



Op 1 juli 2025 trad de nieuwe Wet Bemanning Zeeschepen in werking. Voor de zeilvaart is de belangrijkste consequentie dat officieren per medio 2026 een certificaat training reddingsmiddelen moeten hebben. Dat kan dan de STCW course zijn of de door de EZS ontwikkelde training speciaal voor de zeilvaart. Hieronder enkele veel gehoorde vragen en de antwoorden daarop van het ministerie.

Vraag: Is dit ook voor de SPS zeilschepen onder de 500GT?

Antwoord: Uitgangspunt is dat iedere officier die in het bezit is van een vaarbevoegdheidsbewijs voor zeilschepen <500 GT kan opteren voor de reguliere training reddingmiddelen of de training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT (EZS). De eerstgenoemde is op de meeste onderdelen uitgebreider.

De nieuwe wetgeving voor bemanning van zeeschepen, ingaande per 1 juli 2025, vermeldt een serie aan trainingen en certificaten:

- Een geldig PSCRB-certificaat,
- Advanced fire fighting
- Crisis management and human behaviour
- Crowd management
- Medical care (ook in vaargebieden I t/m IIIa)

Vraag: Moet je al deze certificaten hebben?

Antwoord: Nee. Slechts een deel van de certificaten (bekwaamheidsbewijzen) is vereist:

PSCRB (reddingmiddelen): De wet is in werking getreden per 1 juli 2025, maar op dit vlak is er sprake van een overgangstermijn. Officieren dienen vanaf 1 juli 2026 te beschikken over een bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen of een bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT (EZS). Dit betekent overigens niet dat men tot die tijd niet hoeft te voldoen aan de huidige en bestaande verplichtingen op dit vlak, die voortkomen uit het bemanningscertificaat (*minimum safe Manning Document*) of eisen gerelateerd aan het vaarbevoegdheidsbewijs (indien men bijvoorbeeld seizoenswerk verricht en in de deelsector handelsvaart). In dergelijke gevallen dient de reguliere training reddingmiddelen gevolgd te zijn. Zie het overzicht hieronder over de training reddingmiddelen.

Advanced Firefighting (AFF)/Brandbestrijding voor gevorderden: Dit is niet vereist. Uit de Wet bemanning zeeschepen volgt geen specifieke verplichting voor bemanning van zeilschepen van minder dan 500 GT om deze training te volgen. Deze training is bedoeld om vaardigheden aan te reiken om tijdens een brand leiding te kunnen geven aan de brandploeg en de communicatie die daarbij hoort. In het geval van zeilschepen van minder dan 500 GT gaat het over relatief kleine bemanning en relatief overzichtelijke schepen waarbij geen sprake is van brandploegen en complexe brandbestrijdingsoperaties.

Crisis management and human behaviour/Crowd management/crisisbeheersing en menselijk gedrag/groepsbegeleiding: Dit is veelal niet vereist. Dit betreft verplichte trainingen indien het gaat om passagiersschepen. In die situatie wordt een bekwaamheidsbewijs of schriftelijk bewijs vereist. Veel zeilschepen staan

Kuipersdijk 15
1601 CL Enkhuizen

tel +31 (0)228 32119
info@debbz.nl
www.debbz.nl

iban NL98 TRIO 0254646166
KVK 40624831



niet te boek als passagiersschip. Daarom worden deze trainingen formeel niet vereist. Wel is het zo dat aan boord van deze zeilschepen veelal passagiers, dan wel opvarenden die geen deel uitmaken van bemanning, worden vervoerd. Vanuit veiligheidsoptiek is er wel reden om aandacht te besteden aan deze trainingen. Daarom is ervoor gekozen om de nieuwe training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT (EZS) aan te vullen met elementen van de training crisisbeheersing en menselijk gedrag. Uitgangspunt is dat dit de algehele veiligheidssituatie van de zeilvaart ten goede komt.

