

# **Schepenbesluit 2004**

Voorlichtingsbijeenkomsten  
nieuwe scheepvaartregelgeving  
3, 10 en 17 maart 2005



# Inhoudsopgave

	<i>pag.</i>
<b>Voorwoord</b>	iii
<b>Inleiding bij de nieuwe regelgeving</b>	v
Hoofdpijnen van de modernisering	v
Vervolgtraject	v
Belangrijkste wijzigingen en praktische gevolgen	vi
Leeswijzer bij nieuwe regelgeving	vii
<b>Schepenbesluit 2004</b>	1
Nota van toelichting	11
<b>Inwerkingtredingsbesluit Schepenbesluit 2004</b>	39
Nota van toelichting	40
<b>Regeling veiligheid zeeschepen</b>	41
Toelichting	49
<b>Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen</b>	67
Toelichting	71
<b>Intrekking diverse ministeriële regelingen</b>	81
Toelichting	82
<b>Bekendmaking nr. 329/2004 (overgangsmaatregelen)</b>	85
Toelichting	87
<b>Bekendmaking nr. 330/2004 (intrekking diverse bekendmakingen)</b>	91
Toelichting	92
<b>Schepenbesluit 1965</b>	
Tekst van de resterende delen het besluit zoals van kracht per 1 januari 2005	97

## Voorwoord

Op 1 januari 2005 is het nieuwe Schepenbesluit 2004 grotendeels in werking getreden. Op die datum is ook de nieuwe Regeling veiligheid zeeschepen van kracht geworden, waarin alle uitvoeringsregeling op grond van het Schepenbesluit 2004 is opgenomen.

De inwerkingtreding van het nieuwe Schepenbesluit en de totstandkoming van de nieuwe regeling vormen de één na laatste stap van een omvangrijk project tot modernisering van de veiligheidswetgeving voor zeeschepen. Het nieuwe besluit komt in de plaats van het vier decennia oude Schepenbesluit 1965, dat in veel opzichten verouderd was. Om gelijke tred te kunnen houden met de vele mondiale en Europese ontwikkelingen op het gebied van de zeescheepvaart, was een grondige modernisering nodig.

In de nieuwe regelgeving staat de internationale context waarin de zeescheepvaart opereert centraal. De veiligheid van de zeescheepvaart is tegenwoordig vooral een internationale aangelegenheid, waarbij de meeste veiligheidsvoorschriften in IMO- of EU-verband tot stand komen. Het nieuwe Schepenbesluit maakt het mogelijk om de internationale ontwikkelingen op de voet te volgen, zonder dat daarvoor uitgebreide Nederlandse wetgeving nodig is.

Bij de modernisering is gekeken naar de toegevoegde waarde van allerlei nationale voorschriften die in de loop der tijd in aanvulling op het internationale regime tot stand zijn gekomen. Veel van deze nationale voorschriften zijn nu geschrapt. De regeldruk voor de Nederlandse zeescheepvaartsector is hierdoor afgenomen. Bij de totstandkoming van het nieuwe besluit is tevens rekening gehouden met het kabinetsbeleid tot vermindering van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Op een aantal terreinen zijn deze lasten bijna gehalveerd, hetgeen de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse vloot ten goede komt.

In deze bundel is een compleet overzicht opgenomen van de nieuwe veiligheidsregelgeving die sinds 1 januari 2005 van kracht is, met inbegrip van de daarbij behorende toelichtingen. Ook is een doorlopende tekst van de resterende delen van het Schepenbesluit 1965 opgenomen. Het grootste deel van dat besluit is per 1 januari 2005 ingetrokken. Een beperkt aantal artikelen blijft echter nog even van kracht, totdat de moderniseringsoperatie volledig is afgerond.

De in de bundel opgenomen nieuwe regelgeving wordt voorafgegaan door een inleiding, waarin de belangrijkste vernieuwingen en veranderingen op een rijtje zijn gezet. De inleiding bevat ook een korte leeswijzer bij de nieuwe regelgeving om het gebruik daarvan te vergemakkelijken.



# Inleiding

## 1. Hoofdpijnen van de modernisering

De modernisering van het Schepenbesluit heeft tot doel om de Nederlandse schepenwetgeving aanzienlijk te vereenvoudigen en beter te laten aansluiten bij de bestaande internationale en Europese kaders. De kern van de moderniseringsoperatie wordt gevormd door het consequent over de gehele linie invoeren van een systeem van rechtstreekse en dynamische verwijzing naar alle toepasselijke internationale en Europese instrumenten. Het nieuwe besluit heeft daardoor vooral het karakter van “overzichtswetgeving” gekregen, waarin op een rijtje is gezet welke (internationale, Europese of nationale) regels op een bepaald schip of op een bepaalde situatie van toepassing zijn. Door het systeem van verwijzingen is het Schepenbesluit 2004 ook een flink stuk dunner dan zijn voorganger.

De invoering van een systeem van (dynamische) verwijzingen was nodig om gelijke tred te kunnen houden met alle nieuwe IMO- en EU-regelgeving. Met name op SOLAS-gebied was de laatste jaren een flinke implementatieachterstand ontstaan. Met het nieuwe besluit behoort deze achterstand tot het verleden, terwijl ook het risico van nieuwe achterstanden is geminimaliseerd. Door dynamisch te verwijzen (“*as amended*”) werken verdragswijzigingen in principe automatisch door, zonder dat daarvoor een wijziging van het Schepenbesluit nodig is.

Bij het maken van het Schepenbesluit 2004 heeft ook het beleid van “*Maritiem Keerpunt*” een nieuwe impuls gekregen. In het oude Schepenbesluit stonden nog relatief veel aanvullende nationale normen. De meeste van deze “nationale extra’s” zijn per 1 januari 2005 geschrapt; slechts een handjevol nationale normen is gehandhaafd. In de nieuwe situatie is steeds duidelijk aangegeven, wanneer iets een aanvullende nationale eis is. Deze eisen worden apart genoemd, zodat het niet meer nodig is om de tekst van de Nederlandse wetgeving met de internationale verdragen te vergelijken om de nationale aanvullingen en bijzonderheden op te sporen.

Een ander belangrijk punt is dat ervoor is gekozen om alle (uitvoerings)regels onder het nieuwe besluit in één algemene ministeriële regeling op te nemen. Dit betekent dat, zodra de modernisering volledig is afgerond, het Schepenbesluit en de regeling tezamen een volledig beeld geven van *alle* toepasselijke regels op veiligheidsgebied. Men hoeft dus niet verder te zoeken dan besluit of regeling om te weten wat er geldt. Wel is er een splitsing gemaakt tussen de regels die gelden voor in Nederland geregistreerde schepen en de regels die gelden voor Antilliaanse schepen. De (verdrags-)voorschriften uit het besluit gelden voor alle schepen uit het Koninkrijk, maar de verdere regels zijn in twee

afzonderlijke regelingen ondergebracht: voor Nederlandse schepen in de Regeling veiligheid zeeschepen en voor Antilliaanse schepen in de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen. De reden voor deze splitsing is gelegen in de bijzondere positie van de Nederlandse Antillen en Aruba ten opzichte van de EU, die tot gevolg heeft dat de Europese scheepvaartregels alleen in Nederland gelden. De Nederlandse regeling is om die reden uitgebreider dan de Antilliaanse regeling.

In de toelichtingen bij het Schepenbesluit 2004 en de nieuwe regeling(en) onder dat besluit wordt uitgebreider ingegaan op de achtergronden en hoofdpijnen van de modernisering.

## 2. Vervolgtraject

### *Laatste fase van de modernisering*

Met de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004 en de nieuwe ministeriële regeling is de modernisering nog niet volledig afgerond. Vooral nog is het nieuwe besluit alleen in werking getreden voor alle conventieschepen (d.w.z. schepen waarop de internationale verdragen van toepassing zijn) en voor bepaalde categorieën van niet-conventieschepen waarvoor internationale normen (zoals de MODU-Code en de SPS-Code) of Europese normen (richtlijn 98/18/EG) bestaan.

Voor de overige niet-conventieschepen is nog een laatste moderniseringsslag nodig, die in de loop van 2005 zijn beslag zal krijgen. Tot die tijd blijft voor deze groep van niet-conventieschepen een afgeslankte versie van het oude Schepenbesluit 1965 gelden. In een speciale bekendmaking aan de scheepvaart (zie nr. 329/2004) zijn overgangsmatregelen opgenomen om ook voor deze laatste categorie van schepen alvast zoveel mogelijk bij de nieuwe situatie van rechtstreekse verwijzing naar de verdragen aan te sluiten.

In de laatste fase van de moderniseringsoperatie zullen ook de resterende bekendmakingen aan de scheepvaart worden ingetrokken. Het gaat daarbij om de volgende bekendmakingen, die uit praktische overwegingen nog niet per 1 januari 2005 konden worden ingetrokken:

- nr. 35/1965 (Acetyleen las- en snij-installaties);
- nr. 213/1987 (Voorschriften betreffende geluidsniveaus aan boord van schepen);
- nr. 234/1988 (Wachtalarminstallatie voor schepen, geen vissersvaartuigen zijnde);
- nr. 255/1990 (Intacte stabiliteit van pontons, bestemd voor het vervoer van dekladingen);
- nr. 279/1992 (Stabiliteit van schepen in intacte toestand, geen offshore bevoorradingsschepen of onbemande pontons voor vervoer van deklading zijnde);

- nr. 280/1992 (Voorschriften voor de waterdichte afsluiting, de stabiliteit en de waterdichte indeling van offshore bevoorradingsschepen);
- nr. 281/1992 (Voorschriften voor offshore ondersteuningsschepen die beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke in bulk vervoeren);
- nr. 328/2001 (Voorschriften betreffende elektrisch lassen).

In de laatste fase zal verder de enige nog van kracht gebleven oude ministeriële regeling, de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen, worden ingetrokken. De medische uitrustings-eisen zullen dan in (een bijlage bij) de nieuwe Regeling veiligheid zeeschepen worden opgenomen.

#### *Invulling open normen uit verdragen*

Een ander punt in het vervolgtraject is de concretisering van de “open normen” uit de verdragen. Anders dan in het verleden zal dit niet meer standaard door middel van wetgeving gebeuren. Ook zal in het vervolg minder vaak met nationale invullingen worden gewerkt, maar vooral aansluiting worden gezocht bij bestaande IMO-normen en IACS-interpretaties. Een ander belangrijk verschil is dat er meer keuzevrijheid zal worden geboden ten aanzien van de invulling van open normen. IMO-resoluties en –circulaires zullen minder vaak het karakter van “zo moet het” en vaker het karakter van “zo kan het” krijgen. Dit betekent dat de reder er ook voor kan kiezen om een open norm op een andere wijze in te vullen. Voorwaarde is natuurlijk wel dat die andere invulling dan tot een vergelijkbaar veiligheidsniveau moet leiden.

In samenspraak met de sector zullen door IVW/DS beleidsregels worden opgesteld waarin de diverse resoluties, circulaires en interpretaties zijn opgenomen, die kunnen worden gebruikt voor de invulling van de open normen uit de verdragen. Daarbij zal er naar worden gestreefd om deze beleidsregels zoveel mogelijk in één document op te nemen, zoals ook de uitvoeringsregels onder het besluit in één algemene ministeriële regeling zijn opgenomen.

### **3. Belangrijkste wijzigingen en praktische gevolgen**

#### *Certificaten*

Het certificaat van deugdelijkheid wordt afgeschaft. Dit gebeurt in twee stappen. Per 1 januari 2005 is het CvD reeds afgeschaft voor alle schepen waarvoor op grond van de verdragen een internationaal veiligheids-certificaat (IVC) benodigd is. Voor deze schepen is voortaan alleen nog maar een IVC nodig. In de loop van 2005 zal het CvD ook voor de overige schepen worden afgeschaft. Voor die schepen wordt dan in plaats van het CvD een “nationaal veiligheids-certificaat” (NVC) ingevoerd. Als er een bijzondere IMO-Code of EU-richtlijn van toepassing is die een eigen certificaat kent, wijkt het NVC echter voor deze Code

of richtlijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de richtlijn passagiersschepen in nationale vaart. Het bij die richtlijn behorende Europese veiligheids-certificaat komt in de plaats van het NVC. Afhankelijk van de lengte van het schip kan er naast het IVC of NVC ook nog een internationaal certificaat van uitwatering (ICU) benodigd zijn, terwijl voor bepaalde schepen naast het NVC tevens een internationaal radioveiligheids-certificaat (RVC) nodig is.

Het nationaal certificaat van uitwatering is per 1 januari 2005 volledig afgeschaft als verplicht certificaat. Na de invoering van het NVC vormt de uitwatering van niet-*Load Lines* schepen een onderdeel van het NVC. Tot die tijd wordt de uitwatering tijdelijk als onderdeel van het CvD meegenomen. Reeds afgegeven nationale uitwateringscertificaten blijven voorlopig gewoon geldig en worden geacht onderdeel uit te maken van het CvD en – later – het NVC. Bij nieuwe certificaten worden de uitwateringsgegevens echter in een aanhangsel opgenomen.

Simpel weergegeven zullen na de invoering van het NVC de volgende (combinaties van) certificaten nodig zijn voor vrachtschepen in internationale vaart:

- voor schepen < 24 m: NVC. Het NVC heeft voor deze schepen tevens betrekking op uitwatering en radiocommunicatie. Als bijlagen bij het NVC zijn de uitrustingsgegevens (incl. radio), uitwateringsgegevens en een viseringsblad voor vereiste onderzoeken opgenomen.
  - voor schepen  $\geq 24$  m maar < 300 GT: NVC en ICU. Het NVC heeft tevens betrekking op de radiocommunicatie, maar niet op de uitwatering; daarop heeft het ICU betrekking. Als bijlagen bij het NVC zijn de uitrustingsgegevens (incl. radio) en een viseringsblad voor vereiste onderzoeken opgenomen.
  - voor schepen  $\geq 300$  GT maar < 500 GT: NVC, ICvU en RVC. Het NVC heeft geen betrekking op radiocommunicatie en uitwatering; daarop hebben het RVC en het ICU betrekking. Als bijlagen bij het NVC zijn de uitrustingsgegevens (excl. radio) en een viseringsblad voor vereiste onderzoeken opgenomen.
  - voor schepen  $\geq 500$  GT: ICU en ICV.
- Voor passagiersschepen in internationale vaart is altijd een IVC en vanaf 24 meter ook een ICU nodig.

Na de invoering van het NVC zal voor vrachtschepen < 12 m (in principe) geen certificaat meer nodig zijn. Dit betekent niet dat voor die schepen helemaal geen eisen meer gelden. Bepaalde artikelen uit de Schepenwet blijven gelden, evenals bijvoorbeeld de voorschriften uit SOLAS-hoofdstuk V en de voorschriften voor het vervoer van lading. IVW/DS zal een beleidsregel opstellen om aan te geven hoe met deze groep schepen moet/kan worden omgegaan.

#### *Onderzoeken*

Voor de verdragsschepen wordt onverkort het HSSC gevolgd, zoals nader uitgewerkt in Res. A.948(23). De

bestaande HSSC procedure (april 2000) komt te vervallen. Voor vrachtschepen < 500 GT wordt, zodra het NVC is ingevoerd, HSSC minus de jaarlijkse onderzoeken aangehouden. Dit betekent een verlichting van de inspectielast omdat slechts in de periode 24–36 maanden na de eerste resp. vernieuwingsonderzoek, een onderzoek is vereist van uitrusting, radio (indien < 300 GT) en uitwatering (indien uitsluitend nationale vaart of < 24 m).

#### *Categorieën niet-conventieschepen*

De niet-conventieschepen (in relatie tot het SOLAS-verdrag) zijn te onderscheiden in:

- a. internationale vaart: vrachtschepen < 500 GT maar  $\geq$  24 m, vrachtschepen < 24 m, zeilschepen en schepen die niet werktuiglijk worden voortbewogen;
- b. schepen in nationale vaart.

De niet-werktuiglijk voortbewogen vaartuigen worden (m.u.v. vrachtschepen < 12 m), ongeacht hun GT, voorzien van een NVC en, afhankelijk van hun lengte, van een ICU. De zeilschepen (zie definitie in artikel 1 Schepenbesluit 2004) worden onderverdeeld in zeilschepen die niet onder SOLAS vallen (< 500 GT en max. 36 passagiers) en overige zeilschepen. De eerste groep, behorend tot de “*commercial cruising vessels*” (CCV) krijgt een NVC, met eventueel een internationaal uitwateringscertificaat, de andere de vereiste internationale certificaten. Bij de invoering van het NVC krijgen ook de CCV-regels een plaatsje in de nieuwe regeling onder het Schepenbesluit 2004.

#### *Normen*

Wat betreft de eisen aan schepen wordt zoveel mogelijk rechtstreeks verwezen naar internationale normen (of normen uit EU-richtlijnen). In principe worden daarbij de internationale interpretaties of EU-interpretaties gevolgd. Mocht er nog nadere invulling nodig zijn dan kunnen de IACS-interpretaties worden toegepast, tenzij IVW/DS uitdrukkelijk iets anders vereist. De klassenregels maken in feite onderdeel uit van het Schepenbesluit 2004 en moeten worden gevolgd, tenzij het besluit iets anders vereist. Volledige klassering is vereist, d.w.z. vanaf tekening tot oplevering en vervolgens onderhouden volgens de voorschriften van het klassenbureau.

#### *Vaargebieden*

Voor conventieschepen zijn in principe slechts die beperkte vaargebieden mogelijk die in internationale verdragen of EU regelgeving worden genoemd. In bijzondere gevallen (bijvoorbeeld bij een specifieke ontheffing) kan hiervan worden afgeweken. Voor niet-conventieschepen is het de bedoeling dat aansluiting wordt gezocht met de vaargebieden die de klassenbureaus hanteren. Wel is het de bedoeling om de thans geldende vaargebieden voor kleine vaartuigen als zodanig af te schaffen en algemene regels voor schepen < 24 m te maken. Met klasse en sector moet hierover nog overleg worden gevoerd.

## 4. Leeswijzer bij de nieuwe regelgeving

Het Schepenbesluit 2004 bevat geen technische voorschriften meer, maar verwijst daarvoor naar de internationale verdragen (SOLAS, Uitwateringsverdrag). Ook de nieuwe ministeriële regeling, waarin aanvullende regels zijn opgenomen, verwijst zoveel mogelijk direct naar IMO-normen of Europese regels. Als vuistregel kan worden gehanteerd dat de internationale verdragsverplichtingen in het besluit staan, terwijl de (aanvullende) nationale of Europese verplichtingen in de regeling zijn opgenomen. Voor de overzichtelijkheid hebben besluit en regeling zoveel mogelijk dezelfde indeling, terwijl ook de artikelen onderling vaak een vaste volgorde hebben: zie bijvoorbeeld de artikelen 4–7 en 13–16 van het besluit.

Besluit en regeling<sup>1</sup> kennen de volgende onderverdeling in hoofdstukken:

1. Inleidende bepalingen (definities e.d.);
2. Certificaten en onderzoeken;
3. Eisen aan schip en bedrijfsvoering;
4. Vervoer van lading;
5. Verplichtingen van de kapitein;
6. Slotbepalingen

#### *Benodigde certificaten*

De beste methode om het Schepenbesluit 2004 te raadplegen, begint in principe bij de artikelen 4 t/m 6 van het besluit. Op basis van die artikelen is op te maken welke basiscertificaten voor een schip benodigd zijn (ICU, IVC en/of NVC). Naast de algemene certificaten uit de artikelen 4 t/m 6 bestaan er ook nog aanvullende certificaten (zie artikel 8 van het besluit en artikel 7 van de regeling) en zgn. “bijzondere” certificaten voor specifieke scheepstypen (zie artikel 7 van het besluit en artikelen 4 t/m 6 van de regeling). In het besluit en de regeling is aangegeven in welke gevallen een bijzonder certificaat in de plaats komt van het NVC. Tot slot zijn er nog de “bedrijfsvoerings”-certificaten: ISM en security (zie artikel 9 van het besluit en 8 van de regeling).

#### *Onderzoeken*

Als bekend is welke certificaten voor een bepaald schip nodig zijn, kan men in de artikelen 13 t/m 19 van het besluit en 10 t/m 12 van de regeling terugvinden welke onderzoeken daarbij horen. In de artikelen 20 t/m 35 van het besluit en 14 t/m 18 van de regeling worden daarna nog wat algemene regels betreffende onderzoeken en afgifte van certificaten gegeven. Deze regels komen overeen met wat internationaal gebruikelijk is.

<sup>1</sup> De in deze leeswijzer genoemde artikelen uit de nieuwe regeling verwijzen naar de Nederlandse Regeling veiligheid zeeschepen. De artikelnummering in de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen wijkt hiervan af. De opbouw van beide regelingen is echter hetzelfde.

*Eisen aan schip en bedrijfsvoering*

De technische eisen aan het schip en de eisen die aan de bedrijfsvoering worden gesteld, zijn te vinden in de artikelen 36 t/m 50 van het besluit en 19 t/m 31 van de regeling. Deze eisen zijn zoveel mogelijk aan een certificaat opgehangen. In principe geldt ook hier weer: als bekend is welk certificaat benodigd is, kunnen in de genoemde artikelen de daarbij behorende eisen worden gevonden. Voor de eisen wordt verwezen naar verdragen, Codes, EU-richtlijnen en klassenregels. Als de eisen uit de verdragen ook worden toegepast op niet-conventieschepen, wordt daarbij aangegeven in hoeverre de verdragen op die schepen van overeenkomstige toepassing zijn. Uitzonderingen en verminderingen ten opzichte van de verdragen worden uitdrukkelijk vermeld. In de artikelen 32 t/m 37 van de regeling wordt de typegoedkeuring van scheepsuitrusting verder uitgewerkt. Verder is in de artikelen 38 t/m 41 van de regeling is geregeld welke vrijstellingen van technische eisen er voor bepaalde schepen gelden.

Het begrip “eisen” omvat in de nieuwe regelgeving niet alleen de technische eisen die aan de constructie en uitrusting van een schip worden gesteld, maar ook eisen die meer in de bedrijfsvoeringssfeer liggen, zoals bijvoorbeeld de eis dat er aan boord van het schip een brandveiligheidsplan moet zijn. In feite gaat het bij het begrip “eisen” om alle eisen waaraan een schip ter verkrijging van een certificaat moet voldoen. Het begrip “eisen” wordt niet gebruikt voor verplichtingen die niet certificeerbaar zijn, zoals de verplichting om voorafgaande aan een reis de stuurinrichting te testen. Dergelijke verplichte handelingen, die los staan van de certificering, worden “operationele voorschriften” genoemd. Omdat de kapitein (eind)verantwoordelijk is voor de naleving van deze verplichtingen, staan dergelijke verplichtingen ook steeds in het hoofdstuk dat de verplichtingen van de kapitein regelt.

*Vervoer van lading*

De artikelen 52 t/m 59 van het besluit bevatten voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading. In de artikelen 42 t/m 46 van de regeling zijn nog wat aanvullende voorschriften opgenomen. De voorschriften voor het vervoer van lading staan in principe los van de voor het schip benodigde certificaten. De voorschriften gelden, zodra de lading in kwestie wordt vervoerd. Voor bepaalde lading geldt echter dat deze alleen door daartoe gecertificeerde schepen mag worden vervoerd. In dat geval is er dus wel een relatie met de benodigde certificaten.

*Verplichtingen van de kapitein*

De artikelen 60 t/m 69 van het besluit en 47 t/m 52 van de regeling hebben betrekking op de verplichtingen van de kapitein. Deze is verantwoordelijk voor de naleving van de operationele voorschriften aan boord van het schip. Waar mogelijk is ook wat betreft deze operationele voorschriften aansluiting gezocht bij de voor een schip benodigde certificaten. De categorie

schepen waarvoor een bepaalde operationele verplichting geldt, is steeds zoveel mogelijk gedefinieerd aan de hand van de benodigde certificaten. Niet alle operationele voorschriften zijn echter tot een bepaald certificaat te herleiden. Een goed voorbeeld zijn de voorschriften uit hoofdstuk V van SOLAS (*safety of navigation*), die in beginsel op alle schepen van toepassing zijn, ongeacht de (al dan niet) voor die schepen benodigde certificaten.

In de artikelen 53 t/m 55 is een aantal vrijstellingen opgenomen. Het gaat hier om een ander soort vrijstellingen dan in de artikelen 38 t/m 41 van de regeling. In de artikelen 53 t/m 55 gaat het om vrijstellingen van operationele verplichtingen; in artikel 38 t/m 41 om vrijstellingen van de (technische) eisen aan schip of uitrusting.

*Buitenlandse schepen*

De Regeling veiligheid zeeschepen kent nog één extra hoofdstuk, dat niet voorkomt in het Schepenbesluit 2004: Hoofdstuk 6 “Buitenlandse schepen in Nederlandse wateren”, dat betrekking heeft op de EU-normen die ook voor buitenlandse schepen gelden, wanneer die schepen in Nederlandse wateren varen. Dit hoofdstuk geeft geen uitvoering aan het Schepenbesluit 2004, maar aan de nieuwe Wet buitenlandse schepen. Inhoudelijk komen de normen voor buitenlandse schepen overeen met de EU-normen die ook voor Nederlandse schepen gelden. Dit is de reden dat de normen niet in een aparte ministeriële regeling zijn opgenomen. In de Antilliaanse regeling is geen hoofdstuk “buitenlandse schepen” opgenomen. De Wet buitenlandse schepen geldt alleen in Nederland.

*Schepenbesluit 1965 / bekendmaking nr. 329/2004*

In het voorgaande is al opgemerkt dat voor bepaalde categorieën van niet-conventieschepen voorlopig nog de oude eisen van het Schepenbesluit 1965 gelden. In bekendmaking nr. 329/2004 is aangegeven om welke categorieën schepen het gaat. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen schepen  $\geq 24$  m en schepen  $< 24$  meter (“kleine vaartuigen”). Voor beide categorieën schepen wordt in de bekendmaking aangegeven welke (internationale of nationale) voorschriften van toepassing zijn. Voor de schepen  $\geq 24$  meter wordt in principe aangesloten bij het internationale regime uit de verdragen, zij het dat voor die schepen bepaalde verminderingen en uitzonderingen gelden. Voor de schepen  $< 24$  m zijn de “voorschriften kleine vaartuigen” blijven gelden. In de laatste fase van de moderniseringsoperatie zullen deze voorschriften worden geactualiseerd, waarbij de laatste internationale stand van zaken als uitgangspunt zal worden genomen.



# **Schepensbesluit 2004**

nieuwe regelgeving per 1 januari 2005



# Schepenbesluit 2004

*Besluit van 18 juni 2004, houdende regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van zeeschepen (Schepenbesluit 2004); Stb. 2004, 284.*

Wij BEATRIX, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 maart 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-541, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), de artikelen 3, 3a, 4, 6, 7 en 9 van de Schepenwet en artikel 38, tweede lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 17 mei 2004, nr. W09.04.0116/V/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juni 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1392, Hoofddirectie Juridische Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

## HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

### Artikel 1 Begripsbepalingen

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. de begrippen “*schip*”, “*passagiersschip*”, “*vissersvaartuig*”, “*kapitein*” en “*eigenaar*”: hetgeen daaronder in de Schepenwet wordt verstaan;

b. *vrachtschip*: een schip, niet zijnde een passagiersschip;

c. *zeilschip*: een schip dat is ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen;

d. *GT*: de maateenheid bruto-tonnage waarin de totale inhoud van een schip, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), wordt uitgedrukt;

e. *lengte*: de overeenkomstig het verdrag, genoemd in onderdeel d, vastgestelde lengte van een schip;

f. *internationale reis*: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;

g. *nationale reis*: een reis, niet zijnde een internationale reis;

h. *Onze Minister*: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

i. *Uitwateringsverdrag*: het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;

j. *Aanvaringsverdrag*: het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51);

k. *SOLAS-verdrag*: het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;

l. *IMO*: de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;

m. *Maritieme Veiligheidscommissie*: de gelijknamige commissie van de IMO;

n. *BCH-Code*: de bij resolutie MSC.9(53) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*Bulk Chemical Code*);

o. *GC-Code*: de bij resolutie A.328(IX) van de Algemene vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*Gas Carrier Code*);

p. *Graancode*: de bij resolutie MSC.23(59) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer van graan in bulk (*International Grain Code*);

q. *HSC-Code 1994*: de bij resolutie MSC.36(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (*High-Speed Craft Code, 1994*);

r. *HSC-Code 2000*: de bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (*High-Speed Craft Code, 2000*);

s. *IBC-Code*: de bij resolutie MSC.4(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*International Bulk Chemical Code*);

t. *IGC-Code*: de bij resolutie MSC.5(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*International Gas Carrier Code*);

u. *INF-Code*: de bij resolutie MSC.88(71) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoog-radioactief afval aan boord van schepen (*Irradiated Nuclear Fuel Code*);

v. *ISM-Code*: de bij resolutie A.741(18) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Internationale Management Code voor scheepsveiligheid en ter voorkoming van verontreiniging (*International Safety Management Code*);

w. *ISPS-Code*: de bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het SOLAS-verdrag op 12 december 2002 aangenomen Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (*International Ship and Port Facility Security Code*).

2. Voor de toepassing van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes wordt, tenzij bij of krachtens dit besluit anders is bepaald, verstaan onder *Administratie*: het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

## **Artikel 2 Bouwdatum van een schip**

1. Als bouwdatum van een schip wordt aangemerkt de dag waarop de kiel van het schip is gelegd, danwel de dag waarop met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen of Codes is bepaald, een met de kiellegging vergelijkbaar constructiestadium is bereikt.

2. In afwijking van het eerste lid wordt als bouwdatum van een schip dat een verbouwing tot een ander op grond van dit besluit onderscheiden scheepstype heeft ondergaan, aangemerkt de dag waarop met de verbouwing van het schip een aanvang is gemaakt.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de bij nieuwbouw of verbouwing van schepen als bouwdatum aan te merken datum. Deze regels kunnen mede betrekking hebben op de bij overschrijding van een bij die regeling te bepalen termijn voor de afbouw van een schip of de voltooiing van een bepaalde constructiefase als bouwdatum van een schip aan te merken datum.

## **Artikel 3 Vissersvaartuigen**

Dit besluit is niet van toepassing op vissersvaartuigen, voorzover die schepen niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee.

## **HOOFDSTUK 2. CERTIFICATEN EN ONDERZOEKEN**

### *§ 1. Benodigde certificaten*

## **Artikel 4 Internationaal certificaat van uitwatering**

Voor schepen met een lengte van 24 meter of meer waarmee internationale reizen worden ondernomen, is een internationaal certificaat van uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag benodigd.

## **Artikel 5 Internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)**

1. Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn de volgende in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag genoemde internationale veiligheids-certificaten benodigd:

- a. voor passagiersschepen: het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;
- b. voor vrachtschepen van 500 GT of meer: het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
- c. voor vrachtschepen van 300 GT of meer, doch minder dan 500 GT: het radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, en schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien.

3. Voor schepen waarop voorschrift II-2/19 van het SOLAS-verdrag van toepassing is, is tevens het in dat voorschrift bedoelde conformiteitsdocument voor het vervoer van gevaarlijke stoffen benodigd.

## **Artikel 6 Nationaal veiligheidscertificaat<sup>1</sup>**

1. Voor een schip waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, benodigd is, is een bij regeling van Onze Minister vast te stellen nationaal veiligheidscertificaat benodigd.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter.

## **Artikel 7 Veiligheidscertificaten voor hogesnelheidsschepen (SOLAS)**

1. Voor een hogesnelheidsschip als bedoeld in voorschrift X/1 van het SOLAS-verdrag ten aanzien waarvan op grond van artikel 16, eerste lid, is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, is het bij de desbetreffende Code behorende veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd, alsmede de in die Code voorgeschreven exploitatievergunning.

2. Het in het eerste lid bedoelde veiligheidscertificaat en de in dat lid bedoelde vergunning treden in de plaats van het ingevolge artikel 5 of 6 benodigde veiligheids-certificaat.

## **Artikel 8 Certificaten voor schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)**

1. Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn in aanvulling op de overigens bij of krachtens dit besluit vereiste certificaten tevens de volgende bijzondere certificaten benodigd:

- a. voor schepen die gestort graan als bedoeld in voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag vervoeren: het document van machtiging, behorende bij de Graancode;
- b. voor chemicaliëntankschepen als bedoeld in voorschrift VII/8 van het SOLAS-verdrag, gebouwd op of na 1 juli 1986: het internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC-Code;
- c. voor chemicaliëntankschepen als bedoeld in de BCH-Code, gebouwd voor 1 juli 1986: het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de BCH-Code;
- d. voor gastankschepen als bedoeld in voorschrift VII/11 van het SOLAS-verdrag, gebouwd op of na 1 juli 1986: het internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de IGC-Code;
- e. voor gastankschepen als bedoeld in de GC-Code, gebouwd voor 1 juli 1986: het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de GC-Code;
- f. voor schepen, gebruikt voor het vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium of hoog-radioactief afval als bedoeld in voorschrift VII/14 van het SOLAS-verdrag: het conformiteitsdocument, behorende bij de INF-Code.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen waarmee nationale reizen worden ondernomen.

<sup>1</sup> Dit artikel is nog niet in werking getreden.

### **Artikel 9 Veiligheidsmanagement- en scheepsbeveiligingscertificaat (SOLAS)**

1. Voor een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd is, zijn tevens de volgende certificaten benodigd:
  - a. het veiligheidsmanagementcertificaat, behorende bij de ISM-Code;
  - b. het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, behorende bij de ISPS-Code.
2. Voor de exploitatie van een schip als bedoeld in het eerste lid is een op het desbetreffende type schip betrekking hebbend conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-Code, benodigd. Van dit document is aan boord van het schip een afschrift aanwezig.

### **Artikel 10 Bij certificaten behorende uitrustingsrapporten, aanhangsels e.d.**

De in de artikelen 4 tot en met 8 bedoelde certificaten gaan vergezeld van de bij die certificaten behorende uitrustingsrapporten en aanhangsels, alsmede van de in de desbetreffende verdragen of Codes voorgescreven stabiliteitsgegevens of andere gegevens met betrekking tot schip of lading.

### **Artikel 11 Certificaat van vrijstelling (SOLAS, Uitwateringsverdrag)**

1. Een internationaal certificaat van uitwatering dat is afgegeven met inachtneming van een op grond van artikel 5 van de Schepenwet verleende vrijstelling of ontheffing, gaat vergezeld van een internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag.
2. Certificaten als bedoeld in artikel 5 die zijn afgegeven met inachtneming van een op grond van artikel 5 van de Schepenwet verleende vrijstelling of ontheffing, gaan vergezeld van een certificaat van vrijstelling als bedoeld in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag.

### **Artikel 12 Overige certificaten**

1. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor schepen met bijzondere eigenschappen of bestemd voor bijzondere doeleinden of vaargebieden, een bijzonder certificaat benodigd is. In de regeling kan worden bepaald dat dit certificaat in de plaats treedt van het nationaal veiligheidscertificaat.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende regels worden gesteld met betrekking tot de voor het vervoer van lading of de bedrijfsvoering over schepen benodigde certificaten.

### *§ 2. Onderzoeken*

### **Artikel 13 Onderzoeken op grond van het Uitwateringsverdrag**

Een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, wordt ter verkrijging van dat

certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in artikel 14, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag voorgescreven onderzoeken.

### **Artikel 14 Onderzoeken i.v.m. internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)**

1. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in voorschrift I/7 van het SOLAS-verdrag voorgescreven onderzoeken.
2. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag voorgescreven onderzoeken.
3. Een schip waarvoor een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in voorschrift I/9 van het SOLAS-verdrag voorgescreven onderzoeken.
4. Bulkcarriers en olietankschepen als bedoeld in voorschrift IX/1, onderscheidenlijk voorschrift II-1/2, van het SOLAS-verdrag worden bij de onderzoeken, bedoeld in het tweede lid, tevens onderworpen aan het uitgebreid inspectieprogramma, bedoeld in voorschrift XI-1/2 van dat verdrag.

### **Artikel 15 Onderzoeken in verband met nationaal veiligheidscertificaat<sup>2</sup>**

1. De voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag zijn, met uitzondering van de bepalingen betreffende jaarlijkse onderzoeken, van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.
2. De onderzoeken waaraan een vrachtschip in verband met het nationaal veiligheidscertificaat wordt onderworpen, hebben, indien voor het schip tevens een radioveiligheidscertificaat benodigd is, geen betrekking op de eisen betreffende de radio-uitrusting van het schip.
3. Schepen als bedoeld in het eerste lid waarmee nationale reizen worden ondernomen, worden tevens onderworpen aan onderzoeken betreffende hun uitwatering. Artikel 14, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag is van overeenkomstige toepassing, met uitzondering van de bepalingen betreffende jaarlijkse onderzoeken.
4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter in verband met het nationaal veiligheidscertificaat worden onderworpen.

### **Artikel 16 Onderzoeken van hogesnelheidsschepen (SOLAS)**

1. De eigenaar van een hogesnelheidsschip als bedoeld in voorschrift X/1 van het SOLAS-verdrag kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van:

<sup>2</sup> Dit artikel is nog niet in werking getreden.

a. voor een schip, gebouwd voor 1 juli 2002: de HSC-Code 1994;

b. voor een schip, gebouwd op of na 1 juli 2002: de HSC-Code 2000.

2. Indien ten aanzien van een hogesnelheidsschip is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, treden de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken in de plaats van de in artikel 14 of 15 bedoelde onderzoeken.

#### **Artikel 17 Onderzoeken van schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)**

Een schip waarvoor een certificaat behorende bij een in artikel 8 genoemde Code benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken.

#### **Artikel 18 Onderzoeken van het veiligheidsmanagement (SOLAS)**

1. Een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de ISM-Code voorgeschreven onderzoeken.

2. De bedrijfsorganisatie van de eigenaar van een schip als bedoeld in het eerste lid, wordt ter verkrijging van het conformiteitsdocument, bedoeld in artikel 9, tweede lid, en tijdens de geldigheidsduur van dat document onderworpen aan de in de ISM-Code voorgeschreven onderzoeken.

#### **Artikel 19 Onderzoeken in verband met de beveiliging (SOLAS)**

Een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de ISPS-Code voorgeschreven onderzoeken.

#### **Artikel 20 Tijdstippen van onderzoek**

1. De in de artikelen 13 tot en met 17 en 19 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende verdragen en Codes voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat het hernieuwde onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, steeds plaatsvindt in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat.

2. De in artikel 18 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de ISM-Code bedoelde tijdstippen, met dien verstande dat:

a. het eerste onderzoek waaraan een schip in verband met de eerste afgifte van een veiligheidsmanagementcertificaat wordt onderworpen, plaatsvindt nadat het door de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem gedurende ten minste drie maanden aan boord van dat schip is toegepast;

b. het eerste onderzoek waaraan een bedrijfsorganisatie in verband met de eerste afgifte van het conformiteitsdocument, bedoeld in artikel 9, tweede lid, wordt onderworpen, plaatsvindt nadat het door de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem

gedurende ten minste drie maanden in die organisatie, alsmede aan boord van ten minste één schip van het type waarop het systeem betrekking heeft, is toegepast.

#### **Artikel 21 Aantekening van onderzoeken**

Van de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 13 tot en met 19 tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, wordt door degene die het onderzoek heeft verricht, aantekening geplaatst op het certificaat.

#### **Artikel 22 Overige onderzoeken**

1. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat worden onderworpen.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is, worden onderworpen.

#### **Artikel 23 Aanwijzing natuurlijke personen of rechtspersonen**

1. Onze Minister wijst de natuurlijke personen en rechtspersonen aan die zijn belast met door hem aan te geven, in het kader van de in de artikelen 13 tot en met 19 en 22 bedoelde onderzoeken te verrichten taken.

2. Een ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon is, indien bij een onderzoek gebreken aan het schip of zijn uitrusting worden geconstateerd, bevoegd om herstel van deze gebreken te vorderen.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

#### **Artikel 24 Handhaving toestand na onderzoek**

1. Nadat een bij of krachtens dit besluit voorgeschreven onderzoek is voltooid, wordt de toestand van het schip en zijn uitrusting gehandhaafd in overeenstemming met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels. In deze toestand wordt geen verandering aangebracht zonder voorafgaande toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie of van de ingevolge artikel 23, eerste lid, aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon die het onderzoek heeft uitgevoerd.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op de ter voldoening aan de ISPS-Code of ter uitvoering van het in die Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan getroffen beveiligingsmaatregelen.

#### *§ 3. Afgifte en geldigheid van certificaten*

#### **Artikel 25 Aanvraag van certificaten**

1. De aanvraag van een bij of krachtens dit besluit vereist certificaat geschiedt schriftelijk bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de bij de aanvraag van een certificaat

te verstrekken gegevens en te overleggen bescheiden.

#### **Artikel 26 Afgifte veiligheids- en veiligheidsmanagementcertificaten**

1. Een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen wordt slechts afgegeven, indien voor het desbetreffende schip een veiligheidsmanagementcertificaat is afgegeven.

2. Een veiligheidsmanagementcertificaat wordt slechts afgegeven, indien de eigenaar van het schip voor dat type schip beschikt over een conformiteitsdocument als bedoeld in artikel 9, tweede lid.

