ten aanzien van aantallen en kwalificaties van vissers aan boord;

4. de overheid stelt, gehoord de sociale partners, ten behoeve van specifieke visserijactiviteiten door vissersvaartuigen waar nodig afwijkende, kwantitatieve minimumeisen ten aanzien van aantallen en kwalificaties van vissers aan boord; deze afwijkende eisen kunnen worden gesteld aan de hand van de lengte, het voortstuwingsvermogen, het vaargebied, het type visgerei, of de aard van de visserij dan wel een combinatie daarvan;
5. de scheepsbeheerder plaatst méér, voldoende gekwalificeerde bemanningsleden aan boord dan door de overheid minimaal is voorgeschreven indien het gebruik van het vissersvaartuig dat op enig moment vereist;
6. te rekenen van het moment van vertrek van het vaartuig af dient elke visser in elk etmaal aan boord tenminste tien uur rust te nemen en hij dient in een periode van zeven aaneensluitende etmalen totaal ten minste 77 uur rust te nemen;
7. bij een brugbezetting van één wachtloper dient deze gekwalificeerd te zijn en dient hij gebruik te maken van de automatische stuurinrichting en het wachtalarm; voorts dient de wachtloper gebruik te maken van alle uitkijkmiddelen die hem ter beschikking staan en dient, zodra de omstandigheden daartoe aanleiding geven en zolang dat nodig is, een additionele, personele uitkijk onder leiding van de officier van de wacht te worden ingezet;
8. indien de bemanning is afgestemd op omstandigheden waaronder kan worden volstaan met één gekwalificeerde wachtloper en de feitelijke omstandigheden de inzet van een additionele, personele uitkijk vereisen, staat de overheid dan wel een collectieve overeenkomst, onder gebruikmaking van de flexibiliteit die internationale afspraken bieden, tijdelijke afwijking van de rusttijden, bedoeld onder 6, toe op voorwaarde dat (a) de reis niet langer dan vijf aaneengesloten etmalen duurt, (b) de rust dan gedurende niet meer dan drie etmalen wordt beperkt tot minimaal zes uren per etmaal, en dat (c) de aldus gemiste rusturen onmiddellijk na afloop van de reis volledig worden gecompenseerd.

Deze uitgangspunten en de onderzoeken van, voornamelijk, de organisaties van maatschapsvissers hebben geleid tot het advies dat is opgenomen in bijgaande tabel Minimale bemanningssamenstelling vissersvaartuigen.

Op basis van genoemde onderzoeken zouden in verband met specifieke visserijactiviteiten de afwijkingen kunnen worden vastgesteld die zijn opgenomen in bij-

gaande tabel Afwijkingen van de minimale bemanningssamenstelling vissersvaartuigen naar visserijactiviteit die onderdeel is van ons advies.

De schema's waarin de resultaten van genoemde onderzoeken tot uitdrukking komen, voegen wij bij deze brief.

Gelet op de voorschriften van STCW-F en de lengte- en voortstuwingscategorieën die de FAO, ILO en IMO doorgaans voor vissersvaartuigen hanteren, hebben wij bij het opstellen van ons advies de volgende schema's voor de primaire opleidingsniveaus aangehouden. Daarbij zij opgemerkt dat de niveaus S6 en W6 niet afzonderlijk behaald kunnen worden doch alleen gecombineerd (SW6).

Scheepers en stuurlieden			
Lengte	Opleidingsniveau		
	Klein	Beperkt	Onbeperkt
tot 12 meter	SKV	S6	S6
12 tot 24 meter	—	S6	S6
24 tot 60 meter	—	S6	S5
60 meter en meer	—	S4	S4

Werktuigkundigen	
Voortstuwingsvermogen	Opleidingsniveau
tot 750 kW	W6
750 tot 3000 kW	W5
onbeperkt	W4

Voor het opleidings- of kennisniveau van een 'gezel zeevisvaart' introduceren wij de code 'S8'.

Op enkele plaatsen in het advies komen voor het opleidingsniveau 'SW'-coderingen voor. Die worden gebruikt voor duale rangen, d.w.z. de rangen waarvoor zowel nautische kennis als technische kennis vereist is. Bij het 'optellen' van de codes bepaalt het hoogste van de twee vereiste niveaus de hoogte van het duale niveau. Op die manier leveren het nautische niveau S5 en het technische niveau W6 het duale niveau SW5 op.