Medical Care/Medische zorg

Deze training is alleen vereist voor de functie kapitein zeilvaart met de beperking tot zeilschepen van minder dan 500 GT op reizen in de vaargebieden zeilvaart III en IV. Dat is conform de oude regelgeving. De nieuwe regelgeving bevat geen wijzigingen op dit vlak.



nu	1 juli 2025	1 dec 2025	1 juli 2026
De nieuwe wet is nog niet van kracht. Als je vóór 1 juli 2026 een vaarbevoegdheidsbewijs (VBB) aanvraagt dan hoeft nog geen bekwaamheidsbewijs reddingmiddelen (EZS) of PSCRB overlegd te worden.	Nieuwe wet treedt in werking. Voor de eis om in bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs PSCRB of reddingmiddelen (EZS) geldt een <u>overgangstermijn</u> van 1 jaar.		Vanaf deze datum is voor het aanvragen van een officiers VBB zeilvaart (<500GT) een geldig bekwaamheidsbewijs Reddingmiddelen (EZS) of PSCRB verplicht
Voor het Minimum Safe Manning Document (MSMD) geldt een gedoogsituatie tav de verplichting om 1 bemanningslid aan boord te hebben die in het bezit is van het bekwaamheidsbewijs PSCRB. Bovenstaande geldt tot 1 december 2025.		Einde gedoogtijd voor het niet aan boord hebben van 1 houder van een geldig bekwaamheidsbewijs PSCRB (of reddingmiddelen EZS). Deze datum kan nog veranderen afhankelijk van de rechterlijke uitspraak Vanaf 1 December 2025 moet er 1 persoon aan boord zijn die over PSCRB of reddingmiddelen (EZS) beschikt.	VBB's afgegeven voor 1 juli 2026 behouden hun geldigheid, echter om de functie aan boord uit te mogen voeren dient elke officier wel in bezit te zijn van een geldig bekwaamheidsbewijs PSCRB of reddingmiddelen (EZS)

Voor meer informatie zie ook de informatie op pagina 3 omtrent van het volgende informatiedocument: [Wet bemanning zeeschepen - Netherlands Regulatory Framework \(NeRF\) – Maritime](#)



Vraag: Moeten ratings die nodig zijn om reddingsvlotten te bemannen in het bezit moeten zijn van een geldig PSCRB-certificaat. zo ja, om hoeveel/welke vlotten gaat het dan? en zo ja, moet er voor de dagtochten de vlotten aan SB en BB gelijk kunnen bemannen?

Antwoord: Nee, de eis geldt alleen voor de officieren.

In de training Reddingmiddelen voor zeilschepen kleiner dan 500 GT van de Enkhuizer Zeevaartschool zijn onderdelen van het 'Crisis management en human behaviour' opgenomen.

Vraag: Moet je deze cursus ook nog apart doen voor de aanvraag van je vaarbevoegdheid evenals 'Crowd management'?

Antwoord: Zie de beantwoording van de voorgaande vraag over PSCRB en Crowd Management. Deze trainingen hoeven niet apart gedaan te worden.

Vraag: Waarom zijn PSCRB onderdelen uit deze cursus gehaald terwijl dit eigenlijk in de wet een verplichting is ?

Antwoord: Het STCW verdrag geeft enige ruimte voor schepen onder de 500 GT om op onderdelen beargumenteerd af te kunnen wijken. NL maakt daar gebruik van. Een bezwaar van de BBZ tegen de verplichte PSCRB training was altijd dat niet alle onderdelen van de training relevant zijn voor zeilschepen. Het gaat bijvoorbeeld om de afwezigheid van harde reddingsboten. Die elementen zijn er dus, gebruikmakende van de bevoegdheid die NL heeft, uitgehaald. De PSCRB training is daarbij meer specifiek gemaakt voor zeilschepen kleiner dan 500 GT. Aan de inhoud van de trainingseisen wordt geen afbreuk gedaan.

Vraag: Wordt dit internationaal geaccepteerd als vervanging van de STCW training?

Antwoord: Ja, zie ook het antwoord hierboven. De training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT (EZS) is erkend door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het volgen van deze training leidt tot de afgifte van een bekwaamheidsbewijs (een zgn. Certificate of Proficiency/CoP). De eisen en afgifte van een dergelijk document is verankerd in Nederlandse regelgeving. Het is daarmee een officieel document dat internationaal wordt geaccepteerd.

Vraag: Hoe weet een buitenlandse PSC wat de inhoud van de training is? Is er overleg geweest met bijvoorbeeld Deens Duitse autoriteiten? Dan heb ik ook nog iets gehoord dat de EMSA dit goed moet keuren. Is dat gebeurd?

Antwoord: zie reactie op de vraag hierboven. Het gaat niet perse om de exacte inhoud van een training. Een buitenlandse PSC kan verifiëren of er sprake is van een formeel afgegeven bekwaamheidsbewijs (CoP). Bij twijfel zal er contact op worden genomen met de NL maritieme autoriteit. De betreffende NL wetgeving en toepasselijke eisen zijn ook openbaar. EMSA doet periodiek een audit of wordt voldaan aan Europese regelgeving. Er is geen sprake van het pro- actief goedkeuren van trainingen door EMSA.