#### **Artikel 27 Voorlopige certificering van het veiligheidsmanagement**

1. Voor een schip dat door zijn eigenaar voor het eerst in gebruik wordt genomen, kan voorafgaande aan het in artikel 20, tweede lid, onderdeel a, bedoelde onderzoek een voorlopig veiligheidsmanagementcertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISM-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig certificaat is voldaan.

2. Ten behoeve van een nieuw gevestigde eigenaar of een eigenaar die een nieuw scheepstype in gebruik neemt, kan voorafgaande aan het in artikel 20, tweede lid, onderdeel b, bedoelde onderzoek een voorlopig conformiteitsdocument met een geldigheidsduur van ten hoogste twaalf maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISM-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig conformiteitsdocument is voldaan.

#### **Artikel 28 Voorlopige certificering van de scheepsbeveiliging**

1. Voor een schip dat door zijn eigenaar voor het eerst of opnieuw in gebruik wordt genomen, kan een voorlopig internationaal scheepsbeveiligingscertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISPS-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig certificaat is voldaan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen die voor het eerst of opnieuw onder de vlag van het Koninkrijk in gebruik worden genomen.

#### **Artikel 29 Geldigheidsduur van certificaten**

1. Het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen en, indien afgegeven voor een passagiersschip, het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen hebben een geldigheidsduur van een jaar. De overige in de artikelen 4 tot en met 9 genoemde certificaten hebben, evenals veiligheidscertificaten voor hogesnelheidsschepen die zijn afgegeven voor vrachtschepen, een geldigheidsduur van vijf jaren.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan certificaten afgeven met een kortere geldigheidsduur dan in het eerste lid bepaald, indien nog niet alle onderzoeken naar zijn genoegen zijn voltooid, of indien hij nog niet over alle door hem gevraagde gegevens over het schip beschikt.

3. De geldigheidsduur van een certificaat van vrijstelling als bedoeld in artikel 11, eerste of tweede lid, is niet langer dan de geldigheidsduur van het certificaat waarbij het behoort.

#### **Artikel 30 Vernieuwing van certificaten**

Na voltooiing van een hernieuwd onderzoek in verband met de vernieuwing van een certificaat is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 29, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het desbetreffende onderzoek tot:

a. indien het een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, afgegeven voor een passagiersschip, betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de vervaldatum van het bestaande certificaat;

b. voor de overige in de artikelen 4 tot en met 9 genoemde certificaten: een datum niet later dan vijf jaren na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

#### **Artikel 31 Bijzondere verlengingen van de geldigheidsduur**

1. Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest, niet in een haven bevindt waar een hernieuwd onderzoek kan plaatsvinden, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van het certificaat met ten hoogste drie maanden verlengen ten einde het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het zal worden onderzocht, te voltooien. Het schip verlaat die haven vervolgens niet zonder nieuw certificaat.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de geldigheidsduur van een certificaat dat is afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt, met ten hoogste een maand verlengen.

3. In een geval als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek de geldigheidsduur van het nieuwe certificaat bepaald aan de hand van de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.

4. Indien na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek het nieuwe certificaat niet voor de vervaldatum van het bestaande certificaat kan worden afgegeven of aan het schip kan worden verstrekt, kan degene die het onderzoek heeft uitgevoerd daarvan een aantekening plaatsen op het bestaande certificaat. In dat geval wordt het bestaande certificaat nog als geldig aangemerkt voor een tijdvak van ten hoogste vijf maanden na zijn vervaldatum.

#### **Artikel 32 Nadere regels**

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van de krachtens artikel 12 vereiste certificaten en kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 tot en met 9 en 11 bedoelde certificaten.

#### **Artikel 33 Weigering afgifte certificaten**

In de Nederlandse Antillen en Aruba wordt de weigering van een certificaat schriftelijk en gemotiveerd gegeven en bekendgemaakt door toezending of uitreiking aan de belanghebbende.

### **Artikel 34 Verval van certificaten**

1. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan zijn algemene bestemming als passagiersschip of vrachtschip, vervallen de voor dat schip afgegeven certificaten.

2. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan een bijzondere bestemming die het had ten tijde van de afgifte van de voor dat schip benodigde certificaten, doch zijn algemene bestemming als passagiersschip of vrachtschip behoudt, vervallen de in verband met die bijzondere bestemming afgegeven certificaten.

### **Artikel 35 Herstel van vervallen certificaten**

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de geldigheid van een certificaat dat ingevolge artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet is vervallen, herstellen, indien naar zijn mening bij een inspectie voldoende is gebleken dat het schip voldoet aan de desbetreffende eisen.

## **HOOFDSTUK 3. EISEN AAN SCHIP EN BEDRIJFSVOERING**

### *§ 1. Algemene bepalingen*

#### **Artikel 36 Aanwijzing klassenbureaus**

Onze Minister wijst de instanties aan waarvan de regels kunnen gelden als eisen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de Schepenwet.

#### **Artikel 37 Klassenregels**

1. Voordat een schip in verband met de eerste afgifte van een bij of krachtens dit besluit voorgeschreven certificaat aan een eerste onderzoek wordt onderworpen, kiest de eigenaar of de bouwer van dat schip voor de regels van een ingevolge artikel 36 aangewezen instantie.

2. Een schip wordt ontworpen, gebouwd en onderhouden volgens de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische regels van de in het eerste lid bedoelde instantie, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels.

3. Een schip is uitgerust met de middelen die voor dat schip zijn voorgeschreven volgens de uitrustingsregels van de in het eerste lid bedoelde instantie, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels.

#### **Artikel 38 Scheepsidentificatienummer en scheepsgegevens (SOLAS)**

1. Passagiersschepen van 100 GT of meer en vrachtschepen van 300 GT of meer zijn voorzien van een uniek scheepsidentificatienummer dat voldoet aan voorschrift XI-1/3 van het SOLAS-verdrag.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, en schepen waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen.

3. Aan boord van een schip waarvoor een veiligheids-certificaat voor passagiersschepen, een veiligheids-certificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een

veiligheids-certificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd is, is een overzichtsdocument met onder meer de eigendoms- en registratiegegevens van het schip (*Continuous Synopsis Record*) aanwezig, dat voldoet aan voorschrift XI-1/5 van het SOLAS-verdrag.

### *§ 2. Eisen aan schepen*

#### **Artikel 39 Eisen op grond van het Uitwateringsverdrag**

Een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van het Uitwateringsverdrag.

#### **Artikel 40 Eisen i.v.m. internationale veiligheids-certificaten (SOLAS)**

1. Een schip waarvoor een veiligheids-certificaat voor passagiersschepen of een veiligheids-certificaat voor vrachtschepen benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV, V en XII van het SOLAS-verdrag.

2. Een schip waarvoor een radioveiligheids-certificaat voor vrachtschepen benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van de hoofdstukken IV en, met betrekking tot de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III van het SOLAS-verdrag.

3. De eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zijn, voorzover door Onze Minister met inachtneming van voorschrift V/1 van het verdrag niet anders is bepaald, eveneens van toepassing op schepen waarvoor geen veiligheids-certificaat als bedoeld in het eerste lid benodigd is.

#### **Artikel 41 Eisen in verband met nationaal veiligheids-certificaat<sup>3</sup>**

1. De eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en XII van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheids-certificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.

2. Voor de toepassing van de hoofdstukken II-1, II-2 en, met uitzondering van de eisen betreffende de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III wordt een vrachtschip van minder dan 500 GT gelijkgesteld met een vrachtschip van 500 GT. Voor de toepassing van de hoofdstukken IV en, met betrekking tot de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III wordt een vrachtschip van minder dan 300 GT gelijkgesteld met een vrachtschip van 300 GT.

3. Op een schip met een lengte van 24 meter of meer waarvoor een nationaal veiligheids-certificaat benodigd is, zijn, indien het een schip betreft waarmee nationale reizen worden ondernomen, tevens de eisen van het Uitwateringsverdrag van overeenkomstige toepassing.

4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de eisen die in verband met het nationaal veiligheids-certificaat aan vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter worden gesteld.

5. Een schip voldoet ter verkrijging van het nationaal veiligheids-certificaat tevens aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

<sup>3</sup> Dit artikel is nog niet in werking getreden.



**Artikel 42 Eisen aan hogesnelheidsschepen (SOLAS)**

1. Een hogesnelheidsschip ten aanzien waarvan op grond van artikel 16, eerste lid, is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, voldoet aan de eisen van de desbetreffende Code.
2. Een hogesnelheidsschip voldoet, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in voorschrift X/3 van het SOLAS-verdrag is bepaald, ter verkrijging van het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen tevens aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

**Artikel 43 Eisen aan schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)**

Een schip waarvoor een certificaat behorende bij een in artikel 8 genoemde Code benodigd is, voldoet in aanvulling op de overigens bij of krachtens dit besluit gestelde eisen tevens aan de eisen van de desbetreffende Code.

**Artikel 44 Eisen in verband met de beveiliging (SOLAS)**

Een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, voldoet aan voorschrift XI-2/6 van het SOLAS-verdrag.

**Artikel 45 Eisen op grond van het Aanvaringsverdrag**

1. Elk schip is voorzien van de in de op dat schip toepasselijke voorschriften van het Aanvaringsverdrag voorgeschreven lichten, dagmerken en geluidseinen.
2. Schepen waarvoor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, 6 of 7, eerste lid, benodigd is, voldoen ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de in het eerste lid bedoelde eisen.

**Artikel 46 Nadere eisen**

1. Bij regeling van Onze Minister worden de eisen vastgesteld waaraan schepen in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat moeten voldoen.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende eisen worden vastgesteld voor schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 38 tot en met 45 bedoelde eisen.

**Artikel 47 Gelijkaardige voorzieningen**

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in het desbetreffende verdrag of de desbetreffende Code is bepaald, afwijking toestaan van de in de artikelen 39 tot en met 45 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

**Artikel 48 Toelating van uitrusting, onderdelen en materialen**

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de toelating en keuring van aan boord van schepen te plaatsen uitrusting of in

schepen toe te passen onderdelen en materialen.

2. Onze Minister kan natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met door hem aan te geven, in het kader van het eerste lid te verrichten onderzoeken. Voorts kan hij natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met onderzoeken of ijking van aan boord van schepen aanwezige uitrusting.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het tweede lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

*§ 3. Eisen aan de bedrijfsvoering over schepen***Artikel 49 Veiligheidsmanagementsysteem (SOLAS)**

1. De eigenaar van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, draagt er in verband met het voor de exploitatie van dat schip benodigde conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-Code, zorg voor dat in zijn bedrijfsorganisatie een veiligheidsmanagementsysteem wordt ontwikkeld en toegepast, dat voldoet aan de eisen van de ISM-Code.

2. Aan boord van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, wordt het voor dat schip ontwikkelde veiligheidsmanagementsysteem toegepast.

**Artikel 50 Beveiliging van schepen (SOLAS)**

1. De eigenaar van een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat met betrekking tot dat schip een scheepsbeveiligingsplan wordt ontwikkeld en toegepast, dat voldoet aan de eisen van de ISPS-Code.

2. Voorts draagt de eigenaar er, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de ISPS-Code is bepaald, zorg voor dat in zijn bedrijfsorganisatie en aan boord van elk schip waarvoor een internationaal beveiligingscertificaat benodigd is, een beveiligingsfunctionaris is aangesteld, die is belast met de in de ISPS-Code voorgeschreven taken.

3. Artikel 47 is van overeenkomstige toepassing op de ter voldoening aan de ISPS-Code aan boord van schepen te treffen beveiligingsmaatregelen.

**Artikel 51 Nadere regels**

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen waarvoor een op de bedrijfsvoering betrekking hebbend certificaat als bedoeld in artikel 12, tweede lid, benodigd is, alsmede nadere regels met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen als bedoeld in de artikelen 49 en 50.

**HOOFDSTUK 4. VERVOER VAN LADING***§ 1. Vervoer van lading***Artikel 52 Algemene voorschriften (SOLAS)**

Bij het vervoer van lading, niet zijnde gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-

verdrag, worden de algemene voorschriften van hoofdstuk VI, deel A, van dat verdrag in acht genomen.

#### **Artikel 53 Graan en andere gestorte ladingen (SOLAS)**

1. Het vervoer van gestorte ladingen, niet zijnde gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag, geschiedt met inachtneming van de in hoofdstuk VI, deel B, van dat verdrag gegeven voorschriften.

2. In afwijking van het eerste lid geschiedt het vervoer van gestort graan als omschreven in voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag met inachtneming van de in hoofdstuk VI, deel C, van dat verdrag gegeven voorschriften.

3. Indien het vervoer geschiedt met een bulkschip als bedoeld in voorschrift IX/1 van het SOLAS-verdrag, worden tevens de voorschriften van hoofdstuk XII van dat verdrag in acht genomen.

#### **Artikel 54 Nadere regels**

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het vervoer van lading, niet zijnde gevaarlijke stoffen, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 52 en 53 bedoelde voorschriften.

#### *§ 2. Vervoer van gevaarlijke stoffen*

#### **Artikel 55 Gevaarlijke stoffen in verpakte vorm (SOLAS)**

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm als bedoeld in voorschrift VII/1 van het SOLAS-verdrag is uitsluitend toegestaan met inachtneming van de in hoofdstuk VII, deel A, van dat verdrag gegeven voorschriften.

2. Het vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium of hoog-radioactief afval als bedoeld in voorschrift VII/14 van het SOLAS-verdrag, is bovendien uitsluitend toegestaan met een schip waarvoor het conformiteitsdocument, behorende bij de INF-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

#### **Artikel 56 Gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk (SOLAS)**

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk als bedoeld in voorschrift VII/7 van het SOLAS-verdrag, is uitsluitend toegestaan met inachtneming van de in hoofdstuk VII, deel A-1, van dat verdrag gegeven voorschriften.

2. Artikel 53, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 57 Gevaarlijke chemicaliën en vloeibare gassen (SOLAS, IMO)**

1. Het vervoer in bulk van chemicaliën als bedoeld in de IBC-Code met een schip, gebouwd op of na 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende

bij de IBC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

2. Het vervoer in bulk van chemicaliën als bedoeld in de BCH-Code met een schip, gebouwd voor 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de BCH-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

3. Het vervoer in bulk van vloeibaar gemaakte gassen als bedoeld in de IGC-Code met een schip, gebouwd op of na 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de IGC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

4. Het vervoer in bulk van vloeibaar gemaakte gassen als bedoeld in de GC-Code met een schip, gebouwd voor 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de GC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

#### **Artikel 58 Nadere regels**

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 55 tot en met 57 bedoelde voorschriften.

#### *§ 3. Onderzoeken in verband met het vervoer van lading*

#### **Artikel 59 Aanwijzing natuurlijke personen of rechtspersonen**

1. Onze Minister kan natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met in het kader van de bij of krachtens de artikelen 52 tot en met 58 gestelde regels te verrichten onderzoeken van schepen en hun lading.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

### **HOOFDSTUK 5. VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN**

#### *§ 1. Algemene bepalingen*

#### **Artikel 60 Voorschriften betreffende de uitwatering**

1. De kapitein van een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, draagt er met inachtneming van hetgeen dienaangaande in het Uitwateringsverdrag is bepaald, zorg voor dat het schip voorafgaande aan en gedurende een reis geen geringer vrijboord heeft dan voor dat schip op die reis is toegestaan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen met een lengte van 24 meter of meer, waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is en

waarmee nationale reizen worden ondernomen.<sup>4</sup>

### **Artikel 61 Algemene voorschriften voor schepen (SOLAS)**

1. De kapitein van elk schip waarmee een reis wordt ondernomen, draagt er zorg voor dat voorafgaande aan de reis en gedurende de reis de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

2. Indien voor het schip een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, draagt de kapitein er tevens zorg voor dat aan boord van het schip de in de hoofdstukken II-1 tot en met IV van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

3. Indien voor het schip een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, draagt de kapitein er tevens zorg voor dat aan boord van het schip de in hoofdstuk IV van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

4. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.<sup>5</sup>

### **Artikel 62 Voorschriften voor hogesnelheidsschepen (SOLAS)**

De kapitein van een schip waarvoor een veiligheidscertificaat, behorende bij de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, benodigd is, draagt er, onverminderd artikel 61, eerste lid, zorg voor dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

### **Artikel 63 Veiligheidsmanagement en scheepsbeveiliging (SOLAS)**

1. De kapitein van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip het in de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem wordt toegepast.

2. De kapitein van een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip het in de ISPS-Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan wordt toegepast en dat de uit hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag voortvloeiende voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

3. De vaststelling van het beveiligingsniveau, bedoeld in voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag, geschiedt door:

a. voor in Nederland geregistreerde schepen: Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, in overeenstemming met Onze Ministers van Algemene Zaken en van Justitie;

b. voor in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen: Onze Minister van Algemene Zaken en Buitenlandse Betrekkingen van de Nederlandse Antillen, in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;

c. voor in Aruba geregistreerde schepen: Onze Minister van Toerisme en Transport van Aruba, op voorstel van Onze Ministers van Algemene Zaken en van Justitie van Aruba.

### **Artikel 64 Bijhouden dagboeken**

De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige dagboeken worden bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes is bepaald.

### **Artikel 65 Nadere regels**

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de aan boord van een schip of de bij het ondernemen van een reis door de kapitein in acht te nemen voorschriften en verplichtingen.

### *§2. Bijzondere bepalingen*

### **Artikel 66 Hulpverlening aan personen in nood (SOLAS)**

1. De kapitein van een zich op zee bevindend schip is, wanneer hem een melding of signaal bereikt dat een of meer personen op zee in nood verkeren, verplicht om deze personen te hulp te komen.

2. De kapitein is voorts verplicht gevolg te geven aan de vordering van de kapitein van een in nood verkerend schip om diens schip te hulp te komen.

3. Op de in het eerste en tweede lid bedoelde verplichtingen zijn de bepalingen van voorschrift V/33 van het SOLAS-verdrag van toepassing.

### **Artikel 67 Wijze van handelen bij schade**

1. Indien een schip schade heeft opgelopen of zich een voorval heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade of een gebrek is ontstaan waardoor de veiligheid van het schip kan zijn beïnvloed, licht de kapitein zo spoedig mogelijk het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in. Indien de schade of het voorval betrekking heeft op de romp of de machine- en elektrische installaties, licht de kapitein tevens de in artikel 37 bedoelde instantie in. Voorts licht hij, indien het schip zich in een haven buiten het Koninkrijk bevindt, de ter plaatse bevoegde autoriteiten in.

2. Indien het schip zich in een haven bevindt, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de kapitein van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie of van de in het eerste lid bedoelde instantie een verklaring heeft ontvangen, inhoudende dat eventuele herstellingen naar behoren zijn geschied of dat de reis zonder bezwaar voor de veiligheid kan worden voortgezet, voorzover de ter plaatse bevoegde autoriteiten zich niet tegen voortzetting van de reis verzetten.

### **Artikel 68 Marinebescheiden**

1. De kapitein is verplicht de hem vanwege Onze Minister van Defensie ter hand te stellen bescheiden te aanvaarden, van die bescheiden kennis te nemen en de daarbij gegeven aanwijzingen op te volgen. De kapitein bewaart de bescheiden op een doelmatige plaats.

<sup>4</sup> Het tweede lid is nog niet in werking getreden.

<sup>5</sup> Het vierde lid is nog niet in werking getreden.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door middel van elektronische gegevensdragers of langs elektronische weg beschikbaar gestelde bescheiden.

#### **Artikel 69 Gevallen van overmacht**

1. Voorzover de bij of krachtens dit besluit gestelde regels bij aanvang van een reis op een schip niet van toepassing zijn, zullen zij, indien de kapitein ten gevolge van slecht weer of een ander geval van overmacht genoodzaakt is van de voorgenomen reis af te wijken, niet op dat schip van toepassing worden.

2. Voorzover het aantal opvarenden of passagiers aan boord van een schip bepalend is voor de toepasselijkheid van bij of krachtens dit besluit gestelde regels, wordt bij de berekening van dit aantal geen rekening gehouden met personen die zich ten gevolge van overmacht of ten gevolge van een wettelijke verplichting van de kapitein om schipbreukelingen of andere personen over te voeren, aan boord bevinden.

### **HOOFDSTUK 6. SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 70 Bekendmaking van Codes**

1. Onze Minister draagt zorg voor de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes.

2. Van de wijze van bekendmaking wordt mededeling gedaan in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

#### **Artikel 71 Wijzigingen van verdragen en Codes**

1. Een wijziging van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes gaat, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop die wijziging internationaal in werking treedt.

2. Voorzover een wijziging als bedoeld in het eerste lid slechts geldt ten aanzien van schepen gebouwd op of na een bepaalde datum, blijft, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, op schepen gebouwd voor die datum, het verdrag of de Code zoals dat, onderscheidenlijk die, voor de desbetreffende wijziging luidde, van toepassing, met inachtneming van hetgeen bij die wijziging, in het gewijzigde verdrag of in de gewijzigde Code is bepaald omtrent de bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van een schip toe te passen voorschriften.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op de reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit in werking getreden wijzigingen van de in het eerste lid bedoelde verdragen en Codes.

4. Een besluit van Onze Minister als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

#### **Artikel 72 Overgangsbepalingen voor bestaande schepen**

1. Artikel 4 is niet van toepassing op schepen, gebouwd voor 21 juli 1968, met een bruto-inhoud van minder dan 150 bruto-registerton, vastgesteld overeenkomstig het op 10 juni 1947 te Oslo totstandgekomen Verdrag nopens

een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen (Stb. 1949, J 370; Trb. 1955, 52).

2. Voor schepen, gebouwd voor 18 juli 1982, waarvan de bruto-inhoud is vastgesteld overeenkomstig het in het eerste lid genoemde verdrag, wordt voor de toepassing van dit besluit de eenheid bruto-registerton gelijkgesteld met de eenheid GT.

3. Voor schepen als bedoeld in artikel 6, eerste lid, waarvoor op grond van het Schepenbesluit 1965 een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, gaat de in artikel 6 bedoelde verplichting eerst gelden op het moment waarop het voor een schip afgegeven certificaat van deugdelijkheid ingevolge artikel 7, eerste lid, van de Schepenwet vervalt. Tot dat moment blijven op het schip de bij of krachtens het Schepenbesluit 1965 gestelde regels betreffende onderzoeken en eisen van toepassing.

4. Op schepen, gebouwd voor de inwerkingtreding van dit besluit, zijn de op grond van dit besluit uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende eisen, voorzover het schip daaraan niet reeds voldoet, slechts van toepassing, voorzover dat praktisch uitvoerbaar en redelijk is. De bij wijzigingen van het SOLAS-verdrag gebruikelijke overgangsbepalingen betreffende de toepassing van nieuwe of gewijzigde voorschriften op bestaande schepen zijn daarbij zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 73 Intrekking Schepenbesluit 1965**

Het Schepenbesluit 1965 wordt ingetrokken op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld.

#### **Artikel 74 Inwerkingtreding**

1. Dit besluit treedt ten aanzien van de in de artikelen 9, eerste lid, aanhef en onderdeel b, 19, 38, 44, 50 en 63, tweede lid, bedoelde verplichtingen en de daarmee samenhangende bepalingen in werking met ingang van 1 juli 2004 of, indien de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst na 30 juni 2004 ligt, met ingang van de dag na uitgifte van dat Staatsblad.

2. Voor het overige treedt dit besluit in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld.

#### **Artikel 75 Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als: Schepenbesluit 2004.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

Gegeven te 's-Gravenhage, 18 juni 2004

BEATRIX

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs

Uitgegeven de *dertigste* juni 2004  
De Minister van Justitie,  
J.P.H. Donner

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

#### § 1. Inleiding

Dit besluit strekt ter vervanging van het Schepenbesluit 1965 en beoogt een nieuw en modern kader te bieden voor de ter uitvoering van de Schepenwet te stellen regels, met bijzondere aandacht voor de implementatie van internationale en Europese regelgeving. Tevens strekt het besluit tot uitvoering van een aantal tot op heden nog niet of niet volledig geïmplementeerde wijzigingen van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), waaronder de tijdens de diplomatieke conferentie over *Maritime Security* in december 2002 aangenomen maatregelen voor de beveiliging van schepen. In paragraaf 5 zal op deze wijzigingen nader worden ingegaan.

Bij de totstandkoming van het besluit is rekening gehouden met het beleid van het Nederlandse kabinet om de regeldruk te verminderen en de keuzevrijheid van burgers en bedrijven te vergroten (kabinetsvisie en actieprogramma tot modernisering van de overheid "Andere Overheid"; Kamerstukken II 2003/04, 29 362, nr. 1). Dit komt onder meer tot uitdrukking in het feit dat het onderhavige besluit aanzienlijk minder gedetailleerd is dan het Schepenbesluit 1965 en – met inachtneming van de relevante internationale kaders – meer ruimte biedt voor eigen initiatief van scheepvaartondernemingen. In dat opzicht kan het besluit ook worden gezien als een eerste stap in het kader van het departementale project "Beter Geregeld", waarin per wetgevingsdomein (i.c. de koopvaardij) wordt gezien, welke mogelijkheden er bestaan tot vereenvoudiging en herijking van de wetgeving op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een belangrijk aandachtspunt daarbij vormt de toegenomen maatschappelijke behoefte aan minder detailregelgeving en meer doelregelgeving. Verder bood de totstandkoming van een nieuw besluit uiteraard een goede gelegenheid om ook de uit de scheepsveiligheidswetgeving voortvloeiende administratieve lasten voor het bedrijfsleven tegen het licht te houden en deze lasten, waar mogelijk, te verminderen. Op de door dit besluit gerealiseerde reducties wordt in paragraaf 6 van deze toelichting ingegaan.

#### § 2. Aanleiding voor de modernisering

De technische en operationele veiligheid van zeeschepen onder Koninkrijksvlag wordt al bijna vier decennia beheerst door het Schepenbesluit 1965. In al die jaren is de context waarin eisen worden gesteld met betrekking tot de veiligheid van zeeschepen echter ingrijpend veranderd. Het Schepenbesluit 1965 dateert uit een tijd waarin de scheepsveiligheidswetgeving nog vooral op nationaal beleid berustte. De internationale invloed was relatief gering en de huidige Internationale Maritieme Organisatie (IMO), toen nog Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) geheten, was nog niet tot volle wasdom gekomen. Van Europese invloed in de zin van maritieme richtlijnen en verordeningen zoals wij die thans kennen, was nog geen sprake. Sedert de totstandkoming van het Schepenbesluit 1965 is de internationale invloed op de scheepsveilig-

heidswetgeving evenwel aanzienlijk toegenomen. Onder auspiciën van aanvankelijk de IMCO en later de IMO werden steeds meer en steeds gedetailleerder voorschriften voor zeeschepen ontwikkeld, die bovendien in toenemende mate verankerd werden in verdragsrechtelijke verplichtingen. Belangrijk zijn in dat verband onder meer de totstandkoming van het Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275), het "Uitwateringsverdrag", in 1966 en de herziening van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), het "SOLAS-verdrag", in 1974. Verder trekt sinds het begin van de jaren '90 ook de Europese wetgever zich het belang van de scheepsveiligheid aan, zoals met name blijkt uit het nog altijd groeiende aantal richtlijnen en verordeningen met betrekking tot de veiligheid van zeeschepen. Een en ander heeft ertoe geleid dat anno 2004 de puur nationale inbreng in de scheepsveiligheidswetgeving aanzienlijk kleiner is dan in 1965. Het overgrote deel van de veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen wordt tegenwoordig in een internationale context bepaald.

Het Schepenbesluit 1965 is sinds zijn totstandkoming vele malen gewijzigd, onder meer om uitvoering te geven aan het toenemende aantal internationale en Europese verplichtingen. De vele wijzigingen hebben evenwel niet kunnen voorkomen – en er mogelijk zelfs aan bijgedragen – dat het besluit steeds meer de gebreken van zijn leeftijd is gaan tonen. Ooit bedoeld als een besluit waaruit op eenvoudige wijze alle relevante veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen konden worden gekend, is het verworpen tot een tamelijk onoverzichtelijk geheel met een vrijwel alleen nog maar historisch te verklaren structuur. Bovendien is door de grote stijging van het aantal internationale voorschriften ook de omvang van het besluit fors toegenomen, hetgeen de toegankelijkheid van het besluit evenmin ten goede is gekomen. Met de op het Schepenbesluit 1965 gebaseerde uitvoeringsregelgeving is het niet veel beter gesteld. In de loop der tijd is een ware wirwar aan regeltjes en regelingen ontstaan, waarin steeds minder een consistente lijn valt te ontdekken. De uitvoeringsregelgeving bevat bovendien een relatief grote hoeveelheid "dor hout" in de vorm van niet meer actuele of niet meer toepasselijke regels.

In de uitvoeringspraktijk zijn de 'ouderdomsgebreken' van het besluit uiteraard niet onopgemerkt gebleven. Zowel vanuit het bedrijfsleven als vanuit de Scheepvaartinspectie in het Koninkrijk nam de roep om een grondige herziening toe. Een wens die daarbij veelvuldig werd gehoord, was dat er een duidelijke scheiding zou moeten worden gemaakt tussen de nationale en de internationale elementen. In het Schepenbesluit 1965 zijn de nationale elementen vaak in verregaande mate verweven met de in het besluit opgenomen internationale voorschriften. Hierdoor is het niet mogelijk om op eenvoudige wijze kennis te nemen van de nationale bijzonderheden ten opzichte van de internationale standaard. In een bedrijfstak die in hoge mate internationaal georiënteerd is, wordt dit als onnodig belastend ervaren. De internationale voorschriften zijn doorgaans al uit internationale bronnen bekend; daarvoor behoeft men de nationale wetgeving niet te raadplegen. De nationale wetgeving is met name van belang om te weten of een bepaalde internationale norm van toepassing is, en zo ja, wat daarbij de eventuele nationale (of Europese) bijzonderheden zijn. Met het oog op deze primair

internationale benadering van de scheepsveiligheidswetgeving is het begrijpelijk dat men hecht aan een duidelijk onderscheid tussen internationale en nationale elementen. Voor de goede orde zij daarbij opgemerkt dat de Europese regelgeving in het licht van de verdragen in feite ook als 'nationale' regelgeving moet worden gezien, omdat de Europese regelgeving veelal betrekking heeft op onderwerpen die op grond van de verdragen tot de nationale bevoegdheid van de vlaggenstaat behoren.

De uitvoeringspraktijk was niet het enige terrein waarop de ouderdom van het Schepenbesluit 1965 zich deed gevoelen. Ook de noodzakelijke wijzigingen van het besluit verliepen steeds moeizamer. Zo werd bijvoorbeeld de implementatie van Europese richtlijnen bemoeilijkt door het feit dat het besluit een thematische structuur heeft, waarin in beginsel geen onderscheid wordt gemaakt tussen de zgn. "conventieschepen" (schepen waarop de internationale verdragen van toepassing zijn) en de "niet-conventieschepen". Dit is lastig, omdat richtlijnen vaak wel bij dat onderscheid aanknopen. Goede voorbeelden zijn in dit verband richtlijn nr. 96/98/EG inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46) en richtlijn nr. 98/18/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagierschepen (PbEG L 144). Richtlijn nr. 96/98/EG geldt uitsluitend ten aanzien van conventieschepen, terwijl richtlijn nr. 98/18/EG juist van toepassing is op een categorie van niet-conventieschepen. Voor de implementatie van dergelijke richtlijnen is het dan ook nodig om het onderscheid tussen conventie- en niet-conventieschepen alsnog te introduceren. De reeds eerder aangehaalde verwevenheid van nationale en internationale voorschriften vormt daarbij dan vaak een extra complicerende factor. Ten aanzien van niet-conventieschepen werd in het Schepenbesluit 1965 feitelijk vaak overeenkomstige toepassing gegeven aan internationale verdragsvoorschriften. Dit geschiedde doorgaans echter niet door die internationale voorschriften uitdrukkelijk van overeenkomstige toepassing te verklaren, maar door bij de overneming van de internationale voorschriften het toepassingsbereik van die voorschriften stilzwijgend uit te breiden. Het resultaat is dat veel bepalingen uit het Schepenbesluit 1965 ten aanzien van conventieschepen als internationale voorschriften moeten worden aangemerkt, terwijl diezelfde bepalingen ten aanzien van niet-conventieschepen als nationale voorschriften gelden.

Ook de implementatie van de (wijzigingen van de) internationale scheepsveiligheidsverdragen verliep steeds moeizamer. In het Schepenbesluit 1965 werd in beginsel nog altijd de techniek van "implementatie door overschrijving" toegepast (zie bijvoorbeeld de bijlagen bij dat besluit, die vaak een vrijwel letterlijke weergave van het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag zijn), waardoor de benodigde wijzigingen van het besluit vaak zeer arbeidsintensief waren. Aanvankelijk kon dit worden opgevangen door een relatief groot deel van de wetgevingscapaciteit aan te wenden voor de met de internationale verdragen verband houdende wijzigingen van het Schepenbesluit 1965. De laatste jaren moest echter tevens een forse wetgevingsinspanning worden geleverd voor de implementatie van Europese richtlijnen, waardoor de voor het Schepenbesluit 1965 beschikbare wetgevingscapaciteit aanzienlijk afnam en er geleidelijk een achterstand is ontstaan bij de implementatie van

recente SOLAS-wijzigingen. Vanuit de sector, maar ook door de Scheepvaartinspectie in de drie landen van het Koninkrijk, is aangedrongen op het zo snel mogelijk inlopen van deze achterstand.

De hierboven geschetste tekortkomingen van het Schepenbesluit 1965 waren aanleiding om tot een grondige herziening en modernisering van de veiligheidswetgeving voor koopvaardij schepen te besluiten. Het onderhavige besluit is daarvan het resultaat.

### § 3. *Structuur en systematiek van het besluit*

In het onderhavige besluit is de thematische structuur van het Schepenbesluit 1965, waarbij voorschriften op basis van hun inhoudelijke overeenkomsten werden gerangschikt, grotendeels verlaten. Gekozen is voor een structuur die vooral de bestaande internationale kaders reflecteert. Als rode draad fungeren de voor een schip benodigde certificaten. Aan deze certificaten zijn in beginsel steeds de onderzoeken waaraan een schip ter verkrijging van een certificaat wordt onderworpen, de eisen die in dat verband aan een schip worden gesteld, en de bij het ondernemen van een reis in acht te nemen voorschriften opgehangen (vgl. de artikelen 4, 13, 39 en 60).

Gelet op het internationale karakter van de zeescheepvaartsector, is ook in inhoudelijk opzicht zoveel mogelijk aansluiting bij de internationale verdragen gezocht. Waar mogelijk wordt rechtstreeks naar die verdragen verwezen. Deze aanpak sluit ook goed aan bij de relevante Europese regelgeving, waarin eveneens veelvuldig naar de internationale verdragen wordt verwezen. Bovendien is een internationale benadering tegenwoordig bijna noodzakelijk, gelet op de ruime mate waarin ook buiten het Koninkrijk gevestigde instellingen worden betrokken bij de uitvoering van de scheepsveiligheidsregelgeving. Een goed voorbeeld daarvan zijn natuurlijk de internationale klassenbureaus, maar ook binnen de Europese Unie komt het steeds meer voor dat instellingen uit andere lidstaten hun diensten aanbieden, daarbij gebruikmakend van de mogelijkheden die het gemeenschapsrecht hen daartoe biedt.

Bij het opstellen van het besluit is – mede gelet op het reeds in de inleiding van deze nota van toelichting aangehaalde streven van het Nederlandse kabinet naar minder regels – getracht om de omvang van het besluit zoveel mogelijk te beperken en het inhoudelijke zwaartepunt te leggen waar het hoort: in de verdragen zelf. Dit betekent dat het besluit geen onnodige herhalingen bevat van hetgeen reeds in de verdragen is geregeld, en dat in beginsel ook slechts op hoofdlijnen naar die verdragen wordt verwezen. Wel zijn in de verwijzingen naar de verdragen uiteraard de verbijzonderingen aangebracht die nodig zijn om voor een bepaalde categorie schepen met voldoende bepaaldheid de op die schepen toepasselijke internationale voorschriften te kunnen duiden.

Met het oog op de bestendigheid van het besluit is bovendien gekozen voor dynamische verwijzing naar de verdragen, opdat het besluit niet bij elke wijziging van die verdragen behoeft te worden aangepast. In de verdragen zelf wordt de techniek van dynamische verwijzing ("*as amended or as may be amended*") al

jarenlang toegepast en ook de Europese wetgever is – daartoe gedwongen door het feit dat de Europese scheepvaartregelgeving vaak achterliep op de internationale ontwikkelingen – in 2002 overgestapt op een systeem van dynamische verwijzing naar de internationale verdragen: zie verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (PbEG L 324) en richtlijn nr. 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en preventie van verontreiniging door schepen (PbEG L 324). Van belang is uiteraard ook dat door de invoering van een systeem van dynamische verwijzing het ontstaan van nieuwe achterstanden bij de implementatie van IMO-regelgeving voor een belangrijk deel kan worden voorkomen.

Aan de behoefte aan een duidelijk onderscheid tussen de nationale en internationale elementen wordt als volgt tegemoetgekomen. Om te beginnen zal in beginsel steeds uitdrukkelijk worden aangegeven, indien ten aanzien van niet-conventieschepen overeenkomstige toepassing wordt gegeven aan bepaalde internationale voorschriften. Van dit principe wordt slechts op één punt afgeweken, namelijk waar het de voorschriften voor het vervoer van lading betreft (hoofdstuk 4). De redenen daarvoor worden nader uiteengezet in de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 52 e.v.. Verder zal ook de nadere uitwerking van details die door de verdragen aan de vlaggenstaat wordt overgelaten, steeds op duidelijk herkenbare wijze geschieden. Hetzelfde geldt voor de eventuele aanvullende eisen die op grond van Europese regelgeving moeten worden gesteld.

Tot besluit zal in het kader van de moderniseringsoperatie ook de uitvoeringsregelgeving worden vernieuwd. Gestreefd wordt naar een beperkt aantal geconsolideerde regelingen met een heldere structuur, die zoveel mogelijk aansluit bij de structuur van het besluit. Verder zal ook in de uitvoeringsregelgeving worden gestreefd naar bondigheid en zal waar mogelijk eveneens gebruik worden gemaakt van dynamische verwijzingen. Van de gelegenheid wordt bovendien gebruik gemaakt om het instrument “bekendmakingen aan de scheepvaart” (algemeen verbindende voorschriften van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie waarmee nadere invulling kon worden gegeven aan bepaalde voorschriften uit het Schepenbesluit 1965) af te schaffen. Attributie van regelgevende bevoegdheid aan ambtenaren is immers niet meer van deze tijd.

#### § 4. Nationaal veiligheidscertificaat

Het Schepenbesluit 1965 vereiste voor alle schepen een (nationaal) certificaat van deugdelijkheid, ook als voor die schepen reeds een internationaal veiligheidscertificaat benodigd was. In het onderhavige besluit keert het certificaat van deugdelijkheid, dat ooit het belangrijkste certificaat van de Schepenwet was maar inmiddels door de internationale certificaten grotendeels naar de achtergrond is verdrongen, niet meer terug. Voor schepen waarvoor reeds internationale veiligheidscertificaten op

grond van het SOLAS-verdrag benodigd zijn, zal worden volstaan met die internationale certificaten. Het SOLAS-verdrag biedt voldoende ruimte om bij de certificering van schepen ook rekening te houden met eventuele "nationale" eisen, zodat aan de afgifte van de internationale veiligheidscertificaten bijvoorbeeld ook de ter uitvoering van communautaire verplichtingen gestelde eisen ten grondslag kunnen worden gelegd. Aan een overkoepelend certificaat in de vorm van een certificaat van deugdelijkheid bestaat voor deze schepen dan ook geen behoefte meer. Op de mede hierdoor gerealiseerde reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven wordt in paragraaf 6 ingegaan.

Voor schepen waarvoor op grond van het SOLAS-verdrag geen internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen is vereist, zal het certificaat van deugdelijkheid worden vervangen door het nieuwe "nationaal veiligheidscertificaat", dat – ook in naam – complementair is aan de internationale veiligheidscertificaten. Dit nieuwe certificaat zal ook het nationaal certificaat van uitwatering, benodigd voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter, vervangen. De thans in het nationaal certificaat van uitwatering opgenomen gegevens betreffende de uitwatering van het schip worden in het vervolg in een aanhangsel bij het nationaal veiligheidscertificaat opgenomen.

Het is niet mogelijk om de veiligheidscertificering van schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn, volledig te stroomlijnen. Door het uiteenlopende toepassingsbereik van de verschillende verdragsverplichtingen, blijft in bepaalde gevallen stapeling van certificaten onvermijdelijk. Zo zal voor vrachtschepen van 300 tot 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, naast het nationaal veiligheidscertificaat tevens het op grond van het SOLAS-verdrag vereiste (internationaal) radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd blijven, terwijl voor vrachtschepen met een lengte vanaf 24 meter waarmee internationale reizen worden ondernomen, ook het internationaal certificaat van uitwatering op grond van het Uitwateringsverdrag benodigd blijft.