Ten slotte vragen wij uw aandacht voor de volgende punten:

1. In de laatste Werktekst Besluit zeevarenden handelsvaart, visserij en zeilvaart is géén definitie van het begrip 'lengte (L)' opgenomen. Dat lijkt niet nodig omdat in artikel 1, lid 1, aanhef en onderdeel g, van de Wet zeevarenden een lengtebegrip is opgenomen dat gelijk is aan de definitie van het begrip 'lengte' in het vigerende Besluit zeevisvaartbemanning. Echter, in de Wet zeevarenden wordt gesproken van 'scheepslengte' terwijl 'lengte' in de internationale afspraken wordt gebruikt en in de Werktekst Besluit zeevarenden handelsvaart, visserij en zeilvaart wordt het ongedefinieerde begrip 'lengte' gebruikt naast het in de wet gedefinieerde begrip 'scheepslengte'.

Welke lengte wordt met het begrip 'lengte' bedoeld? Er zijn namelijk ook nog de 'lengte over alles (LOA)' en de 'lengte tussen de loodlijnen (LBP)'. Deze laatste lengte wordt in verschillende richtlijnen van de Europese Unie gebruikt, overigens zonder duidelijke definitie. In de Europese sociale partners' overeenkomst ter implementatie van C188 in Europees recht is wèl een definitie van 'lengte tussen de loodlijnen (LBP)' opgenomen. Wij stellen voor hetzij consequent het begrip 'scheepslengte' te gebruiken òf het begrip 'lengte' dat dan alsnog moet worden gedefinieerd met dezelfde tekst als gebruikt is voor de definitie van 'scheepslengte' in de Wet zeevarenden. Gelet op de internationale context waarin de onderhavige regelgeving tot stand komt, geven wij de voorkeur aan het begrip 'lengte'.

2. Ten aanzien van de lengtecategorieën merken wij op, dat bij de sector de voorkeur bestaat voor de eerste categorie 'tot 15 meter' te nemen en bijgevolg voor de tweede categorie '15 tot 24 meter'. De reden hiervoor is dat daarmee de gehele groep vaartuigen 'gevangen' wordt die zich met soortgelijke visserijactiviteiten bezighoudt.
3. Het is ons opgevallen dat voor verschillende vissersvaartuigen ontheffingen van de voorgeschreven bemanningssterkte is verleend door middel van het bemanningscertificaat ('safe manning certificate'). Zo zouden er voor de garnalensector naast de 48-uurregeling ook een 10- en een 18-uurregeling bestaan. Wij zouden hierin ten aanzien van omvang, voorwaarden en categorieën vaartuigen/visserijmethode meer inzicht willen verkrijgen en zouden graag willen vernemen hoe onder de nieuwe bemanningsvoorschriften met deze bestaande ontheffingen zal worden omgegaan.
4. Met het sectorsegment dat de vissersvaartuigen tot 12 (of 15) meter vertegenwoordigt dient nog overleg plaats te vinden over de minimale bemanningseisen.
5. Hetzelfde geldt voor het sectorsegment dat de vissersvaartuigen vertegenwoordigt waarop beroepsmatig met hengels in plaats van netten wordt gevisd.
6. Erkenning van buitenlandse vaarbevoegdheden, onder andere die van gezellen zeevisvaart. Op de Nederlandse vloot werken inmiddels vissers uit onder andere Polen, Litouwen, Portugal, Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Mauritanië en Peru.
7. Niet alle vissersvaartuigen beschikken over zodanig moderne vis- en visverwerkingstechnieken dat veilig met "een man minder" ten opzichte van de huidige situatie kan worden gevaren. Graag zouden wij met u overleggen

over hoe met deze, oudere, vissersvaartuigen om te gaan waar het de minimale bemanningsvoorschriften betreft.

8. Door vakanties is het niet mogelijk gebleken de werknemersvertegenwoordigers in onze raad volwaardig in het opstellen van deze brief en de bijgevoegde tabellen te betrekken. Zij behouden zich daarom het recht voor op een later tijdstip doch vóór de eerstvolgende vergadering van de tripartiete werkgroep Bemanningsvoorschriften zeevisvaart eventueel afwijkende standpunten in te nemen.

Met vriendelijke groet,

STICHTING SECTORRAAD VISSERIJ

Ment van der Zwan



Model voor een
**Collectieve overeenkomst
tot tijdelijke regeling van de
rusttijden in de maatschapsvisserij**

De partijen bij deze collectieve overeenkomst,

[PM],

overwegende,

[PM],

zijn heden, de [datum], te [plaats] het navolgende met elkaar overeengekomen:

Artikel 1

Tot bepalingen voor maatschapsvissers van kracht worden op grond van de Arbeids-tijdenwet gelden de navolgende bepalingen.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze overeenkomst wordt verstaan onder:

- a. vissersvaartuig*, een vissersvaartuig als bedoeld in artikel 1, lid 1, onderdeel c, van de Wet zeevarenden;
- b. visser*, de natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een vissersvaartuig;
- c. maatschapsvisser*, de visser die een maatschapsovereenkomst is aangegaan als bedoeld in artikel 452q van het Wetboek van Koophandel;
- d. schipper*, de maatschapsvisser die het gezag voert over een vissersvaartuig;
- e. rusttijd*, de tijd waarin de maatschapsvisser geen werkzaamheden in het kader van bedoelde maatschapsovereenkomst verricht.

