



IMO: Herziening STCW-verdrag en Trainingsrichtlijnen

Nieuws

14 februari 2025


#Bekwame bemanning

Gedownload op 09-07-2026

HTW11 van start in Londen

Afgelopen maandag ging bij de **IMO**  in Londen de 11^e bijeenkomst van het Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW11) van start.

Herziening STCW-verdrag

De werkgroep voor de herziening van het IMO **STCW-verdrag**  heeft het werk hervat. Deze werkgroep richtte zich op het identificeren van hiaten in het verdrag om het toekomstbestendig te maken en beter te laten aansluiten op de ontwikkelingen in de scheepvaart. Fase 1 van de herziening is nu afgerond en de volgende bijeenkomst zal de werkgroep verder gaan met fase 2. Hierin zullen inhoudelijke voorstellen worden gedaan voor wijzigingen van het verdrag.

Tjitso Westra van de KVNR nam namens ICS deel aan deze werkgroep.



Ontwikkelen van tussentijds trainingsrichtlijnen

Ook is een werkgroep gestart met het ontwikkelen van tussentijdse trainingsrichtlijnen. Deze richten zich op de training van zeevarenden die werken met alternatieve brandstoffen en nieuwe technologieën. De vraag vanuit de sector naar deze richtlijnen groeit. Het is daarom cruciaal dit proces te versnellen en los te koppelen van de bredere STCW-herziening.

Noa Vork van de KVNR nam op uitnodiging van de Nederlandse overheid deel aan de werkgroep.

Validatie van Model courses

Een derde werkgroep hield zich bezig met de validatie van verschillende Model Courses waaronder:

- GMDSS
- Company Security Officer
- Port Facility Security Officer

Deze Model Courses dienen als leidraad voor de ontwikkeling van STCW-trainingen, maar zijn niet verplicht.

Neem contact op met...

Auteur



Noa Vork

BEMANNINGSZAKEN EN OPLEIDINGEN

(zwangerschapsverlof tot 1 augustus 2026)

vork@kvnr.nl



Tjitso Westra

HOOFD ARBEIDSZAKEN EN OPLEIDINGEN

06 2392 4511

westra@kvnr.nl



Andere interessante items...

Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissieadvies MLC
20.06.2024

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbi, bevoorrading, veiligheid en strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringstekorten en regelmatig die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Dit komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels, air-costo-normen, tientallen verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale vis havenaansluitingen.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MLC-beleid dat rekening houdt met kapitaalintensive, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers die ruimte hebben om te verkurzamen en te innoveren.

Regelmatig samellen
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat versgen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verband. Just die cumulatieve impact dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nieuwelike nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-Kluisman gevraagd om de regelgeving voor MKB-ondernemers te beperken met 20% te verminderen. De lijn zou ook moeten gelden voor de niveau op te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, waaronder het maritieme onderzoek.

Concreet zullen wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductiebestemming voor regelgevingsovereenkomsten ook toe te passen op issues op te leveren sectorale regelgevingsovereenkomsten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare toezichtverlichting;
- branchegenootschappen en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsovereenkomsten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te aggrimeren in Europese en internationale (SAI) wetgeving, zodat een belangrijke deel van de kosten voor reders voortaan uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppen worden voorkomen. Het is vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie





Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026