Het onderzoeksregime voor schepen waarvoor op grond van dit besluit een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, wordt verlicht. Om te beginnen zal het nationaal veiligheidscertificaat voor alle schepen waarvoor dat certificaat benodigd is – dus ook voor passagiersschepen, voorzover die schepen niet onder het Europese regime van de in paragraaf 2 aangehaalde richtlijn nr. 98/18/EG voor passagiersschepen in nationale vaart vallen – een geldigheidsduur van vijf jaren hebben. Voorheen gold in navolging van de internationale verdragen dat de nationale certificaten voor passagiersschepen eveneens slechts één jaar geldig waren. Thans wordt ook voor passagiersschepen bij de vijfjarige onderzoekscyclus die voor vrachtschepen geldt, aangesloten. Een andere verlichting betreft de afschaffing van de jaarlijkse onderzoeken, voor zowel vrachtschepen als passagiersschepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. De op grond van de verdragen voor vrachtschepen in internationale vaart voorgeschreven jaarlijkse onderzoeken hebben tot doel om vast te stellen of het schip naar behoren wordt onderhouden en nog geschikt is voor zijn bestemming. In

deze onderzoeken wordt echter ook al voorzien door het klassenbureau waar het schip is geklasseerd. Verder is de technische kwaliteit van schepen in de loop der tijd aanzienlijk verbeterd. De wijze van constructie en de duurzaamheid van de toegepaste materialen en de aan boord aanwezige uitrusting zijn inmiddels zodanig, dat grotere intervallen tussen de onderzoeken verantwoord zijn. Volstaan kan worden met een eerste onderzoek bij de afgifte van het certificaat, een tussentijds onderzoek in het derde jaar en een hernieuwd onderzoek na vijf jaar in verband met de vernieuwing van het certificaat. Opgemerkt zij nog dat het nieuwe onderzoeksregime uiteraard geen verandering brengt in de incidentele onderzoeken waaraan een schip, bijvoorbeeld omdat het schade heeft opgelopen of een verbouwing heeft ondergaan, in voorkomend geval dient te worden onderworpen.

De eisen die in verband met het nationaal veiligheids-certificaat aan een schip worden gesteld, zullen in beginsel niet verschillen van de eisen die op grond van het Schepenbesluit 1965 aan niet-conventieschepen worden gesteld. Op grond van het Schepenbesluit 1965 wordt veelal overeenkomstige toepassing gegeven aan de eisen van het SOLAS-verdrag en het Uitwateringsverdrag, waarbij voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter (de zgn. "kleine vaartuigen") een verlicht regime geldt. In het onderhavige besluit wordt dat stelsel gehandhaafd. Wel wordt voor vrachtschepen een ondergrens geïntroduceerd: voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter zal in beginsel geen veiligheidscertificaat meer benodigd zijn. In het algemeen is met die categorie van schepen niet een zodanig veiligheidsbelang gemeoid, dat een algemene certificaatsverplichting voor vrachtschepen onder de 12 meter op zijn plaats is. Juister is het om alleen die kleine vrachtschepen certificaatplichtig te laten zijn, die tot een specifieke risicogroep behoren of waarmee – bijvoorbeeld omdat zij structureel worden gebruikt voor het vervoer van (ten hoogste 12) passagiers – een bijzonder veiligheidsbelang is gemeoid. Het ligt dan echter voor de hand om voor die schepen een bijzonder certificaat te eisen, waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke risicoprofiel van die schepen of het te dienen specifieke veiligheidsbelang. Overigens zij opgemerkt dat de nieuwe ondergrens van 12 meter uitsluitend geldt voor vrachtschepen. Voor passagiersschepen (d.w.z. schepen, bestemd of gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers; zie de definitie van "passagiersschip" in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet) waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat is vereist, zal – evenals voor passagiersschepen die onder het SOLAS-verdrag vallen – blijven gelden dat zij altijd certificaatplichtig zijn, ongeacht hun lengte of tonnage.

#### § 5. Recente wijzigingen van het SOLAS-verdrag

In de inleiding is al aangegeven dat het besluit tevens strekt ter uitvoering van een aantal nog niet geïmplementeerde wijzigingen van het SOLAS-verdrag. Het gaat daarbij om de bij resoluties MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.87(71), MSC.91(72), MSC.99(73), MSC.117(74), MSC.123(75) en MSC.134(76) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO en de tijdens de diplomatieke conferenties in 1997 en 2002 aangenomen wijzigingen van dat verdrag.

#### a. maritime security

De belangrijkste wijziging van het SOLAS-verdrag waaraan in het onderhavige besluit uitvoering wordt gegeven, is de uitbreiding van het SOLAS-verdrag met een nieuw hoofdstuk XI-2 over de beveiliging van schepen (*Special Measures to enhance Maritime Security*), dat werd aangenomen tijdens de diplomatieke conferentie over "Maritime Security" in december 2002. Aanleiding voor deze conferentie waren de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten op 11 september 2001, die het besef deden ontstaan dat ook andere transportsectoren getroffen zouden kunnen worden door terroristische aanslagen. Gelet op het mondiale karakter van de zeescheepvaartsector en zijn vitale functie voor de wereldeconomie (meer dan 90 procent van de wereldhandel gaat over zee), werd het noodzakelijk geacht om de beveiliging van schepen en havens te verbeteren. Dit heeft – vooral op initiatief van de Verenigde Staten – geleid tot de invoering van een beveiligingsregime voor zeeschepen en zeehavens, dat in grote lijnen hetzelfde gewicht heeft als het beveiligingsregime voor de luchtvaart. Het nieuwe hoofdstuk XI-2 wordt met ingang van 1 juli 2004 internationaal van kracht.

Het zwaartepunt van de nieuwe beveiligingsmaatregelen voor de zeescheepvaart ligt in de op grond van het nieuwe hoofdstuk XI-2 verplichte *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, die zowel voorschriften voor de beveiliging van zeeschepen als voor de beveiliging van zeehavens bevat. De Code gaat uit van een analyse van de risico's en de beheersing daarvan door adequate voorzorgsmaatregelen. In de Code wordt een gestandaardiseerd instrumentarium uitgewerkt, waarmee de risico's op een terroristische aanslag kunnen worden geëvalueerd. Alle staten die partij zijn bij het SOLAS-verdrag dienen de beveiligingsrisico's van hun havenfaciliteiten te analyseren. Het gaat er daarbij om de belangrijkste haveninrichtingen te identificeren die bij een terroristische aanslag de grootste schade aan de economie of het milieu tot gevolg hebben, of tot een groot verlies aan mensenlevens kunnen leiden. De werkelijke bedreigingen dienen te worden beoordeeld, zodat prioriteit kan worden gegeven aan beveiligingsmaatregelen. De zwakke plekken op het gebied van inrichting, beveiliging, organisatie, procedures, communicatie en andere gebieden worden in kaart gebracht. Met deze kennis is het mogelijk om de risico's goed in te schatten.

De ISPS-Code ziet ook op de beveiliging van schepen. Uit de aanslagen van 11 september blijkt dat op zichzelf veilige vervoermiddelen in de handen van terroristen dodelijke wapens kunnen worden. Om die reden moeten met ingang van 1 juli 2004 alle internationaal varende passagiersschepen en alle internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer voldoen aan de beveiligingseisen van de ISPS-Code. Deze Code verplicht de eigenaar van het schip ertoe om binnen zijn bedrijfsorganisatie een "company security officer" (CSO) aan te stellen. De CSO is er onder meer voor verantwoordelijk dat voor elk schip dat onder de Code valt, een "security assessment" wordt uitgevoerd. Op basis van deze beoordeling dient vervolgens voor elk individueel schip een scheepsbeveiligingsplan te worden opgesteld. Tevens dient aan boord van elk schip waarop de Code van toepassing is, een "ship security officer" (SSO) te



worden aangesteld, belast met de beveiliging van het schip en verantwoordelijk voor de uitvoering van het scheepsbeveiligingsplan. De SSO onderhoudt ook het contact met de CSO. Aan boord van het schip dient bovendien een stil alarm (*security alert system*) aanwezig te zijn, waarmee de autoriteiten en de bedrijfsorganisatie van de eigenaar kunnen worden gealarmeerd, indien de beveiliging van het schip is gecompromiteerd of wanneer het schip wordt geconfronteerd met een terroristische dreiging.

De ISPS-Code onderscheidt – zowel voor schepen als voor havens – drie beveiligingsniveaus (*security levels*), afhankelijk van de mate van dreiging. Beveiligingsniveau 1 is de normale situatie, waarbij weliswaar rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid van terroristische aanslagen, maar waarin geen concrete dreiging bestaat. Niveau 2 ziet op situaties waarin een verhoogd risico op terroristische aanslagen bestaat. Niveau 3, ten slotte, betreft situaties waarin een terroristische aanslag in hoge mate waarschijnlijk is, ook wanneer het doel van de aanslag niet kan worden geïdentificeerd.

Het scheepsbeveiligingsplan geeft voor elk van de in de ISPS-Code onderscheiden beveiligingsniveaus aan, welke operationele en fysieke beveiligingsmaatregelen aan boord van het schip moeten worden getroffen. Standaard geldt aan boord van een schip beveiligingsniveau 1, doch de vlaggenstaat kan bepalen dat aan boord van schepen onder zijn vlag een hoger beveiligingsniveau van kracht dient te zijn. Het beveiligingsniveau aan boord van een schip moet eveneens worden verhoogd, indien het schip zich in een zeegebied of haven begeeft waar op dat moment een door de autoriteiten ter plaatse vastgesteld hoger beveiligingsniveau geldt dan aan boord van het schip. Aan een schip dat zijn beveiligingsniveau niet in overeenstemming brengt met het in een bepaalde haven geldende (hogere) beveiligingsniveau, mag op grond van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag de toegang tot die haven worden geweigerd.

Het nieuwe beveiligingsregime voor schepen kent een systeem van onderzoek, controle en certificatie dat overeenkomt met het systeem waaraan schepen ook reeds in verband met hun veiligheid (in de zin van "*safety*") worden onderworpen. Schepen die onder de ISPS-Code vallen, moeten beschikken over een "*International Ship Security Certificate*", dat slechts wordt afgegeven indien het schip voldoet aan de eisen van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag en de op grond van dat hoofdstuk toepasselijke ISPS-Code. Ook voorziet hoofdstuk XI-2 in een vorm van havenstaatcontrole die specifiek betrekking heeft op de beveiliging van schepen. Evenals bij de 'reguliere' havenstaatcontrole kan een schip dat niet over het vereiste beveiligingscertificaat beschikt of niet blijkt te voldoen aan de beveiligingseisen van het SOLAS-verdrag, door de havenstaatautoriteiten worden aangehouden.

De beveiliging van schepen is geen koninkrijksaangelegenheid in de zin van artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden en behoeft derhalve niet in rijkswetgeving te worden geregeld. Niettemin hebben de landen van het Koninkrijk er voor gekozen om de beveiligingsmaatregelen voor schepen voorlopig uit te voeren door middel van onderhavige algemene maatregel van rijksbestuur, waarin

ook de uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende veiligheidseisen aan schepen zijn geïmplementeerd. Een belangrijke overweging daarbij is geweest dat de korte implementatietermijn tot 1 juli 2004 weinig ruimte liet voor het totstandbrengen van nieuwe landswetgeving voor de beveiliging van schepen. Benadrukt zij evenwel dat de in het onderhavige besluit opgenomen gemeenschappelijke regeling van de beveiligingsmaatregelen voor schepen berust op artikel 38 van het Statuut en desgewenst door elk van de landen van het Koninkrijk van rechtswege voor de in dat land geregistreerde schepen kan worden beëindigd, zodra in de vorm van landswetgeving een passender wettelijk kader voor de beveiliging van schepen tot stand is gekomen.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat op in Nederland geregistreerde schepen ook de onlangs totstandgekomen verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129) van toepassing is. Door middel van deze verordening worden de in IMO-verband aangenomen beveiligingsmaatregelen ook in de Europese context verplicht gesteld. Op een aantal punten gaat de Europese verordening evenwel iets verder dan de beveiligingsvoorschriften van het SOLAS-verdrag en de ISPS-Code. Gewezen zij bijvoorbeeld op artikel 3, vijfde lid, van de verordening, waarin voor Europese schepen ook een aantal (internationaal slechts aanbevolen) bepalingen uit deel B van de ISPS-Code verplicht wordt gesteld. Voor in Nederland geregistreerde schepen geldt dat de uit het onderhavige besluit voortvloeiende beveiligingsverplichtingen steeds in samenhang met de uit Europese verordening voortvloeiende verplichtingen moeten worden toegepast.

## **b. herziening hoofdstukken II-2 en V van het SOLAS-verdrag**

Van de SOLAS-wijzigingen die door middel van dit besluit worden geïmplementeerd, verdient ook de bij resolutie MSC.99(73) aangenomen, op 1 juli 2002 in werking getreden herziening van de hoofdstukken II-2 en V van het SOLAS-verdrag vermelding. De herziene hoofdstukken II-2 en V zijn een goede illustratie van twee ontwikkelingen die in de recente wijzigingsgeschiedenis van het SOLAS-verdrag zijn waar te nemen. De eerste ontwikkeling betreft het gebruik van Codes om nadere invulling te geven aan de algemene eisen uit de hoofdstukken II-1 tot en met V van het SOLAS-verdrag. Werden in het verleden de technische details ter uitwerking van een bepaald voorschrift vaak in het verdrag zelf opgenomen, tegenwoordig worden deze details steeds vaker in een aparte Code ondergebracht. Het nieuwe hoofdstuk II-2 (brandveiligheid) kent zelfs twee van zulke "uitvoerings"-Codes: de *Fire Fighting Systems (FFS) Code*, waarin de nadere eisen aan brandbestrijdingssystemen zijn opgenomen, en de *Fire Test Procedures (FTP) Code*, die gedetailleerde voorschriften voor het beproeven van materialen, onderdelen en systemen bevat. Eerder al werden ook bij de herziening van hoofdstuk III (reddingmiddelen) de gedetailleerde technische eisen aan reddingmiddelen in een aparte Code ondergebracht: de *Life Saving Appliances (LSA) Code* (zie MSC.47(66)).

De tweede ontwikkeling in het SOLAS-verdrag betreft

het toegenomen gebruik van doelvoorschriften. Het duidelijkste is dat te zien in het nieuwe hoofdstuk II-2, dat begint met "*fire safety objectives*" en "*functional requirements*" en door het hele hoofdstuk heen de keuze voor een bepaald middel zoveel mogelijk vrij laat. Vergeleken met het oude hoofdstuk II-2, dat vooral middelvoorschriften bevatte, getuigt het nieuwe hoofdstuk II-2 van een duidelijke omslag in het denken over veiligheidsregelgeving. Ook in hoofdstuk V (veiligheid van navigatie) is deze omslag te zien. In het voordien geldende hoofdstuk V werd een groot scala aan verplichte apparatuur voorgeschreven. In het nieuwe hoofdstuk V, daarentegen, is gekozen voor een functionele benadering: bepaald is welke navigatiefuncties aan boord moeten kunnen worden uitgevoerd. Vervolgens kan de eigenaar van het schip voor elk van deze functies zelf een keuze maken voor de daarvoor te gebruiken apparatuur. Aangezien tegenwoordig steeds meer navigatie-apparatuur voor meerdere functies tegelijk geschikt is, betekent dit voor de praktijk dat aan boord van het schip met minder apparatuur kan worden volstaan.

De internationale tendens van meer doelvoorschriften wordt door de landen van het Koninkrijk vanzelfsprekend ondersteund en, waar mogelijk, gestimuleerd. Deze internationale tendens sluit immers aan bij de ook binnen het Koninkrijk bestaande behoefte aan meer doelregelgeving (zie ook paragraaf 1 van deze nota). Van belang is bovendien dat in een bedrijfstak als de zeescheepvaartsector, die in hoge mate internationaal is gereguleerd, de ruimte voor nationaal wetgevingsbeleid met betrekking tot doelregelgeving in belangrijke mate wordt bepaald door de ruimte die de internationale kaders daarvoor bieden.

#### § 6. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

In overeenstemming met de doelstelling van het Nederlandse kabinet om de voor het bedrijfsleven uit wet- en regelgeving voortvloeiende administratieve lastendruk te reduceren is bij de totstandkoming van dit besluit bijzondere aandacht besteed aan het veiligheidsbelang van de in dit besluit opgenomen voorschriften in relatie tot de lasten die de naleving van die voorschriften met zich brengt. Als uitgangspunt daarbij heeft gediend het in 2001 door Cap Gemini Ernst & Young verrichte onderzoek naar de uit de bestaande wet- en regelgeving op het terrein van Verkeer en Waterstaat voortvloeiende administratieve lasten. Uit deze zogeheten "nulmeting" blijkt dat – na correctie voor 2003 – de rechtstreeks uit het Schepenbesluit 1965 voortvloeiende lasten thans, gelet op de huidige vlootomvang van 1294 schepen (peildatum 1 januari 2004), € 38.788.807 zouden bedragen. Daarbij komt dan nog de deels in de Schepenwet, deels in het Schepenbesluit 1965 geregelde verplichting tot het bijhouden en periodiek inzenden van de scheepsdagboeken, waarmee bij de huidige vlootomvang een bedrag aan administratieve lasten van € 21.432.493 gemoeid zou zijn. Bezien is in hoeverre al deze lasten konden worden gereduceerd zonder de scheepsveiligheid in het geding te brengen. Daarbij is uiteraard rekening gehouden met de aanbevelingen uit het in 2003 door de Commissie Sorgdrager uitgebrachte rapport "*Overheid, bedrijfsleven en wetgeving – Mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten en een breder perspectief*", waarin voor het Ministerie van

Verkeer en Waterstaat de mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten in kaart zijn gebracht.

Vooropgesteld zij dat de scheepveiligheidswetgeving in belangrijke mate wordt bepaald door internationale verplichtingen. Vooralnemen de administratieve lasten die voortvloeien uit deze verplichtingen, per saldo eerder toe dan af. Dat geldt in het bijzonder voor de Europese regelgeving. Waar de inspanningen van de IMO er de laatste jaren mede op zijn gericht om tot consolidatie van veiligheidsvoorschriften en stroomlijning van certificeringsprocedures te komen (een voorbeeld daarvan is het bij de artikelen 13 en 14 beschreven *Harmonized System of Survey and Certification*), is de Europese scheepsveiligheidswetgeving nog zozeer in beweging, dat een consolidatie of stroomlijning daarvan momenteel niet aan de orde lijkt te zijn.

Vanwege de internationale kaders is de ruimte voor nationaal beleid met betrekking tot de reductie van administratieve lasten beperkt. Afgezien van de inspanningen om ook in internationaal en Europees verband tot een reductie van de administratieve lasten te komen, kwamen bij de totstandkoming van het onderhavige besluit daarom alleen de administratieve lasten die hun oorsprong vinden in nationale bepalingen, voor reductie in aanmerking. Dat bleken er overigens meer te zijn dan verwacht. Weliswaar was bij het zogeheten "Maritiem Keerpunt" in het kader van het nieuwe zeescheepvaartbeleid (zie Kamerstukken II 1994/95, 24 165, nr. 2) reeds een groot aantal bepalingen met een louter nationale achtergrond geschrapt, doch de resterende nationale bepalingen bleken soms grote financiële consequenties te hebben. De meest in het oog springende bepaling was in dat opzicht artikel 135a van het Schepenbesluit 1965, dat de kapitein ertoe verplichtte om gedurende de reis regelmatig peiling te doen nemen van kofferdammen en tanks. De uit deze verplichting voortvloeiende administratieve lasten zouden bij de huidige vlootomvang € 21.433.428 bedragen. Bij de aan dit bedrag ten grondslag liggende aanname dat aan boord van elk schip dagelijks, gedurende 365 dagen per jaar peilingen worden genomen, kunnen overigens wel de nodige kanttekeningen worden geplaatst, niet in de laatste plaats omdat het nemen van peilingen tegenwoordig aan boord van veel schepen geautomatiseerd geschiedt. Ook na bijstelling van de aanname staat het beoogde veiligheidsdoel echter niet in verhouding tot de kosten. Artikel 135a verwoordde een aspect van "goed zeemanschap" dat, zeker bij de huidige stand van de techniek, op zichzelf niet (meer) in een wettelijk voorschrift behoeft te worden neergelegd. In het onderhavige besluit keert de verplichting tot het doen nemen van peilingen dan ook niet terug.

Een andere grote kostenpost werd gevormd door de verplichting tot het bijhouden van de scheepsdagboeken en de verplichte periodieke inzending van die dagboeken. De administratieve lasten die daarmee samenhangen, zouden thans voor de Nederlandse vloot € 21.432.493 bedragen. In het onderhavige besluit is langs twee wegen getracht de administratieve lasten die verband houden met de scheepsdagboeken te reduceren. In de eerste plaats is de verplichting tot het bijhouden van de dagboeken beperkt tot de internationaal geldende verplichtingen tot het bijhouden van een dagboek (zie artikel 64). Dit neemt niet weg dat aan boord van schepen

op grond van internationale verplichtingen nog steeds een veelheid aan gegevens moet worden bijgehouden, doch voor steeds meer gegevens wordt de verplichting om die gegevens in een scheepsdagboek bij te houden vervangen door de vormvrije verplichting "to keep record". Dit betekent dat de benodigde gegevens, die vaak toch al langs elektronische weg worden vergaard, in geautomatiseerde systemen (zoals de "voyage data recorder") kunnen worden bijgehouden, waardoor de met het gegevensbeheer verband houdende administratieve lasten aanzienlijk afnemen. Op basis van een voorzichtige schatting wordt met de afschaffing van de nationale verplichting om alle gegevens in een dagboek bij te houden, een administratieve lasten-reductie van 40 procent gerealiseerd (€ 8.572.997). Deze reductie zal nog verder toenemen, naar mate in internationaal verband het vormvoorschrift dat allerlei gegevens in een scheepsdagboek dienen te worden bijgehouden, verder wordt teruggedrongen. Daarnaast zal op nationaal niveau worden bezien of – zoals door de Commissie Sorgdrager is aanbevolen – de in het Besluit dagboeken voor schepen 1970 opgenomen verplichting om een papieren scheepsdagboek bij te houden, niet eveneens kan worden vervangen door de verplichting om – naar keuze – een papieren of elektronisch dagboek bij te houden.

De tweede weg waarlangs is getracht om de administratieve lasten die verband houden met de scheepsdagboeken te reduceren, betreft het – zowel in de Schepenwet als in de uitvoeringswetgeving – schrappen van de verplichting tot periodieke inzending van de scheepsdagboeken. Volstaan zal worden met een verplichting om de Scheepvaartinspectie op daartoe strekkend verzoek inzage te geven in de scheepsdagboeken. Voor de koopvaardijvloot betekent dit een verdere besparing van 10 procent (€ 2.143.249) aan administratieve lasten.

Ook de reeds in paragraaf 4 beschreven afschaffing van de nationale certificaten van deugdelijkheid en uitwatering en de verlichting van het onderzoeksregime voor niet-conventieschepen leiden tot een reductie van de administratieve lasten. Met het afschaffen van het certificaat van deugdelijkheid voor alle schepen is, gegeven het feit dat voor niet-conventieschepen met een lengte vanaf 12 meter wel het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, een reductie van € 1.859.786 gemoeid; de afschaffing van het nationaal certificaat van uitwatering leidt tot een reductie van € 289.622. De verlichting van het onderzoeksregime waaraan niet-conventieschepen in verband met het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat zijn onderworpen, waarbij de jaarlijkse onderzoeken in het tweede en vierde jaar na afgifte van het certificaat zijn komen te vervallen, leidt tot een besparing van € 326.859. Bij deze berekeningen is uitgegaan van 1294 schepen waarvoor op grond van het Schepenbesluit 1965 een certificaat van deugdelijkheid benodigd was, 140 schepen waarvoor op grond van dat besluit de verplichting van een nationaal certificaat van uitwatering gold, en 395 schepen waarvoor op grond van het onderhavige besluit het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Het gemiddelde bedrag aan administratieve lasten dat jaarlijks met een bepaald certificaat en de daarmee verband houdende onderzoeken gemoeid is, is berekend op € 2.069 per schip. De totale besparing aan administratieve lasten die verband houdt met de hierboven beschreven wijzigingen in het certificeringsregime,

bedraagt € 2.476.267.

Andere acties die tot reductie van de administratieve lasten hebben geleid, zijn de afschaffing van het (nationaal voorgeschreven) certificaat voor dierenvervoer (1 schip à € 2.069), de afschaffing van de (nationale) verplichting tot het aanbrengen van diepgangskennmerken (60 nieuwbouwschepen per jaar à € 1.126; totale reductie € 67.560) en het afschaffen van de nationale verplichtingen om bepaalde boekwerken aan boord te hebben (1294 schepen à € 109; totale reductie € 141.046). De afschaffing van de verplichting tot het aanbrengen van diepgangskennmerken of van de verplichting om bepaalde boekwerken aan boord te hebben betekent overigens niet dat het nut van diepgangskennmerken of het aan boord hebben van bepaalde boekwerken niet meer zou worden onderschreven. Voor de diepgangskennmerken geldt echter dat deze zo vanzelfsprekend zijn voor de veilige vaart met een schip, dat een wettelijke verplichting daartoe geen toegevoegde waarde heeft. Voor de aan boord van een schip in de vorm van boekwerken of anderszins aanwezige informatie geldt een soortgelijke overweging. De scheepseigenaar en de kapitein zijn zeer wel in staat om zelfstandig te bepalen, welke informatie aan boord van een schip aanwezig moet zijn om veilig met dat schip te kunnen varen of kennis te kunnen nemen van de aan boord van een schip na te leven wettelijke verplichtingen. Daarbij komt dat het impliciete vormvoorschrift dat bepaalde informatie in de vorm van boekwerken aan boord moest zijn, in de weg stond aan meer eigentijdse vormen van kennismanagement, waaronder de mogelijkheid om door middel van elektronische gegevensdragers of zelfs door middel van internet-toepassingen bepaalde informatie te raadplegen.

Voorts zullen – gebruik makend van de mogelijkheid die voorschrift V/26 van het SOLAS-verdrag daartoe biedt – schepen die veel korte reizen maken, worden vrijgesteld van de verplichting om voorafgaande aan elke reis de stuurinrichting te beproeven. Voor die schepen zal gelden dat zij wekelijks de stuurinrichting moeten beproeven. Hiermee is een reductie van € 726.080 gemoeid (800 schepen à € 908 per jaar).

Het onderhavige besluit doet ook nieuwe administratieve lasten het licht zien, met name in verband met de nieuwe beveiligingsmaatregelen voor schepen (zie paragraaf 5). Op grond van het nieuwe hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag dienen passagiersschepen en vrachtschepen met een bruto-tonnage vanaf 500 GT waarmee internationale reizen worden gemaakt, met ingang van 1 juli 2004 te zijn voorzien van een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat. Met de certificering van deze schepen – die overeenkomt met de bestaande veiligheids- en veiligheidsmanagement-certificering van schepen – zal jaarlijks een bedrag aan administratieve lasten van € 1.824.618 gemoeid zijn (882 schepen à € 2.069).

Ook inhoudelijk brengen de nieuwe beveiligingseisen administratieve lasten met zich. Op grond van de ISPS-Code dient voor het schip een scheepsbeveiligingsplan te worden opgesteld, op basis van een vooraf te verrichten "security-risk assessment". De administratieve lasten die daaruit voortvloeien, worden geschat op € 740 per schip. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders in

samenspraak met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een uitgebreide handleiding is opgesteld, die het voor de scheepseigenaar relatief eenvoudig maakt om een *risk assessment* uit te voeren en een beveiligingsplan op te stellen. Ook is in genoemd bedrag reeds verdisconteerd dat – zoals bijvoorbeeld blijkt uit de ervaringen met het veiligheidsmanagementsysteem – grotere rederijen het voordeel hebben dat voor (nagenoeg) identieke schepen slechts één *risk assessment* behoeft te worden uitgevoerd, terwijl ook de scheepsbeveiligingsplannen voor die schepen vrijwel gelijklopend kunnen zijn.

Het opstellen van een scheepsbeveiligingsplan is in beginsel een eenmalige verplichting. Bij de berekening van de totale jaarlijkse administratieve lasten die verband houden met het scheepsbeveiligingsplan, is er evenwel vanuit gegaan dat ten gevolge van veranderingen in de vlootsamenstelling jaarlijks voor 10 % van het totale aantal schepen waarop de beveiligingsmaatregelen van toepassing zijn, een nieuw beveiligingsplan zal worden opgesteld. Op jaarbasis betekent dit een administratieve last van € 65.670 (882 schepen à € 740 met een frequentie van eens per 10 jaar). Bij dat bedrag dienen nog te worden opgeteld de terugkerende lasten die verband houden met het bij tijd en wijle actualiseren van de scheepsbeveiligingsplannen. Deze lasten zijn becijferd op € 110.038 per jaar (882 schepen à € 125). Dit brengt het totaal bedrag aan administratieve lasten dat verband houdt met de scheepsbeveiligingsplannen, op € 175.708 per jaar.

Tot besluit leidt ook de invoering van het zogeheten "*Continuous Synopsis Record*" (CSR), dat een overzicht bevat van de voornaamste scheepsgegevens, tot nieuwe administratieve lasten. In beginsel is de aanvraag van het CSR een eenmalige gebeurtenis, doch evenals bij het scheepsbeveiligingsplan is ervan uitgegaan dat jaarlijks voor ca. 10 procent van de koopvaardijvloot een nieuw CSR zal worden aangevraagd. Op jaarbasis leidt dit tot een bedrag van € 76.120 aan administratieve lasten (882 schepen à € 860 met een frequentie van eens per 10 jaar). De lasten die verband houden met wijzigingen van het CSR ten gevolge van mutaties in de scheepsgegevens, worden geschat op € 80.050 per jaar (882 schepen à € 91). In totaal komen de administratieve lasten die verband houden met het CSR daarmee op € 156.170 per jaar.

Samenvattend kan worden gesteld dat met het onderhavige besluit ten opzichte van de situatie zoals die per 1 januari 2004 gold, een (bruto) administratieve-lastenreductie van € 35.562.696 per jaar wordt gerealiseerd. Gelet op de nieuwe administratieve lasten die verband houden met de internationale beveiligingsmaatregelen voor schepen (€ 2.156.496), bedraagt de door middel van onderhavig besluit gerealiseerde netto-reductie op jaarbasis € 33.406.200. Gegeven het feit dat de uit de Schepenwet (met inbegrip van de uitvoeringsregelgeving) voortvloeiende administratieve lasten voor de koopvaardijsector per 1 januari 2004 € 62.913.352 bedroegen, komt dit neer op een netto-reductie van 53 procent.

Het ontwerp-besluit is ter toetsing voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), dat instemmend heeft geadviseerd (advies van 5 februari 2004, RL/PL/2004/25).

### § 7. Uitvoering en handhaving

De uitvoering en handhaving van de in het onderhavige besluit opgenomen voorschriften is geregeld in de Schepenwet. De afgifte van de voor een schip benodigde certificaten is opgedragen aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (artikel 6, eerste lid, Schepenwet); met de aan de afgifte van die certificaten ten grondslag liggende onderzoeken zijn de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de daartoe door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen belast (artikel 6, tweede lid, Schepenwet). Aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie is ook het nalevingstoezicht opgedragen (artikel 10 Schepenwet). De handhaving van de veiligheidsvoorschriften vindt zowel langs bestuurlijke als strafrechtelijke weg plaats. De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie zijn bevoegd tot intrekking van de voor een schip afgegeven certificaten (artikel 7, derde lid, Schepenwet) en tot aanhouding van schepen die niet over de benodigde certificaten beschikken of niet aan de krachtens de Schepenwet gestelde eisen voldoen (artikel 16 Schepenwet). In hoofdstuk VI van de Schepenwet wordt bovendien een aantal gedragingen, waaronder het varen zonder de benodigde certificaten, met straf bedreigd. In de praktijk komt het echter zelden tot strafvervolgning, met name omdat het bestuurlijke instrument van aanhouding (of reeds de dreiging van een mogelijke aanhouding) vanwege de grote financiële consequenties die een aanhouding heeft voor de exploitant van het schip, een vele malen effectiever handhavingsinstrument is dan het strafrecht. Verder voorziet de Schepenwet ook in de mogelijkheid tot tuchtrechtelijke bestraffing van de kapitein en bepaalde bemanningsleden (zie hoofdstuk V van de Schepenwet). Deze laatste vorm van handhaving zal echter uit de Schepenwet verdwijnen. Momenteel wordt gewerkt aan een herziening van het tuchtrecht voor zeevarenden. In dat kader is onlangs ook een wijziging van de Zeevaartbemanningswet tot stand gekomen: zie de wet van 13 april 2004, houdende wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak (Stb. 208). Voor de achtergronden van de herziening van het tuchtrecht voor zeevarenden zij verwezen naar de memorie van toelichting bij het voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart (Kamerstukken II 2003/04, 29 476 (R 1754), nr. 3).

Het onderhavige besluit brengt in de hierboven geschetste uitvoering en handhaving van de Schepenwet geen verandering. Voorzover het besluit betrekking heeft op de certificering van schepen, strekt het slechts ter uitvoering van het in de Schepenwet neergelegde certificeringsregime. Voor het overige bevat het besluit de inhoudelijke veiligheidsvoorschriften voor schepen.

### § 8. Notificatie

Het ontwerp-besluit is op 10 februari 2004 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2004/0038/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op

het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). De notificatie heeft met name betrekking op de introductie van het nationaal veiligheidscertificaat en de met dat certificaat verband houdende eisen en onderzoeken. Voor het overige is het besluit een (her)codificatie van reeds eerder genotificeerde technische voorschriften, die bovendien voor het merendeel strekken ter uitvoering van internationale verdragen waarbij alle lidstaten van de Europese Unie partij zijn. De notificatie heeft noch de Commissie van de Europese Gemeenschappen, noch de andere lidstaten van de Europese Unie aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen.

Tevens heeft melding plaatsgevonden aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie, ter voldoening aan de artikelen 2, negende lid, en 5, zesde lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech totstandgekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235).

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel 1

Dit artikel bevat de begripsbepalingen. De in het eerste lid opgenomen begripsbepalingen vallen in twee delen uiteen: de onderdelen a tot en met h bevatten een aantal materiële begrippen, terwijl de onderdelen i tot en met w voorzien in verkorte aanduidingen voor de in dit besluit aangehaalde internationale instrumenten. De materiële begrippen komen voor een belangrijk deel overeen met de begrippen uit het Schepenbesluit 1965. De in de onderdelen a, b, f en h opgenomen begrippen zijn naar hun inhoud ongewijzigd overgenomen uit het Schepenbesluit 1965, terwijl de begrippen uit de onderdelen d en e, behoudens het feit dat zij zijn geactualiseerd, inhoudelijk grotendeels overeenkomen met de begrippen uit het Schepenbesluit 1965.

In de onderdelen d en e worden omschrijvingen gegeven van de begrippen "GT" en "lengte". Beide omschrijvingen verwijzen naar het Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), dat voor Nederland is uitgevoerd in de Meetbrievewet 1981 en voor de Nederlandse Antillen en Aruba in de Meetbrievewetverordening 1986 (P.B. 1986, 103), onderscheidenlijk de Landsverordening internationale meetbrieven (AB 1991, nr. 2). Inhoudelijk verschillen beide begrippen niet wezenlijk van de begrippen "ton" en "lengte" uit het Schepenbesluit 1965. Wel is het begrip "GT" geactualiseerd. In het Schepenbesluit 1965 werd ter omschrijving van het begrip "ton" nog mede verwezen naar de (inmiddels ingetrokken) Meetbrievewet 1948, waarin uitvoering was gegeven aan het op 10 juni 1947 te Oslo totstandgekomen Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen (Stb. 1949, J 370; Trb. 1955, 52). Dit verdrag is thans niet meer relevant. Sinds 1994 worden alle schepen gemeten volgens het in 1969 totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen. In de begripsomschrijving behoeft derhalve niet meer naar het Verdrag van Oslo te worden verwezen. Met betrekking tot het begrip "GT" zij nog opgemerkt

dat dit de in de praktijk gangbare afkorting van het Engelstalige begrip "*gross tonnage*" is.

Onderdeel c bevat een andere omschrijving van het begrip "zeilschip" dan het Schepenbesluit 1965. Met de nieuwe omschrijving is evenwel geen wezenlijk andere inhoud van het begrip zeilschip beoogd. Getracht is slechts om het nogal subjectieve criterium "*voldoende zeilen voerend om daarmee veilig te kunnen varen, te beoordelen naar normen die (...) door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld*" te vervangen door een objectiever criterium, dat bovendien niet reeds een normatief element bevat. In de situatie dat een zeilschip, bijvoorbeeld om veiligheidsredenen, mede van middelen tot werktuiglijke ("mechanische") voortstuwing kan zijn voorzien, komt geen verandering. De nieuwe omschrijving voorziet daarin door middel van het woord "hoofdzakelijk".

Onderdeel h bevat de omschrijving van het begrip "Onze Minister". In het besluit zijn, evenals in het Schepenbesluit 1965, bepaalde bevoegdheden opgedragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze handelt bij gebruikmaking van die bevoegdheden als orgaan van het Koninkrijk. In dat kader is van belang dat in het verleden afspraken zijn gemaakt over de medebetrokkenheid van de Nederlandse Antillen en Aruba bij de totstandkoming van ministeriële regelgeving op grond van Schepenwet en Schepenbesluit 1965. Die afspraken houden onder meer in dat ministeriële regelingen die de Nederlandse Antillen en Aruba raken, steeds in overeenstemming met de Ministers van Vervoer van de Nederlandse Antillen en Aruba tot stand zullen worden gebracht. Van de overeenstemming dient ook in de aanhef van de desbetreffende ministeriële regelingen te blijken.

De onderdelen i tot en met w regelen de verkorte aanduiding van de verdragen en Codes waarnaar in het besluit (dynamisch) wordt verwezen. Hoewel het bij de Codes – met uitzondering van de in onderdelen n en o genoemde Codes – gaat om op grond van het SOLAS-verdrag verplichte Codes, bevat het eerste lid geen volledige opsomming van alle op grond van dat verdrag verplichte Codes. Codes waaraan – anders dan bijvoorbeeld de in artikel 8 genoemde Codes – in het besluit geen zelfstandige betekenis toekomt, zoals de *International Life-Saving Appliance (LSA) Code* met nadere voorschriften ter invulling van hoofdstuk III van het SOLAS-verdrag, zijn niet gedefinieerd. Dit betekent uiteraard niet dat die Codes, indien daarnaar in het SOLAS-verdrag wordt verwezen, niet van toepassing zouden zijn. Verwijzingen naar het SOLAS-verdrag omvatten mede de op grond van dat verdrag verplichte Codes. Verder zij nog opgemerkt dat bij verwijzingen naar de voorschriften van het SOLAS-verdrag de internationaal gebruikelijke verwijzingsmethode is aangehouden, waarbij het artikelnummer wordt voorafgegaan door het hoofdstuknummer en in voorkomend geval wordt gevolgd door het relevante artikelonderdeel. Zo verwijst bijvoorbeeld "VII/12.3" naar voorschrift 12, derde paragraaf ("derde lid"), van hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag.

Het tweede lid van artikel 1 regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de internationale instrumenten als bevoegd gezag, "*Administration*", moet worden

aangemerkt. Op detailniveau voorzien de verdragen en Codes vaak in discretionaire bevoegdheden voor de overheid van de vlaggenstaat van het schip, veelal herkenbaar aan de bepaling dat een door verdrag of Code vereiste voorziening “*to the satisfaction of the Administration*” moet zijn. Deze discretionaire ruimte stelt de overheid in staat om zoveel mogelijk op maat, rekening houdend met de specifieke eigenschappen en risicoprofielen van individuele schepen, toepassing te geven aan de internationale instrumenten. De discretionaire bevoegdheden zijn vooral aan de orde bij de certificering van schepen. Gelet op het feit dat in artikel 6, eerste lid, van de Schepenwet de certificering is opgedragen aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, ligt het voor de hand om genoemd Hoofd ook de discretionaire bevoegdheden uit de verdragen en Codes toe te kennen. In het tweede lid is daarom bepaald dat onder Administratie het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet worden verstaan, met dien verstande dat in bijzondere gevallen bij of krachtens dit besluit een andere dienst kan worden aangewezen. Daarbij dient bijvoorbeeld te worden gedacht aan voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading, waarbij in de Nederlandse situatie ook aan de divisie Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (de voormalige Rijksverkeersinspectie) bepaalde taken zijn toebedeeld.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat de in het tweede lid opgenomen verwijzing naar “de op grond van dit besluit toepasselijke Codes” niet alleen ziet op de in het eerste lid, onderdelen n tot en met w, genoemde Codes, maar ook op de overigens ingevolge de verdragen toepasselijke Codes, die – vgl. de hierboven reeds aangehaalde LSA-Code – in het besluit niet uitdrukkelijk worden genoemd.

## Artikel 2

De eisen waaraan een schip moet voldoen, zijn veelal mede afhankelijk van de bouwdatum van het schip. Dit geldt vooral voor de eisen die betrekking hebben op de constructie van schepen. De ratio van deze koppeling tussen de bouwdatum van een schip en de op dat schip toepasselijke eisen is uiteraard gelegen in het feit dat de constructie van een schip in hoge mate bepaald wordt door de ten tijde van het ontwerp en de bouw van het schip geldende eisen.