Artikel 3

1. De maatschap waartoe de schipper en de overige maatschapsvissers van een vissersvaartuig behoren organiseert de werkzaamheden zodanig dat hun rusttijd, te rekenen van de inscheping af, voor elk van hen:
 - a. ten minste 10 uren bedraagt in elke periode van 24 uren; en
 - b. ten minste 77 uren bedraagt in elke periode van 7 dagen.
2. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is de schipper bevoegd zijn rusttijd en die van de overige maatschapsvissers aan boord te beperken tot ten minste 6 uren in elke periode van 24 uren, te rekenen van de inscheping af, in geval de omstandigheden hem nopen naast en onder bevel van de officier van de navigatiewacht een extra personele uitkijk aan te stellen, echter op voorwaarde dat:
 - a. de geplande reisduur niet meer dan vijf etmalen bedraagt; en
 - b. de verlaging van de rusttijd voor niet meer dan drie etmalen van de reis geldt; en
 - c. de gemiste rusttijd onmiddellijk na ontscheping volledig wordt gecompenseerd, zodanig dat de rusttijd, bedoeld in het eerste lid, aanhef en onderdeel b, van dit artikel, volledig wordt genoten.
3. De Stichting Sectorraad Visserij is bevoegd om een beperkt aantal omschreven redenen tijdelijk uitzonderingen toe te staan op de in het eerste lid, aanhef en onderdeel a, van dit artikel vastgestelde grens. In dergelijke gevallen dienen de schipper en de overige maatschapsvissers zo spoedig als uitvoerbaar is rusttijd ter compensatie te nemen, doch niet later dan onmiddellijk na het einde van de reis.
4. Niets in dit artikel wordt geacht het recht van de schipper van een vissersvaartuig aan te tasten van een maatschapsvisser te verlangen dat hij de nodige uren werkzaamheden verricht ten behoeve van de onmiddellijke veiligheid van het vaartuig, van de personen aan boord of van de vangst, of voor het verlenen van hulp aan op zee in nood verkerende schepen of personen. Zodra de normale situatie is hersteld, draagt de schipper er zorg voor dat hij en de overige maatschapsvissers aan boord die bedoelde werkzaamheden hebben verricht toereikende rusttijd ter compensatie nemen.

Artikel 4

Deze overeenkomst is aangegaan voor een periode van vijf jaren.

Minimale bemanningssamenstelling vissersvaartuigen											
Lengte	Voortstuwings- vermogen	Vaargebied									
		Klein (Nederlandse territoriale zee)			Beperkt (gedefinieerde 30-mijlszone)			Onbeperkt			
		Aantal	Rang/Vaarbevoegdheid zeevisvaart	Niveau	Aantal	Rang/Vaarbevoegdheid zeevisvaart	Niveau	Aantal	Rang/Vaarbevoegdheid zeevisvaart	Niveau	
tot 12 meter	tot 750 kW	I	schipper	SKV	PM	PM	PM	PM	PM	PM	
		I	gezel zeevisvaart	S8							
	750 tot 3000 kW	—	—	—	—	—	—	—	—		
	onbeperkt	—	—	—	—	—	—	—	—		
12 tot 24 meter	tot 750 kW	—	—	—	I	schipper	SW6	I	schipper	SW6	
					I	plaatsvervangend schipper	SW6	I	plaatsvervangend schipper	SW6	
					I	gezel zeevisvaart	S8	I	stuurman/werktuigkundige	SW6	
					—	—	—	I	gezel zeevisvaart	S8	
	750 tot 3000 kW	—	—	—	—	—	—	—	—		
	onbeperkt	—	—	—	—	—	—	—	—		
24 tot 60 meter	tot 750 kW	—	—	—	I	schipper	SW6	I	schipper	S5	
					I	plaatsvervangend schipper	SW6	I	plaatsvervangend schipper	SW5	
					I	stuurman/werktuigkundige	SW6	I	stuurman/werktuigkundige	SW6	
					I	gezel zeevisvaart	S8	I	gezel zeevisvaart	S8	
					—	—	—	I	gezel	—	
	750 tot 3000 kW	—	—	—	I	schipper	SW6	I	schipper	S5	
					I	plaatsvervangend schipper	SW6	I	plaatsvervangend schipper	SW5	
					I	werktuigkundige	W5	I	werktuigkundige	W5	
					I	gezel zeevisvaart	S8	I	gezel zeevisvaart	S8	
					—	—	—	I	gezel	—	
onbeperkt	—	—	—	—	—	—	—	—			