Vraag: Het blijft vreemd dat deze vereisten voor cursussen aan de vaarbevoegdheid gekoppeld zijn en niet aan het vaargebied van het schip. Een PSCRB, een Advanced Fire Fighting of een Medical Care op een schip dat hiervoor niet uitgerust is omdat het vaargebied het niet vereist, is toch heel erg vreemd.

Het zou veel logischer en beter uitvoerbaar zijn deze cursussen verplicht te stellen voor een vaarbevoegdheid voor een vaargebied groter dan IIIa (ipv van een speciale cursus in Enkhuizen die voor 1 van de cursussen geldt, en alleen maar meer vragen op roept).

Antwoord: zie de reactie op voorgaande vragen. Ook in de handelsvaart en in de visserij is het gebruikelijk dat vereisten met betrekking tot trainingen gekoppeld zijn aan een specifiek vaarbevoegdheidsbewijs. Daarnaast kan er sprake zijn van (aanvullende) trainingsvereisten in het kader van het bemanningscertificaat (safe manning). De eisen die voortkomen uit het bemanningscertificaat hebben eerder betrekking op de specifieke kenmerken van het zeeschip en het vaargebied.



Vraag: Hoe wordt gecontroleerd dat een stuurman een certificaat reddingmiddelen/PSCRB heeft?

Antwoord: Vanaf 1 juli 2026 zal bij de afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs worden gecontroleerd of een stuurman beschikt over een geldig bekwaamheidsbewijs. Tevens kan dit aan bod komen tijdens een vlaggenstaatsinspectie of havenstaatsinspectie. Zie ook de hierboven bijgesloten tabel.

Vraag: Achter in het monsterboekje zijn nieuwe functiebenamingen opgenomen voor het invullen van je boekje. Hier missen een aantal begrippen (bv stuurman/rating/rating usC kleine zeilvaart) rondom de zeilvaart. Hoe gaat het KIWA hiermee om bij afgifte van een vaarbevoegdheidsbewijs?

Antwoord: In het monsterboekje kan aangetekend worden in welke functie is aangemonsterd. Tevens wordt een vaartijdverklaring geaccepteerd. In een nieuwer ontwerp kan die ruimte mogelijk wel komen.

Vraag: Waar komt de datum van 1 december 2025 vandaan? Betreft dit een overgangsregeling? Is die ergens vastgelegd in een beleidsregel, of is deze afhankelijk van de willekeur van ambtenaren?

Antwoord: Dit betreft een overgangstermijn. Dat is door de ILT gecommuniceerd middels een brief.

Vraag : Welke invloed heeft de lopende rechtszaak nog op de nieuwe verplichtingen?

Antwoord: Over een mogelijke uitspraak van een rechtbank kunnen bij voorbaat geen uitspraken worden gedaan.

Vraag: Zeevarenden hebben de keuze tussen de reguliere training reddingmiddelen en de alternatieve training reddingmiddelen voor zeilschepen < 500 GT. De inhoud van deze twee trainingen is heel verschillend. Er komen dus zeevarenden aan boord waarvan het maar afwachten is welke van de twee trainingen zij gevolgd hebben en over welke kennis en ervaring zij dus beschikken.

Antwoord: De training reddingmiddelen zeilschepen van minder dan 500 GT (EZS) is afgeleid van de reguliere training reddingmiddelen. De trainingen zijn niet wezenlijk verschillend, in die zin dat de EZS training meer specifiek is gemaakt voor de zeilvaart. Daarbij zijn er onderdelen geschrapt die niet van toepassing zijn voor de zeilvaart. De nadruk in deze specifieke training voor zeilschepen ligt vooral op het gebruik en de omgang met overboord geworpen reddingsvloten, veiligheid van passagiers in noodsituaties, de redding van overlevenden, communicatie, helikopter-redding en noodsignalen. Uitgangspunt is dat een dergelijke op maat gesneden training de algehele veiligheidssituatie van de zeilvaart ten goede komt. In de toelichting bij de regelgeving wordt ook benadrukt dat zodra er sprake is van uitwisseling of doorstroom richting de handelsvaart, men altijd de reguliere en meer uitgebreide reguliere training reddingmiddelen dient te volgen.