Het eerste lid van het onderhavige artikel regelt, welk moment als bouwdatum van een schip geldt. In navolging van de verdragen en Codes wordt als bouwdatum aangemerkt de dag waarop de kiel is gelegd of waarop een daarmee vergelijkbaar constructiestadium is bereikt. In de regel wordt als vergelijkbaar constructiestadium aangemerkt het stadium waarin met de aanbouw, herkenbaar als behorend tot een bepaald schip, is aangevangen en waarin tevens is aangevangen met de samenbouw, bestaande uit ten minste 50.000 kg of, indien de geschatte massa van al het bouw materiaal minder dan 5.000.000 kg bedraagt, één procent van die geschatte massa (vgl. voorschrift II-1/1.1.2 van het SOLAS-verdrag).

Voor schepen die een verbouwing hebben ondergaan waardoor het scheepstype is gewijzigd, geldt op grond van het tweede lid een afwijkend regime. Voor deze schepen geldt dat niet langer hun oorspronkelijke bouwdatum, maar de datum waarop met de verbouwing is aangevangen, bepalend is voor de op het schip

toepasselijke eisen. Voor de situatie waarin een vrachtschip tot passagiersschip wordt verbouwd, volgt dat uit het SOLAS-verdrag (zie o.m. voorschrift II-1/1.1.3.3); voor verbouwingen tot bijzondere scheepstypen volgt dat, behoudens uit het SOLAS-verdrag, tevens uit de in voorkomend geval toepasselijke Codes (zie voor bijvoorbeeld gastankers voorschrift VII/12.3 van het SOLAS-verdrag en voorschrift 1.1.3 van de IGC-Code).

Het derde lid voorziet in de bevoegdheid om, bijvoorbeeld ter uitvoering van een besluit of aanbeveling van de IMO, nadere regels te stellen met betrekking tot de als bouwdatum van een schip aan te merken datum. Deze regels kunnen, zo blijkt uit de tweede volzin van dat lid, mede inhouden dat een bouwdatum niet “onbeperkt geldig” blijft. In de praktijk komt het bijvoorbeeld voor dat van een schip alleen de kiel wordt gelegd, waarna de bouw wordt gestaakt om pas geruime tijd later, volgens alsdan inmiddels verouderde eisen, te worden hervat. Om dergelijk misbruik van het bouwdatumprincipe te kunnen voorkomen, voorziet het derde lid in de mogelijkheid om de afbouw van een schip aan termijnen te binden, bij overschrijding waarvan voor het schip een andere bouwdatum zal gaan gelden.

## Artikel 3

Dit artikel zondert vissersvaartuigen uit van de werking van het besluit. De veiligheid van vissersvaartuigen wordt sinds 1989 in een afzonderlijke algemene maatregel van rijksbestuur geregeld, die onlangs in verband met communautaire verplichtingen volledig is herzien: het Vissersvaartuigenbesluit 2002. Ook internationaal geldt dat vissersvaartuigen in veel opzichten een uitzonderingspositie hebben. Zo vallen vissersvaartuigen niet onder het Uitwateringsverdrag (zie artikel 5, eerste lid, van dat verdrag), noch – althans in beginsel niet – onder het SOLAS-verdrag (zie voorschrift I/3(a) van dat verdrag).

Met het oog op de mogelijkheid dat vissersvaartuigen (mede) worden gebruikt voor doeleinden die naar hun aard onder dit besluit vallen (bijvoorbeeld voor bedrijfsmatige recreatievaart met sportvissers), is in het onderhavige artikel wel de beperking opgenomen dat de uitzondering voor vissersvaartuigen slechts geldt, voorzover die schepen niet voor andere doeleinden dan het vangen van vis en andere levende rijkdommen van de zee worden gebruikt. Hiermee wordt voorkomen dat het besluit niet van toepassing zou zijn op vissersvaartuigen die worden gebruikt voor doeleinden die naar hun aard onder het onderhavige besluit vallen.

## Artikel 4

Artikel 3, eerste lid, van de Schepenwet bepaalt dat met een schip “geen reis mag worden ondernomen, tenzij voor het schip de benodigde certificaten zijn afgegeven”. Het tweede lid van dat artikel bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld, welke certificaten benodigd zijn. In de artikelen 4 tot en met 12 van dit besluit wordt aan deze bepaling uitvoering gegeven.

Het onderhavige artikel ziet op het ingevolge het Uitwateringsverdrag voor internationaal varende schepen benodigde internationaal certificaat van uitwatering

(*International Load Line Certificate*). Op grond van dit verdrag dienen alle schepen, gebouwd op of na 21 juli 1968, met een lengte van 24 meter of meer, alsmede alle voor die datum gebouwde schepen met een bruto-inhoud van 150 bruto-registerton of meer van een internationaal certificaat van uitwatering te zijn voorzien. Het aantal voor 21 juli 1968 gebouwde schepen is inmiddels echter zo klein geworden, dat deze schepen in het onderhavige artikel niet meer als aparte categorie worden onderscheiden. Volstaan wordt met wat thans als hoofdregel geldt: de lengtegrens van 24 meter. Voor het handjevol schepen dat nog van voor 21 juli 1968 dateert, is in artikel 72, eerste lid, een overgangsbepaling opgenomen.

#### Artikel 5

Artikel 5, eerste lid, heeft betrekking op de algemene veiligheidslicenties uit het SOLAS-verdrag. Voor passagiersschepen geldt de verplichting tot het hebben van een veiligheidslicentie zonder enige beperking: alle internationaal varende passagiersschepen, ongeacht hun lengte of bruto-tonnage, moeten zijn voorzien van een veiligheidslicentie voor passagiersschepen (*Passenger Ship Safety Certificate*), dat in beginsel op alle veiligheidsaspecten van een passagiersschip, van bouw tot uitrusting, betrekking heeft. Voor vrachtschepen, daarentegen, geldt de verplichting tot het hebben van een op alle veiligheidsaspecten van het schip betrekking hebbend certificaat – het veiligheidslicentie voor vrachtschepen (*Cargo Ship Safety Certificate*) – eerst vanaf 500 GT. Onder die tonnagegrens geldt nog wel een licentieplichting die betrekking heeft op de aan boord benodigde radiocommunicatiemiddelen: voor vrachtschepen van 300 tot 500 GT is een radioveiligheidslicentie voor vrachtschepen (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*) vereist. Daarbij dient te worden aangegeven dat moderne vrachtschepen, bestemd voor het commerciële vervoer van lading, zelden kleiner zijn dan 2.500 à 3.000 GT. Bij vrachtschepen met een bruto-tonnage van minder dan 500 GT moet vooral worden gedacht aan bijzondere categorieën schepen, zoals havensleepboten en klein baggermaterieel.

Voor de volledigheid zij nog opgemerkt dat van de in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag opgenomen mogelijkheid om vrachtschepen vanaf 500 GT door middel van drie deellicenties te certificeren, geen gebruik is gemaakt. Bedoeld voorschrift voorziet, als alternatief voor het *Cargo Ship Safety Certificate*, in de afgifte van drie afzonderlijke veiligheidslicenties met betrekking tot de bouw, de uitrusting en de radiocommunicatiemiddelen aan boord van vrachtschepen. Bij de implementatie van de SOLAS-wijziging waarbij het *Cargo Ship Safety Certificate* werd ingevoerd (Besluit van 18 december 1997, Stb. 745, tot wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met de invoering van een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificering), is echter voor het alomvattende *Cargo Ship Safety Certificate* gekozen. Bij deze keuze wordt in het onderhavige besluit aangesloten.

Voorschrift I/3(a) van het SOLAS-verdrag bepaalt dat het verdrag (in beginsel) niet van toepassing is op schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien, waarbij moet worden gedacht aan gesleepte vaart, zoals pontons, kranen, bokken en bagger- en aannemersmaterieel. In het tweede lid van het

onderhavige artikel is daarom bepaald dat de algemene SOLAS-licentievereisten uit het eerste lid niet gelden voor niet-werktuiglijk voortbewogen schepen. Niet-werktuiglijk voortbewogen schepen behoeven dientengevolge ook niet te voldoen aan de in artikel 40, eerste en tweede lid, bedoelde eisen, terwijl de onderzoeken uit artikel 14 uiteraard evenmin van toepassing zijn. Opgemerkt zij nog dat het Uitwateringsverdrag wel gewoon van toepassing is op niet-werktuiglijk voortbewogen schepen. Om die reden is in artikel 4 geen uitzondering voor deze categorie van schepen opgenomen.

Het tweede lid bevat tevens een uitzondering voor zeilschepen. Voor zeilschepen die om veiligheidsredenen tevens van (hulp)middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien – hetgeen veelal het geval is – geldt dat zij, strikt genomen, voor de toepassing van het SOLAS-verdrag als conventieschepen moeten worden aangemerkt. Vaak zijn echter, door de bijzondere bouw en eigenschappen van zeilschepen, de eisen van het SOLAS-verdrag op die schepen niet of minder goed toepasbaar. Om die reden worden zeilschepen tot ca. 500 GT in de praktijk vaak gelijkgesteld met niet-werktuiglijk voortbewogen schepen en geldt voor die schepen een bijzonder regime (vgl. de Regeling zeilschepen met passagiers). Daarbij geldt vanouds de beperking dat het schip niet mag worden gebruikt voor het vervoer van meer dan 36 passagiers. Opgemerkt zij nog dat bij gelegenheid zal worden bezien, in hoeverre het nodig is om de uitzonderingspositie voor zeilschepen ook voor de toekomst te handhaven. Duidelijk is dat voor bestaande schepen de uitzondering zeer waarschijnlijk nodig zal blijven, doch voor nieuwe zeilschepen zou – met gebruikmaking van de vrijstellingsmogelijkheden die het SOLAS-verdrag biedt – wellicht dichter bij het SOLAS-verdrag kunnen worden aangesloten.

Het derde lid van het onderhavige artikel ziet op een aanvullend licentie dat is vereist voor schepen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze schepen dienen ingevolge voorschrift II-2/19 van het SOLAS-verdrag aan bijzondere brandveiligheidseisen te voldoen, waarvan moet blijken uit een overeenkomstig dat voorschrift afgegeven conformiteitsdocument (*document of compliance*). Dit document is overigens geen op zichzelf staand licentie. De verplichting vloeit voort uit de aan de veiligheidslicenties, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, ten grondslag liggende eisen. Om deze reden is het conformiteitsdocument niet in artikel 8, maar in het onderhavige artikel opgenomen.

#### Artikel 6

Dit artikel ziet op het nationaal veiligheidslicentie (*Ship Safety Certificate*), dat benodigd zal zijn voor schepen waarvoor geen SOLAS-veiligheidslicentie voor passagiersschepen of voor vrachtschepen benodigd is. Het gaat daarbij om schepen waarmee nationale reizen worden gemaakt, schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, en vrachtschepen tot 500 GT waarmee internationale reizen worden gemaakt. In paragraaf 4 van het algemene deel van deze toelichting is reeds aangegeven dat het nationaal veiligheidslicentie voor deze schepen in de plaats komt van het op grond van het Schepenbesluit 1965

benodigde certificaat van deugdelijkheid, dat voor alle schepen wordt afgeschafte.

In het tweede lid is bepaald dat de verplichting tot het hebben van een nationaal veiligheidscertificaat niet geldt voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter. Zoals reeds in paragraaf 4 uiteengezet, is het niet nodig om voor die categorie van schepen standaard een certificaat te eisen. Wel kan, indien daarvoor specifieke veiligheidsredenen bestaan, voor bepaalde vrachtschepen tot 12 meter een bijzonder certificaat worden vereist krachtens artikel 12. Ter vergelijking met de overige in dit besluit opgenomen certificaatsverplichtingen en de daarbij gehanteerde tonnage-grenzen zij nog opgemerkt dat een schip met een lengte van 12 meter een bruto-inhoud van ca. 10 GT heeft.

#### Artikel 7

Voor hogesnelheidsschepen geldt op grond van hoofdstuk X van het SOLAS-verdrag een afwijkend regime, dat tot uiting komt in bijzondere veiligheidscertificaten voor deze categorie schepen. Hogesnelheidsschepen onderscheiden zich van normale schepen door hun lichtgewicht-constructie en geringe waterverplaatsing, die hen in staat stellen om hoge snelheden te bereiken. Op deze schepen zijn vanwege hun bijzondere bouw de algemene constructie-eisen van het SOLAS-verdrag minder goed toepasbaar, terwijl de hogere snelheden waarmee zij varen, in bepaalde opzichten ook tot andere veiligheidseisen nopen. Voor hogesnelheidsschepen bestaan daarom sinds 1977 bijzondere voorschriften. Aanvankelijk hadden deze voorschriften internationaal slechts de status van een aanbeveling (zie de bij resolutie A.373(X) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen *Dynamically Supported Craft (DSC) Code*). In 1996 hebben de voorschriften voor hogesnelheidsschepen, neergelegd in de *High Speed Craft (HSC) Code 1994*, echter ook een plaats gekregen in het SOLAS-verdrag (hoofdstuk X, *Safety Measures for High-Speed Craft*). Onlangs is daar een tweede Code bij gekomen, de HSC-Code 2000, die geldt voor hogesnelheidsschepen gebouwd op of na 1 juli 2002.

Toepassing van de HSC-Code 1994 of 2000 is op zichzelf niet verplicht. De eigenaar van een hogesnelheidsschip kan daarvoor kiezen. Deze keuzemogelijkheid houdt mede verband met de operationele beperkingen die gelden voor overeenkomstig de HSC-Code gecertificeerde schepen. De belangrijkste beperking is dat een hogesnelheidsschip zich nooit meer dan een beperkt aantal uren varen van een haven mag bevinden (zie voorschrift X/2 van het SOLAS-verdrag). In het besluit is de mogelijkheid om een hogesnelheidsschip te laten onderzoeken en certificeren volgens de HSC-Code 1994 of 2000, geregeld in artikel 16. Kiest de eigenaar voor toepassing van de HSC-Code, dan leidt dit er op grond van artikel 7 toe dat voor het schip ook de bij de desbetreffende Code behorende certificaatsverplichtingen gaan gelden.

Het tweede lid bepaalt vervolgens dat het bij de HSC-Code behorende veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen (*High Speed Craft Safety Certificate*) en de in de Code voorgeschreven exploitatievergunning (*permit to operate*) in de plaats treden van het ingevolge artikel 5, eerste lid, benodigde algemene veiligheidscertificaat. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan voorschrift X/3.2

van het SOLAS-verdrag, waarin is bepaald dat "*certificates and permits issued under the High Speed Craft Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under chapter I*".

De mogelijkheid om te kiezen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of 2000 is niet alleen voorbehouden aan de eigenaar van een conventieschip; ook de eigenaar van een schip waarvoor in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, kan voor toepassing van de HSC-Code kiezen. Evenals voor conventieschepen geldt dan dat voor het schip geen algemeen veiligheidscertificaat (i.c. het nationaal veiligheidscertificaat) meer benodigd is.

#### Artikel 8

Het SOLAS-verdrag bevat in de hoofdstukken VI en VII voorschriften voor het vervoer van lading in het algemeen (hoofdstuk VI) en gevaarlijke stoffen in het bijzonder (hoofdstuk VII). Bedoelde voorschriften hebben in een aantal gevallen mede betrekking op de geschiktheid van schepen voor het vervoer van bepaalde lading. Zo dient bijvoorbeeld een chemicaliëntankschip te voldoen aan de bijzondere eisen van de *International Bulk Chemical (IBC) Code*, die uiteraard onder meer tot doel hebben om het aan het vervoer van (gevaarlijke) chemicaliën verbonden omgevingsgevaar te minimaliseren. In een viertal gevallen bepaalt het SOLAS-verdrag dat van het voldoen aan de bijzondere geschiktheidseisen voor het vervoer van bepaalde lading moet blijken uit een voor het schip afgegeven document of certificaat. Op deze (in de terminologie van artikel 3, eerste lid, van de Schepenwet) "benodigde certificaten" zien de onderdelen a, b, d en f van het eerste lid van artikel 8. In het eerste lid, onderdelen c en e, zijn ook twee certificaten opgenomen, die niet verplicht zijn op grond van het SOLAS-verdrag. Het gaat daarbij om certificaten op grond van de BCH-Code en de GC-Code. Dit zijn de (internationaal slechts aanbevolen) voorlopers van de in de onderdelen b en d genoemde IBC- en IGC-Code. Toepassing van de BCH-Code en de GC-Code was reeds verplicht op grond van het Schepenbesluit 1965 en blijft, gelet op het veiligheidsbelang dat is gemoeid met het vervoer van chemicaliën en vloeibaar gemaakte gassen, ook op grond van het onderhavige besluit verplicht.

Opgemerkt zij nog dat de in dit artikel genoemde certificaatsverplichtingen niet aan een bruto-tonnagegrens zijn gebonden. In afwijking van het algemene toepassingsbereik van het SOLAS-verdrag, zijn de hoofdstukken VI en VII ook van toepassing op vrachtschepen met een bruto-tonnage van minder dan 500 GT (zie o.m. de voorschriften VI/1.1, VII/9.1, VII/12.1 en VII/15.1). Hetzelfde geldt voor de in het eerste lid, onderdelen c en e, genoemde BCH-Code en GC-Code.

In het tweede lid is bepaald dat het eerste lid van overeenkomstige toepassing is op schepen in nationale vaart. Waar in het algemeen aan het (meer) beschutte karakter van nationale reizen argumenten kunnen worden ontleend om verminderingen toe te staan ten opzichte van de voor internationale reizen geldende eisen, moet ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden geconstateerd dat het veiligheidsbelang bij nationaal vervoer eerder toeneemt dan afneemt. Schepen in nationale vaart blijven immers meer in de nabijheid van



de kust dan schepen in internationale vaart. Om deze reden is ertoe besloten om de certificaatsverplichtingen uit het eerste lid, onderdelen b tot en met f, van overeenkomstige toepassing te verklaren op schepen in nationale vaart.

De overeenkomstige toepassing van het eerste lid, onderdeel a, op schepen in nationale vaart heeft een andere achtergrond. De in de Graancode opgenomen bijzondere voorschriften voor het vervoer van gestort graan (en daarmee ingevolde voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag gelijkgestelde lading) houden in hoofdzaak verband met de veiligheid van het schip zelf. Door de eigenschappen van gestort graan zijn aan boord van een schip waarmee graan wordt vervoerd, bijzondere voorzieningen nodig om te voorkomen dat het schip door het "overgaan" van de lading instabiel wordt en kan gaan hellen. Omdat, indien een schip niet is toegerust voor het vervoer van graan, het overgaan van lading zich doorgaans al voordoet, zodra een schip de rustige binnenwateren van een haven verlaat en met golfslag wordt geconfronteerd, is ervoor gekozen om ook de Graancode op schepen in nationale vaart van overeenkomstige toepassing te laten zijn.

#### Artikel 9

Sinds 1 juli 1998 bevat het SOLAS-verdrag ook voorschriften met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen, opgenomen in hoofdstuk IX van het verdrag ("veiligheidsmanagement") en nader uitgewerkt in de *International Safety Management (ISM) Code*. Aanvankelijk gold de verplichting om een zogeheten "veiligheidsmanagementsysteem" te hebben alleen voor passagiersschepen en voor bepaalde typen vrachtschepen, zoals gas- en chemicaliëntankschepen vanaf 500 GT. Sinds 1 juli 2002 geldt zij ook voor alle andere vrachtschepen van 500 GT of meer.

Het veiligheidsmanagementsysteem is een nieuw middel voor de scheepvaartsector om de veiligheid van schepen te vergroten. Niet langer gaat de aandacht in hoofdzaak uit naar de technische en operationele veiligheid van schepen, ook de bedrijfsvoering over schepen wordt thans als een belangrijke veiligheidsfactor gezien. Veiligheidsmanagement draagt – onder meer door leer- en verbeterprocessen en door tijdige identificatie van veiligheidsrisico's en het nemen van voorzorgsmaatregelen – bij aan een hogere veiligheidsstandaard binnen de bedrijfsorganisatie en het voorkomen van menselijke fouten binnen kritische processen.

De op grond van hoofdstuk IX verplichte ISM-Code voorziet in twee certificaten: het veiligheidsmanagementcertificaat, dat betrekking heeft op de bedrijfsvoering over een specifiek schip, en het conformiteitsdocument (*document of compliance*), dat wordt afgegeven voor de bedrijfsorganisatie van de scheepseigenaar en ziet op de bedrijfsvoering over een bepaald type schepen. Van dit laatste document dient aan boord van het schip slechts een afschrift aanwezig te zijn (zie het tweede lid); het voor een schip afgegeven veiligheidsmanagementcertificaat dient, evenals de andere voor het schip benodigde certificaten, in origineel aan boord te zijn (zie artikel 9, eerste lid, onderdeel i, van de Schepenwet).

De eisen die aan de bedrijfsvoering over schepen

worden gesteld, zullen met ingang van 1 juli 2004 ook zien op de beveiliging van schepen. Op die datum treedt het reeds in paragraaf 5 van deze toelichting besproken nieuwe hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag (*Special Measures to enhance Maritime Security*) internationaal in werking en gaat voor conventieschepen de verplichting tot het hebben van een internationaal beveiligingscertificaat gelden. Zonder dit certificaat kan een schip de toegang tot een haven worden geweigerd.

Tot besluit wordt nog opgemerkt dat de verplichting om over een veiligheidsmanagement- en een scheepsbeveiligingscertificaat te beschikken alleen geldt voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen. Om die reden zijn hogesnelheidsschepen waarmee nationale reizen worden ondernomen, in het eerste lid uitgezonderd.

#### Artikel 10

Bij een certificaat behoren dikwijls bepaalde bijlagen of aanhangsels. Een goed voorbeeld is het in voorschrift I/12(a)(vi) van het SOLAS-verdrag voorgeschreven uitrustingsrapport (*Record of Equipment*), waarvan onder meer de veiligheidslicenties, bedoeld in artikel 5, eerste lid, vergezeld moeten gaan. Bedoeld rapport bevat een gedetailleerde specificatie van de aan boord van een schip aanwezige (voorgeschreven) uitrusting. Andere voorbeelden zijn de op grond van de Graancode bij het document van machtiging voor het vervoer van graan (zie artikel 8, onderdeel a) te voegen gegevens met betrekking tot de stabiliteit van het schip en het "tank plan" (een schematisch overzicht van de ladinggedeelten van een gastankschip) dat op grond van de IGC-Code bij het certificaat, bedoeld in artikel 8, onderdeel d, dient te worden gevoegd.

#### Artikel 11

Het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag voorzien beide in bevoegdheden om ontheffing (*exemption of individual ships*) of vrijstelling (*exemption of a class of ships*) van de in die verdragen opgenomen voorschriften te verlenen. Van zulk een ontheffing of vrijstelling dient dan te blijken uit een voor het schip afgegeven certificaat van vrijstelling (*Exemption Certificate*): zie artikel 16 van het Uitwateringsverdrag en voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag. Aan deze bepalingen wordt uitvoering gegeven door middel van het onderhavige artikel.

Voor de goede orde zij nog vermeld dat in het besluit – anders dan in het Schepenbesluit 1965 – geen bepalingen meer zijn opgenomen, waarin aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid wordt toegekend om van bepaalde voorschriften ontheffing te verlenen. In die bevoegdheid wordt sinds de wijziging van de Schepenwet van 12 april 1995, Stb. 301, immers in algemene zin voorzien door middel van artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet.

#### Artikel 12

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om voor bepaalde categorieën schepen een bijzonder certificaat te

eisen, dat specifiek betrekking heeft op de bijzondere eigenschappen, doeleinden of vaargebieden van die schepen. In de eerste plaats dient daarbij te worden gedacht aan schepen waarvoor door de IMO bijzondere voorschriften zijn ontwikkeld. Een voorbeeld zijn de zogeheten verplaatsbare offshore booreenheden, waarvoor bij resoluties A.414(XI) van de Algemene Vergadering van de IMCO en A.649(16) van de Algemene Vergadering van de IMO specifieke voorschriften zijn vastgesteld, neergelegd in de *Mobile Offshore Drilling Units (MODU) Code* uit 1979 en een gelijknamige Code uit 1989. Andere voorbeelden zijn hogesnelheidsschepen in de zin van de reeds in de toelichting bij artikel 7 aangehaalde DSC-Code en "*Special Purpose Ships*" in de zin van de bij resolutie A.534(13) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen *Special Purpose Ships (SPS) Code*. Deze laatste Code is onder meer relevant voor grote zeilschepen die als opleidingschip in gebruik zijn.

Bedoelde Codes bevatten, evenals de HSC-Code (zie artikel 7), alternatieve voorschriften ten opzichte van het SOLAS-verdrag. In tegenstelling tot de HSC-Code geldt voor deze Codes echter niet dat de bij die Codes behorende certificaten voor de toepassing van het SOLAS-verdrag zijn gelijkgesteld met de in artikel 5, eerste lid, bedoelde veiligheidscertificaten. De Codes moeten worden toegepast in combinatie met de in het SOLAS-verdrag geboden mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van de algemene SOLAS-eisen aan schepen. In de systematiek van de Schepenwet betekent dit dat aan de Codes in hoofdzaak uitvoering zal moeten worden gegeven door middel van een vrijstellingsregeling ex artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet. Dat artikel biedt echter geen basis om ook het bij de desbetreffende Code behorende certificaat verplicht te stellen. Op grond van het onderhavige artikel kan daar wel in worden voorzien.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat een SOLAS-conventieschip ten aanzien waarvan toepassing is gegeven aan een bijzondere Code, over drie certificaten zal moeten beschikken: het met inachtneming van de vrijstelling afgegeven SOLAS-veiligheidscertificaat (dat onverkort benodigd blijft), het in verband met de vrijstelling vereiste *Exemption Certificate* (zie artikel 11, tweede lid) en het bij de desbetreffende Code behorende certificaat. Om een soortgelijke openstelling van certificatieverplichtingen voor niet-conventieschepen te voorkomen, is in het eerste lid voorzien in de mogelijkheid om voor niet-conventieschepen te bepalen dat eventuele bijzondere certificaten in de plaats komen van het nationaal veiligheidscertificaat. Voor die schepen zal dan uiteraard ook geen certificaat van vrijstelling worden geëist.

Het eerste lid biedt voorts een basis voor de uitvoering van bijzondere regionale verplichtingen. Voor Nederland zal krachtens dit artikel uitvoering worden gegeven aan de op passagiersschepen waarmee nationale reizen in Europese wateren worden gemaakt, toepasselijke richtlijn nr. 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144). Voor de Nederlandse Antillen en Aruba biedt het artikel een basis om uitvoering te geven aan de door het *Caribbean Port State Control Committee* in 1997 aangenomen *Code of Safety for Caribbean Cargo Ships* (CCSS Code), die

voorschriften bevat voor vrachtschepen van minder dan 500 GT op regionale reizen in het Caraïbisch gebied. Met betrekking tot richtlijn 98/18/EG dient overigens te worden opgemerkt dat het onderscheid tussen passagiersschepen in nationale en internationale vaart, waartoe de richtlijn verplicht, in de Nederlandse situatie vooral een theoretisch onderscheid is. In Nederland komt slechts een handjevol schepen incidenteel in aanmerking voor het predikaat "nationale vaart". Het onderscheid tussen nationale en internationale vaart is vooral relevant voor archipelstaten of landen zoals Griekenland, waar een niet onaanzienlijk deel van het "binnenlands vervoer" over zee plaatsvindt. In de Nederlandse situatie komt dergelijk nationaal zeevervoer niet of nauwelijks voor. Mede gelet op het feit dat de Waddenzee ingevolge het besluit van 17 november 1981, Stb. 718, tot vaststelling van de buitengaatslijn als binnenwater geldt, worden vanuit Nederlandse havens vrijwel uitsluitend internationale reizen ondernomen.

Het tweede lid voorziet in de bevoegdheid om aanvullende regels te stellen met betrekking tot de voor het vervoer van lading of de bedrijfsvoering over schepen benodigde certificaten. De bevoegdheid om aanvullende certificaten te eisen voor het vervoer van lading maakt het mogelijk om uitvoering te geven aan (nog) niet verplichte resoluties van de IMO. Voordat een Code internationaal verplicht wordt, heeft zij vaak eerst de status van aanbeveling. Vanuit een oogpunt van veiligheid doet dit aan de wenselijkheid van de voorschriften in kwestie echter niets af. Een voorbeeld is de thans op grond van hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag verplichte INF-Code voor het vervoer van bepaalde radio-actieve lading (zie artikel 8, eerste lid, onderdeel f), die aanvankelijk ook slechts de status van aanbeveling had. Verder heeft natuurlijk ook de noodzaak om uitvoering te kunnen geven aan eventuele Europese verplichtingen met betrekking tot het vervoer van lading een rol gespeeld.

De noodzaak om uitvoering te kunnen geven aan Europese verplichtingen is ook een belangrijke overweging geweest, waar het gaat om de bevoegdheid om aanvullende regels te stellen met betrekking tot de voor de bedrijfsvoering over schepen benodigde certificaten. In het licht van de toegenomen aandacht voor het veiligheidsmanagement als belangrijke factor in de veiligheid van schepen, moet er rekening mee worden gehouden dat de communautaire wetgever in de toekomst ook voor bepaalde categorieën van niet-conventieschepen besluit tot verplichte invoering van een veiligheidsmanagementsysteem. Voorts is van belang dat onlangs een Europese verordening tot stand is gekomen, die (mede) voorziet in de overeenkomstige toepassing van de beveiligingsverplichtingen uit het SOLAS-verdrag op bepaalde categorieën van niet-conventieschepen (verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129)). Ook voor de uitvoering van deze verordening biedt het tweede lid een basis.

#### Artikelen 13 en 14

Artikel 3a, derde lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt

vastgesteld, aan welke onderzoeken schepen in verband met de benodigde certificaten worden onderworpen. Aan deze bepaling wordt voor de in de artikelen 4 tot en met 9 voorgeschreven certificaten uitvoering gegeven in de artikelen 13 tot en met 21. Artikel 22 ziet vervolgens op de onderzoeken die verband houden met krachtens artikel 12 voorgeschreven certificaten.

De artikelen 13 en 14 behoeven – evenals de artikelen 16 tot en met 19 – op zichzelf weinig toelichting. In deze artikelen wordt verwezen naar de in de desbetreffende verdragen en Codes tot in detail geregelde onderzoeken waaraan schepen ter verkrijging van een certificaat of tijdens de geldigheidsduur van een certificaat worden onderworpen. Bedoelde onderzoeken zijn sinds de invoering van het zogeheten *Harmonized System of Survey and Certification* ('HSSC') geharmoniseerd (zie de op 11 november 1988 te Londen totstandgekomen Protocollen van 1988 bij het Uitwateringsverdrag (Trb. 1989, 134) en het SOLAS-verdrag (Trb. 1989, 135); zie voorts de wijziging van het Schepenbesluit 1965 van 18 december 1997, Stb. 745, waarbij HSSC met inachtneming van resolutie A.718(17) van de Algemene Vergadering van de IMO voor het Koninkrijk vervroegd is geïmplementeerd). Een belangrijke verdienste van HSSC is onder meer dat de periodiciteit van de onderzoeken is gestandaardiseerd. In combinatie met het feit dat HSSC ook voorziet in een systeem waarbij de voor een schip benodigde certificaten alle dezelfde afgiftedatum hebben, leidt dit ertoe dat de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen, thans binnen bepaalde tijdvakken zijn geconcentreerd. Dit is een aanmerkelijke verbetering ten opzichte van de situatie zoals deze voorafgaande aan de invoering van HSSC bestond, waarbij de onderzoeken verspreid over het gehele jaar plaatsvonden.

HSSC kent twee onderzoekscycli, afhankelijk van (de geldigheidsduur van) het certificaat. Voor de meeste certificaten geldt een meerjarige cyclus, waarbij het schip in verband met de vernieuwing van de certificaten ten minste elke vijf jaar aan een hernieuwd onderzoek (*renewal survey*) wordt onderworpen. Gedurende die periode wordt het schip tevens aan jaarlijkse onderzoeken (*annual surveys*) en, ongeveer halverwege de geldigheidsduur van het certificaat, aan een tussentijds onderzoek (*intermediate survey*) onderworpen. Van die onderzoeken dient op het certificaat een aantekening te worden geplaatst (zie artikel 21). Voor veiligheidscertificaten voor passagiersschepen geldt daarentegen een kortere onderzoekscyclus. Bedoelde certificaten hebben een geldigheidsduur van slechts één jaar (vgl. artikel 29, eerste lid), met als gevolg dat het hernieuwd onderzoek voor passagiersschepen waarvoor internationale certificaten benodigd zijn, een jaarlijks terugkerend verschijnsel is.

Voor bulkcarriers en olietankschepen geldt op grond van hoofdstuk XI van het SOLAS-verdrag (*special measures to enhance maritime safety*) bovendien een (aanvullend) uitgebreid inspectieprogramma, het "enhanced survey" (zie artikel 14, vierde lid), dat in samenhang met de in artikel 14, tweede lid, bedoelde onderzoeken wordt uitgevoerd. Gebleken is dat bulkcarriers en olietankschepen door hun specifieke gebruik aan extra slijtage onderhevig zijn, met nadelige gevolgen voor de sterkte van de constructie en de

waterdichtheid. Het *enhanced survey* is erop gericht slijtage in een vroeg stadium te signaleren, opdat tijdig passende herstelmaatregelen kunnen worden genomen.

Overigens bevatten de verdragen en Codes ook verplichtingen met betrekking tot incidentele onderzoeken van schepen. Zo bepaalt bijvoorbeeld voorschrift I/7 (b)(iii) van het SOLAS-verdrag dat een passagiersschip dat wijzigingen of, indien het schade heeft opgelopen, herstellingen heeft ondergaan, aan een aanvullend onderzoek (*additional survey*) moet worden onderworpen, ten einde na te gaan of de wijzigingen of herstellingen in overeenstemming zijn met de eisen die ingevolge het verdrag aan het schip worden gesteld. Benadrukt zij dat de onderzoeken waarnaar in de artikelen 13 en 14 wordt verwezen, ook deze incidentele onderzoeken omvatten. Hetzelfde geldt voor de onderzoeken, bedoeld in de artikelen 15 tot en met 19.

### Artikel 15

In artikel 15 wordt ook voor de schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, bij de systematiek van HSSC aangesloten, met dien verstande dat daarbij, met uitzondering van de jaarlijkse onderzoeken, het SOLAS-onderzoeksregime voor vrachtschepen (zie de voorschriften I/8 tot en met I/10) wordt gevolgd. Op de achtergronden van deze keuze is in paragraaf 4 van deze toelichting reeds ingegaan.

In het eerste lid is bepaald dat de overeenkomstige toepassing van de voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag niet geldt voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter. Voor de onderzoeken van deze schepen zullen specifieke regels worden vastgesteld krachtens het vierde lid van onderhavig artikel. In artikel 41, eerste en vierde lid, zijn soortgelijke bepalingen opgenomen met betrekking tot de eisen waaraan vrachtschepen tot 24 meter in verband met het nationaal veiligheidscertificaat moeten voldoen. De bijzondere positie van vrachtschepen tot 24 meter – die in veel opzichten overeenkomt met de bijzondere positie van de zgn. "kleine vaartuigen" in het Schepenbesluit 1965 – houdt verband met het feit dat voor deze schepen maatwerk nodig is. Op bedoelde schepen zijn de eisen van het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag slechts met de nodige uitzonderingen en verminderingen toepasbaar. Onverkorte toepassing van de verdragen zou, gelet op de geringe afmetingen van bedoelde schepen, voor die schepen tot onredelijk zware of zelfs praktisch onuitvoerbare eisen leiden. Om die reden zal in beginsel voor alle eisen van het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag moeten worden bezien, in hoeverre die eisen ook op vrachtschepen tot 24 meter toepasbaar zijn. Omdat dit ertoe zal leiden dat voor bedoelde schepen gedetailleerde technische regels zullen moeten worden vastgesteld met betrekking tot de aan die schepen te stellen eisen, is er in artikel 41 voor gekozen om die regels bij ministeriële regeling vast te stellen. Vanwege de samenhang tussen eisen en onderzoeken werkt deze keuze ook in het onderhavige artikel door. Voor de volledigheid zij nog opgemerkt dat de 24 meter-grens, die ook reeds gold voor de "kleine vaartuigen" uit het Schepenbesluit 1965, samenvalt met de laagste internationale ondergrens waarin de verdragen voorzien: die van 24 meter op grond van het Uitwateringsverdrag.

In het tweede lid is bepaald dat een vrachtschip waarvoor tevens een radioveiligheidscertificaat op grond van het SOLAS-verdrag benodigd is (zie artikel 5), in verband met het nationaal veiligheidscertificaat niet aan onderzoeken van zijn radio-uitrusting wordt onderworpen. In die onderzoeken wordt immers reeds in verband met het radioveiligheidscertificaat voorzien (zie artikel 14, derde lid).

Het derde lid houdt verband met artikel 41, derde lid, dat op een schip van 24 meter of meer waarmee nationale reizen worden ondernomen, ook de eisen van het Uitwateringsverdrag van overeenkomstige toepassing verklaart. Zoals reeds in paragraaf 4 van deze toelichting uiteengezet, zal – om onnodige stapeling van certificaten te voorkomen – het nationaal veiligheidscertificaat mede op de overeenkomstige toepassing van de eisen van het Uitwateringsverdrag betrekking hebben. De artikelen 41, derde lid, en 15, derde lid, gelden niet voor schepen vanaf 24 meter waarmee internationale reizen worden gemaakt. Voor die schepen is op grond van het Uitwateringsverdrag immers reeds een internationaal certificaat van uitwatering vereist (zie artikel 4).

#### Artikel 16

Voor de achtergronden van artikel 16 wordt korthedshalve verwezen naar hetgeen reeds bij artikel 7 is opgemerkt. Daaraan zij toegevoegd dat ook voor de onderzoeken die verband houden met de toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, geldt dat zij in de plaats treden van de algemene onderzoeken uit het SOLAS-verdrag of de op grond van artikel 15 in verband met het nationaal veiligheidscertificaat voorgeschreven onderzoeken (zie artikel 16, tweede lid).

#### Artikel 20

In de verdragen en Codes is in beginsel voor alle onderzoeken geregeld, op welke tijdstippen (of binnen welke tijdvakken) deze dienen plaats te vinden. In beginsel kan derhalve met een verwijzing naar die verdragen en Codes worden volstaan (zie het eerste lid). Slechts twee punten behoeven nadere regeling. Het eerste punt betreft de totale duur van de meerjarige cyclus. Het SOLAS-verdrag bepaalt slechts dat deze ten hoogste vijf jaren mag bedragen, doch laat het aan de *Administration* over om de exacte duur van de cyclus en het tijdstip waarop het hernieuwde onderzoek moet plaatsvinden, te bepalen. Bij de hiervoor reeds aangehaalde wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met de invoering van HSSC is besloten om de in het SOLAS-verdrag genoemde maximumtermijn aan te houden en voor te schrijven dat het hernieuwde onderzoek in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het certificaat dient plaats te vinden. In het eerste lid, is bij deze keuze aangesloten. Het tweede punt dat nog nadere regeling behoeft, betreft de onderzoeken van de bedrijfsvoering in verband met het veiligheidsmanagementsysteem (zie het tweede lid). Uit de Gewijzigde richtsnoeren voor de implementatie van de ISM-Code door Administraties (resolutie A.913(22) van de Algemene Vergadering van IMO) volgt dat het onderzoek tot afgifte van een veiligheidsmanagementcertificaat of een ISM-conformiteitsdocument onder meer moet aantonen dat het veiligheidsmanagement systeem gedurende ten minste drie maanden in de praktijk is toegepast. In de ISM-Code

is evenwel niet uitdrukkelijk geregeld dat de onderzoeken van de bedrijfsvoering dus ook pas na verloop van die periode dienen plaats te vinden. Hierin wordt derhalve door het tweede lid voorzien. Voor het geval het veiligheidsmanagementsysteem nog niet gedurende drie maanden kon worden toegepast, voorziet artikel 27 in de mogelijkheid van voorlopige certificering.

#### Artikel 22

Het eerste lid van dit artikel ziet op de onderzoeken die verband houden met krachtens artikel 12 voorgeschreven certificaten. Tezamen met artikel 46, eerste lid, strekt het ertoe om aan die certificaten handen en voeten te geven.

Het tweede lid regelt de bevoegdheid om nadere regels te stellen met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen. Bedoelde regels kunnen een nadere uitwerking zijn van de onderzoeksverplichtingen waarnaar in de artikelen 13 tot en met 19 wordt verwezen, of ten opzichte van die artikelen in aanvullende onderzoeken voorzien. De bevoegdheid om aanvullende onderzoeken te kunnen voorschrijven is bijvoorbeeld van belang om uitvoering te kunnen geven aan richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138). Het eerste lid is daartoe niet toereikend, omdat de richtlijn geen aanvullend certificaat voorschrijft.