Lengte	Voortstuwings- vermogen	Vaargebied								
		Klein (Nederlandse territoriale zee)			Beperkt (gedefinieerde 30-mijlszone)			Onbeperkt		
		Aantal	Rang/Vaarbevoegdheid zeevisvaart	Niveau	Aantal	Rang/Vaarbevoegdheid zeevisvaart	Niveau	Aantal	Rang/Vaarbevoegdheid zeevisvaart	Niveau
60 meter en meer	tot 750 kW	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	750 tot 3000 kW	—	—	—	—	—	—	1	schipper	S4
								1	plaatsvervangend schipper	S4
								1	stuurman	S5
								1	hoofdwerktuigkundige	W5
								1	plaatsvervangend hoofdwerktuigkundige	W5
								1	werktuigkundige	W6
								2	gezel zeevisvaart	S8
								2	gezel	—
								1	scheepskok	Kok
	onbeperkt	—	—	—	—	—	—	1	schipper	S4
								1	plaatsvervangend schipper	S4
								1	stuurman	S5
								1	hoofdwerktuigkundige	W4
								1	plaatsvervangend hoofdwerktuigkundige	W4
								1	werktuigkundige	W5
								2	gezel zeevisvaart	S8
								2	gezel	—
								1	scheepskok	Kok

Afwijkingen van de minimale bemanningssamenstelling vissersvaartuigen naar visserijactiviteit				
Visserijactiviteit	Lengte	Vaargebied	Afwijkingen	Voorwaarden
Alle	tot 12 meter	klein	gezel zeevisvaart vervalt.	Uitsluitend bij dagvisserij van maximaal 14 uur waarbij tussen twee reizen ten minste 10 uur rust wordt genomen.
Hengelvisserij	PM	PM	PM	PM
Staandwantvisserij	PM	PM	PM	PM
Flyshootvisserij	24 tot 60 meter	onbeperkt	gezel vervalt	Reisduur niet langer dan vijf etmaal; rust bij inzet extra personele uitkijk wordt niet meer dan drie etmalen beperkt tot minimaal zes uren per etmaal; gemiste rust wordt na afloop van de reis gecompenseerd.
Boomkorvisserij met pulswing	12 tot 24 meter	onbeperkt	gezel zeevisvaart vervalt	Reisduur niet langer dan vijf etmaal; rust bij inzet extra personele uitkijk wordt niet meer dan drie etmalen beperkt tot minimaal zes uren per etmaal; gemiste rust wordt na afloop van de reis gecompenseerd.
Twinrigvisserij (kreeft)	12 tot 24 meter	onbeperkt	gezel zeevisvaart vervalt	Reisduur niet langer dan vijf etmaal; rust bij inzet extra personele uitkijk wordt niet meer dan drie etmalen beperkt tot minimaal zes uren per etmaal; gemiste rust wordt na afloop van de reis gecompenseerd.
Twinrigvisserij (platvis)	12 tot 24 meter	onbeperkt	gezel zeevisvaart vervalt	Reisduur niet langer dan vijf etmaal; rust bij inzet extra personele uitkijk wordt niet meer dan drie etmalen beperkt tot minimaal zes uren per etmaal; gemiste rust wordt na afloop van de reis gecompenseerd.
Trawlvisserij	PM	PM	PM	PM
Mosselvisserij (vissen op mosselzaad)	PM	PM	PM	PM
Mosselvisserij (overtocht)	PM	PM	PM	PM
Visserij met garnalenkotter	12 tot 24 meter	beperkt	gezel zeevisvaart en gezel vervallen	Uitsluitend toegestaan voor reizen van maximaal 48 uur waarbij tussen twee reizen tenminste 10 uur rust wordt genomen en wordt voldaan aan bij ministeriële regeling te stellen nadere voorwaarden.

Per e-mail (ment@cv-ym.nl)

Stichting Sectorraad Visserij
t.a.v. de heer M. van der Zwan
IJMUIDEN

Rotterdam, 20 april 2015
Betreft: Stichting Sectorraad Visserij - advies 'look-out'
15864

K. Boele, *advocaat*
boele@wybenga-advocaten.nl

Geachte heer Van der Zwan, beste Ment,

Namens de Stichting Sectorraad Visserij verzocht je ons op welke wijze 'Rule 5' van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee uit 1972 (*Trb.* 1974, 51) dient te worden uitgelegd.¹ Dit voorschrift betreft de 'uitkijk' en de vraag rijst of dit voorschrift vereist dat te allen tijde een *extra* man op de brug aanwezig is ten behoeve van de uitkijk op het schip.