#### Artikel 23

In de uitvoeringspraktijk wordt het merendeel van de met de certificering van schepen verband houdende onderzoeken uitgevoerd door derden, meestal door de zogeheten “klassenbureaus” (*classification societies*). Voor conventieschepen is deze onderzoekstaak van de klassenbureau, wier betrokkenheid bij de scheepsveiligheid historisch gezien haar oorsprong vindt in de internationale maritieme verzekeringswereld, zowel in internationale verdragen als in het communautaire recht verankerd: zie o.m. voorschrift I/6 van het SOLAS-verdrag en richtlijn nr. 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 december 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PbEG L 319). Het SOLAS-verdrag en richtlijn nr. 94/57/EG regelen tevens aan welke eisen klassenbureaus moeten voldoen. Deze eisen, die bij de in dit artikel geregelde aanwijzing van klassenbureaus in acht moeten worden genomen, zijn neergelegd in de rechtstreeks op de Schepenwet gebaseerde Regeling klassenbureaus Schepenwet.

In de Schepenwet biedt artikel 6, tweede lid, de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur te bepalen dat onderzoeken geheel of ten dele worden verricht door daartoe door Onze Minister aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen. In het eerste lid van het onderhavige artikel wordt hieraan voor alle bij of krachtens dit besluit voorgeschreven onderzoeken invulling gegeven. Daarbij is er bewust voor gekozen om ook de mogelijkheid om natuurlijke personen aan te wijzen open te houden. Voor bepaalde

categorieën schepen of bepaalde onderzoekstaken kan immers behoefte bestaan aan bijzondere expertise die wellicht wel bij natuurlijke personen, doch niet of in mindere mate bij organisaties met rechtspersoonlijkheid aanwezig is. Vermeld zij nog dat het SOLAS-verdrag niet aan de aanwijzing van natuurlijke personen in de weg staat: voorschrift I/6 van dat verdrag voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid om (natuurlijke personen als) *surveyors* aan te wijzen.

Het tweede lid volgt rechtstreeks uit het SOLAS-verdrag. Meergenoemd voorschrift I/6 bepaalt dat de "*Administration (...) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to require repairs to a ship (...)*." Wordt een door een klassenbureau of *surveyor* gevorderde herstelling niet of niet naar behoren uitgevoerd, dan kan dit ertoe leiden dat door de Scheepvaartinspectie de voor het schip afgegeven certificaten worden ingetrokken (zie artikel 7, derde lid, van de Schepenwet).

Het derde lid voorziet in de bevoegdheid om regels te stellen met betrekking tot de taakuitoefening van de krachtens het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen. Zonder een dergelijke grondslag zou de taakuitoefening uitsluitend per geval, door middel van aan de aanwijzingsbeschikking te verbinden voorschriften, kunnen worden gereguleerd (zie artikel 6, derde lid, van de Schepenwet).

Opgemerkt zij nog dat het onderhavige artikel ook een basis biedt voor de met de beveiligingsonderzoeken van schepen te belasten "*Recognized Security Organizations*" (RSO's), bedoeld in voorschrift XI-2/1 van het SOLAS-verdrag. De onderzoeken van de beveiliging van schepen vergen andere expertise dan de klassieke veiligheidsonderzoeken van schepen. Aan RSO's moeten dan ook andere eisen worden gesteld dan aan "*recognized organizations*", belast met de veiligheids certificering van schepen. In voorschrift B/4 van de ISPS-Code zijn richtlijnen opgenomen voor de aan RSO's te stellen eisen.

#### Artikel 24

Als sluitstuk op de certificering bevat artikel 24, eerste lid, de welhaast vanzelfsprekende regel dat de toestand van een schip of zijn uitrusting na de voltooiing van een onderzoek dient te worden gehandhaafd, en dat daarin geen verandering mag worden aangebracht zonder voorafgaande toestemming. Hiermee wordt onder meer uitvoering gegeven aan voorschrift I/11(a) en (b) van het SOLAS-verdrag.

Het tweede lid verklaart het eerste lid van overeenkomstige toepassing op de ter beveiliging van een schip getroffen maatregelen. Met dit lid wordt, behoudens ten aanzien van het in voorschrift XI-2/6 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven "*Ship Security Alert System*" (SAS) (vgl. artikel 44), uitvoering gegeven aan voorschrift 19.1.4 van de ISPS-Code. Ten aanzien van het SAS, dat tot de uitrusting van het schip behoort, wordt aan voorschrift 19.1.4 van de ISPS-Code reeds uitvoering gegeven door middel van het eerste lid van het onderhavige artikel.

#### Artikel 25

Dit artikel strekt ter uitvoering van artikel 3a, vierde lid, van de Schepenwet, dat ertoe verplicht om bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur regels te stellen met betrekking tot de aanvraag van certificaten. Gelet op deze verplichting, kan voor Nederland niet worden volstaan met hetgeen reeds in afdeling 4.1.1 van de Algemene wet bestuursrecht is geregeld.

#### Artikel 26

Sinds de implementatie van de ISM-Code in het Schepenbesluit 1965 (zie de wijziging van het Schepenbesluit 1965 van 31 januari 1997, Stb. 62) geldt voor passagiersschepen en voor vrachtschepen vanaf 500 GT de afgifte van het veiligheidsmanagementcertificaat als voorwaarde voor de afgifte van de overigens benodigde certificaten (zie artikel 3, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965). In het eerste lid van artikel 26 wordt een soortgelijke koppeling gemaakt, zij het dat alleen de afgifte van de in de aanhef van artikel 9, eerste lid, genoemde veiligheidscertificaten afhankelijk is gesteld van de afgifte van het veiligheidsmanagementcertificaat. Omdat deze certificaten het toepassingsbereik van de ISM-verplichting precies afdekken (vgl. voorschrift IX/2 van het SOLAS-verdrag), is het niet nodig om ook andere certificaten aan het veiligheidsmanagementcertificaat te koppelen. Opgemerkt zij nog dat de volgtijdigheid in de afgifte van certificaten geen consequenties heeft voor de volgorde waarin de onderzoeken mogen worden uitgevoerd. De koppeling geldt bovendien alleen voor de internationaal benodigde certificaten. Voor een hogesnelheidsschip waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen, geldt geen ISM-verplichting (zie artikel 9). Om die reden is de afgifte van het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen in nationale vaart ook niet aan de afgifte van een veiligheidsmanagementcertificaat gekoppeld.

De in het tweede lid geregelde koppeling tussen de afgifte van het veiligheidsmanagementcertificaat en het conformiteitsdocument volgt uit de systematiek van de ISM-Code. Alvorens voor een specifiek schip een veiligheidsmanagementcertificaat kan worden afgegeven, dient te worden nagegaan of de rederij en het leidinggevend personeel aan boord in overeenstemming met het binnen de bedrijfsorganisatie ontwikkelde en geïmplementeerde veiligheidsmanagementsysteem handelen. Van dat systeem dient dan echter reeds te zijn vastgesteld dat het voldoet aan de eisen van de ISM-Code, hetgeen blijkt uit het aan de rederij afgegeven conformiteitsdocument.

#### Artikel 27

Zowel voor het veiligheidsmanagementcertificaat als voor het conformiteitsdocument, behorende bij de ISM-Code, geldt in beginsel dat het veiligheidsmanagementsysteem reeds gedurende enige tijd in de praktijk moet zijn toegepast, voordat een schip of rederij kan worden gecertificeerd (vgl. artikel 20, tweede lid). Duidelijk moge echter zijn dat deze eis in situaties waarin het veiligheidsmanagementsysteem nog niet eerder kon worden toegepast, tot een vicieuze cirkel leidt. Toepassing van het veiligheidsmanagementsysteem vereist het in bedrijf nemen van een schip, en dat is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip de

benodigde certificaten (waaronder het veiligheidsmanagementcertificaat) zijn afgegeven. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken voorziet de ISM-Code in voorlopige certificaten, ter overbrugging van de in artikel 20, tweede lid, genoemde perioden.

#### Artikel 28

Evenals de ISM-Code voorziet de ISPS-Code in de mogelijkheid tot voorlopige certificering van schepen. Deze certificering heeft echter niet als achtergrond dat het in de ISPS-Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan eerst gedurende bepaalde tijd zou moeten zijn toegepast; het gaat hier uitsluitend om een tijdelijke certificering voor het geval de definitieve certificering nog niet kon worden afgerond. De voorlopige certificering verschilt in nog een ander aspect van de voorlopige certificering op grond van de ISM-Code: zij is ook mogelijk bij het invlagen van een schip (zie het tweede lid). Dit houdt verband met het feit dat de vereiste beveiliging van een schip – anders dan het veiligheidsmanagementsysteem – mede afhankelijk is van de vlag die het schip voert.

#### Artikelen 29 tot en met 32

Artikel 3, derde lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur de geldigheidsduur van de certificaten wordt geregeld. In de onderhavige artikelen wordt aan deze bepaling uitvoering gegeven.

Artikel 29, eerste lid, bevat de aan artikel 19 van het Uitwateringsverdrag en voorschrift I/14 van het SOLAS-verdrag ontleende hoofdregel, dat certificaten voor passagiersschepen in internationale vaart steeds een geldigheidsduur van ten hoogste een jaar hebben, terwijl de overige internationale certificaten een maximale geldigheidsduur van vijf jaar hebben. Ook de geldigheidsduur van de certificaten is bij de invoering van het reeds in de toelichting bij de artikelen 13 en 14 beschreven *Harmonized System of Survey and Certification* (HSSC) geharmoniseerd, waarbij de geldigheidsduur van de certificaten uiteraard is afgestemd op de HSSC-onderzoekscyclus: wanneer een certificaat in verband met het verstrijken van zijn geldigheidsduur moet worden vernieuwd, wordt het schip aan een hernieuwd onderzoek onderworpen. In artikel 29, eerste lid, is ook de geldigheidsduur van het nationaal veiligheidscertificaat geregeld. Zoals reeds in paragraaf 4 van de algemene toelichting is opgemerkt, heeft het nationaal veiligheids-certificaat voor zowel vrachtschepen als passagiersschepen een geldigheidsduur van vijf jaar.

De artikelen 29, tweede lid, 30 en 31 bevatten een aantal bijzondere regels met betrekking tot de geldigheidsduur, die eveneens aan het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag zijn ontleend. Zo regelt artikel 29, tweede lid, de bevoegdheid van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om in bijzondere gevallen certificaten met een kortere geldigheidsduur af te geven. Van deze bevoegdheid zal genoemd Hoofd uiteraard alleen gebruik maken, indien de afgifte van een certificaat verantwoord is. Acht hij de afgifte van een certificaat, ook al is het slechts voor korte duur, onverantwoord, dan zal de afgifte worden geweigerd,

totdat de onderzoeken alsnog naar behoren zijn voltooid, dan wel de benodigde gegevens zijn verkregen.

Artikel 30 houdt verband met de flexibiliteit van HSSC, waar het gaat om het tijdstip waarop een hernieuwd onderzoek moet plaatsvinden. De eigenaar van een schip kan, binnen een bepaald tijdvak (zie artikel 20, eerste lid), zelf het tijdstip bepalen waarop een schip het hernieuwde onderzoek moet ondergaan. Dit kan ertoe leiden dat het hernieuwde onderzoek wordt voltooid, voordat de geldigheidsduur van het oorspronkelijke certificaat is verstreken. Om reeds op dat moment een vernieuwd certificaat te kunnen afgeven dat ook met onmiddellijke ingang geldig is zonder dat dit tot een verstoring van de periodiciteit van HSSC leidt, bepaalt artikel 30 dat de geldigheidsduur van het vernieuwde certificaat in feite met de resterende geldigheidsduur van het oorspronkelijke certificaat wordt verlengd.

Artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet maakt het mogelijk om in bijzondere gevallen af te wijken van de regel dat een certificaat vervalt, indien de voorgeschreven onderzoeken niet tijdig hebben plaatsgevonden. Op zo'n bijzonder geval ziet artikel 31, eerste lid: indien een schip, bijvoorbeeld omdat het door onvoorziene omstandigheden heeft moeten afwijken van zijn voorgenomen route, niet tijdig aan een hernieuwd onderzoek kan worden onderworpen, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van de certificaten verlengen. Met deze bepaling wordt uitvoering gegeven aan artikel 19, zesde lid, van het Uitwateringsverdrag en voorschrift I/14 (d) van het SOLAS-verdrag. Ook het vierde lid van artikel 31 ziet op een dergelijk bijzonder geval.

Het tweede lid van artikel 31 strekt ter implementatie van voorschrift I/14 (f) van het SOLAS-verdrag. Het derde lid heeft evenals artikel 30 tot doel om verstoring van de periodiciteit van HSSC te voorkomen, zij het in dit geval door de geldigheidsduur van het vernieuwde certificaat te bekorten.

Artikel 32, tot besluit, strekt ertoe om ook ten aanzien van krachtens artikel 12 vereiste certificaten uitvoering te kunnen geven aan de in artikel 3a, derde lid, van de Schepenwet opgenomen opdracht om de geldigheidsduur van certificaten te regelen. Tevens maakt artikel 32 het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 tot en met 9 en 11 bedoelde certificaten. In beginsel wordt de geldigheidsduur van die certificaten reeds in de artikelen 29 tot en met 31 geregeld, doch denkbaar is dat die regels – bijvoorbeeld ter uitvoering van een Europese verplichting of een besluit van de IMO – nadere verfijning behoeven.

#### Artikel 33

De motiveringsplicht, het schriftelijkheidsvereiste en de bekendmaking van besluiten vloeien voor Nederland rechtstreeks voort uit de Algemene wet bestuursrecht. Het onderhavige artikel heeft derhalve uitsluitend betrekking op weigeringen tot afgifte van een certificaat in de Nederlandse Antillen en Aruba.

**Artikel 34**

In artikel 7, eerste lid, onderdeel d, van de Schepenwet is geregeld dat de voor een schip afgegeven certificaten vervallen, indien het schip wordt verbouwd of ingrijpende wijzigingen ondergaat. In veruit de meeste gevallen verliezen de voor een schip afgegeven certificaten reeds uit dien hoofde hun geldigheid, indien het schip een bestemmingswijziging ondergaat. Er kunnen zich echter ook situaties voordoen waarin een schip een bestemmingswijziging ondergaat, zonder dat het daartoe wordt verbouwd of ingrijpend wordt gewijzigd. Op die situaties ziet, ter uitvoering van artikel 7, tweede lid, van de Schepenwet, het onderhavige artikel.

Het eerste lid ziet op situaties waarin een schip door de eigenaar aan zijn algemene bestemming als passagiers-schip of vrachtschip wordt onttrokken. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn, wanneer de exploitatie van een schip overeenkomstig zijn oorspronkelijke bestemming niet meer rendabel is. Dit betekent echter lang niet altijd dat het schip vervolgens uit de vaart genomen wordt. Het komt voor dat schepen niet meer voor hun oorspronkelijke commerciële doel worden ingezet, maar nog wel als "historisch schip" in bedrijf worden gehouden of waarvoor een ander gebruiksdoel wordt gevonden. Duidelijk moge zijn dat het in zo'n geval wenselijk is om vanuit de nieuwe bestemming van het schip te bezien, welke certificaten voor dat schip benodigd zijn.

Het tweede lid ziet op de onttrekking van een schip aan de bijzondere bestemming die het kan hebben, bijvoorbeeld een bestemming als chemicaliën- of gastankschip. Indien daarbij de algemene bestemming van het schip behouden blijft, bestaat er uiteraard geen aanleiding om alle voor het schip afgegeven certificaten te laten vervallen. Het onderhavige lid voorziet derhalve alleen in het verval van de certificaten die verband houden met de bijzondere bestemming die wordt beëindigd. Voor een chemicaliën- of gastankschip zijn dat bijvoorbeeld de in artikel 8, onderdelen b en c, genoemde certificaten.

**Artikel 35**

Ook in andere situaties dan die bedoeld in artikel 31, kan het onbillijk zijn om de certificaten zonder meer te laten vervallen, wanneer een bepaald onderzoek niet of niet tijdig heeft plaatsgevonden. Niet elke onoplettendheid van de eigenaar behoeft gelijk te leiden tot het vervallen van alle certificaten, temeer niet daar het opnieuw laten certificeren van een schip een kostbare zaak is. Het onderhavige artikel geeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daarom de bevoegdheid om vervallen certificaten te herstellen. Wel dient daartoe het schip te worden geïnspecteerd om vast te stellen of het aan de eisen voldoet.

**Artikelen 36 en 37**

Artikel 3a, eerste lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld, aan welke eisen een schip ter verkrijging van de voor dat schip benodigde certificaten moet voldoen. Het tweede lid voegt daar aan toe dat in dat kader ook de regels van particuliere instanties van toepassing kunnen

worden verklaard. Deze bevoegdheid sluit aan bij de in de zeescheepvaart reeds sinds jaar en dag bestaande praktijk dat schepen worden ontworpen en gebouwd volgens de regels van een door de eigenaar van het schip gekozen (particulier) klassenbureau. Deze zogeheten "klassenregels", die onder meer betrekking hebben op de romp en de sterkte van het schip, vormen in zekere zin de basis van het geheel van veiligheidsvoorschriften waaraan een schip moet voldoen; de publiekrechtelijke veiligheidseisen bouwen voor een belangrijk deel op deze particuliere regels voort. In feite is hier sprake van aansluiting bij het zelfregulerend vermogen van de (mondiale) zeescheepvaartsector.

De eis dat een schip "onder klasse" wordt gebouwd, is uitgewerkt in artikel 37. Met dit artikel wordt tevens uitvoering gegeven aan voorschrift II-1/3-1 van het SOLAS-verdrag en artikel 14 van richtlijn nr. 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PbEG L 319), waarin de bestaande praktijk dat een schip volgens klassenregels wordt ontworpen en gebouwd, inmiddels zowel op internationaal als Europees niveau is verankerd.

Opgemerkt zij nog dat het SOLAS-verdrag en richtlijn nr. 94/57/EG alleen verplichten tot toepassing van de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische regels van klassenbureaus (vgl. artikel 37, tweede lid). Sinds 1997 worden in het Schepenbesluit 1965 echter ook de uitrustingsregels van klassenbureaus van toepassing verklaard. Als een gevolg hiervan konden bepaalde wettelijke eisen, die geen basis hebben in internationale verplichtingen, worden geschrapt. Gewezen zij bijvoorbeeld op bijlage X van het Schepenbesluit 1965, die gedetailleerde voorschriften voor ankers en kettingen bevatte en bij besluit van 18 december 1997 (Stb. 745) is vervallen. In artikel 37, derde lid, wordt deze aansluiting bij de uitrustingsregels van de klassenbureaus gehandhaafd. Bij en krachtens het onderhavige besluit zullen – behoudens internationale verplichtingen – in beginsel geen wettelijke uitrustingsvoorschriften meer worden gegeven, indien daarvoor ook bij reeds binnen de zeescheepvaartsector bestaande particuliere regels kan worden aangesloten.

**Artikel 38**

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat schepen vanaf een bepaald tonnage moeten zijn voorzien van een uniek identificatienummer, het zogeheten "IMO-nummer", dat wordt toegekend door *Lloyd's Register of Shipping* te Londen. De verplichting daartoe volgt uit voorschrift XI-1/3 van het SOLAS-verdrag. De toekenning van unieke identificatienummers aan schepen heeft tot doel maritieme fraude tegen te gaan. In het verleden was het relatief eenvoudig om een schip van identiteit te laten veranderen, bijvoorbeeld om de herkomst van een geroofd schip te verhullen of, wanneer het schip iets op zijn kerfstok had, in een poging om de autoriteiten op een dwaalspoor te brengen. Door aan elk schip in beginsel reeds bij de kiellegging een uniek nummer toe te kennen, dat ook op de zeebrief en de certificaten wordt vermeld en dat bij naamsverandering of overschrijving naar een ander register onveranderd blijft, wordt het aanzienlijk

moeilijker om de identiteit en registratiegegevens van een schip te vervalsen. Met ingang van 1 juli 2004 dient het IMO-nummer bovendien onuitwisbaar op het casco te zijn aangebracht.

Het IMO-nummer is op grond van het SOLAS-verdrag alleen verplicht voor schepen die zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voorstuwing en waarmee internationale reizen worden ondernomen. Om die reden zijn in het tweede lid van het onderhavige artikel niet-werktuiglijk voortbewogen schepen en schepen waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen, uitgezonderd.

Naast de verplichting tot het hebben van een IMO-nummer geldt met ingang van 1 juli 2004 ook de in voorschrift XI-1/5 van het SOLAS-verdrag opgenomen verplichting om een zogeheten "*Continuous Synopsis Record (CSR)*" aan boord te hebben (zie artikel 38, derde lid). In het CSR wordt onder meer de eigendoms- en registratiegeschiedenis van het schip bijgehouden. Ook worden in het CSR gegevens met betrekking tot de klassering van het schip en de certificering op grond van de ISM- en de ISPS-Code bijgehouden. Doel van het CSR is om de bevoegde autoriteiten, maar ook de klassenbureaus en opvolgende eigenaars steeds een actueel overzicht van de voornaamste scheepsgegevens en hun wijzigingsgeschiedenis te bieden. Met het oog hierop dient het CSR permanent aan boord van het schip aanwezig te zijn, ook wanneer het schip van eigenaar wisselt of uitvlagt naar een buitenlands register. Bij het uitvlaggen van een schip wordt door de autoriteiten van de staat waar het schip geregistreerd was, bovendien een kopie van het door hen afgegeven en bijgehouden CSR aan de autoriteiten van de nieuwe vlaggenstaat gezonden, tezamen met kopieën van de door eventuele eerdere vlaggenstaten afgegeven CSR's. De verplichting om een CSR aan boord te hebben, geldt alleen voor SOLAS-conventieschepen. Om die reden zijn in het derde lid hogesnelheidsschepen waarmee geen internationale reizen worden ondernomen, uitgezonderd.

#### Artikelen 39 en 40

Paragraaf 2 van hoofdstuk 3 bevat, in aanvulling op de particuliere regels van de klassenbureaus (zie artikel 37), de publiekrechtelijke eisen waaraan schepen ter verkrijging van een certificaat moeten voldoen. De artikelen 39, 40 en 42 tot en met 45 hebben betrekking op de uit internationale verdragen voortvloeiende eisen; artikel 41 ziet op de eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan schepen worden gesteld. In de artikelen 39 tot en met 45 is, in navolging van hetgeen ook in de verdragen en Codes gebruikelijk is, gekozen voor een integrale verwijzing naar het totale pakket van eisen waaraan een schip in verband met een bepaald certificaat moet voldoen. Deze eisen kunnen, afhankelijk van het benodigde certificaat, zowel betrekking hebben op de constructie en uitrusting van het schip als op bepaalde veiligheidsmaatregelen waarin aan boord van een schip moet zijn voorzien. Voorbeelden van dergelijke (in beginsel permanent vereiste) veiligheidsmaatregelen zijn de in voorschriften II-1/23 en II-2/13 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven *damage-* en *fire control plans*, alsmede de in voorschrift III/8 geregelde verplichting om op diverse plaatsen op het schip duidelijke instructies voor noodsituaties aan te brengen.

Artikel 39 ziet op de eisen die op grond van het Uitwateringsverdrag aan schepen worden gesteld. Behalve eisen betreffende de waterdichtheid en stabiliteit van het schip bevat het verdrag voorschriften op grond waarvan voor elk schip de maximale uitwatering onder uiteenlopende vaarcondities wordt vastgesteld. Deze maximale uitwatering, die blijkt uit de op het schip aangebrachte uitwateringsmerken en uit het voor het schip afgegeven internationaal certificaat van uitwatering, is bepalend voor het vrijboord dat een schip op een bepaalde reis minimaal moet aanhouden. Naarmate voor een bepaalde reis een groter vrijboord moet worden aangehouden, kan het schip minder diep afladen.

Artikel 40 bevat de algemene eisen op grond van het SOLAS-verdrag. Voor schepen waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen benodigd is, geldt dat zij aan alle eisen van het SOLAS-verdrag moeten voldoen: de constructie-eisen van hoofdstuk II-1, de brandveiligheidseisen van hoofdstuk II-2, en de eisen van de hoofdstukken III (reddingmiddelen), IV (radiocommunicatie) en V (navigatie). Bulkschepen dienen bovendien aan de aanvullende eisen van hoofdstuk XII te voldoen. Voor vrachtschepen van 300 tot 500 GT, waarvoor op grond van het verdrag slechts een radioveiligheidscertificaat benodigd is, geldt dat zij in verband met dat certificaat aan de in het SOLAS-verdrag opgenomen eisen betreffende radiocommunicatie moeten voldoen. Deze eisen staan in hoofdzaak in hoofdstuk IV van het verdrag, doch deels ook in hoofdstuk III, namelijk voor wat betreft de aan boord van bepaalde groepsreddingmiddelen benodigde radiocommunicatiemiddelen.

Artikel 40, derde lid, bevat een bijzondere bepaling met betrekking tot de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. In afwijking van het algemene toepassingsbereik van het verdrag (dat in beginsel alleen geldt voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen en voor vrachtschepen bovendien pas vanaf een bepaald tonnage) geldt hoofdstuk V van het verdrag voor alle schepen op alle reizen (zie voorschrift V/1). In zijn algemeenheid geldt hoofdstuk V dus ook voor vrachtschepen van minder dan 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, en voor alle schepen in nationale vaart. Wel is de vlaggenstaat bevoegd om bepaalde categorieën schepen op een aantal onderdelen van hoofdstuk V uit te zonderen (zie voorschrift V/1.4), doch uit de totstandkomingsgeschiedenis van hoofdstuk V en de gekozen formulering blijkt dat dit duidelijk als uitzondering en niet als regel bedoeld is. Met het oog hierop en ook om zo dicht mogelijk bij de tekst van het verdrag te blijven, is artikel 40, derde lid, zo geformuleerd dat het uitgangspunt dat hoofdstuk V in beginsel op alle schepen op alle reizen van toepassing is, voorop staat.

#### Artikel 41

Het onderhavige artikel heeft betrekking op de eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan een schip worden gesteld. Daarbij wordt, in navolging van Schepenbesluit 1965, inhoudelijk aangesloten bij de eisen van het SOLAS-verdrag en – voorzover dat verdrag niet reeds uit eigen hoofde van toepassing is – de eisen van het Uitwateringsverdrag (zie het eerste en derde lid). De eisen van het SOLAS-verdrag worden in het eerste lid



ook van overeenkomstige toepassing verklaard op schepen met een bruto-tonnage dat kleiner is dan de in beginsel in de hoofdstukken II-1 tot en met IV van dat verdrag gehanteerde ondergrenzen van 500 of 300 GT. Om geen misverstanden te laten bestaan over de op deze schepen toepasselijke eisen, bepaalt het tweede lid dat schepen die een kleiner bruto-tonnage hebben dan het in beginsel als ondergrens voor de toepassing van een bepaald hoofdstuk geldende tonnage, worden gelijkgesteld met schepen van 500, onderscheidenlijk 300, GT.

Evenals in artikel 15, eerste lid, worden in het onderhavige artikel vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter uitgezonderd van de overeenkomstige toepassing van het SOLAS-verdrag. Voor deze categorie schepen zal bij ministeriële regeling in eisen worden voorzien (zie het vierde lid). Op de achtergronden van de bijzondere positie die vrachtschepen tot 24 meter innemen, is in de toelichting bij artikel 15 reeds ingegaan.

Het vijfde lid houdt verband met het feit dat reeds uit artikel 40, derde lid, volgt dat ook een schip waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, aan de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag moet voldoen. Dat hoofdstuk geldt immers voor alle schepen op alle reizen. Om die reden wordt in het eerste lid van dit artikel hoofdstuk V ook niet van overeenkomstige toepassing verklaard. Volstaan kan worden met de in het vijfde lid opgenomen bepaling dat de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag deel uitmaken van het certificeringskader dat geldt voor schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is.

#### Artikel 42

In artikel 16 is geregeld dat de eigenaar van een hogesnelheidsschip ervoor kan kiezen om dat schip overeenkomstig de toepasselijke HSC-code te laten certificeren. Het schip hoeft dan niet aan de eisen van de hoofdstukken II-1 tot en met IV van het SOLAS-verdrag te voldoen: in voorschrift X/3 van het verdrag is geregeld dat de eisen van de HSC-Codes gelijkwaardig zijn aan de eisen uit de hoofdstukken II-1 tot en met IV. Hetzelfde geldt voor een aantal eisen uit hoofdstuk V van het verdrag. Voor het overige dient een hogesnelheidsschip echter gewoon aan de eisen van hoofdstuk V te voldoen (zie artikel 42, tweede lid).

#### Artikel 44

De eisen die in verband met het internationaal beveiligingscertificaat aan een schip worden gesteld, hebben vooral betrekking op de bedrijfsvoering over het schip (zie artikel 50). Voorschrift XI-2/6 van het SOLAS-verdrag stelt in verband met dit certificaat echter ook de uitrustingseis dat een schip moet zijn voorzien van een alarmeringssysteem ("*Security Alert System*") waarmee het de autoriteiten en de walorganisatie van de eigenaar kan waarschuwen, als de veiligheid ("*security*") van het schip in het geding is.

#### Artikel 45

In de voorschriften I/7 en I/8 van het SOLAS-verdrag is bepaald dat de onderzoeken waaraan passagiersschepen en vrachtschepen vanaf 500 GT in verband met de

benodigde veiligheidscertificaten worden onderworpen, mede betrekking hebben op de uitrustings-eisen van het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51). Met het oog hierop is in het onderhavige artikel geregeld dat ook de eisen van dit verdrag deel uitmaken van het certificeringskader voor schepen waarvoor een internationaal of nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, en dat dit certificaat slechts wordt afgegeven, indien ook aan de eisen van het zogeheten "Aanvaringsverdrag" is voldaan.

Overigens geldt het Aanvaringsverdrag ook voor niet-certificaatplichtige schepen. Met het oog op de ingevolge artikel 4, eerste lid, onderdeel d, van de Schepenwet op de kapitein van een schip rustende verplichting om ervoor te zorgen dat "alle hulpmiddelen, nodig om te kunnen voldoen aan de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen" aan boord zijn, is daarom in het eerste lid bepaald dat de eisen van het Aanvaringsverdrag voor alle schepen gelden.

#### Artikel 46

Het eerste lid van dit artikel regelt de opdracht om ook in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat veiligheidseisen voor schepen vast te stellen (vgl. artikel 22, eerste lid). In artikel 51 is een soortgelijke bepaling met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen opgenomen.

Het tweede lid maakt het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen aan schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is. Krachtens het tweede lid kan uitvoering worden gegeven aan IMO-resoluties die een nadere invulling geven aan de internationale eisen, maar ook aan Europese richtlijnen die ten opzichte van de verdragen in aanvullende eisen voorzien. Met de bevoegdheid om nadere invulling te geven aan de internationale eisen zal overigens terughoudend worden omgegaan. In het licht van de toegenomen maatschappelijke behoefte aan minder gedetailleerde regelgeving en meer doelregelgeving, zal de discretionaire ruimte die in de verdragen en Codes wordt geboden voor de concrete invulling van bepaalde eisen, minder dan in het verleden door middel van wettelijke regels worden ingevuld en meer aan de discretie van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden overgelaten, opdat in samenspraak met de eigenaar van een schip beter maatwerk geleverd kan worden. Deze aanpak sluit ook aan bij de reeds in paragraaf 5 van de algemene toelichting geschetste internationale tendens om meer met doelvoorschriften en minder met middelvoorschriften te werken.

#### Artikel 47

De in de artikelen 39 tot en met 45 bedoelde verdragen en Codes bevatten diverse bepalingen op grond waarvan de *Administration* afwijking van de in die verdragen en Codes neergelegde eisen mag toestaan, indien door middel van een gelijkwaardige voorziening een vergelijkbaar veiligheidsniveau kan worden bereikt. Deze zogeheten "*equivalent arrangements*"-bepalingen hebben onder meer tot doel om de toepassing van nieuwe, innovatieve technieken en voorzieningen mogelijk te maken, maar kunnen natuurlijk ook worden gebruikt voor

de toepassing van reeds langer bestaande alternatieven. Voorwaarde is dat een alternatieve voorziening naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardig moet zijn aan de door het desbetreffende verdrag of de desbetreffende Code voorgeschreven voorziening. Voorwaarde is uiteraard ook dat het verdrag of de Code ruimte biedt voor gelijkwaardige voorzieningen: het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is bij gebruikmaking van de hem in dit artikel toegekende bevoegdheid gebonden door hetgeen dienaangaande in het verdrag of de Code is bepaald.

#### Artikel 48

Voor een groot aantal tot de uitrusting van een schip behorende middelen is in de verdragen bepaald dat zij van een door de *Administration* goedgekeurd type moeten zijn. Ook voor bepaalde onderdelen en materialen geldt de eis van voorafgaande (type)goedkeuring door de *Administration*. Voor in Nederland geregistreerde conventieschepen zijn deze toelatingseisen inmiddels voor een belangrijk deel ingevuld door richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997 L 46). Op grond van deze richtlijn dient alle in bijlage A.1 van de richtlijn genoemde uitrusting, bestemd voor plaatsing aan boord van communautaire conventieschepen, overeenkomstig de richtlijn te zijn gekeurd en te zijn voorzien van een merk van overeenstemming. Dit merk, dat wordt gesymboliseerd door de afbeelding van een stuurwiel, geldt voor de toepassing van de verdragen als de benodigde typegoedkeuring.

Het eerste lid biedt een basis voor de aan scheepsuitrusting en andere onderdelen en materialen te stellen toelatingseisen. Voor uitrusting die onder richtlijn nr. 96/98/EG valt en is bestemd voor plaatsing aan boord van Nederlandse conventieschepen, zal uiteraard als toelatingseis gelden dat die uitrusting overeenkomstig de richtlijn moet zijn gekeurd en gemarkeerd. Voor uitrusting, bestemd voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen, en uitrusting die (nog) niet onder bijlage A.1 van de richtlijn valt, zullen inhoudelijke toelatingseisen worden vastgesteld, waarmee invulling wordt gegeven aan de typegoedkeuringbepalingen uit de verdragen.

Het tweede lid maakt het mogelijk om bij de uitvoering van het eerste lid particuliere keuringsinstanties te betrekken. Dit is met name van belang voor de keuring van uitrusting die niet onder richtlijn nr. 96/98/EG valt. Voor de aanwijzing van keuringsinstanties, belast met werkzaamheden op grond van de richtlijn, bevat de richtlijn immers een eigen regime, dat voor Nederland is geïmplementeerd door middel van de Wet scheepsuitrusting. Voorts kunnen krachtens het tweede lid particulieren worden aangewezen, die zijn belast met onderzoeken of ijking van aan boord van schepen aanwezige uitrusting. Het gaat daarbij niet om de (type)goedkeuring van uitrusting, maar om periodieke onderzoeken die tot doel hebben om na te gaan of de uitrusting nog steeds naar behoren functioneert. Te denken valt in dit verband ook aan de werkzaamheden van kompasstellers, die in beginsel jaarlijks verifiëren of de aan boord benodigde kompassen geen te grote deviatie hebben.

#### Artikelen 49 tot en met 51

De onderhavige artikelen zien op de eisen die aan de bedrijfsvoering over schepen worden gesteld. De artikelen 49 en 50 hebben betrekking op de internationale eisen die met het oog op het veiligheidsmanagement en de beveiliging van schepen aan de bedrijfsvoering worden gesteld. Op de achtergronden van deze eisen is in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 9 en in paragraaf 5 van de algemene toelichting reeds ingegaan. Artikel 51, ten slotte, voorziet ook ten aanzien van de bedrijfsvoering over schepen in de bevoegdheid om – al dan niet in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat – nadere regels te stellen.

#### Artikelen 52 tot en met 54

Hoofdstuk 4 bevat voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading. De verplichting om ervoor te zorgen dat deze voorschriften worden nageleefd, rust ingevolge de artikelen 4, eerste lid, onderdeel n, en 9, eerste lid, onderdeel l, van de Schepenwet op de kapitein. De voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading omvatten ook de belading van het schip en de stuwage, alsmede het lossen van de lading.

In hoofdstuk 4 wordt, in navolging van de hoofdstukken VI (*Carriage of cargoes*) en VII (*Carriage of dangerous goods*) van het SOLAS-verdrag, onderscheid gemaakt tussen het vervoer van lading waaraan, behalve risico's voor het schip of de opvarenden, ook omgevingsgevaar is verbonden ("gevaarlijke lading") en overige lading. De onderhavige artikelen hebben betrekking op het vervoer van lading waaraan niet direct omgevingsgevaar is verbonden. De SOLAS-voorschriften waarnaar in deze artikelen wordt verwezen, strekken er vooral toe om de veiligheid van het schip en zijn opvarenden te waarborgen.

Artikel 52 strekt ter uitvoering van deel A van hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag, dat algemene voorschriften voor het vervoer van lading bevat. In deel A is onder meer geregeld dat de kapitein tijdig, nog voordat het schip wordt geladen, de beschikking moet krijgen over adequate informatie met betrekking tot de aan boord te nemen lading, opdat hij zorg kan dragen voor een juiste belading van het schip en de voorzorgsmaatregelen kan treffen voor het veilig vervoer van die lading (voorschrift VI/2). Ook bevat deel A voorschriften voor de belading en de stuwage (zie voorschrift VI/5).

Artikel 53, eerste en tweede lid, strekt ter uitvoering van de delen B en C van hoofdstuk VI. Deze delen bevatten bijzondere voorschriften voor het vervoer van graan en andere gestorte lading. Op het vervoer van graan, waarvoor ook een bijzonder certificaat benodigd is (zie artikel 8, eerste lid, onderdeel a), is al bij de artikelsgewijze toelichting op artikel 8 ingegaan. De bijzondere eigenschappen van graan (en soortgelijke lading) brengen met zich dat gestort graan zich in bepaalde opzichten als een vloeistof kan gaan gedragen ("overgaan"), met nadelige gevolgen voor de stabiliteit van het schip. Om die reden moeten schepen die worden gebruikt voor het vervoer van graan door langsscheepse scheidingen zijn gecompartmenteerd. In een schip dat niet over ziftanks beschikt, kan dit door het plaatsen van zogeheten "graanschotten". Het vervoer van graan wordt

geregeld in deel C van hoofdstuk VI en de op grond van dat deel verplichte Graancode.

Deel B van hoofdstuk VI ziet op het vervoer van andere gestorte ladingen. Voor deze ladingen gelden weer andere voorschriften dan voor gestort graan. Een belangrijk voorschrift dat bij het vervoer van gestorte ladingen in acht moet worden genomen, is voorschrift VI/7, dat betrekking heeft op het laden en lossen van gestorte lading. Uiteraard is het voor de stabiliteit van het schip van belang dat de lading gelijkmatig over het schip wordt verdeeld. Van groot belang is echter ook dat zowel het laden als het lossen van het schip met enige behoedzaamheid gebeurt. Bij het verkeerd beladen of lossen van een schip kan de structuur van het schip overbelast worden, waardoor het schip – bijvoorbeeld onder inwerking van de dynamische krachten van golfslag – op zee kan breken. Voorschrift VI/7 verplicht de kapitein er dan ook toe om in samenspraak met de laad- en losterminal een laad- en losplan vast te stellen, waarin rekening is gehouden met de maximale belastbaarheid van de structuur van het schip.

Artikel 53, derde lid, bevat nog een aanvullende bepaling voor bulkschepen. In de praktijk is gebleken dat bulkschepen gemiddeld een hoger veiligheidsrisico lopen dan andere schepen. Om die reden gelden met ingang van 1 juli 1999 aanvullende veiligheidsvoorschriften voor bulkschepen, die zijn opgenomen in hoofdstuk XII van het SOLAS-verdrag. Indien het vervoer van gestorte lading geschiedt met een bulkschip, dienen tevens de voorschriften van hoofdstuk XII te worden nageleefd.

In de artikelen 52 en 53 wordt, evenals in de artikelen 55 tot en met 57, geen onderscheid gemaakt tussen nationale vaart en internationale vaart. Voor de in de artikelen 55 tot en met 57 opgenomen voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen houdt dit verband met het feit dat – zoals reeds uiteengezet in de toelichting op artikel 8 – het vaak meer beschutte karakter van nationale reizen geen reden is om een verlichting toe te staan ten opzichte van de internationale eisen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Omdat schepen in nationale vaart dicht onder de kust blijven, neemt het veiligheidsbelang eerder toe dan af. Voor het eveneens van toepassing verklaren van de algemene voorschriften voor het vervoer van lading geldt als overweging dat de specifieke risico's waartegen die voorschriften beogen te beschermen, voor schepen in nationale vaart niet wezenlijk verschillen van de risico's voor schepen in internationale vaart. Het risico van overbelasting van de scheepsstructuur bij het verkeerd laden en lossen is voor schepen in nationale vaart niet kleiner dan voor schepen in internationale vaart, terwijl bij het vervoer van graan geldt dat het overgaan van lading zich doorgaans reeds kort na het uitvaren voordoet. De aard van de voorgenomen reis is daarbij niet relevant. Besloten is dan ook om hoofdstuk 4 zowel op schepen in internationale vaart als op schepen in nationale vaart van toepassing te laten zijn. Daarbij is er, omdat dat in de context van hoofdstuk 4 weinig toegevoegde waarde zou hebben, vanaf gezien om steeds uitdrukkelijk te bepalen dat de voorschriften van de hoofdstukken VI en VII van het SOLAS-verdrag van overeenkomstige toepassing zijn op schepen in nationale vaart.

Artikel 54 bevat een grondslag voor nadere regels met

betrekking tot het vervoer van lading. Krachtens dit artikel kan uitvoering worden gegeven aan IMO-resoluties of Europese verplichtingen of kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van de in de artikelen 52 en 53 bedoelde voorschriften.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat de voorschriften van hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag niet aan een brutotonnagegrens zijn gebonden en dus ook gelden voor vrachtschepen met een brutotonnage van minder dan 500 GT (vgl. de toelichting bij artikel 8).

#### **Artikelen 55 tot en met 57**

Met de onderhavige artikelen wordt uitvoering gegeven aan hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag, dat specifieke voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bevat. Hoofdstuk VII bestaat sinds 1 januari 2004 uit vijf delen. De delen A en A-1 zien op het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk. De delen B en C zien op het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk en het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk. Deel D, ten slotte, heeft betrekking op het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoog-radioactief afval. Evenals voor hoofdstuk VI geldt voor hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag dat de toepasselijkheid van dat hoofdstuk niet aan een brutotonnagegrens is gebonden. Hoofdstuk VII is dus ook van toepassing op vrachtschepen met een brutotonnage van minder dan 500 GT.

De voorschriften van hoofdstuk VII zijn voor een belangrijk deel uitgewerkt in specifieke Codes. Deel A verwijst naar de bij resolutie MSC.122(75) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*, waarvan de toepassing sinds 1 januari 2004 internationaal verplicht is. Genoemde Code bevat behalve een classificatie van gevaarlijke stoffen, voorschriften voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen. Verder worden in de delen B tot en met D de IBC-, IGC- en INF-Codes van toepassing verklaard. Deze laatste drie Codes bevatten ook geschiktheidseisen voor schepen, waarvan moet blijken uit een op grond van de Code afgegeven certificaat (vgl. artikel 8, eerste lid, onderdelen b, d en f).

In artikel 57 worden behalve de op grond van het SOLAS-verdrag toepasselijke IBC- en IGC-Code, ook de internationaal aanbevolen voorlopers van die Codes, de BCH- en GC-Code, van toepassing verklaard. De IBC- en IGC-Code zijn alleen van toepassing op schepen, gebouwd op of na 1 juli 1986. Gelet op het veiligheidsbelang dat is gemoeid met het vervoer van gevaarlijke chemicaliën en vloeibaar gemaakte gassen, is het echter wenselijk om ook het vervoer van gevaarlijke chemicaliën en vloeibaar gemaakte gassen met oudere schepen te reguleren. Om die reden wordt – evenals in artikel 8, eerste lid, onderdelen c en e – ook de toepassing van de BCH- en GC-Code verplicht gesteld.

#### **Artikel 59**

Dit artikel maakt het mogelijk om ook bij de uitvoering van de bij of krachtens de artikelen 52 tot en met 58 gestelde regels natuurlijke personen of rechtspersonen te betrekken. In een aantal gevallen geldt dat het schip of de

lading eerst moet zijn onderzocht, voordat het schip met die lading een reis mag ondernemen. In de praktijk worden de onderzoeken of de voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading zijn nageleefd, ook door het havenbedrijf of andere (particuliere) bedrijven uitgevoerd. Het onderhavige artikel biedt hiervoor een basis.

### Artikelen 60 tot en met 62

Hoofdstuk 5 ziet op de verplichtingen van de kapitein. Op hem rust de verantwoordelijkheid voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. Met het oog hierop dient de kapitein zich er voorafgaande aan een reis van te vergewissen dat het schip zeewaardig is en naar behoren uitgerust, en er gedurende een reis zorg voor te dragen dat eventuele gebreken aan schip of uitrusting zoveel mogelijk worden verholpen. Bovendien dient hij passende maatregelen te nemen om het schip en de opvarenden te beschermen tegen de gevaren van de zee en tegen andere gevaren die zich aan boord van een schip kunnen voordoen, zoals het gevaar van brand. Zo dient de kapitein er bijvoorbeeld zorg voor te dragen dat bemanning en passagiers bekend zijn met het gebruik van de reddingmiddelen en dat er ontschepings- en brandveiligheids oefeningen worden gehouden. Verder is de kapitein uiteraard verantwoordelijk voor de veiligheid van de navigatie, zowel met het oog op de veiligheid van zijn eigen schip als met het oog op de veiligheid van het overige scheepvaartverkeer.

In de verdragen en Codes zijn de verantwoordelijkheden van de kapitein voor een belangrijk deel nader ingevuld. In het Uitwateringsverdrag (zie artikel 60) zijn de voorschriften opgenomen die de kapitein in verband met de uitwatering van het schip in acht moet nemen. De kapitein moet er bij elke reis voor zorgen dat het schip geen geringer vrijboord heeft dan voor het schip op die reis is toegestaan. Het aan te houden vrijboord kan per reis verschillen. Bepalend zijn onder meer factoren als seizoen en vaargebied. In het Uitwateringsverdrag is de wereld ingedeeld in zones waarvoor, afhankelijk van de klimatologische omstandigheden en het jaargetijde, is bepaald welk minimum-vrijboord in die zone moet worden aangehouden. Dit kan ook betekenen dat bij vertrek uit een bepaalde haven niet het ter plaatse geldende minimum-vrijboord kan worden aangehouden, omdat reeds rekening moet worden gehouden met de doorvaart door een gebied waarbinnen een groter vrijboord vereist is. Als gevolg hiervan zal het schip in dat geval al bij vertrek minder diep afgeladen moeten worden.

Artikel 61 ziet op de uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende verplichtingen, te beginnen met de verplichtingen op grond van hoofdstuk V van dat verdrag. In de toelichting bij artikel 40, derde lid, is reeds aangegeven dat hoofdstuk V – in afwijking van het algemene toepassingsbereik van het SOLAS-verdrag – van toepassing is op alle schepen op alle reizen. Dat geldt ook voor de “operationele” voorschriften van hoofdstuk V. Voorbeelden van de voorschriften die de kapitein op grond van hoofdstuk V (“*safety of navigation*”) in acht moet nemen, zijn de verplichting om een reis voor te bereiden en de voorgenomen route te plannen (voorschrift V/34), de verplichting om 12 uur voor vertrek de stuurinrichting te testen (voorschrift V/26) en de

verplichting om een passend gebruik te maken van routingstelsels (voorschrift V/10). Ook is de kapitein verplicht om veiligheidsberichten (“*danger messages*”) te doen uitgaan om het overige scheepvaartverkeer te waarschuwen voor eventuele gevaren die hij heeft waargenomen (voorschrift V/31).

Voor schepen waarvoor op grond van het SOLAS-verdrag een internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen benodigd is, gelden behalve de voorschriften van hoofdstuk V tevens de operationele voorschriften van de hoofdstukken II-1 tot en met IV van het SOLAS-verdrag (artikel 61, tweede lid). Waar hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag reeds ziet op de veiligheid van de navigatie, zien de hoofdstukken II-1 tot en met IV op een aantal andere belangrijke veiligheidsaspecten. De operationele voorschriften van hoofdstuk II-1 hebben vooral betrekking op de “waterdichtheid” van het schip. De kapitein dient er bij het ondernemen van een reis voor te zorgen dat, zoals artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van de Schepenwet het omschrijft, “*alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnen en buiten boord*” gesloten zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor de waterdichte deuren en de ladingdeuren, die voorafgaande aan de reis gesloten moeten worden en tijdens de reis gesloten moeten blijven (vgl. de voorschriften II-1/15.10 en II-1/20-1). Hoofdstuk II-2 bevat voorschriften met betrekking tot de brandveiligheid aan boord van het schip, terwijl hoofdstuk III ziet op de reddingmiddelen en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. Beide hoofdstukken verplichten ertoe om met enige regelmaat de aan boord aanwezige brandveiligheid- en reddingmiddelen te testen (vgl. de voorschriften II-2/14 en III/20) en om brandveiligheids- en ontschepingsoefeningen te houden (vgl. de voorschriften II-2/15 en III/19). Hoofdstuk IV, ten slotte, heeft betrekking op radiocommunicatie en schrijft onder andere voor dat aan boord van een zich op zee bevindend schip voortdurend radiowacht moet worden gehouden (zie voorschrift IV/12). Laatstgenoemd hoofdstuk is ook van toepassing op vrachtschepen waarvoor een radioveiligheidscertificaat benodigd is (artikel 61, derde lid).

In de artikelen 60, tweede lid, en 61, vierde lid, is bepaald dat de operationele voorschriften van het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag, hoofdstukken II-1 tot en met IV, ook gelden voor schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Dit sluit aan bij artikel 41, waarin ook de uit die verdragen voortvloeiende eisen van overeenkomstige toepassing werden verklaard. Evenals in artikel 41 worden in de artikelen 60, tweede lid, en 61, vierde lid, vrachtschepen met een lengte tot 24 meter uitgezonderd. In artikel 60 houdt die uitzondering verband met het toepassingsbereik van het Uitwateringsverdrag, dat immers pas vanaf 24 meter geldt. De uitzondering in artikel 61 heeft als achtergrond dat de aan boord van een schip na te leven operationele voorschriften vaak zijn gerelateerd aan de technische eisen die voor dat schip gelden. Aangezien deze eisen voor vrachtschepen tot 24 meter bij ministeriële regeling worden vastgesteld (zie artikel 41, vierde lid), ligt het voor de hand om ook de operationele voorschriften voor die schepen bij ministeriële regeling vast te stellen. In de daarvoor benodigde grondslag is in artikel 65 voorzien.

Artikel 62 bevat een bijzondere bepaling met betrekking tot de operationele voorschriften die aan boord van hogesnelheidsschepen moeten worden nageleefd. Deze voorschriften houden mede verband met de bijzondere eisen die op grond van de HSC-Code 1994 of 2000 voor hogesnelheidsschepen gelden. Om die reden bevatten de HSC-Codes specifieke operationele voorschriften voor hogesnelheidsschepen.

### Artikel 63

Dit artikel ziet op de voorschriften die verband houden met de bedrijfsvoering over schepen. De verplichting om voor het schip een veiligheidsmanagementsysteem en een scheepsbeveiligingsplan te ontwikkelen rust op de eigenaar (zie de artikelen 49 en 50). Op hem rust in eerste instantie ook de verplichting om voor de implementatie daarvan zorg te dragen, doch de kapitein van het schip is ervoor verantwoordelijk dat het veiligheidsmanagementsysteem en het scheepsbeveiligingsplan ook daadwerkelijk worden toegepast. Dit laat onverlet dat de feitelijke zorg voor de toepassing van het veiligheidsmanagementsysteem of het scheepsbeveiligingsplan aan een lid van de bemanning kan zijn opgedragen. Voor de beveiliging van een schip zal dat de "ship security officer" (SSO) zijn, die op grond van de ISPS-Code aan boord van elk schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, dient te worden aangesteld. De eindverantwoordelijkheid berust evenwel altijd bij de kapitein. Deze is op grond van voorschrift XI-2/8.2 van het SOLAS-verdrag ook bevoegd om, indien de veiligheid ("safety") van het schip dat naar zijn oordeel gebiedt, de uit het scheepsbeveiligingsplan voortvloeiende beveiligingsmaatregelen tijdelijk op te schorten (de zgh. "Master's discretion").

In het onderhavige artikel wordt tevens verwezen naar de op grond van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag geldende voorschriften en verplichtingen. In de eerste plaats gaat het daarbij om de algemene verplichting om ervoor te zorgen dat de beveiliging van het schip voldoet aan de eisen die daaraan op grond van hoofdstuk XI-2 worden gesteld, en dat het beveiligingsniveau aan boord van het schip wordt verhoogd, indien daar aanleiding toe bestaat (voorschrift XI-2/4). In hoofdstuk XI-2 zijn echter ook voorschriften opgenomen die de kapitein bij het aandoen van een haven in acht moet nemen (zie voorschrift XI-2/9.2). Voor de volledigheid zij nog opgemerkt dat de uit hoofdstuk XI-2 voortvloeiende voorschriften en verplichtingen uiteraard ook de op grond dat hoofdstuk toepasselijke voorschriften en verplichtingen van de ISPS-Code omvatten.

Voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag bepaalt dat "Administrations shall set security levels (...) [for] ships entitled to fly their flag." Dit vanwege de vlaggenstaat vastgestelde beveiligingsniveau moet worden onderscheiden van het beveiligingsniveau dat een Staat voor zijn havens en voor schepen die zijn havens aandoen, kan vaststellen (zie voorschrift XI-2/3.2). De kapitein van een schip is verplicht om ervoor te zorgen dat aan boord van zijn schip ten minste het door zijn eigen vlaggenstaat vastgestelde beveiligingsniveau wordt nageleefd. Het kan echter zijn dat in een bepaalde regio door de plaatselijke autoriteiten een hoger beveiligingsniveau is vastgesteld. In dat geval zal de kapitein het aan boord van zijn schip geldende – door zijn vlaggenstaat

vastgestelde – beveiligingsniveau moeten verhogen tot het ter plaatse geldende niveau (zie voorschrift XI-2/4.3 van het SOLAS-verdrag).

Het derde lid van het onderhavige artikel regelt, welke ministers bevoegd zijn om voor schepen onder Koninkrijksvlag het vanwege de vlaggenstaat vast te stellen beveiligingsniveau te bepalen. Daarbij is aansluiting gezocht bij de thans in de landen van het Koninkrijk in voorbereiding zijnde havenbeveiligingswetgeving. In het derde lid wordt de bevoegdheid tot vaststelling van het beveiligingsniveau voor schepen toegekend aan dezelfde ministers waaraan ook de vaststelling van de in de zeehavens van het Koninkrijk na te leven beveiligingsniveaus zal worden opgedragen. Opgemerkt zij nog dat het in het derde lid gemaakte onderscheid naar het land van registratie verband houdt met het feit dat de beveiliging van schepen – evenals de beveiliging van zeehavens – een landsaangelegenheid is.

### Artikel 64

Zoals reeds aangegeven in paragraaf 6 van de algemene toelichting, is met de verplichting tot het bijhouden van de scheepsdagboeken een fors bedrag aan administratieve lasten voor het bedrijfsleven gemoeid. De verplichting tot het bijhouden van een scheepsdagboek volgt echter voor een belangrijk deel uit internationale regelgeving. De verdragen en Codes bevatten een groot aantal bepalingen met betrekking tot de in scheepsdagboeken bij te houden gegevens. Het gaat daarbij om tamelijk uiteenlopende onderwerpen, variërend van het sluiten van de waterdichte deuren (zie voorschrift II-1/15.9.4 van het SOLAS-verdrag) tot en met het houden van de brandveiligheids- en ontschepingsoefeningen (zie voorschrift III/19.5 van het SOLAS-verdrag). In het besluit zullen evenwel geen "nationale" verplichtingen tot het bijhouden van de dagboeken meer worden opgenomen. Volstaan wordt met hetgeen internationaal is voorgeschreven (zie het onderhavige artikel). Verder is navolging van artikel I, onderdeel B, van het voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart (Kamerstukken II 2003/04, 29 476 (R 1754), nrs. 1 e.v.) in het besluit geen verplichting tot het geregeld inzenden van de dagboeken meer opgenomen. Voorts zij nog opgemerkt dat het onderhavige artikel niet ziet op internationale voorschriften die ertoe verplichten om van een bepaalde activiteit of een bepaald voorschrift "record" te houden, indien daarbij niet is bepaald dat dit in een scheepsdagboek dient te geschieden. Indien uitsluitend de verplichting tot het bijhouden van bepaalde gegevens bestaat, is het aan de kapitein en de eigenaar om daarvoor een geschikt medium te bepalen. Dat kan het dagboek zijn, doch dit is niet verplicht.

### Artikel 65

Het onderhavige artikel strekt er in de eerste plaats toe om ook voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, of schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 12 benodigd is, operationele voorschriften te kunnen vaststellen. Verder voorziet het onderhavige artikel in de mogelijkheid om, bijvoorbeeld

ter uitvoering van Europese verplichtingen, nadere regels te stellen met betrekking tot de aan boord van schepen als bedoeld in de artikelen 60 tot en met 62 in acht te nemen voorschriften.

#### Artikel 66

Dit artikel ziet op een bijzondere verplichting uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag: de verplichting om personen die op zee in nood verkeren, te hulp te komen (zie ook artikel 9, eerste lid, onderdeel f, van de Schepenwet). In voorschrift V/33 van het SOLAS-verdrag is deze verplichting nader ingevuld. Ook het tweede lid vindt zijn oorsprong in voorschrift V/33: in paragraaf 2 van dat voorschrift is bepaald dat de kapitein van een in nood verkerend schip het recht heeft om andere schepen op te vorderen hem te hulp te komen. De kapitein van een opgevorderd schip is, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in voorschrift V/33 is bepaald, verplicht om aan die vordering te voldoen.

#### Artikel 67

In de toelichting op de artikelen 13 en 14 is reeds opgemerkt dat de onderzoeken waaraan een schip tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, ook een incidenteel karakter kunnen hebben. Incidentele onderzoeken zijn onder meer verplicht, wanneer een schip schade heeft opgelopen. Met het oog hierop bepaalt het onderhavige artikel (waarmee onder meer uitvoering wordt gegeven aan voorschrift I/11.c van het SOLAS-verdrag) dat de kapitein schade en gebreken die de veiligheid van het schip kunnen beïnvloeden, moet melden, opdat het schip – indien de Scheepvaartinspectie of het klassenbureau dat nodig acht – onderzocht kan worden. Ook moet de kapitein de autoriteiten van de buitenlandse haven waar hij zich in voorkomend geval bevindt, inlichten. De havenstaat heeft op grond van de verdragen de verplichting om schepen ten aanzien waarvan het vermoeden bestaat dat zij niet (meer) voldoen aan de internationale eisen, niet te laten uitvaren (vgl. voorschrift I/19 van het SOLAS-verdrag).

#### Artikel 68

Het Schepenbesluit 1965 bevat in hoofdstuk XII een aantal bijzondere voorschriften met betrekking tot oorlog en oorlogsgevaar. Deze voorschriften dateren van kort na de Tweede Wereldoorlog (zie het wijzigingsbesluit van 7 juni 1947, Stb. H 173, waarbij aan het toenmalige Schepenbesluit een nieuw hoofdstuk XI over oorlog en oorlogsgevaar werd toegevoegd). Ook het Schepenbesluit 1952 kende een hoofdstuk over oorlog en oorlogsgevaar, dat bij de totstandkoming van het Schepenbesluit 1965 nagenoeg ongewijzigd werd overgenomen. Aan het merendeel van deze bijzondere voorschriften bestaat hedentendage geen behoefte meer. Om die reden keren de meeste voorschriften met betrekking tot oorlog en oorlogsgevaar niet terug in het onderhavige besluit. In het besluit wordt alleen de verplichting met betrekking tot de marinebescheiden gehandhaafd: zie het eerste lid. In het tweede lid is voorzien in de mogelijkheid dat de marinebescheiden in de toekomst op CD-rom zullen worden verstrekt of bijvoorbeeld van het internet kunnen worden gedownload.

#### Artikel 69

Met het onderhavige artikel wordt onder meer uitvoering gegeven aan artikel IV van het SOLAS-verdrag en artikel 7 van het Uitwateringsverdrag.

#### Artikel 70

In de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen wordt reeds door de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen voorzien: deze worden in de Tractatenblad gepubliceerd. De door de IMO vastgestelde Codes worden doorgaans echter niet in het Tractatenblad gepubliceerd. Om die reden bepaalt het onderhavige artikel dat in de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes door de Minister van Verkeer en Waterstaat zal worden voorzien.

Naast de formele bekendmaking waarop dit artikel ziet, is het de bedoeling om de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes ook langs elektronische weg bekend te maken. In lijn met het overheidsbeleid om wet- en regelgeving ook via internet toegankelijk te maken, wordt momenteel door de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat gewerkt aan een internet-site waarop verdragen, IMO-besluiten en andere relevante documenten van de IMO op eenvoudige wijze kunnen worden geraadpleegd. Het internet-adres van de site is: <http://www.ivw.nl/ds/wetgeving/wetgeving.htm>.

#### Artikel 71

Naar de op grond van het besluit toepasselijke verdragen en Codes wordt in het besluit dynamisch verwezen. In verband hiermee regelt het onderhavige artikel het tijdstip waarop wijzigingen in die verdragen en Codes voor de toepassing van het besluit doorwerken. Daarbij is, gelet op het internationale karakter van de scheepvaartsector en het feit dat ook de relevante Europese regelgeving in beginsel de internationale inwerkingtredingsdata volgt, aansluiting gezocht bij het tijdstip waarop wijzigingen internationaal in werking treden. Wel voorziet het eerste lid in de mogelijkheid om de automatische doorwerking van wijzigingen bij ministerieel besluit te doorbreken. Dit is onder meer van belang met het oog op communautaire regelgeving die tot versnelde implementatie van verdragswijzigingen of wijzigingen van Codes kan verplichten, maar ook met het oog op de onlangs in de Europese maritieme regelgeving geïntroduceerde bevoegdheid van het (Europese) Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) om wijzigingen van de verdragen voor de toepassing van communautaire scheepvaartregelgeving uit te sluiten. Zie in dat verband de reeds in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting aangehaalde verordening (EG) nr. 2099/2002 en richtlijn nr. 2002/84/EG, waarbij in de communautaire scheepvaartregelgeving een systeem van dynamische verwijzingen naar de internationale verdragen is ingevoerd.

Het tweede lid ziet op de zogeheten "*grandfather clauses*" (bepalingen inzake eerbiedigende werking) die bij wijzigingen van de verdragen en Codes gebruikelijk zijn. Om te voorkomen dat bestaande schepen ingrijpende verbouwingen of aanpassingen zouden moeten ondergaan of dat hun uitrusting (voortijdig) zou moeten

worden vervangen, wordt bij wijziging van de constructie- en uitrustings-eisen veelal bepaald dat op bestaande schepen de voordien geldende eisen van toepassing blijven. De eerbiedigende werking van de *grandfather clauses* is echter niet absoluut. Bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van het schip moeten – “voorzover praktisch uitvoerbaar” – vaak alsnog de nieuwe eisen worden toegepast. De verdragen en Codes bevatten hiervoor gedetailleerde regels, die bij de toepassing van de *grandfather clauses* in acht moeten worden genomen.

Het derde lid strekt ertoe om ook de reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit van kracht geworden wijzigingen van de verdragen en Codes en de daarbij behorende overgangsbepalingen in het besluit te laten doorwerken. Door de verdragen en Codes in feite vanaf hun oorspronkelijke internationale inwerkingtreding van toepassing te verklaren, kan het Schepenbesluit 1965 ook ten aanzien van bestaande schepen worden vervangen door het onderhavige besluit en behoeft voor die schepen geen ingewikkeld overgangsrecht tot stand te worden gebracht om het Schepenbesluit 1965 op het onderhavige besluit te laten aansluiten.

#### Artikel 72

In de artikelsgewijze toelichting op artikel 4 is reeds opgemerkt dat voor 21 juli 1968 een andere ondergrens gold voor de toepassing van het Uitwateringsverdrag dan de thans in artikel 4 opgenomen grens van 24 meter. Indertijd gold de verplichting om van een internationaal certificaat van uitwatering te zijn voorzien voor schepen vanaf 150 registerton. Met het oog hierop is in het eerste lid van het onderhavige artikel geregeld dat de verplichting, bedoeld in artikel 4, niet geldt voor schepen, gebouwd voor 21 juli 1968, voorzover deze schepen weliswaar groter dan 24 meter, maar kleiner dan 150 registerton zijn.

Sinds 1994 worden alle schepen gemeten volgens het Verdrag betreffende de meting van schepen uit 1969. Een beperkt aantal schepen beschikt echter nog over meetbrieven die zijn afgegeven overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen uit 1947. De bruto-inhoud van deze zogenaamde "groene stempel"-schepen (vanwege het stempel op hun meetbrief) is niet in GT vastgesteld, maar in de eenheid bruto-registerton (BRT). Omdat de eenheid BRT groter is dan de eenheid GT, zouden schepen die precies onder de toenmalige tonnagegrenzen zijn gebouwd (bijvoorbeeld 499,9 BRT), thans alsnog boven de tonnagegrenzen uitkomen. Overeenkomstig resolutie A.791(19) van de Algemene Vergadering van de IMO mag, waar het gaat om de toepassing van aan tonnage-grenzen gebonden voorschriften van het SOLAS-verdrag, voor deze schepen dan ook de bruto-inhoud in BRT worden aangehouden. Met het oog hierop voorziet het tweede lid in een gelijkstelling van de eenheid BRT aan de eenheid GT.

Het derde lid beoogt voor niet-conventieschepen een soepele overgang van het certificaat van deugdelijkheid naar het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat mogelijk te maken. Het zou onredelijk (en praktisch onuitvoerbaar) zijn om het nationaal veiligheidscertificaat met

onmiddellijke ingang verplicht te stellen. Om die reden is bepaald dat de verplichting om een nationaal veiligheids-certificaat te hebben voor een individueel schip pas ingaat, zodra het voor dat schip afgegeven certificaat van deugdelijkheid zijn geldigheid verliest. Bijzondere omstandigheden daargelaten, betekent dit dat het schip pas bij het eerstvolgende onderzoek in verband met de vernieuwing van zijn certificaten van een nationaal veiligheidscertificaat behoeft te worden voorzien.

In de praktijk voldoen vrijwel alle Nederlandse schepen aan de thans geldende eisen van het SOLAS-verdrag. Een schip dat niet aan deze eisen voldoet, zou in een buitenlandse haven aanhouding door de havenstaatcontrole-autoriteiten riskeren. Om deze reden certificeerde de Scheepvaartinspectie reeds op basis van de geldende SOLAS-eisen, om te voorkomen dat de implementatieachterstand die ten aanzien van bepaalde SOLAS-wijzigingen bestond, Nederlandse schepen in het buitenland in de problemen zou brengen. Deze SOLAS-conforme certificering is in 2002 ook geformaliseerd door middel van de Tijdelijke vrijstellingsregeling Schepenbesluit 1965 (Stert. 2002, 201). Voor het bijzondere geval dat een schip nog niet aan de thans geldende eisen van het SOLAS-verdrag voldoet, is in het vierde lid van het onderhavige artikel een voorziening opgenomen.

#### Artikelen 73 en 74

Met het oog op de internationale inwerkingtreding van de *Maritime Security*-maatregelen uit hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag per 1 juli 2004 is het van groot belang dat het besluit voor wat betreft de beveiligingsverplichtingen eveneens op die datum (of zo spoedig mogelijk daarna) in werking treedt. Voor het overige zal het besluit op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden. Omdat het eveneens van groot belang is dat de bestaande SOLAS-implementatieachterstand zo spoedig mogelijk tot het verleden gaat behoren, is daarbij voorzien in de mogelijkheid om de rest van het besluit gefaseerd in werking te laten treden. Aldus kan worden voorkomen dat de inwerkingtreding van het besluit ten aanzien van conventieschepen zou worden vertraagd, wanneer bepaalde uitvoeringsregelgeving voor niet-conventieschepen – bijvoorbeeld door een verlenging van de *stand-still* termijn in het kader van de Europese notificatie van technische voorschriften – nog niet gereed zou zijn. In verband met de in artikel 74, tweede lid, geregelde mogelijkheid tot gefaseerde inwerkingtreding van het onderhavige besluit is in artikel 73 ook in de mogelijkheid tot gefaseerde intrekking van het Schepenbesluit 1965 voorzien.

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat artikel 74, eerste lid, de inwerkingtreding regelt van *alle* met de beveiliging van schepen samenhangende bepalingen. Het gaat dus niet alleen om de zes artikelen die in het eerste lid met name worden genoemd, maar ook om de overige bepalingen uit het besluit, voorzover deze betrekking hebben op de ten aanzien van schepen te treffen beveiligingsmaatregelen of de beveiligingscertificering van schepen. Gewezen zij onder meer op de in hoofdstuk 2, paragrafen 2 en 3, opgenomen bepalingen inzake onderzoek en certificering van schepen. Tot de met de beveiliging van schepen samenhangende bepalingen behoren uiteraard ook bepalingen zoals de artikelen 47 en

63, derde lid. Voorts zij nog opgemerkt dat het besluit ook in werking treedt ten aanzien van het scheepsidentificatienummer en het zogeheten “*Continuous Synopsis Record*” (artikel 38). Deze verplichtingen houden immers mede verband met de in hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag geregelde beveiliging van schepen.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs



# Inwerkingtredingsbesluit

*Koninklijk besluit van 16 december 2004, Stb. 2004, 699, houdende nadere bepalingen betreffende de inwerking-treding van het Schepenbesluit 2004 en de intrekking van het Schepenbesluit 1965 en tot intrekking van het koninklijk besluit van 6 augustus 1991, houdende aanwijzing particulier onderzoeksbureau voor de zeilvaart, in de zin van artikel 3, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 417).*

Wij BEATRIX, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 december 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-3039, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 73 en 74, tweede lid, van het Schepenbesluit 2004;

Hebben goedgevonden en verstaan:

## ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 2004 treedt, voorzover niet reeds in werking getreden en met uitzondering van de artikelen 6, 15, 41, 60, tweede lid, en 61, vierde lid, in werking met ingang van 1 januari 2005.

## ARTIKEL II

Het Schepenbesluit 1965<sup>1</sup> wordt, met uitzondering van de artikelen 1, 1a, 63a, 67a, eerste lid, 93, 93a, 130, 174, eerste lid, en 184, alsmede de artikelen 71 tot en met 77 en 79 tot en met 86 van bijlage I, de artikelen 43a, 55 tot en met 67 en 69 tot en met 71 van bijlage II, de artikelen 64 tot en met 76 van bijlage IV en de artikelen 54 tot en met 59 van bijlage XIA en bijlage XVI, met ingang van 1 januari 2005 ingetrokken, met dien verstande dat de artikelen 3, tweede lid, aanhef en onderdeel c, 6, 7, eerste lid, 8, derde en vierde lid, 20, 21, 22 en 30 met ingang van 1 januari 2005 slechts voor de navolgende categorieën van schepen worden ingetrokken:

- a. schepen waarvoor een internationaal veiligheids-certificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen a en b, of 7 van het Schepenbesluit 2004 benodigd is;
- b. schepen waarvoor krachtens artikel 12 van het Schepenbesluit 2004 een certificaat op grond van de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code of de SPS-Code of het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorende bij richtlijn 98/18/EG, benodigd is.

## ARTIKEL III

Het koninklijk besluit van 6 augustus 1991, houdende aanwijzing particulier onderzoeksbureau voor de zeilvaart, in de zin van artikel 3, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 417) wordt ingetrokken met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het

Staatsblad waarin het onderhavige besluit wordt geplaatst.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, dat met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 december 2004

BEATRIX

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs

Uitgegeven de *achtentwintigste* december 2004  
DE MINISTER VAN JUSTITIE,  
J. P. H. Donner

<sup>1</sup> Stb. 1965, 367, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 7 januari 2002 (Stb. 37).

## NOTA VAN TOELICHTING

Dit besluit bevat nadere regels betreffende de inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004, dat op 1 juli 2004 reeds ten aanzien van de beveiliging van schepen in werking is getreden. Op 1 januari 2005 treedt het besluit ook ten aanzien van de overige bepalingen in werking, met uitzondering van de bepalingen met betrekking tot het nationaal veiligheidscertificaat (zie artikel I).

In verband met de inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004 kan het Schepenbesluit 1965 per 1 januari 2005 grotendeels worden ingetrokken (zie artikel II). Slechts een aantal bepalingen dient nog tijdelijk van kracht te blijven, totdat het nieuwe besluit volledig in werking treedt.

Het nog tijdelijk van kracht blijven van de artikelen 63a, 67a, eerste lid, 93, 93a, 174, eerste lid, en bijlage XVI houdt verband met het feit dat de nieuwe uitvoeringsregelgeving onder het Schepenbesluit 2004 weliswaar grotendeels, maar nog niet volledig gereed is. Een klein deel van de oude uitvoeringsregelgeving wordt daarom nog enige tijd gehandhaafd. Daartoe dienen ook de grondslagen in het Schepenbesluit 1965 tijdelijk te worden gehandhaafd.

Ook de voorschriften voor kleine vaartuigen blijven nog even van kracht (zie de artikelen 71 tot en met 77 en 79 tot en met 86 van bijlage I, de artikelen 55 tot en met 67 en 69 tot en met 71 van bijlage II, de artikelen 64 tot en met 76 van bijlage IV en de artikelen 54 tot en met 59 van bijlage XI A). In de nieuwe uitvoeringsregelgeving moet nog in voorschriften voor deze schepen worden voorzien.

Voorts wordt – zij het slechts voor een bepaalde categorie schepen – een aantal bepalingen betreffende het certificaat van deugdelijkheid gehandhaafd (zie de artikelen 3, tweede lid, aanhef en onderdeel c, 6, 7, eerste lid, 8, derde en vierde lid, 20, 21, 22 en 30). Het gaat daarbij om schepen waarvoor in de nieuwe situatie een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn. In afwachting van de invoering van dit certificaat blijft voor deze schepen vooralsnog het certificaat van deugdelijkheid benodigd. Voor alle overige schepen (zie artikel II, onderdelen a en b) kunnen de genoemde bepalingen wel reeds per 1 januari 2005 worden ingetrokken.

Van de gelegenheid is tevens gebruik gemaakt om het niet meer actuele besluit tot aanwijzing van Register Holland in te trekken (zie artikel III).

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs

# Regeling veiligheid zeeschepen

*Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 december 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2755, (Stcrt. 2004, 248) houdende nadere regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van in Nederland geregistreerde zeeschepen, alsmede regels met betrekking tot de veiligheid van buitenlandse schepen in Nederlandse wateren (Regeling veiligheid zeeschepen).*

## DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelet op de artikelen 12, 22, 32, 46, 48, eerste lid, 51, 54, 58 en 65 van het Schepenbesluit 2004, de artikelen 5, eerste lid, 26e, tweede lid, en 26f van de Schepenwet en de artikelen 3, eerste lid, 7, eerste lid, en 11, tweede lid, van de Wet buitenlandse schepen, op richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113), alsmede op de in artikel 1 van deze regeling genoemde Codes, richtlijnen en verordeningen;

## BESLUIT:

### HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

#### *Artikel 1 Begripsbepalingen*

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
  - a. besluit: Schepenbesluit 2004;
  - b. BC-Code: de bij resolutie A.434(XI) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO)<sup>1</sup> van de Verenigde Naties aangenomen Code voor het veilig vervoer van vaste bulkclading (*Bulk Cargoes Code*);
  - c. DSC-Code: de bij resolutie A.373(X) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen Code voor de veiligheid van dynamisch ondersteunde schepen (*Dynamically Supported Craft Code*);
  - d. Houtvaartcode: de bij resolutie A.715(17) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor het veilig vervoer van deklust hout (*Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes*);
  - e. MODU-Code 1979: de bij resolutie A.414(XI) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1979 (*Mobile Offshore Drilling Units Code, 1979*);
  - f. MODU-Code 1989: de bij resolutie A.649(16) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1989 (*Mobile Offshore Drilling Units Code, 1989*);
  - g. SPS-Code: de bij resolutie A.534(13) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de veiligheid van schepen voor bijzondere doeleinden (*Special Purpose Ships Code*);
  - h. EmS-Gids: de bij circulaire MSC/Circ.1025 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO

<sup>1</sup> Op 22 mei 1982 is de naam van de Organisatie gewijzigd in "Internationale Maritieme Organisatie" (IMO).

vastgestelde Noodmaatregelen en -procedures voor schepen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd (*Emergency response procedures for ships carrying dangerous goods; EmS Guide*);

- i. richtlijn 96/98/EG: richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46);
  - j. richtlijn 98/18/EG: richtlijn nr. 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144);
  - k. richtlijn 98/41/EG: richtlijn nr. 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PbEG L 188);
  - l. richtlijn 1999/5/EG: richtlijn nr. 1999/5/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 maart 1999 betreffende radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur en de wederzijdse erkenning van hun conformiteit (PbEG L 91);
  - m. richtlijn 1999/35/EG: richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidsschepen (PbEG L 138);
  - n. richtlijn 2003/25/EG: richtlijn nr. 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PbEU L 123);
  - o. verordening (EG) 725/2004: verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129).
2. Voor de toepassing van het besluit en deze regeling wordt met een internationale reis gelijkgesteld een reis tussen Nederland en de Nederlandse Antillen of Aruba.

#### *Artikel 2 Bouwdatum van een schip*

Als bouwdatum van een schip wordt aangemerkt de dag waarop de kiel van het schip is gelegd, dan wel de dag waarop met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Codes of richtlijnen is bepaald, een met de kiellegging vergelijkbaar stadium is bereikt. Artikel 2, tweede lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing.

#### *Artikel 3 Toepassingsbereik*

Deze regeling is, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, van toepassing op schepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren.

### HOOFDSTUK 2. CERTIFICATEN EN ONDERZOEKEN

#### § 1. Benodigde certificaten

#### *Artikel 4 Certificaat voor passagiersschepen in nationale vaart (EU)*

1. Voor passagiersschepen waarmee nationale reizen worden ondernomen van of naar een haven in de

Europese Unie, is het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op:

- a. schepen, gebouwd voor 1 juli 1998, met een lengte van minder dan 24 meter;
- b. overeenkomstig de DSC-Code, de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000 gecertificeerde schepen;
- c. schepen als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onderdeel a, van richtlijn 98/18/EG.

3. Het in het eerste lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

*Artikel 5 Certificaten voor verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)*

1. Voor verplaatsbare offshore booreenheden als bedoeld in de MODU-Code 1979 en 1989 zijn de volgende certificaten benodigd:

- a. voor booreenheden, gebouwd voor 1 mei 1991: het veiligheidscertificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden, behorend bij de MODU-Code 1979;
- b. voor booreenheden, gebouwd op of na 1 mei 1991: het veiligheidscertificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden, behorend bij de MODU-Code 1989.

2. Voor schepen als bedoeld in artikel 6 van het besluit treden de in het eerste lid bedoelde certificaten in de plaats van het voor die schepen benodigde nationaal veiligheidscertificaat.

*Artikel 6 Certificaten op grond van DSC-Code en SPS-Code (IMO)*

1. Voor een schip ten aanzien waarvan op grond van artikel 12 is gekozen voor toepassing van de DSC-Code of de SPS-Code, is het bij de desbetreffende Code behorende certificaat benodigd. Indien is gekozen voor toepassing van de DSC-Code, is voor het schip tevens de bij die Code behorende exploitatievergunning benodigd.

2. Voor schepen als bedoeld in artikel 6 van het besluit treden de in het eerste lid bedoelde certificaten in de plaats van het voor die schepen benodigde nationaal veiligheidscertificaat.

*Artikel 7 Aanvullend certificaat voor ro-ro-passagiersschepen in Europese vaart (EU)*

1. Voor ro-ro-passagiersschepen als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 2003/25/EG waarmee in het kader van een geregelde dienst internationale reizen worden ondernomen van of naar een haven in de Europese Unie, is een certificaat als bedoeld in artikel 8 van richtlijn 2003/25/EG benodigd, waaruit blijkt dat zij aan de specifieke stabiliteitsvereisten van die richtlijn voldoen.

2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat wordt gecombineerd met het ingevolge artikel 5 van het besluit benodigde internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen.

*Artikel 8 Scheepsbeveiligingscertificaat passagiersschepen in nationale vaart (EU)*

1. Artikel 9, aanhef en onderdeel b, van het besluit is met ingang van 1 juli 2005 van overeenkomstige toepassing op passagiersschepen, behorende tot klasse A als bedoeld in artikel 4 van richtlijn 98/18/EG, waarmee nationale reizen worden ondernomen van of naar een haven in de Europese Unie.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke

voortstuwing en op houten of primitief gebouwde schepen.

*Artikel 9 Bij certificaten behorende uitrustingsrapporten, aanhangsels e.d.*

De in de artikelen 4 tot en met 7 bedoelde certificaten gaan vergezeld van de bij die certificaten behorende uitrustingsrapporten en aanhangsels, alsmede van de in de desbetreffende Codes of richtlijnen voorgeschreven stabiliteitsgegevens of andere gegevens met betrekking tot schip of lading.

**§ 2. Onderzoeken**

*Artikel 10 Onderzoeken van passagiersschepen in nationale vaart (EU)*

Passagiersschepen waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd is, worden ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in artikel 10 van richtlijn 98/18/EG voorgeschreven onderzoeken.

*Artikel 11 Onderzoeken van verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)*

Verplaatsbare offshore booreenheden als bedoeld in de MODU-Code 1979 of 1989 worden ter verkrijging van de voor die schepen benodigde certificaten en gedurende de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken.

*Artikel 12 Onderzoeken op grond van DSC-Code en SPS-Code (IMO)*

1. De eigenaar van een schip, behorend tot een van de navolgende categorieën van schepen, kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van:

- a. voor dynamisch ondersteunde schepen als bedoeld in de DSC-Code, gebouwd voor 1 januari 1996: de voorschriften van de DSC-Code;
- b. voor schepen, bestemd voor bijzondere doeleinden als bedoeld in de SPS-Code: de voorschriften van de SPS-Code.

2. Indien ten aanzien van een schip is gekozen voor toepassing van een in het eerste lid genoemde Code, treden de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken in de plaats van de in artikel 14 of 15 van het besluit bedoelde onderzoeken.