ACHTERGROND EN REIKWIJDTE RULE 5

- 1 In 1972 is de uitkijk-regel verdragsrechtelijk vastgelegd. Rule 5 luidt in de Engelse taal:

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

In de Franse, eveneens authentieke versie luidt de tekst:

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

¹ Door het Koninkrijk der Nederlanden geratificeerd op 4 februari 1976 en in werking getreden op 15 juli 1977.

En volgens de vertaling naar het Nederlands:

Elk schip dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.

- 2 Het is een misvatting dat met het begrip 'look-out'/'veille'/'uitkijk' uitsluitend is bedoeld een persoon. De Engelse authentieke tekst lijkt dit wel te suggereren ('a proper look-out'). De Franse tekst spreekt, vrij vertaald, van het verzekeren van een adequate visuele en auditieve 'wacht'. Hierna zal steeds gemakshalve het begrip 'uitkijk' worden gebezigd.
- 3 Zoals uit de formulering van het voorschrift blijkt, dient *het schip* uitkijk te houden, te kijken en te luisteren etc. Het schip wordt in het voorschrift gepersonifieerd. Bedoeld is uiteraard dat ervoor dient te worden zorggedragen dat *op het schip* goede uitkijk wordt gehouden. Zoals hierna zal blijken is voor die uitkijk menselijke waarneming van node, en kan dus niet worden volstaan met mechanische waarneming.
- 4 Met het voorschrift wordt bedoeld op *de activiteit* van het 'uitkijken'. Dat uitkijken behelst de systematische verzameling van informatie, zie in dit verband het *Handbook of the Nautical Rules of the Road* uit 1991:

"The term as used by the Rules, denotes not a person, but rather the systematic collection of information."²

- 5 De gezagvoerder draagt de verantwoordelijkheid om voor een goede uitkijk zorg te dragen. Ingeval een bemanningslid wordt opgedragen als (extra) uitkijk te fungeren, blijft de verantwoordelijkheid niettemin bij de gezagvoerder rusten. De gezagvoerder kan daarbij *zelf* de uitkijk verzorgen of anderen aanwijzen deze taak te vervullen.
- 6 De uitkijkactiviteit zal moeten plaatsvinden door (1) te kijken, (2) te luisteren en (3) door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de omstandigheden passend zijn. De eerste twee uitkijk-middelen hebben betrekking op waarneming door de zintuigen. Het laatste middel zijn alle hulpmiddelen (*tools*), variërend van een verrekijker tot iets als *automatic identification systems* (AIS).

² Christopher B. Llana & George P Wisneskey, *Handbook of the Nautical Rules of the Road* Naval Institute Press: Annapolis, 1991, 2e editie. Tevens vlg. Craig H. Allen, *Farwell's Rules of the Nautical Road*, Naval Institute Press, Annapolis, 2005, p. 131.

De personen belast met de uitkijk moeten voldoende tijd en ruimte hebben voor een goede vervulling van de uitkijk en zijn al naar gelang de omstandigheden bij voorkeur uitsluitend belast met deze taak.

- 7 Het spreekt voor zich dat de technologie in 1972 nog niet zo een grote rol speelde als tegenwoordig. De uitkijk werd doorgaans verricht door een persoon die qua middelen met name gebruik maakte van een verrekijker. Door de jaren heen is de uitkijk-activiteit anders ingevuld. Het derde element als genoemd in voorschrift 5, *de beschikbare middelen*, werd steeds belangrijker. De radar, ARPA (*automatic radar plotting aid*), AIS en gebruik van VTS (*vessel traffic service*) dragen bijvoorbeeld niet alleen aanzienlijk bij aan een goede uitkijk en voorkoming van ongevallen, in sommige gevallen is gebruik van dergelijke middelen ook verplicht. De Nederlandse rechter heeft in een aantal gevallen geoordeeld dat onvoldoende uitkijk aanwezig was, omdat niet (correct) gebruik was gemaakt van de beschikbare middelen.³

PERSOON VERSUS TECHNOLOGIE

- 8 Met de ontwikkeling van steeds geavanceerdere technologie rijst de vraag of voor de uitkijk zou kunnen worden volstaan met uitsluitend apparatuur. De algemene opvatting is dat dit op dit moment nog niet mogelijk is.
- 9 Ofschoon Rule 5 niet expliciet bepaalt dat voor de uitkijk menselijke tussenkomst is vereist⁴, is de heersende opvatting dat deze tussenkomst ook bij voortschrijding van technologische ontwikkelingen noodzakelijk zal blijven. Daarbij wordt gewezen op de noodzaak van het bedienen van apparatuur, de interpretatie van informatie en de inschatting van risico's. Ingeval van opdoemend gevaar zal snel geacteerd moeten worden en bemanning paraat moeten zijn. Aangenomen wordt dat adequater zal kunnen worden gereageerd indien een kundig persoon belast met de uitkijk het gevaar ziet aankomen en beschikbaar is. Daarnaast wordt erop gewezen dat niet alleen de mens, maar ook apparatuur kan falen. In dat kader is illustratief het oordeel van een rechtbank, inhoudende dat toen een kapitein reden had tot twijfel aan de juistheid van radargegevens, hij alternatieve maatregelen had moeten nemen om voor een goede uitkijk zorg te dragen.⁵

³ Vlg. bijvoorbeeld Rb Rotterdam, 4 juni 2003, S&S 2004/32 (de dekverlichting was ten onrechte niet ingeschakeld), Rb Rotterdam, 15 augustus 2007, S&S 2009/90 (onvoldoende gebruik van de beschikbare middelen), Rb Middelburg, 7 juni 2000, S&S 2001/16 (onvoldoende uitkijk had moeten worden opgevangen door camera, spiegel e.d).

⁴ Capt. Brusseau en Lt. Cmdr. Peter van de US Coast Guard, *Will The Look-out Be Redundant?*, een artikel dat is gepresenteerd door hen tijdens het 8e Lloyd's Ship Management Conference in Hong Kong op 6 oktober 1997, <http://www.maritimeconsultant.com/macnewsletters/fall98/LOOKOUT.HTM>.

⁵ Rb Rotterdam, 28 december 2005, S&S 2007/61.

- 10 Volgens voornoemde *Handbook of the Nautical Rules of the Road* zal een uitkijk nimmer uitsluitend mechanisch kunnen plaatsvinden:

"Whatever changes the future will bring, Rule 5 will continue to require that the person directing the movement of the vessel know the benefits and limitations of any new devices and be able to use them."⁶

De Nederlandse (en Amerikaanse) rechtspraak sluit hier tot op heden bij aan. Als iemand belast is met uitkijk en niettemin - al is het voor een korte periode - benedendeks gaat, wordt in strijd gehandeld met voorschrift 5.⁷

De vraag rijst wel of de opvatting dat ongeacht wat de toekomst brengt een persoon altijd vereist is voor een goede uitkijk, wellicht achterhaald is. Thans is men doende met de ontwikkeling van grote zeeschepen die volledig op afstand bestuurbaar zouden zijn. Een uitkijk zonder menselijke tussenkomst is op dit moment niettemin nog moeilijk denkbaar.

VOLSTAAN MET ÉÉN PERSOON OP DE BRUG

- 11 Na deze beschouwing over de interpretatie en reikwijdte van Rule 5, rijst de vraag hoeveel mensen belast moeten zijn met de uitkijk. Meer specifiek: is het vereist dat naast een persoon die op de brug is belast met de controle over het schip en de uitkijk onder alle omstandigheden te allen tijde nog een extra persoon met de uitkijk is belast? Het antwoord op deze vraag luidt ontkennend. Dit licht ik als volgt toe.
- 12 Voorschrift 5 schrijft niet voor hoeveel personen (minimaal) belast moeten zijn met de uitkijk. Evenmin wordt voorgeschreven dat een persoon, die belast is met de uitkijk, *uitsluitend* met die uitkijk mag worden belast. De wijze waarop de uitkijk is georganiseerd moet passend zijn al naar gelang "de heersende omstandigheden en toestanden". In wezen komt het naar ons oordeel neer op de concrete invulling van de open norm van goed zeemanschap. Feitelijke omstandigheden (denk aan verminderd zicht, een dode hoek of andere gevaarzettende omstandigheden) *kunnen* vereisen dat een extra uitkijk aanwezig is. Daarbij kan tevens van belang zijn de omvang en de aard van het schip, de locatie van het schip en de lading.
- 13 Toen het concept van de 'One Man Bridge Operation' (OMBO) werd geïntroduceerd, waren er heftige discussies - ook binnen de Internationale

⁶ Zie noot 2.

⁷ Zie o.a. Rb Rotterdam, 10 oktober 2007, S&S 2009/100 en *Farwell's Rules of the Nautical Road* (zie noot 2), p. 146.

Maritime Organization (IMO) - of dit was toegestaan gelet op voorschrift 5.⁸ Inmiddels is OMBO een geaccepteerde praktijk ingeval de omstandigheden dit toelaten.⁹ Het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst uit 1978, STCW, (*Trb.* 1981, 144), staat deze praktijk ook toe. Men acht OMBO met name *overdag* toegelaten, afhankelijk van relevante factoren als hierboven genoemd.