*Artikel 13 Onderzoeken van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersschepen (EU)*

1. Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersschepen als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 1999/35/EG, waarmee in het kader van een geregelde dienst internationale reizen worden ondernomen vanuit een haven in de Europese Unie, worden onderworpen aan de in de artikelen 4, 6 en 8 van richtlijn 1999/35/EG voorgeschreven controles en onderzoeken. Tevens wordt door de staten van ontvangst als bedoeld in artikel 2 van die richtlijn nagegaan of aan de eisen, bedoeld in artikel 5 van richtlijn 1999/35/EG, is voldaan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersschepen waarmee in het kader van een geregelde dienst nationale reizen in zeegebieden van klasse A als bedoeld in artikel 4 van richtlijn 98/18/EG worden ondernomen.

3. Voor schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 8 van richtlijn 2003/25/EG benodigd is, strekken de in het eerste lid bedoelde controles en onderzoeken er tevens toe om vast te stellen of aan de specifieke stabiliteitsvereisten van richtlijn 2003/25/EG is voldaan.

4. Toepassing van richtlijn 1999/35/EG geschiedt met inachtneming van de artikelen 7, 9, 10, 11, 13, 14 en 15 van die richtlijn.

*Artikel 14 Tijdstippen van onderzoek*

De in de artikelen 10 tot en met 13 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende Codes en richtlijnen voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat het hernieuwde onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, steeds plaatsvindt in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat.

*Artikel 15 Uitvoering onderzoeken door erkende organisaties*

1. De onderzoeken, bedoeld in de artikelen 18 en 19 van het besluit, worden uitgevoerd door een daartoe krachtens artikel 23 van het besluit aangewezen organisatie naar keuze van de eigenaar.

2. De onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 13, 14, 16 en 17 van het besluit of de artikelen 11 en 12 van deze regeling wordt onderworpen, worden voor schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in de artikelen 5, eerste lid, onderdeel a of b, of 7 van het besluit benodigd is, uitgevoerd door een krachtens artikel 23 van het besluit aangewezen organisatie waar het schip is geklasseerd.

3. De onderzoeken waaraan een schip, niet zijnde een schip als bedoeld in het tweede lid, ingevolge de artikelen 13, 14, 15 of 17 van het besluit of de artikelen 10 tot en met 12 van deze regeling wordt onderworpen, worden uitgevoerd door een krachtens artikel 23 van het besluit aangewezen organisatie waar het schip is geklasseerd of, indien het schip niet is geklasseerd, door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

4. Indien krachtens artikel 23 van het besluit voor bepaalde onderzoeken ook andere organisaties dan de in het tweede en derde lid bedoelde organisaties zijn aangewezen, mogen de desbetreffende onderzoeken in afwijking van het tweede en derde lid ook door deze andere organisaties worden uitgevoerd.

*Artikel 16 Aantekening van onderzoeken*

Van de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 10 tot en met 12 en 13, derde lid, tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, wordt door degene die het onderzoek heeft verricht, aantekening geplaatst op het certificaat.

**§ 3. Afgifte en geldigheid van certificaten**

*Artikel 17 Certificaten voor passagiersschepen in nationale vaart (EU)*

1. Het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, heeft een geldigheidsduur van een jaar. Het certificaat mag, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in artikel 11 van de richtlijn is bepaald, met ten hoogste een maand worden verlengd.

2. De artikelen 29, tweede lid, en 30, aanhef en onderdeel a, van het besluit zijn van overeenkomstige toepassing op certificaten als bedoeld in het eerste lid.

*Artikel 18 Certificaten op grond van MODU-Code, DSC-Code of SPS-Code (IMO)*

1. De in artikel 6 bedoelde certificaten hebben, indien zij zijn afgegeven voor een passagiersschip, een geldigheidsduur van een jaar. De in artikel 5 bedoelde certificaten hebben, evenals de in artikel 6 bedoelde certificaten die zijn afgegeven voor vrachtschepen, een geldigheidsduur van vijf jaren.

2. De geldigheidsduur van een certificaat als bedoeld in artikel 7 is gelijk aan de geldigheidsduur van het internationale veiligheidscertificaat voor passagiersschepen waarmee het wordt gecombineerd.

3. De artikelen 29, tweede lid, 30 en 31 van het besluit zijn van overeenkomstige toepassing op certificaten als bedoeld in het eerste lid.

**HOOFDSTUK 3. EISEN AAN SCHIP EN BEDRIJFSVOERING**

**§ 1. Eisen aan schepen**

*Artikel 19 Eisen aan passagiersschepen in nationale vaart (EU)*

1. Een passagiersschip waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd is, voldoet aan de ingevolge de artikelen 6, eerste tot en met derde lid, en 6 bis van die richtlijn op dat schip toepasselijke eisen.

2. Als zeegebieden van de klassen A, B, C en D als bedoeld in artikel 4 van richtlijn 98/18/EG worden aangewezen de in de bijlage bij deze regeling aangegeven zeegebieden.

3. Aan boord van schepen als bedoeld in het eerste lid, gebouwd op of na 1 oktober 2004, die worden gebruikt voor openbaar vervoer, worden met inachtneming van de in bijlage III van richtlijn 98/18/EG opgenomen richtsnoeren passende maatregelen getroffen voor de veiligheid van en de toegankelijkheid voor personen met verminderde mobiliteit.

4. Het derde lid is, voorzover dat in economisch opzicht redelijk en uitvoerbaar is, van overeenkomstige toepassing op schepen, gebouwd voor 1 oktober 2004, die na die datum een verbouwing ondergaan.

*Artikel 20 Eisen op grond van MODU-Code, DSC-Code en SPS-Code (IMO)*

1. Een schip waarvoor een certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code of de SPS-Code, benodigd is, voldoet aan de eisen van de desbetreffende Code.

2. Indien in een Code als bedoeld in het eerste lid wordt verwezen naar het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag, wordt dat verdrag toegepast met inachtneming van alle op grond van artikel 71 van het besluit toepasselijke wijzigingen van dat verdrag.

*Artikel 21 Bijzondere eisen voor offshore bevoorradingsschepen en ondersteuningsschepen (IMO)*

1. Offshore bevoorradingsschepen voldoen aan de eisen van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 280/1992 (Stcrt. 70).

2. Offshore ondersteuningsschepen, gebruikt voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk, voldoen aan de eisen van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 281/1992 (Stcrt. 70).

*Artikel 22 Nadere regels betreffende de stabiliteit van schepen (IMO, EU)*

1. Een schip voldoet aan de op dat schip toepasselijke stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 255/1990 (Stcrt. 117) of bekendmaking aan de scheepvaart nr. 279/1992 (Stcrt. 70).
2. Het eerste lid is niet van toepassing op offshore bevoorradingsschepen, op passagiersschepen waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd is, en op vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter waarvoor geen certificaat benodigd is.
3. Ro-ro-passagiersschepen waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 8 van richtlijn 2003/25/EG benodigd is, voldoen tevens aan de ingevolge de artikelen 6 en 7 van die richtlijn toepasselijke stabiliteitseisen voor schepen in beschadigde toestand.

*Artikel 23 Nadere regels betreffende werktuiglijke en elektrische installaties*

1. De elektrische installaties aan boord van een schip voldoen aan de normen in Publicatie 92 (Elektrische installaties aan boord van schepen) van de Internationale Elektrotechnische Commissie of daaraan gelijkwaardige normen van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau.
2. De bouw en inrichting en het onderhoud van elektrische personenliften voldoen aan:
  - a. de regels van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau, of
  - b. de door het Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft uitgegeven norm NEN 28 383.
3. In aanvulling op voorschrift II-1/42.2, onderscheidenlijk II-1/43.2, van het SOLAS-verdrag is de aan boord van een schip aanwezige elektrische noodkrachtbron tevens in staat om gedurende ten minste 36 uur, indien het een passagiersschip betreft, en ten minste 18 uur, indien het een vrachtschip betreft, stroom te leveren ten behoeve van de noodverlichting in kombuizen, eetzalen en andere ruimten voor algemeen gebruik.
4. Aan boord van een schip worden de in bekendmaking aan de scheepvaart nr. 213/1987 (Stcrt. 114) voorgeschreven maatregelen ter beperking van geluidhinder getroffen.
5. De opstelling en inrichting van acetyleen las- en snijinstallaties voldoet aan de eisen van bekendmaking nr. 35/1965 (Stcrt. 169).

*Artikel 24 Nadere regels betreffende de veiligheid van navigatie*

1. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op vrachtschepen van minder dan 300 GT.
2. Voorschrift V/19.2.5.4 van het SOLAS-verdrag is van overeenkomstige toepassing op schepen van minder dan 500 GT, met uitzondering van passagiersschepen waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd is.

*Artikel 25 Medische uitrusting (EU, IMO)*

1. Aan boord van een schip is de in de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen voorgeschreven medische uitrusting met de daarbij behorende handleidingen en controlelijsten aanwezig, volgens de voorschriften vervat in bijlage XVI van het Schepenbesluit 1965.
2. Aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, is een Nederlandstalige uitgave van de bij circulaire MSC/Circ.857 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde Medische Eerste Hulp Gids bij ongevallen met gevaarlijke stoffen (*Medical First Aid Guide for use in accidents involving dangerous goods; MFAG*) aanwezig.
3. Aan boord van schepen waarop de in voorschrift V/14.3 van het SOLAS-verdrag bedoelde werktal niet het Nederlands is, is in plaats van een Nederlandstalige uitgave een Engelstalige uitgave van de in het tweede lid bedoelde Gids aanwezig.

*Artikel 26 Nadere regels in relatie tot benodigde certificaten*

1. Een schip waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat, een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikel 5 of 6 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de ingevolge de artikelen 21, 22, eerste lid, 23, 24 en 25 toepasselijke eisen.
2. Een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 5 of 6 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat bovendien aan de ingevolge artikel 40, derde lid, van het besluit toepasselijke eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

*Artikel 27 Gelijkwaardige voorzieningen*

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Europese richtlijnen of IMO-resoluties is bepaald, afwijking toestaan van de in de artikelen 19 tot en met 24 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

*Artikel 28 Wederzijdse erkenning*

1. Dit artikel is van toepassing op schepen die vanuit een scheepsregister in een andere lidstaat van de Europese Unie of een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, zijn overgeschreven naar een Nederlands scheepsregister.
2. Met de in de artikelen 20, 21, 22, eerste lid, 23 en 24 bedoelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door of vanwege een andere lidstaat van de Europese Unie of een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

**§ 2. Eisen aan de bedrijfsvoering over schepen**

*Artikel 29 Veiligheidscommissie (ILO)*

1. De veiligheidscommissie aan boord van een schip met een bemanning van meer dan vijftien personen bestaat uit ten minste twee bevaren schepelingen. In de commissie

zijn zowel de scheepsofficieren als de scheepsgezellen vertegenwoordigd.

2. Aan boord van een schip met een bemanning van ten hoogste vijftien personen wordt ten minste één veiligheidscommissaris benoemd.
3. De verplichting, bedoeld in artikel 26e, eerste lid, van de Schepenwet, geldt niet voor vissersvaartuigen en schepen met een bemanning van minder dan vijf personen.

*Artikel 30 Registratie van opvarenden aan boord van passagiersschepen (EU)*

1. De eigenaar van een passagiersschip voorziet in een systeem voor de registratie van passagiersgegevens, dat voldoet aan richtlijn 98/41/EG.
2. Voorts draagt de eigenaar zorg voor de aanstelling van een passagiersregistratiebeambte als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 98/41/EG, die is belast met de in artikel 8 van die richtlijn genoemde taken.
3. De eigenaar draagt er zorg voor dat de passagiersgegevens te allen tijde onmiddellijk beschikbaar zijn om aan de aangewezen instantie te worden doorgegeven voor opsporings- en reddingsoperaties in een noodgeval of na een ongeluk.
4. De eigenaar draagt er tevens zorg voor dat nadere gegevens over personen die hebben verklaard in noodsituaties speciale zorg of bijstand nodig te hebben, naar behoren worden geregistreerd en aan de kapitein worden doorgegeven voordat het passagiersschip vertrekt.
5. Persoonsgegevens van passagiers worden niet langer bewaard dan noodzakelijk is in verband met opsporings- en reddingsactiviteiten.

*Artikel 31 Nadere regels betreffende de beveiliging van schepen (SOLAS, EU)*

1. De nationale instantie waartoe de in voorschrift XI-2/6.2.1 van het SOLAS-verdrag bedoelde, door het *Ship Security Alert System* gegenereerde alarmmeldingen kunnen worden gericht, is het Kustwachtcentrum te Den Helder.
2. Toepassing van de ISPS-Code geschiedt met inachtneming van de ingevolge artikel 3, vijfde lid, van verordening (EG) 725/2004 verplichte bepalingen van deel B van die Code.
3. Beveiligingsverklaringen als bedoeld in voorschrift XI-2/1.15 van het SOLAS-verdrag behoeven niet langer te worden bewaard dan nodig is om aan voorschrift XI-2/9.2.3 van dat verdrag te voldoen. De minimumtermijn voor het bewaren van de in voorschrift A/10.1 van de ISPS-Code bedoelde documentatie bedraagt drie jaren.

**§ 3. Toelatingseisen voor scheepsuitrusting**

*Artikel 32 Toepassingsbereik*

1. Deze paragraaf is van toepassing op uitrusting waarvoor bij plaatsing aan boord van een schip, gelet op de op dat schip toepasselijke eisen, een typegoedkeuring is vereist.
2. Onder uitrusting waarvoor een typegoedkeuring is vereist, wordt mede verstaan uitrusting als bedoeld in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-verdrag.

*Artikel 33 Europese typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting*

1. Uitrusting als bedoeld in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG mag slechts aan boord worden geplaatst, indien zij:
  - a. is voorzien van het in bijlage D van richtlijn 96/98/EG weergegeven merk van overeenstemming, of
  - b. vergezeld gaat van een certificaat van gelijkwaardigheid of een certificaat ten behoeve van beproeving als bedoeld in de artikelen 20 en 21 van de Wet scheepsuitrusting.
2. Gebruik van uitrusting waarvoor een certificaat van gelijkwaardigheid of een certificaat ten behoeve van beproeving is afgegeven, is slechts toegestaan met inachtneming van de aan het desbetreffende certificaat verbonden voorschriften of beperkingen.
3. Indien een schip zich in een haven buiten de Europese Unie bevindt en het vanuit het oogpunt van tijd, vertraging en kosten redelijkerwijs niet uitvoerbaar is om uitrusting aan boord te plaatsen waarvoor overeenkomstig richtlijn 96/98/EG een EG-typegoedkeuring is verleend, mogen noodzakelijke vervangingen van uitrusting in afwijking van het eerste lid geschieden door het aan boord plaatsen van niet overeenkomstig richtlijn 96/98/EG goedgekeurde uitrusting, mits daarbij wordt voldaan aan de in artikel 16, eerste en tweede lid, van die richtlijn genoemde voorwaarden.

*Artikel 34 Nationale typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting*

1. Uitrusting, niet zijnde uitrusting als bedoeld in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG, is van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan in afwijking van artikel 33 toestaan dat aan boord van bepaalde categorieën schepen, niet zijnde schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5 van het besluit benodigd is, uitrusting wordt geplaatst die niet aan de prestatie- en beproevingsnormen uit bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG voldoet, en voor die uitrusting een typegoedkeuring verlenen, mits zulks zonder gevaar voor die schepen en hun opvarenden mogelijk is.
3. Aan een typegoedkeuring als bedoeld in het eerste of tweede lid kunnen beperkingen met betrekking tot het gebruik van de desbetreffende uitrusting worden verbonden.

*Artikel 35 Europese typegoedkeuringen voor R&TTE-apparatuur*

In afwijking van de artikelen 33 en 34, eerste lid, mag aan boord van vrachtschepen van minder dan 150 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, en vrachtschepen van minder dan 300 GT waarmee nationale reizen worden ondernomen, tevens apparatuur worden geplaatst die is voorzien van het in bijlage VII van richtlijn 1999/5/EG bedoelde CE-overeenstemmingsmerkteken voor radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur, mits die apparatuur zodanig is ontworpen dat haar correcte werking in een maritieme omgeving is gegarandeerd.

*Artikel 36 Wederzijdse erkenning*

Met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleende typegoedkeuring wordt gelijkgesteld een daaraan gelijkwaardige typegoedkeuring, verleend door of vanwege een andere lidstaat van de Europese Unie, dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

*Artikel 37 Vrijwaringsclausule*

1. Indien ten aanzien van uitrusting die is voorzien van het merk van overeenstemming, bedoeld in bijlage D van richtlijn 96/98/EG, toepassing is gegeven aan artikel 23, eerste lid, van de Wet scheepsuitrusting, neemt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie passende voorlopige maatregelen om te voorkomen dat die uitrusting aan boord van schepen wordt geplaatst of gebruikt. Zonodig verbiedt hij de plaatsing of het gebruik aan boord van schepen.
2. Artikel 23, tweede lid, van de Wet scheepsuitrusting is van overeenkomstige toepassing.

**§ 4. Vrijstellingen**

*Artikel 38 Verminderd vrijboord voor baggermaterieel*

1. Dit artikel is van toepassing op baggermaterieel als bedoeld in IMO-Circulaire nr. 2285: Richtlijnen voor de bouw en het gebruik van baggermaterieel met verminderd vrijboord (*Guidelines for the Construction and Operation of Dredgers Assigned Reduced Freeboards; DR-67*).
2. Aan baggermaterieel van 500 GT of meer, gebouwd op of na 5 augustus 2000, dat voldoet aan de in het eerste lid bedoelde richtlijnen, kan door de vaststelling van een baggerlastlijn een verminderd vrijboord worden toegekend voor het laden, lossen en vervoeren van bagger.
3. Aan de toekenning van het verminderde vrijboord kunnen beperkingen met betrekking tot vaargebieden en vaarcondities worden verbonden. Deze beperkingen worden vermeld op het internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering of, indien voor het schip een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, in een aanhangsel bij dat certificaat.

*Artikel 39 Vrijstellingen op grond van MODU-Code, DSC-Code of SPS-Code (IMO)*

- Schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, van het besluit benodigd is, zijn vrijgesteld van:
- a. indien zij voldoen aan de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989 of de DSC-Code: de in de hoofdstukken II-1, II-2, III en IV van het SOLAS-verdrag opgenomen eisen;
  - b. indien zij voldoen aan de SPS-Code: de in die Code aangegeven eisen van het SOLAS-verdrag.

*Artikel 40 Sportvissersvaartuigen*

1. Schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt voor recreatieve visserij met meer dan 12 passagiers, zijn, indien zij op 17 augustus 2000 waren voorzien van een op grond van het Schepenbesluit 1965 afgegeven geldig certificaat van deugdelijkheid, bij het ondernemen van nationale reizen vrijgesteld van:
  - a. de stabiliteitseisen voor schepen in beschadigde toestand, opgenomen in hoofdstuk II-1, deel B, van de bijlage bij richtlijn 98/18/EG, mits ten minste wordt voldaan aan de stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand, opgenomen in bekendmaking aan de scheepvaart nr. 279/1992 (Stert. 70);
  - b. de eisen inzake constructieve brandbescherming, opgenomen in hoofdstuk II-2 van de bijlage bij richtlijn 98/18/EG, mits is voldaan aan de voorwaarde dat in elk geval de verblijven voor passagiers voldoen aan de eisen inzake constructieve brandbescherming voor vrachtschepen uit bijlage IV van het Schepenbesluit 1965, zoals die luiden op 31 december 2004, of aan de voorwaarde dat de vluchtwegen uit die verblijven naar

het open dek voldoende breed zijn en korter dan vijf meter.

2. Aan de in het eerste lid bedoelde vrijstelling zijn de navolgende beperkingen verbonden:
  - a. de vrijstelling geldt uitsluitend voor reizen in vaargebieden van klasse B als bedoeld in richtlijn 98/18/EG;
  - b. met het schip mogen slechts reizen worden ondernomen bij daglicht, bij een windkracht van ten hoogste 6 Beaufort en een significante golfhoogte van ten hoogste 2 meter.
3. De vrijstelling geldt niet voor schepen met nachtaccommodatie voor passagiers.

*Artikel 41 Zeilschepen en niet-werktuiglijk voortbewogen schepen*

1. Zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, zijn vrijgesteld van de voorschriften V/20, V/22.1.1 tot en met V/22.1.5 en V/30 van het SOLAS-verdrag.
2. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn overeenkomstig voorschrift V/3.1 van het SOLAS-verdrag vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van dat verdrag, met uitzondering van voorschrift V/19.2.1.7. Tevens zijn zij vrijgesteld van de in artikel 24 bedoelde eisen.

**HOOFDSTUK 4. VERVOER VAN LADING**

*Artikel 42 Vervoer van deklust hout (IMO)*

1. Het vervoer van deklust hout aan boord van schepen met een lengte van 24 meter of meer geschiedt met inachtneming van de in de Houtvaartcode, met uitzondering van de bijlagen bij die Code, opgenomen voorschriften.
2. Het vervoer van pakketten gebundeld hout op de luiken is uitsluitend toegestaan, indien:
  - a. voorzieningen zijn aangebracht om het zijdelings verschuiven van de onderste laag van de deklust te voorkomen;
  - b. de wijze van beladen van de sjoninrichting en de overige onderdelen van de uitrusting voor de deklust door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.
3. De maximale hoogte van pakketten gebundeld hout die op de luiken worden vervoerd, wordt in afwijking van voorschrift 3.2.1 van de Houtvaartcode gemeten vanaf de bovenzijde van het luikhoofd.
4. De beproeving, markering en certificering van kettingen, gebruikt bij het sjonnen van deklust hout, bedoeld in voorschrift 4.5.1 van de Houtvaartcode, geschiedt overeenkomstig de door het Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft uitgegeven norm NEN-EN 818-2.

*Artikel 43 Nadere regels voor het vervoer van bulkading (IMO)*

1. In aanvulling op de hoofdstukken VI, deel B, en VII, deel A-1, van het SOLAS-verdrag worden bij het vervoer van gestorte lading en het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk de voorschriften van de BC-Code in acht genomen.
2. De bevoegde autoriteiten, bedoeld in de BC-Code, zijn:
  - a. met betrekking tot het vervoer van radioactieve stoffen in bulk, behorende tot klasse 7 van de BC-Code: de



Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;  
 b. met betrekking tot het vervoer van overige bulkloading: de Minister van Verkeer en Waterstaat.

*Artikel 44 Nadere regels betreffende het vastzetten van lading (IMO)*

1. De Handleiding vastzetten lading, bedoeld in de voorschriften VI/5.6 en VII/5 van het SOLAS-verdrag, voldoet aan de bij circulaire MSC/Circ.745 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde Richtlijnen voor het opstellen van de Handleiding vastzetten lading (*Guidelines for the preparation of the Cargo Securing Manual*).

2. Op schepen die zijn ingericht voor het vervoer van standaardlading, mag worden volstaan met een verkorte versie van de Handleiding vastzetten lading.

*Artikel 45 Bevoegde autoriteiten IMDG-Code*

De bevoegde autoriteiten, bedoeld in de op grond van hoofdstuk VII, deel A, van het SOLAS-verdrag toepasselijke IMDG-Code, zijn:

a. voor radioactieve stoffen in verpakte vorm, behorende tot klasse 7 van de IMDG-Code: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

b. voor overige stoffen als bedoeld in de IMDG-Code: de Minister van Verkeer en Waterstaat.

*Artikel 46 EmS-Gids (IMO)*

1. Aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, is een Nederlandstalige uitgave van de EmS-Gids aanwezig.

2. Aan boord van schepen waarop de in voorschrift V/14.3 van het SOLAS-verdrag bedoelde werktal niet het Nederlands is, is in afwijking van het eerste lid een Engelstalige uitgave van de EmS-Gids aanwezig.

**HOOFDSTUK 5. VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN**

**§ 1. Algemene bepalingen**

*Artikel 47 Voorschriften voor passagiersschepen in nationale vaart (EU)*

De kapitein van een passagiersschip waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen behorend bij richtlijn 98/18/EG benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in richtlijn 98/18/EG opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

*Artikel 48 Voorschriften voor bijzondere scheepstypen (IMO)*

De kapitein van een schip waarvoor een certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code of de SPS-Code, benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

*Artikel 49 Beheer medische uitrusting (EU)*

1. De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige medische uitrusting in goede staat verkeert en zonodig wordt aangevuld of vernieuwd.

2. De artikelen 2 en 3 van de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen zijn van toepassing.

*Artikel 50 Aantal en persoonsgegevens opvarenden (EU)*

1. De kapitein van een passagiersschip draagt er zorg voor dat het aantal opvarenden van het schip voor het vertrek uit de haven wordt geteld, en dat dit aantal zowel aan hem als aan de in artikel 30 bedoelde passagiersregistratiebeambte of het in dat artikel bedoelde passagiersregistratiesysteem wordt medegedeeld.

2. De kapitein van een passagiersschip waarmee een reis van meer dan 20 zeemijlen vanaf de plaats van vertrek wordt ondernomen, draagt er tevens zorg voor dat voor het vertrek de navolgende gegevens worden verzameld en uiterlijk 30 minuten na het vertrek aan de passagiersregistratiebeambte of aan het passagiersregistratiesysteem worden doorgegeven:

a. de achternamen van de opvarenden;

b. de voornamen of de initialen;

c. het geslacht;

d. de leeftijdscategorie (volwassene, kind of zuigeling) waartoe de persoon behoort, dan wel leeftijd of geboortejaar;

e. door passagiers op eigen initiatief verstrekte informatie in verband met behoefte aan speciale zorg of bijstand in noodsituaties.

*Artikel 51 Incidenten met gevaarlijke stoffen (IMO)*

1. De kapitein van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, draagt er bij een incident met die stoffen zorg voor dat de in de EmS-Gids opgenomen procedures worden gevolgd.

2. Meldingen van incidenten met gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift VII/6 of VII/7-4 van het SOLAS-verdrag voldoen aan de bij resolutie A.851(20) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Richtlijnen voor het rapporteren van incidenten met gevaarlijke, schadelijke of milieuverontreinigende stoffen (*Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants*).

*Artikel 52 Bijhouden dagboeken*

De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige dagboeken worden bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Codes en richtlijnen is bepaald.

**§ 2. Vrijstellingen**

*Artikel 53 Uitwatering van baggermaterieel met verminderd vrijboord*

1. Baggerschepen waaraan krachtens artikel 38 een verminderd vrijboord is toegekend, zijn tijdens het laden, lossen en vervoeren van bagger vrijgesteld van de in het Uitwateringsverdrag opgenomen verplichting om bij de uitwatering de toepasselijke seizoenslastlijnen in acht te nemen, met dien verstande dat het schip geen geringer vrijboord mag hebben dan volgens de voor dat schip vastgestelde baggerlastlijn is toegestaan.

2. De kapitein van een schip als bedoeld in het eerste lid draagt er zorg voor dat de in IMO-circulaire nr. 2285, bedoeld in artikel 38, opgenomen voorschriften en de in

voorkomend geval aan de toekenning van het verminderde vrijboord verbonden beperkingen worden nageleefd.

*Artikel 54 Beproeven van stuurinrichting op korte reizen (SOLAS)*

Schepen waarmee geregeld korte reizen als bedoeld in voorschrift III/3.22 van het SOLAS-verdrag worden ondernomen, zijn vrijgesteld van de in voorschrift V/26 van dat verdrag opgenomen verplichting om voorafgaand aan elke reis de stuurinrichting te beproeven, met dien verstande dat de stuurinrichting ten minste eenmaal per week wordt beproefd.

*Artikel 55 Niet-werktuiglijk voortbewogen schepen*

1. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn vrijgesteld van de voorschriften V/26 tot en met V/28 van het SOLAS-verdrag.
2. De artikelen 64 van het besluit en 52 van deze regeling zijn niet van toepassing op schepen als bedoeld in het eerste lid.

## HOOFDSTUK 6. BUITENLANDSE SCHEPEN IN NEDERLANDSE WATEREN

*Artikel 56 Toepassingsbereik*

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op buitenlandse schepen als bedoeld in de Wet buitenlandse schepen.
2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder "buitenlandse schepen" mede verstaan: daarmee op grond van de Wet buitenlandse schepen gelijkgestelde schepen.

*Artikel 57 Voorschriften met betrekking tot buitenlandse schepen*

1. De artikelen 4, eerste en tweede lid, 7, eerste lid, 9, 13, 19, 22, derde lid, 30, 47 en 50 zijn van overeenkomstige toepassing op buitenlandse schepen, voorzover met die schepen reizen worden ondernomen van of naar een Nederlandse haven, met dien verstande dat artikel 50 wordt toegepast met inachtneming van artikel 6, tweede lid, van richtlijn 98/41/EG.
2. Voorts zijn op buitenlandse schepen de artikelen 40, eerste en derde lid, en 61, eerste lid, van het besluit van overeenkomstige toepassing, voorzover die artikelen betrekking hebben op de voorschriften V/19.2.4 en V/20 van het SOLAS-verdrag.

*Artikel 58 Handhaving*

Een op grond van artikel 5, eerste lid, van de Wet buitenlandse schepen aangewezen toezichthouder is bevoegd een buitenlands schip aan te houden, indien:

- a. het schip niet is voorzien van een ingevolge artikel 4, eerste lid, of 7, eerste lid, benodigd certificaat;
- b. de controles en onderzoeken, bedoeld in artikel 13, niet tijdig hebben plaatsgevonden of indien uit die controles of onderzoeken is gebleken dat niet aan de voorschriften, bedoeld in richtlijn 1999/35/EG, wordt voldaan;
- c. het schip of de bedrijfsvoering over het schip niet voldoet aan de eisen, bedoeld in de artikelen 19, 22, derde lid, 30 en 57, tweede lid;
- d. aan boord van het schip de voorschriften of verplichtingen, bedoeld in artikel 47 of 50, niet worden nageleefd.

*Artikel 59 Strafbare feiten*

Overtreding van de voorschriften, bedoeld in artikel 57, is een strafbaar feit.

## HOOFDSTUK 7. SLOTBEPALINGEN

*Artikel 60 Bekendmaking van Codes e.d.*

Van de wijze van bekendmaking van de op grond van deze regeling toepasselijke Codes, resoluties en circulaires van de IMO wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

*Artikel 61 Wijzigingen van Codes e.d.*

1. Artikel 71, eerste tot en met derde lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing op de ingevolge deze regeling toepasselijke Codes, resoluties en circulaires van de IMO.
2. Ministeriële besluiten op grond van het eerste lid worden bekendgemaakt in de Staatscourant.

*Artikel 62 Wijzigingen van richtlijnen*

1. Een wijziging van een op grond van deze regeling toepasselijke richtlijn gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.
2. Uitrusting van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type, waarop door een wijziging van bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG de voorschriften van die richtlijn van toepassing zijn geworden, mag in afwijking van artikel 33 nog gedurende een termijn van twee jaren aan boord van schepen worden geplaatst, mits zij voor de datum van vaststelling van de desbetreffende wijzigingsrichtlijn werd vervaardigd en ook de typegoedkeuring voor die datum werd verleend.
3. De in het tweede lid bedoelde termijn vangt aan op het in de betrokken wijzigingsrichtlijn bepaalde tijdstip.

*Artikel 63 Inwerkingtreding*

Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2005, met uitzondering van de artikelen 4, derde lid, 5, tweede lid, en 6, tweede lid, die in werking treden op het tijdstip waarop artikel 6 van het Schepenbesluit 2004 in werking treedt.

*Artikel 64 Citeertitel*

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling veiligheid zeeschepen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst, met uitzondering van de bijlage, die ter inzage wordt gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs

## TOELICHTING

### Algemeen

#### *§ 1. Inleiding*

Deze regeling strekt in de eerste plaats ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004. In het besluit zijn met name de internationale verdragsvoorschriften voor zeeschepen opgenomen. De onderhavige regeling, daarentegen, ziet vooral op de eisen die op grond van nationaal beleid of ter uitvoering van Europese regelgeving aan zeeschepen worden gesteld. Deels gaat het daarbij om voorschriften in aanvulling op hetgeen reeds in de internationale verdragen is geregeld, deels om voorschriften voor schepen waarop de internationale verdragen niet of slechts beperkt van toepassing zijn (ook wel aangeduid als "niet-conventieschepen").

Verder strekt de regeling ter uitvoering van de Wet buitenlandse schepen (zie hoofdstuk 6 van de regeling), terwijl zij ook nadere regels bevat met betrekking tot de in de Schepenwet opgenomen verplichting betreffende de veiligheidscommissie aan boord van zeeschepen (zie de artikelen 26e e.v. van de Schepenwet en artikel 29 van deze regeling). De reden dat de regeling niet uitsluitend ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 strekt, is gelegen in het streven naar meer geconsolideerde wetgeving en minder "losse" regelingen. Uiteraard heeft dat streven ook ten grondslag gelegen aan de keuze om één regeling ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 te maken, in plaats van de ruim honderd kleine regelingen en bekendmakingen aan de scheepvaart die in de loop der tijd onder het Schepenbesluit 1965 tot stand zijn gekomen. Na een korte overgangperiode waarin nog een klein aantal oude regelingen tijdelijk van kracht zal blijven (zie paragraaf 2 van deze toelichting), zullen in beginsel alle veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen ofwel in het Schepenbesluit 2004 ofwel in deze regeling zijn opgenomen. De toegankelijkheid en overzichtelijkheid van de veiligheidsregelgeving voor zeeschepen zal daardoor aanzienlijk worden verbeterd.

Evenals met het Schepenbesluit 2004 wordt met de onderhavige regeling mede uitvoering gegeven aan het kabinetsbeleid om de regeldruk te verminderen en de keuzevrijheid van burgers en bedrijven te vergroten ("Andere Overheid"). Ook past de regeling binnen het departementale project "Beter Geregeld" tot herijking en verbetering van de wetgeving op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De regeling draagt daaraan met name bij door de hierboven reeds genoemde stroomlijning en consolidatie van de scheepsveiligheids-wetgeving en de in paragraaf 5 nog nader te bespreken deregulering, waar het gaat om aanvullende nationale eisen.

Opgemerkt zij nog dat het toepassingsbereik van deze regeling beperkt is tot Nederland en (met uitzondering van hoofdstuk 6) de hier te lande geregistreerde schepen. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba en de in die landen geregistreerde schepen wordt door middel van een aparte regeling uitvoering gegeven aan het Schepenbesluit 2004: de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen. De reden voor deze splitsing is gelegen in de uiteenlopende regionale verplichtingen van de landen, waarbij voor Nederland vooral moet worden gedacht aan de uit het EG-verdrag voortvloeiende verplichtingen. Niet alleen noodzaakt het EG-verdrag (dat op het terrein van de

scheepvaart alleen voor Nederland relevant is) tot materiële verschillen in wet- en regelgeving, ook bij de totstandkoming van die wet- en regelgeving moeten in de Europese context bijzondere procedurele verplichtingen in acht worden genomen. Door de uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 te splitsen in regelgeving voor Nederland en regelgeving voor de Nederlandse Antillen en Aruba kan op maat worden voorzien in de uiteenlopende behoeften van de landen. Bovendien maakt splitsing het eenvoudiger om in onderhavige regeling tevens uitvoering te geven aan de Wet buitenlandse schepen, die als Nederlandse wet niet geldt in de Nederlandse Antillen en Aruba.

#### *§ 2. Gefaseerde inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004*

Het nieuwe Schepenbesluit is op 1 juli 2004 reeds beperkt in werking getreden, namelijk ten aanzien van de internationale beveiligingsvoorschriften voor schepen. Op 1 januari 2005 zal het besluit ook ten aanzien van de overige verplichtingen in werking treden, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nieuwe "nationaal veiligheidscertificaat" (zie artikel 6 van het besluit). De invoering van dit nieuwe certificaat vergt – mede omdat de aan dat certificaat ten grondslag te leggen eisen gemoderniseerd moeten worden – nog enige voorbereiding en zal om die reden pas medio 2005 plaatsvinden. Voor de categorie schepen waarvoor in de nieuwe situatie een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn, blijft daarom nog gedurende korte tijd het certificaat van deugdelijkheid op grond van het Schepenbesluit 1965 verplicht. In verband hiermee blijven ook bepaalde eisen uit dat besluit tijdelijk nog van kracht. Om er geen misverstanden over te laten bestaan om welke eisen het daarbij gaat, is een bijzondere bekendmaking aan de scheepvaart vastgesteld (bekendmaking nr. 329/2004) met daarin een overzicht van de eisen die, in afwachting van de invoering van het nationaal veiligheidscertificaat, vooralsnog op grond van het Schepenbesluit 1965 van kracht blijven.

Vanwege het feit dat het nieuwe besluit per 1 januari 2005 nog niet volledig in werking treedt, heeft de onderhavige regeling in eerste instantie slechts betrekking op de categorieën schepen waarvoor het besluit wel reeds per 1 januari zal gaan gelden. Zodra het Schepenbesluit 2004 ook ten aanzien van het nationaal veiligheidscertificaat in werking treedt, zal de onderhavige regeling worden aangevuld met de daarvoor benodigde nadere regels. Van die gelegenheid zal dan tevens gebruik worden gemaakt om een aantal reeds per 1 januari 2005 geldende bepalingen uit de regeling te vernieuwen. Het gaat daarbij met name om de artikelen 21 tot en met 25, waarin nog ten dele wordt verwezen naar een aantal oude regelingen en bekendmakingen onder het Schepenbesluit 1965. De bekendmakingen zullen zoveel mogelijk worden vervangen door verwijzingen naar (actuele) IMO-instrumenten of door nog op te stellen doelvoorschriften, terwijl de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen – na stroomlijning en actualisering – zal worden vervangen door een bijlage bij de onderhavige regeling. Dat deze vernieuwingen niet reeds per 1 januari 2005 kunnen worden gerealiseerd, houdt mede verband met het feit dat een aantal van die nieuwe voorschriften ook nog in Brussel moet worden genotificeerd.

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat het overgrote deel van de onder het Schepenbesluit 1965 geldende regelingen

en bekendmakingen in verband met de inwerkingtreding van het nieuwe Schepenbesluit per 1 januari 2005 en de totstandkoming van deze regeling zal worden ingetrokken. Voor de ministeriële regelingen zal dit geschieden in een aparte intrekkingregeling; de bekendmakingen aan de scheepvaart worden ingetrokken bij bekendmaking nr. 330/2004. In totaal gaat het daarbij om 76 bekendmakingen en 30 ministeriële regelingen. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de intrekkingregeling en naar bekendmaking nr. 330/2004.

### § 3. *Structuur en systematiek van de regeling*

In de regeling is aangesloten bij de structuur en systematiek van het Schepenbesluit 2004. De indeling volgt zoveel mogelijk de indeling van het besluit en evenals in het besluit wordt in de regeling dynamisch verwezen naar de toepasselijke internationale en Europese voorschriften. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar het algemeen deel van de nota van toelichting bij het besluit.

De regeling moet steeds in samenhang met het besluit worden toegepast. Het besluit bevat de algemene regels; in deze regeling zijn de aanvullende of bijzondere regels opgenomen. In principe kan men als vuistregel hanteren dat alle internationale verdragsverplichtingen in het besluit zijn uitgevoerd, terwijl alle nationale of Europese aanvullingen en bijzonderheden in deze regeling zijn opgenomen. Gelet op de samenhang tussen de regeling en het besluit, is een aantal algemene bepalingen uit het besluit niet in deze regeling herhaald. Die bepalingen gelden reeds op grond van het besluit en werken door in de regeling. In dit verband kan bijvoorbeeld worden gewezen op artikel 24 van het besluit (handhaving toestand na voltooiing van een onderzoek), dat ook geldt voor de in deze regeling geregelde onderzoeken.

Van belang is ook dat het bestaan van bijzondere eisen voor bepaalde categorieën schepen (bijvoorbeeld ter uitvoering van een Code of een richtlijn) niet automatisch betekent dat de algemene eisen uit het besluit niet meer van toepassing zijn. Vaak blijven naast de bijzondere regels ook nog bepaalde algemene regels uit het besluit van toepassing. Gewezen zij onder meer op de in de artikelen 40, derde lid, en 61, eerste lid, van het besluit opgenomen voorschriften betreffende de veiligheid van navigatie, die in beginsel voor alle schepen op alle reizen gelden. Verder blijven in beginsel ook altijd de voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading (zie hoofdstuk 4 van het besluit) van toepassing. In de regeling is steeds uitdrukkelijk aangegeven in hoeverre het voor een bepaalde categorie schepen geldende bijzondere regime in de plaats komt van het algemene regime, zoals neergelegd in het besluit.

Tot besluit kan nog worden opgemerkt dat in de regeling minder verschillende tonnagegrenzen, lengtegrenzen, vaargebieden e.d. worden onderscheiden dan onder het Schepenbesluit 1965 het geval was. Getracht is om hierin enige stroomlijning en uniformering aan te brengen, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij ook reeds internationaal of Europees geldende grenzen en vaargebieden.

### § 4. *Bijzondere certificaten*

Het Schepenbesluit 2004 bevat een aantal basisregels met betrekking tot de voor een schip benodigde veiligheidscertificaten: voor passagiersschepen en vrachtschepen van meer dan 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, is in beginsel een internationaal veiligheidscertificaat op grond van het SOLAS-verdrag

vereist (zie artikel 5 van het besluit); voor overige schepen is in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat vereist (artikel 6). In aanvulling op deze algemene regels maakt artikel 12 van het besluit het mogelijk om voor bepaalde categorieën van schepen bij ministeriële regeling een bijzonder certificaat te eisen. In de nota van toelichting bij het besluit is reeds aangegeven dat het daarbij vooral gaat om bijzondere certificaten op grond van IMO-Codes of Europese regelgeving.