- 14 Dat Rule 5 niet altijd een 'extra' uitkijk vereist, blijkt ook uit de rechtspraak. Slechts ingeval de omstandigheden dit verlangen, dient de kapitein of stuurman een ander bemanningslid met extra uitkijk te belasten.¹⁰ Indien zich slechts één persoon op de brug bevindt, zal de betrokkene niet gehinderd moeten worden door een reeks andere taken die de uitkijk bemoeilijken.¹¹

CONCLUSIE

- 15 De conclusie luidt dat voorschrift 5 toelaat dat de uitkijk wordt verricht door één man op de brug indien de omstandigheden dit toelaten. Bij kleine (zee)schepen, waarbij vanuit de brug eenvoudig overzicht kan worden gehouden, zal dit doorgaans het geval zijn. De besturing van het schip zal dan op een automatisch piloot geschieden, opdat de persoon zich voldoende kan richten op de uitkijk. Van de concrete omstandigheden hangt af of een extra uitkijk op de brug dient te worden aangesteld.

Mochten er nog vragen zijn, dan ben ik uiteraard beschikbaar voor nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

K. Boele

⁸ Farwell's Rules of the Nautical Road, zie noot 2.

⁹ Er zijn bijvoorbeeld voorschriften opgesteld specifiek voor OMBO door de vereniging van klasse-maatschappijen, the *International Association of Classification Societies*, met het oog op het veilige gebruik van OMBO; beschikbaar op http://www.iacs.org.uk/document/public/publications/unified_requirements/pdf/ur_n_pdf156.pdf.

¹⁰ Bijvoorbeeld Rb Middelburg, 7 juni 2000, S&S 2001/16.

¹¹ Vlg. Rb Rotterdam, 24 april 2013, S&S 2014/52.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Puls/boomkor, 12-24 meter, <750 KW, >30 mijl	Cumulatie rust en werk uren
Tijd	Aantal uren in een reguliere week
Vaartuig	
In haven	65 uur
Stomen van of naar haven	9 uur
Vissen	94 uur
Drijven of verstomen / ankeren	0
Schipper	
Rust	10-12 uur per etmaal op zee + 62 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht	49 uur
Halen / zetten / visverwerking	23 uur (tijdens vissen)
Vis lossen en netherstel	3 uur
Plaatsvervangend. Schipper	
Rust	10-11 uur per etmaal op zee + 62 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht	32 uur
Halen / zetten / visverwerking	39 uur
Uitkijk	2 uur
Vis lossen en netherstel	3 uur
Stuurman /werktuigkundige	
Rust	10-11 uur per etmaal op zee + 62 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht	16 uur
Halen / zetten / visverwerking	48 uur
Uitkijk	2 uur
Vis lossen en netherstel	3 uur
Stuurman (S 7)	
Rust	
Wacht	
Visverwerking	
Gezel 1	
Rust	
Visverwerking	
Eten koken	
Uitkijk	
Vis lossen en netherstel	
Legenda	
	Rust
	Wacht
	Visverwerking / halen zetten: ca. 0,25 uur voor halen en zetten, ca. 0,75 uur voor verwerking (1 man)
	Drijven of verstomen
	Vistijd
	Stomen van of naar een haven
	Eten koken
	Uitkijk is opgenomen bij vertrek en binnenkomst haven en kruizen van het Verkeersscheidingsstelsel
	Tijdens deze uren zal er 1 persoon met VBB ankerwacht lopen op de brug. Qua rust worden hier geen concessies gedaan.
	Lossen, net herstelling (alleen op vrijdag)
	Ankeren

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Flyshoot 24-60 meter, <750 KW, >30 mijl		7e etmaal																							
Tijd	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	
Vaartuig																									
In haven																									
Stomen van of naar haven																									
Vissen																									
Drijven of verstomen																									
Ankeren																									
Schipper																									
Rust																									
Wacht																									
Halen / zetten																									
Plaatsvervangend. Schipper																									
Rust																									
Wacht																									
Visverwerking																									
Stuurman /werktuigkundige																									
Rust																									
Wacht																									
Visverwerking																									
Stuurman (S 7)																									
Rust																									
Wacht																									
Visverwerking																									
Gezel 1																									
Rust																									
Visverwerking																									
Eten koken																									
Gezel 2																									
Rust																									
Visverwerking																									
Eten koken																									

Flyshoot 24-60 meter, <750 KW, >30 mijl	Cumulatie rust en werk uren
Tijd	Aantal uren in een reguliere week
Vaartuig	
In haven	68 uren
Stomen van of naar haven	20 uren
Vissen	50 uren
Drijven of verstomen / ankeren	30 uren
Schipper	
Rust	10 -12 uur per etmaal op zee + 65 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht	58 uur
Halen / zetten	50 uur (tijdens vissen)
Plaatsvervangend. Schipper	
Rust	10 - 12 uur per etmaal op zee + 65 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht	24 uur
Visverwerking	28 uur
Uitkijk	4 uur
Stuurman /werktuigkundige	
Rust	11-15 uur per etmaal op zee + 65 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht	18 uur
Visverwerking	25 uur
Uitkijk	4 uur
Stuurman (S 7)	
Rust	
Wacht	
Visverwerking	
Gezel 1	
Rust	10-14 uur per etmaal op zee + 65 uur aan de wal aaneengesloten
Visverwerking	43 uur
Eten koken	4 uur
Uitkijk	
Legenda	
	Rust
	Wacht
	Visverwerking / halen zetten
	Drijven of verstomen
	Vistijd
	Stomen van of naar een haven
	Eten koken
	Flyshoot is dagvisserij, tijdens donker voor anker. Bij vertrek en aankomst en kruizen VSS extra uitkijk.
	Tijdens deze uren zal er 1 persoon met VBB ankerwacht lopen op de brug. Qua rust worden hier geen concessies gedaan.
	Lossen, net herstelling (alleen op vrijdag)
	Ankeren

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Twinrig/kreeft, 12-24 meter, <750 KW, >30 mijl		Cumulatie rust en werk uren
Tijd		Aantal uren in een reguliere week
Vaartuig		
In haven		67 uren
Stomen van of naar haven		24 uren
Vissen		77 uren
Drijven of verstomen / ankeren		0
Schipper		
Rust		10 uur per etmaal op zee + 63 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht		60 uur
Halen / zetten		14 uur (tijdens vissen)
Vislossen en netten herstellen		4 uur
Plaatsvervangend. Schipper		
Rust		10-11 uur per etmaal op zee + 63 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht		41 uur
Visverwerking		15 uur
Uitkijk		2 uur
Vislossen en netten herstellen		4 uur
Stuurman /werktuigkundige		
Rust		
Wacht		
Visverwerking		
Uitkijk		
Stuurman (S 7)		
Rust		
Wacht		
Visverwerking		
Gezel 1		
Rust		11-16 uur per etmaal op zee + 63 uur aan de wal aaneengesloten
Visverwerking		39 uur
Eten koken		4 uur
Uitkijk		8 uur
Vislossen en netten herstellen		4 uur
Legenda		
		Rust
		Wacht
		Visverwerking / halen zetten
		Drijven of verstomen
		Vistijd
		Stomen van of naar een haven
		Eten koken
		Uitkijk is opgenomen bij vertrek en binnenkomst haven en kruizen van het Verkeersscheidingsstelsel
		Tijdens deze uren zal er 1 persoon met VBB ankerwacht lopen op de brug. Qua rust worden hier geen concessies gedaan.
		Lossen, net herstelling (alleen op vrijdag)
		Ankeren

[illegible]

[illegible]

Twinrig platvis, 12-24 meter, <750 KW, >30 mijl		Cumulatie rust en werk uren
Tijd		Aantal uren in een reguliere week
Vaartuig		
In haven		70 uren
Stomen van of naar haven		22 uren
Vissen		76 uren
Drijven of verstomen / ankeren		0
Schipper		
Rust		10-11 uur per etmaal op zee + 67 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht		49 uur
Halen/zetten/visverwerking		10 uur (tijdens vissen)
Vis lossen en netherstel		3 uur
Plaatsvervangend. Schipper		
Rust		11-13 uur per etmaal op zee + 67 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht		35 uur
Halen/zetten/visverwerking		15 uur
Uitkijk		
Vis lossen en netherstel		3 uur
Stuurman /werktuigkundige		
Rust		11-15 uur per etmaal op zee + 67 uur aan de wal aaneengesloten
Wacht		11 uur
Halen/zetten/visverwerking		21 uur
Uitkijk		8 uur
Koken		4 uur
Vis lossen en netherstel		3 uur
Stuurman (S 7)		
Rust		
Wacht		
Visverwerking		
Gezel 1		
Rust		
Visverwerking		
Eten koken		
Uitkijk		
Legenda		
		Rust
		Wacht
		Visverwerking / halen zetten
		Drijven of verstomen
		Vistijd
		Stomen van of naar een haven
		Eten koken
		Uitkijk is opgenomen bij vertrek en binnenkomst haven en kruizen van het Verkeersscheidingsstelsel
		Tijdens deze uren zal er 1 persoon met VBB ankerwacht lopen op de brug. Qua rust worden hier geen concessies gedaan.
		Lossen, net herstelling (alleen op vrijdag)
		Ankeren