Aan de mogelijkheid om bij ministeriële regeling regels te stellen met betrekking tot bijzondere certificaten wordt invulling gegeven in de artikelen 4 tot en met 7 van deze regeling. Voor een goed begrip hoe deze certificaten zich verhouden tot de algemene veiligheidscertificaten op grond van het besluit, dient onderscheid te worden gemaakt tussen schepen waarvoor in beginsel een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is, en schepen waarvoor in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Voor de laatste categorie schepen geldt dat het bijzondere certificaat – behoudens wanneer het een aanvullend certificaat zou betreffen – in de plaats treedt van het nationaal veiligheidscertificaat (vgl. de artikelen 4, derde lid, 5, tweede lid, en 6, tweede lid). Voor deze schepen is naast het bijzondere certificaat geen nationaal veiligheidscertificaat meer benodigd. Ook de met het nationaal veiligheidscertificaat verband houdende bepalingen inzake onderzoeken, eisen en operationele verplichtingen (zie de artikelen 15, 41 en 61, vierde lid, van het besluit) zijn dan niet van toepassing. Het bijzondere certificaat en de daarmee verband houdende voorschriften komen in principe volledig in de plaats van het nationale veiligheidscertificaat en de met dat certificaat verband houdende voorschriften.

Het bovenstaande geldt niet voor schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Zoals al in de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004 werd opgemerkt, blijven op deze schepen de internationale certificaatsverplichtingen van toepassing; het bijzondere certificaat treedt in dat geval niet in de plaats van het internationale veiligheidscertificaat. Toepassing van een bijzondere Code resulteert voor deze categorie schepen slechts in een vrijstelling van (bepaalde) algemene eisen (zie artikel 39) en niet in een vrijstelling van de verplichting om over een internationaal certificaat te beschikken. Naast het bijzondere certificaat blijft dus het internationale veiligheidscertificaat vereist. Bovendien is voor deze schepen tevens een internationaal certificaat van vrijstelling vereist (zie artikel 11 van het besluit).

Op de achtergronden van de bijzondere certificaten waarin deze regeling voorziet, wordt in de artikelsgewijze toelichting nader ingegaan.

### § 5. *Nationale eisen, deregulering en vermindering administratieve lasten*

In het voorgaande is reeds opgemerkt dat deze regeling onder meer de nationale bijzonderheden en aanvullingen ten opzichte van het internationale regime bevat. Bij de totstandkoming van deze regeling is kritisch gekeken naar het nut van alle aanvullende nationale eisen die onder het Schepenbesluit 1965 golden. Dit heeft ertoe geleid dat een groot aantal nationale eisen is geschrapt. In veel gevallen blijkt thans ook met de regels van de klassenbureaus of met de algemene eisen uit de verdragen te kunnen worden volstaan. Voorbeelden van (aanvullende) nationale eisen die

om die reden niet meer terugkeren, zijn de voorschriften voor patrijspoorten, ramen en lichtranden (artikel 42 Schepenbesluit 1965), de voorschriften voor vul- en luchtpijpen en peilvoorzieningen (artikelen 43 en 43a Schepenbesluit 1965), de nadere eisen betreffende elektrische installaties en elektrotechnische voorzieningen voor werktuiglijke installaties (bijlage II Schepenbesluit 1965) en de voorschriften met betrekking tot lens- en ballastinrichtingen (bijlage III Schepenbesluit 1965).

Ook ten aanzien van onderwerpen waarin niet door klassenregels of verdragen wordt voorzien, heeft deregulering plaatsgevonden. Zo keert bijvoorbeeld de eis dat ook alle niet voorgeschreven uitrusting van een typegoedkeuring moet zijn voorzien (artikel 105 Schepenbesluit 1965) niet terug – met één uitzondering: zie artikel 32, tweede lid – en zijn ook de voorschriften betreffende de ruimten voor passagiers (hoofdstuk VIII Schepenbesluit 1965) geschrapt. Overigens dient voor de volledigheid ook te worden opgemerkt dat een aantal nationale eisen niet als nationale eis terugkeert, omdat inmiddels een vergelijkbare eis in de internationale verdragen is opgenomen.

Verder wordt niet langer tot in detail geregeld hoe en met welke regelmaat de aan boord van een schip aanwezige uitrusting moet worden geïnspecteerd, onderhouden en beproefd. Volstaan wordt met de algemene in het SOLAS-verdrag opgenomen eisen dat de uitrusting in deugdelijke staat moet verkeren. Het accent komt vooral te liggen op het resultaat. Ten aanzien van de wijze waarop dat resultaat wordt bereikt, krijgt de reder een grotere keuzevrijheid. Een bijkomende overweging is geweest dat voor ISM-plichtige schepen (zie artikel 9 van het Schepenbesluit 2004) ook reeds op grond van de ISM-Code geldt dat de reder zorg moet dragen voor deugdelijk onderhoud van schip en uitrusting.

De hierboven beschreven deregulering heeft ertoe geleid dat in de regeling vrijwel geen aanvullende nationale eisen meer zijn opgenomen, waardoor het nationale beleidselement onder het nieuwe besluit nog maar een fractie is van het nationale beleidselement onder het Schepenbesluit 1965. Alleen de meest essentiële eisen uit het oude besluit zijn gehandhaafd (zie met name de artikelen 21 tot en met 24).

Van de gelegenheid is tevens gebruik gemaakt om de met de veiligheidsregelgeving voor zeeschepen verband houdende administratieve lasten te reduceren. Met de onderhavige regeling wordt verdere uitvoering gegeven aan de reeds met het Schepenbesluit 2004 ingezette vermindering van die lasten. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 6 van de nota van toelichting bij dat besluit. Voorts wordt met deze regeling uitvoering gegeven aan een tweetal andere aanbevelingen uit het in 2003 door de Commissie Sorgdrager uitgebrachte rapport *“Overheid, bedrijfsleven en wetgeving – Mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten en een breder perspectief”*. Het gaat daarbij om een reductie van de administratieve lasten die verband houden met de veiligheidscommissie aan boord van schepen (zie artikel 29) en de vrijstelling van de verplichting om voorafgaande aan elke reis de stuurinrichting te beproeven voor schepen waarmee geregeld korte reizen worden gemaakt (zie artikel 54).

#### § 6. Europeesrechtelijke aspecten

De onderhavige regeling strekt mede ter uitvoering van een aantal Europese richtlijnen en verordeningen. Hierin onderscheidt de regeling zich van de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen, waarin geen uitvoering wordt gegeven aan Europese regelgeving. De reden hiervoor is gelegen in de bijzondere positie van de Nederlandse Antillen en Aruba ten opzichte van de Europese Unie. Beide landen hebben ten opzichte van de Europese Unie de status van LGO (landen en gebieden overzee). Eén van de consequenties van deze bijzondere status is dat de Europese scheepvaartregelgeving niet geldt voor de in die landen geregistreerde schepen. Beide landen worden alleen gebonden door Europese regelgeving die (mede) op de Associatieregeling voor landen en gebieden overzee is gebaseerd. Omdat de Europese scheepvaartregelgeving niet aan dit vereiste voor medegelding voldoet, behoeft die regelgeving niet door de Nederlandse Antillen en Aruba te worden geïmplementeerd. Dit laat overigens onverlet dat veel Europese regelgeving door de lidstaten van de Europese Unie ook moet worden toegepast op buitenlandse schepen die hun havens aandoen. Langs die weg kunnen Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen die op Europese havens varen, indirect toch met Europese regelgeving te maken krijgen. Het principiële verschil is evenwel dat zij in dat geval als "bezoekend schip" aan de kust- en havenstaatwetgeving van de lidstaat van ontvangst zijn onderworpen, terwijl voor Nederlandse schepen de verplichting om aan Europese scheepvaartregelgeving te voldoen uit hoofde van de vlaggenstaatwetgeving geldt.

Met het oog op het vrij verkeer van goederen binnen de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte (EER) zijn in de regeling twee zogeheten "wederzijdse erkenningsbepalingen" opgenomen: zie de artikelen 28 en 36. Artikel 28 heeft betrekking op de technische eisen die op grond van nationaal beleid worden gesteld aan schepen en hun uitrusting; artikel 36 ziet op de nationale typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting. In de regeling is geen bepaling betreffende de erkenning van certificaten opgenomen, omdat de voor een schip benodigde certificaten uitsluitend door de vlaggenstaat van het schip kunnen worden afgegeven. Om die reden verliezen bij het uitvlaggen van een schip de door de oude vlaggenstaat afgegeven certificaten hun geldigheid en zal het schip door zijn nieuwe vlaggenstaat van nieuwe certificaten moeten worden voorzien. Dit betekent dat erkenning van certificaten die zijn afgegeven door een andere lidstaat, niet mogelijk is. Wel kunnen de aan buitenlandse certificaten ten grondslag liggende eisen worden erkend (vgl. artikel 28). Overigens dient in dit verband ook te worden gewezen op verordening (EG) nr. 789/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 april 2004 betreffende de overdracht van vracht- en passagiersschepen tussen registers binnen de Gemeenschap en houdende intrekking van verordening (EEG) nr. 613/91 van de Raad (PbEU L 138). In deze verordening wordt – kort samengevat – geregeld dat een lidstaat in beginsel niet mag weigeren om een schip in zijn register in te schrijven, wanneer dat schip voldoet aan de op grond van de internationale verdragen geldende eisen.

Omwille van de spoedige totstandkoming zijn in deze regeling in eerste instantie geen normen en technische voorschriften opgenomen die eerst nog genotificeerd moeten worden op grond van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatie-procedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204) (hierna: "richtlijn 98/34/EG"). De regeling is, voorzover het gaat om in beginsel notificerbare voorschriften, uitsluitend een (her)codificatie van reeds eerder genotificeerde voorschriften. De regeling behoeft om deze reden niet te worden genotificeerd. Voor de volledigheid zijn in de artikelsgewijze toelichting de notificatienummers van de eerdere notificaties vermeld. De tweede tranche uitvoeringsregelgeving in verband met de invoering van het nationaal veiligheidscertificaat zal wel worden genotificeerd. In die tranche zullen ook de nieuwe voorschriften die nog notificatie behoeven, worden meegenomen.

### Artikelsgewijze toelichting

#### *Artikel 1*

Het eerste lid bevat een aantal begripsbepalingen. Deze gelden in aanvulling op de reeds in artikel 1 van het besluit gedefinieerde begrippen.

In het tweede lid is bepaald dat transatlantische reizen binnen het Koninkrijk, die in het licht van de verdragen als binnenlandse reizen zouden kunnen worden aangemerkt, gewoon als internationale reizen gelden. Gelet op de aard van deze reizen is het onwenselijk om die reizen als binnenlandse reizen te kwalificeren. Er bestaat bovendien een gerede kans dat schepen op dit traject door onvoorziene omstandigheden toch een buitenlandse haven moeten aandoen, bijvoorbeeld om zieke opvarenden te debarkeren, waardoor een reis alsnog internationaal zou worden.

#### *Artikel 2*

In de nota van toelichting bij het besluit is uiteengezet dat de bouwdatum van een schip in veel opzichten bepalend is voor de op een schip toepasselijke eisen. In het onderhavige artikel, dat qua strekking overeenkomt met artikel 2 van het besluit, wordt een verband gelegd tussen de bouwdatum van een schip en de op grond van deze regeling toepasselijke eisen.

#### *Artikel 3*

In het algemeen deel van de toelichting is reeds toegelicht dat de voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen geldende regels in een aparte regeling zijn opgenomen: de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen. De onderhavige regeling geldt alleen voor in Nederland geregistreerde schepen, met uitzondering van hoofdstuk 6, dat van toepassing is op buitenlandse schepen in Nederlandse wateren.

#### *Artikel 4*

De internationale verdragen gelden in beginsel alleen voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen (vgl. de artikelen 4 en 5 van het besluit). Het wordt aan de individuele vlaggenstaten overgelaten om te

bepalen aan welke eisen schepen op binnenlandse reizen moeten voldoen. Naar aanleiding van een aantal ernstige ongevallen met passagiersschepen heeft de Europese Unie in 1998 evenwel besloten tot vaststelling van een geharmoniseerd Europees veiligheidsregime voor passagiersschepen waarmee binnenlandse reizen in Europese wateren worden gemaakt. Bij dit regime, dat is neergelegd in richtlijn 98/18/EG, behoort een Europees veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, dat vergelijkbaar is met het internationale veiligheids-certificaat voor passagiersschepen uit het SOLAS-verdrag. In de systematiek van het Schepenbesluit 2004 geldt het Europees veiligheidscertificaat als een bijzonder certificaat in de zin van artikel 12 van het besluit. Voor passagiersschepen die onder de richtlijn vallen, treedt dit bijzondere certificaat in de plaats van het op grond van artikel 6 van het besluit benodigde nationaal veiligheidscertificaat.

Richtlijn 98/18/EG is niet op alle passagiersschepen in nationale vaart van toepassing. Zij geldt niet voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter die zijn gebouwd voor de uiterste implementatiedatum van de richtlijn (1 juli 1998). Verder is in artikel 3, tweede lid, van de richtlijn een aantal bijzondere categorieën van schepen uitgezonderd van de richtlijn. Het gaat daarbij onder meer om schepen zonder eigen middelen tot werktuiglijke voortstuwing, houten schepen van primitieve bouw en traditionele schepen.

In het tweede lid, onderdeel b, van het onderhavige artikel worden ook schepen die zijn gecertificeerd overeenkomstig de DSC-Code of de HSC-Code, uitgezonderd. Die uitzondering houdt verband met de systematiek van besluit en regeling. Op grond van de richtlijn dienen hogesnelheidspassagiersschepen in nationale vaart te voldoen aan de DSC- of HSC-Code en ook overeenkomstig de desbetreffende Code te zijn gecertificeerd. De DSC- en HSC-Codes zijn echter ook relevant voor internationaal varende (passagiers)schepen. Om die reden zijn deze Codes in aparte artikelen geregeld (zie artikel 7 van het besluit en artikel 6 van deze regeling). Voorzover die artikelen betrekking hebben op hogesnelheidspassagiersschepen in nationale vaart, strekken zij mede ter uitvoering van richtlijn 98/18/EG.

De richtlijn was aanvankelijk geïmplementeerd door middel van de Regeling passagiersschepen in nationale vaart. In verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling wordt die regeling met ingang van 1 januari 2005 ingetrokken.

#### *Artikel 5*

Voor verplaatsbare offshore booreenheden ("*mobile offshore drilling units*") bestaan sinds 1979 bijzondere veiligheidseisen van de IMO, die zijn neergelegd in de MODU-Code. Deze Code (die afhankelijk van de bouwdatum van het schip in zijn 1979- of 1989-versie van toepassing is) voorziet in specifieke ontwerpcriteria, constructievoorschriften en veiligheidsmaatregelen voor offshore booreenheden, met als doel de veiligheidsrisico's voor het personeel aan boord en de risico's voor het milieu zoveel mogelijk te beperken. Internationaal heeft de MODU-Code slechts de status van aanbeveling; toepassing van de Code is op grond van de verdragen niet verplicht. Het Koninkrijk onderschrijft echter het belang

van deze bijzondere regels voor booreenheden en heeft de toepassing van die regels daarom voor schepen onder Koninkrijksvlag verplicht gesteld, aanvankelijk bij bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling MODU-Code Schepenbesluit 1965. Deze laatste regeling wordt in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling per 1 januari 2005 ingetrokken.

Bij de MODU-Code behoort een speciaal veiligheids-certificaat voor offshore booreenheden, dat in de systematiek van het Schepenbesluit 2004 als een bijzonder certificaat in de zin van artikel 12 van het besluit geldt. Voor booreenheden die niet onder artikel 5 van het besluit vallen (hetgeen met name het geval zal zijn, wanneer zij niet van eigen middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien), treedt dit certificaat in de plaats van het op grond van artikel 6 van het besluit benodigde nationaal veiligheidscertificaat. Voor booreenheden die wel onder artikel 5 van het besluit vallen, is naast het bijzondere certificaat op grond van de MODU-Code ook het internationale veiligheidscertificaat benodigd. Toepassing van de Code resulteert voor deze schepen in een vrijstelling van de algemene SOLAS-eisen die aan het internationale veiligheidscertificaat ten grondslag liggen (zie artikel 39 van deze regeling). In verband met deze vrijstelling is voor het schip dan tevens een internationaal certificaat van vrijstelling als bedoeld in artikel 11 van het besluit benodigd.

De bekendmakingen aan de scheepvaart waarbij de MODU-Code 1979 en 1989 in eerste instantie verplicht werden gesteld, zijn ter voldoening aan richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109) genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificaties nr. 97/0658/NL (MODU-Code 1979) en nrs. 97/0660/NL en 97/0661/NL (MODU-Code 1989).

#### Artikel 6

Dit artikel ziet op een tweetal bijzondere IMO-Codes, die een alternatief vormen voor de algemene veiligheidseisen van het SOLAS-verdrag. De DSC-Code geldt voor "*dynamically supported craft*" (hogesnelheidsschepen) en is de voorloper van de inmiddels in het SOLAS-verdrag opgenomen HSC-Code (zie artikel 7 van het besluit). Op de achtergronden van deze Code is in de nota van toelichting bij het besluit reeds ingegaan.

De SPS-Code geldt voor zogeheten "*special purpose ships*" en heeft betrekking op schepen met meer dan 12 bijzondere opvarenden die niet tot de normale bemanning van het schip behoren, maar die ook niet als passagiers kunnen worden aangemerkt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om personeel aan boord van schepen die worden gebruikt voor wetenschappelijke of onderzoeksdoeleinden. Ook vindt de Code toepassing ten aanzien van opleidingsschepen, waarbij een deel van de operationele taken aan boord wordt verricht door personen in opleiding. Ingevolge de Code worden de bijzondere opvarenden niet als passagiers beschouwd, hetgeen van belang is voor de eisen die zowel in technische als in operationele zin aan het schip worden gesteld. De achtergrond van dit bijzondere regime voor *special purpose ships* is dat van bijzondere opvarenden

mag worden verwacht dat zij over een redelijke kennis van de inrichting van het schip beschikken en ook enigszins geoefend zijn in veiligheidsprocedures en het gebruik van veiligheidsuitrusting. Deze extra kennis en oefening onderscheidt hen van de gemiddelde passagier.

Zowel voor de DSC-Code als voor de SPS-Code geldt dat toepassing van de Code niet verplicht is. De eigenaar van een schip kan daarvoor kiezen: zie artikel 12. Kiest de eigenaar voor toepassing van een van deze Codes, dan leidt dit ertoe dat voor het schip ook de bij de desbetreffende Code behorende certificaatsverplichting gaat gelden. De certificaten bij beide Codes gelden als bijzondere certificaten in de zin van artikel 12 van het besluit. Schepen die onder artikel 5 van het besluit vallen, zijn, indien zij voldoen aan de DSC- of SPS-Code, vrijgesteld van bepaalde algemene eisen van het SOLAS-verdrag (zie artikel 39). Voor schepen die niet onder artikel 5 van het besluit vallen, treedt het bijzondere certificaat bij de Code in de plaats van het in artikel 6 van het besluit bedoelde nationaal veiligheidscertificaat.

De SPS-Code was aanvankelijk geïmplementeerd bij bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling SPS-Code Schepenbesluit 1965; de DSC-Code was geïmplementeerd door middel van de Regeling DSC-Code Schepenbesluit 1965. Beide regelingen worden in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling ingetrokken.

De bekendmaking aan de scheepvaart waarbij de SPS-Code in eerste instantie werd geïmplementeerd, is ter voldoening aan eerdergenoemde richtlijn 83/189/EEG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificatie nr. 97/0649/NL. De Regeling DSC-Code Schepenbesluit 1965 werd eveneens genotificeerd, ter voldoening aan richtlijn 98/34/EG: zie notificatie nr. 99/0222/NL.

#### Artikel 7

In 1996 heeft een achttal Noord-Europese landen, waaronder Nederland, besloten tot de regionale invoering van een hogere stabiliteitsnorm voor ro-ro-passagiersschepen in beschadigde toestand (zie het op 28 februari 1996 te Stockholm totstandgekomen Verdrag inzake stabiliteitsvereisten voor passagiersschepen die geregeld internationale lijndiensten van en naar havens in Noord-West-Europa en de Baltische Zee onderhouden; Trb. 1997, 72). Het overlevingsvermogen van ro-ro-passagiersschepen na beschadiging door aanvaring, zoals bepaald door de lekstabiliteitsnorm, is een essentiële factor voor de veiligheid van passagiers en bemanning en is van bijzonder belang voor opsporings- en reddingsoperaties. In het Verdrag van Stockholm is de lekstabiliteitsnorm voor ro-ro-schepen rechtstreeks gerelateerd aan de significante golfhoogten in Noord-West-Europa en de Baltische Zee. De significante golfhoogte bepaalt de hoogte tot waar het water kan rijzen na beschadiging van het schip.

In een tweetal richtlijnen heeft de Europese Unie de hogere lekstabiliteitsnorm uit het Verdrag van Stockholm verplicht gesteld voor alle reizen met ro-ro-passagiersschepen van of naar een haven in de Europese Unie. Voor schepen in nationale vaart is dat gebeurd door middel van een wijziging van richtlijn 98/18/EG (zie

richtlijn nr. 2003/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003; PbEU L 123); voor schepen in internationale vaart door middel van richtlijn 2003/25/EG. Het onderhavige artikel strekt ter implementatie van laatstgenoemde richtlijn.

Van het voldoen aan de hogere lekstabiliteitsnorm dient te blijken door middel van een speciaal certificaat. In artikel 8, tweede lid, van de richtlijn is evenwel bepaald dat dit certificaat mag worden gecombineerd met andere, gelijksoortige certificaten. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt om in het tweede lid van het onderhavige artikel te bepalen dat het certificaat op grond van richtlijn 2003/25/EG wordt gecombineerd met het reeds op grond van het SOLAS-verdrag benodigde internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (zie ook artikel 5 van het besluit).

#### *Artikel 8*

Sinds 1 juli 2004 dienen internationaal varende passagiersschepen en internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer te voldoen aan de in hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag opgenomen maatregelen ter beveiliging van schepen ("*Special measures to enhance maritime security*"). Voor schepen onder Koninkrijksvlag zijn deze maatregelen geïmplementeerd in het Schepenbesluit 2004 (zie o.m. de artikelen 9, 50 en 63 van het besluit).

De internationale beveiligingsmaatregelen uit het SOLAS-verdrag zijn overgenomen door de Europese Unie, die de verplichting tot naleving hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag ook in verordening (EG) 725/2004 heeft vastgelegd. De verordening gaat echter in een aantal opzichten verder dan het SOLAS-verdrag. Voor het onderhavige artikel is van belang dat de beveiligingsmaatregelen uit hoofdstuk XI-2 met ingang van 1 juli 2005 ook moeten gaan gelden voor bepaalde passagiersschepen in nationale vaart, te weten passagiersschepen van klasse A als bedoeld in richtlijn 98/18/EG. Het onderhavige artikel strekt ter uitvoering van dit aspect van de verordening. Door artikel 9, aanhef en onderdeel b, van het Schepenbesluit 2004 van overeenkomstige toepassing te verklaren op bedoelde categorie schepen, gaat met ingang van 1 juli 2005 voor die schepen gelden dat zij, evenals internationaal varende schepen, van een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat moeten zijn voorzien. In de systematiek van het besluit betekent dit dat daarmee automatisch ook alle met dat certificaat verband houdende eisen en verplichtingen van toepassing worden.

#### *Artikel 9*

Dit artikel komt qua strekking overeen met artikel 10 van het besluit. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de nota van toelichting bij het besluit.

#### *Artikelen 10 tot en met 12*

Deze artikelen regelen de onderzoeken waaraan schepen in verband met de bijzondere certificaten uit de artikelen 4 tot en met 6 worden onderworpen. In de toelichting bij artikel 6 is reeds vermeld dat toepassing van de DSC- of SPS-Code niet verplicht is: de eigenaar van het schip kan daarvoor kiezen. Deze keuzemogelijkheid is geregeld in artikel 12 (vgl. artikel 16 van het besluit).

De in de artikelen 11 en 12 geregelde onderzoeken zijn, evenals de onderzoeken waaraan een schip op grond van de artikelen 13 tot en met 17 van het besluit wordt onderworpen, gebaseerd op het in de nota van toelichting bij het besluit beschreven *Harmonized System of Survey and Certification* ("HSSC"). Ook de in artikel 10 geregelde onderzoeken op grond van richtlijn 98/18/EG zijn op dit systeem gebaseerd (zie artikel 10, vierde lid, van de richtlijn).

#### *Artikel 13*

Het onderhavige artikel strekt primair ter uitvoering van richtlijn 1999/35/EG, die voorziet in een (aanvullend) onderzoeksregime voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidsschepen op reizen in de Europese Unie. De richtlijn verplicht lidstaten vanuit wier havens geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidsschepen worden onderhouden ("staten van ontvangst"), ertoe om na te gaan of deze schepen overeenkomstig de verdragen zijn gecertificeerd en of de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken naar behoren zijn uitgevoerd. Ook dient de staat van ontvangst na te gaan of het schip en het veiligheidsbeleid van de eigenaar van het schip voldoen aan een aantal in de richtlijn genoemde eisen. Indien de staat van ontvangst zich er niet van heeft kunnen vergewissen dat een schip voldoet, dient hij de inzet van dat schip te beletten. De verplichting om de inzet van een schip te beletten geldt uiteraard ook indien uit het door de staat van ontvangst te verrichten onderzoek zou blijken dat een schip niet voldoet.

Het onderhavige artikel strekt mede ter gedeeltelijke uitvoering van richtlijn 2003/25/EG (zie het derde lid). In artikel 3, tweede lid, van die richtlijn is namelijk bepaald dat de staat van ontvangst er in het kader van de in richtlijn 1999/95/EG voorgeschreven controles en onderzoeken tevens op dient toe te zien dat – voorzover van toepassing – aan de specifieke stabiliteitscriteria uit richtlijn 2003/25/EG is voldaan. Laatstgenoemde richtlijn kent geen eigen onderzoeksregime.

Het vierde lid ziet op een aantal bijzondere bepalingen uit richtlijn 1999/95/EG, die bij de toepassing van de richtlijn in acht moeten worden genomen. Artikel 7 van de richtlijn bevat bepalingen betreffende de inzet van schepen op andere geregelde diensten en de tijdelijke inzet van vervangende schepen in geval van onvoorziene omstandigheden. De overige in het vierde lid genoemde artikelen zijn van meer procedurele aard.

#### *Artikelen 14 tot en met 16*

De artikelen 14 en 16 bevatten nadere regels met betrekking tot de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 10 tot en met 13 wordt onderworpen. Beide artikelen komen qua strekking overeen met de artikelen 20 en 21 van het besluit. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de nota van toelichting bij het besluit. Opgemerkt zij nog dat artikel 16 geen betrekking heeft op de onderzoeken, bedoeld in artikel 13, eerste en tweede lid. De reden hiervoor is dat richtlijn 1999/95/EG niet voorziet in een bij die richtlijn behorend certificaat.

Artikel 15 sluit aan bij de bestaande praktijk dat een groot deel van de onderzoeken niet door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie (lees: de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat), maar door daartoe



aangewezen organisaties wordt verricht. De onderzoeken van het *safety management* en de beveiliging van schepen (zie de artikelen 18 en 19 van het besluit) worden door daartoe aangewezen organisaties verricht. In de praktijk zijn dit – ook voor de beveiliging van schepen – de internationale klassenbureaus, ofschoon de beveiligingsonderzoeken van schepen ook door specifiek voor die taak erkende, gespecialiseerde beveiligingsorganisaties zouden kunnen worden uitgevoerd. De eigenaar is overigens vrij om voor de in de artikelen 18 en 19 van het besluit bedoelde onderzoeken een ander klassenbureau te kiezen dan waar zijn schip in voorkomend geval is geklasseerd.

De overige onderzoeken waaraan een schip op grond van het besluit of deze regeling wordt onderworpen (met uitzondering van de onderzoeken bedoeld in artikel 13) worden, indien het een geklasseerd schip betreft, in beginsel volledig uitgevoerd door het klassenbureau waar het schip is geklasseerd. De onderzoeken van niet-geklasseerde schepen worden vooralsnog door de Scheepvaartinspectie uitgevoerd. Het nieuwe toezichtsarrangement van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is er evenwel op gericht om deze onderzoeken eveneens aan de klassenbureaus uit te besteden, waarna de IVW zich vooral toeleggen op tweedelijns-toezicht.

Het vierde lid van artikel 15, tot slot, maakt het mogelijk om bepaalde (delen van) onderzoeken ook door andere organisaties dan de klassenbureaus te laten verrichten. Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan aanwijzing van het Nederlands Liftinstituut voor de keuring van roltrappen en liften aan boord van schepen.

#### *Artikelen 17 en 18*

Deze artikelen regelen de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 tot en met 7 bedoelde certificaten. De geldigheidsduur van de certificaten voor passagiersschepen en voor vrachtschepen komt overeen met de geldigheidsduur van soortgelijke, op grond van het besluit benodigde certificaten (zie artikel 29 van het besluit).

In de onderhavige artikelen wordt een aantal bepalingen uit het besluit van overeenkomstige toepassing verklaard. Het gaat daarbij om regels betreffende de vernieuwing van certificaten (artikel 30), bijzondere verlengingen van certificaten (artikel 31) en de afgifte van kortlopende certificaten (artikel 29, tweede lid). De artikelen 30, onderdeel b, en 31 van het besluit zijn echter niet van overeenkomstige toepassing op certificaten als bedoeld in richtlijn 98/18/EG. Artikel 30, onderdeel b, is niet van toepassing, omdat het betrekking heeft op vrachtschepen, terwijl de uitzondering van artikel 31 verband houdt met het feit dat de richtlijn zelf reeds in bijzondere regels voor de verlenging van certificaten voorziet (zie ook artikel 17, eerste lid).

#### *Artikel 19*

Dit artikel regelt de eisen waaraan passagiersschepen in nationale vaart moeten voldoen. De richtlijn onderscheidt vier klassen van schepen, afhankelijk van het vaargebied waarin die schepen opereren. De lidstaten moeten op grond van artikel 4 van de richtlijn de onder hun jurisdictie vallende wateren in vier vaargebieden indelen. Deze variëren van een vaargebied vlak onder de kust met een geringe significante golfhoogte (klasse D) tot een

onbeperkt vaargebied zonder golfhoogte-restricties (klasse A). Voor schepen in vaargebieden van klasse A gelden dezelfde eisen die ook voor passagiersschepen in internationale vaart gelden, namelijk de eisen van het SOLAS-verdrag. De eisen voor de overige vaargebieden zijn een getrapte vermindering ten opzichte van het SOLAS-verdrag, waarbij voor vaargebieden van klasse D uiteraard de minst zware eisen gelden.

Sinds 2003 bevat de richtlijn ook eisen met betrekking tot de veiligheid van en de toegankelijkheid voor personen met verminderde mobiliteit (zie wijzigingsrichtlijn 2003/24/EG). Deze eisen gelden echter alleen voor passagiersschepen die worden gebruikt voor openbaar vervoersdiensten.

#### *Artikel 20*

Het onderhavige artikel ziet op de eisen die op grond van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code aan schepen worden gesteld. Voor niet-conventieschepen gelden deze eisen in plaats van de eisen die zouden hebben gegolden, als voor deze schepen een nationaal veiligheidscertificaat vereist was geweest (vgl. de artikelen 5, tweede lid, en 6, tweede lid). Voor conventieschepen resulteert het voldoen aan de bijzondere eisen van een Code in een vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag (zie artikel 39). Opgemerkt zij nog dat naast de bijzondere eisen van een Code in beginsel ook steeds aan de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zal moeten worden voldaan (zie artikel 40, derde lid, van het besluit). Genoemd hoofdstuk geldt immers voor alle schepen, ongeacht de reizen die zij maken.

In de Codes wordt soms verwezen naar voorschriften uit de internationale verdragen, op een wijze die zou kunnen suggereren dat het daarbij om een statische verwijzing gaat (d.w.z. een verwijzing naar de tekst van een verdrag, zoals dat verdrag op een bepaald tijdstip in het verleden luidde). Het is evenwel de bedoeling dat de actuele tekst van de verdragen wordt toegepast. Om die reden is in het tweede lid bepaald dat alle verwijzingen naar de verdragen als dynamische verwijzingen moeten worden gelezen.

#### *Artikel 21*

Dit artikel voorziet in een aantal bijzondere eisen voor offshore bevoorradingsschepen en offshore ondersteuningsschepen, gebruikt voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De in het eerste lid genoemde bekendmaking bevat eisen betreffende de waterdichte afsluiting en indeling en de stabiliteit van offshore bevoorradingsschepen en strekt ter uitvoering van twee resoluties van de Algemene Vergadering van de IMO: resolutie A.469(XII), houdende voorschriften ten aanzien van het ontwerp en de constructie van offshore bevoorradingsschepen, en resolutie A.562(14), houdende voorschriften ter bepaling van de invloed van wind op de intacte stabiliteit. De in het tweede lid genoemde bekendmaking bevat specifieke geschiktheidseisen voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen en geeft daarmee uitvoering aan resolutie A.673(16) van de Algemene Vergadering van de IMO.

De in dit artikel van toepassing verklaarde bekendmakingen zijn ter voldoening aan richtlijn nr. 83/189/EEG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificaties nrs. 97/0656/NL (bekendmaking nr. 280/1992) en 97/0657/NL (bekendmaking nr. 281/1992).

Het onderhavige artikel zal bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 worden gewijzigd en geactualiseerd. Overwogen wordt om rechtstreeks aan te sluiten bij de hierboven genoemde IMO-Code voor *offshore supply vessels* en bij de (nieuwe) Code betreffende stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle scheepstypen waarvoor IMO-voorschriften bestaan (*Intact Stability Code*), aangenomen bij resolutie A.749(18) van de Algemene Vergadering van de IMO. Voor de offshore ondersteuningsschepen zal eveneens rechtstreeks naar de relevante IMO-regelgeving worden verwezen. De in het onderhavige artikel genoemde bekendmakingen kunnen dan worden ingetrokken.

#### Artikel 22

De stabiliteit van een schip is een belangrijke veiligheidsfactor. Afhankelijk van scheepstype, vaargebied en weersomstandigheden gelden specifieke stabiliteitscriteria. Ter bepaling van de stabiliteit van een schip wordt onderscheid gemaakt tussen stabiliteit in onbeschadigde toestand ("intacte stabiliteit") en stabiliteit in beschadigde toestand ("lekstabiliteit"). Het eerste lid van dit artikel heeft betrekking op de intacte stabiliteit van schepen. Bekendmaking nr. 255/1990 bevat regels voor de intacte stabiliteit van pontons en strekt ter uitvoering van circulaire MSC/Circ. 503 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO. Bekendmaking nr. 279/1992 ziet op de intacte stabiliteit van overige schepen en geeft uitvoering aan resoluties A.167(ES IV), A.206(VII) en A.562(14) van de Algemene Vergadering van de IMO.

Het eerste lid is niet van toepassing op passagiersschepen in nationale vaart en offshore bevoorradingsschepen (zie het tweede lid). De intacte stabiliteit van offshore bevoorradingsschepen is geregeld in bekendmaking nr. 280/1992 (zie artikel 21), terwijl de intacte stabiliteit van passagiersschepen in nationale vaart al is geregeld in richtlijn 98/18/EG (zie hoofdstuk II-1, deel B, van de bijlage bij de richtlijn). Tevens worden in het tweede lid niet-certificaatplichtige vrachtschepen van minder dan 12 meter uitgezonderd (zie ook artikel 6, tweede lid, van het besluit). Deze uitzondering houdt verband met het feit dat het praktisch niet uitvoerbaar is om ten aanzien van deze categorie schepen, die niet worden onderworpen aan certificeringsonderzoeken, vast te stellen of zij aan de eisen betreffende intacte stabiliteit voldoen.

Het derde lid van het onderhavige artikel ziet op de lekstabiliteit van ro-ro-passagiersschepen en houdt verband met de reeds bij artikel 8 besproken richtlijn 2003/25/EG. Het derde lid geldt alleen voor schepen in internationale vaart; voor ro-ro-schepen in nationale vaart zijn de lekstabiliteitseisen opgenomen in richtlijn 98/18/EG (zie wijzigingsrichtlijn 2003/24/EG).

De in dit artikel genoemde bekendmakingen zijn ter voldoening aan richtlijn nr. 83/189/EEG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie

notificaties nrs. 97/0650/NL (bekendmaking nr. 255/1992) en 97/0569/NL (bekendmaking nr. 279/1992).

Bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 zal het eerste lid van dit artikel worden geactualiseerd. De huidige bekendmakingen zullen worden vervangen door een verwijzing naar de bij artikel 21 reeds genoemde *Intact Stability Code* van de IMO. Bij deze Code wordt ook in richtlijn 98/18/EG aangesloten (zie hiervoor).

#### Artikel 23

Dit artikel bevat een aantal aanvullende regels ten opzichte van de in het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften betreffende werktuiglijke en elektrische installaties. Het eerste lid geeft invulling aan voorschrift II-1/40.2 van het verdrag, waarin is bepaald dat "*the Administration shall take appropriate steps to ensure uniformity in the implementation and application of the provisions of this part [of Chapter II-1] in respect of electrical installations.*" In dat kader worden – zoals aanbevolen door de IMO – de in het eerste genoemde lid IEC-normen van toepassing verklaard. Deze normen komen overeen met de in bekendmaking nr. 204/1986 (die per 1 januari 2005 wordt ingetrokken) genoemde normen uit de NEN 10092-serie. Verder mogen uiteraard ook de normen van de klassenbureaus worden toegepast.

Het SOLAS-verdrag bevat geen voorschriften voor elektrische personenliften. Deze liften vallen, in tegenstelling tot goederenliften en andere hefwerktuigen, ook niet onder de arbeidsomstandighedenwetgeving. Om die reden is het wenselijk om voor liften in aanvullende eisen te voorzien (zie het tweede lid). Daarbij wordt aangesloten bij de particuliere normen die ook reeds op grond van bekendmaking nr. 294/1992 (die per 1 januari 2005 wordt ingetrokken) golden.

In de voorschriften II-1/42.2 en 43.2 van het SOLAS-verdrag is niet voorgescreven dat de noodkrachtbron aan boord van een schip in staat moet zijn om stroom te leveren ten behoeve van de noodverlichting in alle ruimten voor openbaar gebruik. Deze noodstroom hoeft slechts voor bepaalde ruimten te kunnen worden geleverd. Het is echter van essentieel belang dat de opvarenden van een schip in situaties waarin men op de noodverlichting van een schip is aangewezen, uit alle openbare ruimten hun weg naar buiten kunnen vinden. Om die reden is de op grond van het Schepenbesluit 1965 geldende eis dat de noodkrachtbron in staat moet zijn om stroom te leveren ten behoeve van alle openbare ruimten, in het derde lid van dit artikel gehandhaafd.

Het vierde lid strekt deels ter uitvoering van het SOLAS-verdrag en deels ter uitvoering van nationaal beleid. Voorschrift II-1/36 van het verdrag bepaalt dat in ruimten voor machines maatregelen ter beperking van geluidhinder moeten worden getroffen. Ter invulling van dat voorschrift is in bekendmaking nr. 213/1987 de bij resolutie A.468(XII) van de Algemene vergadering van de IMO vastgestelde *Code on noise levels on board ships* van toepassing verklaard. In diezelfde bekendmaking is echter tevens bepaald dat bedoelde Code ook geldt voor bepaalde verblijfsruimten aan boord van een schip. Deze eis wordt gehandhaafd, omdat de algemene geluidshindernormen uit de arbeidsomstandighedenwetgeving op een schip niet goed toepasbaar zijn.

Ten behoeve van het aan boord verrichten van reparatiewerkzaamheden zijn veel schepen uitgerust met acetyleen las- en snij-installaties. Daar dergelijke installaties door het gebruik van acetyleen en zuurstof risicovol van aard zijn, is het van belang dat de opstelling en uitvoering ervan zodanig zijn, dat die risico's worden geminimaliseerd. Om die reden worden in het vijfde lid van het onderhavige artikel de in bekendmaking nr. 35/1965 opgenomen voorschriften betreffende de opstelling en uitvoering van acetyleen las- en snij-installaties gehandhaafd.

De bekendmakingen nrs. 204/1986, 294/1992, 213/1987 zijn ter voldoening aan richtlijn nr. 83/189/EEG en richtlijn nr. 98/34/EG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificaties nr. 97/0583/NL (bekendmaking nr. 204/1986), nr. 97/0579/NL (bekendmaking nr. 294/1992) en nrs. 97/0565/NL en 99/0300/NL (bekendmaking nr. 213/1987). Ook de in het derde lid van dit artikel opgenomen eis is genotificeerd, als onderdeel van het Schepenbesluit 1965: zie notificatie nr. 97/0638/NL. Bekendmaking nr. 35/1965 behoeft nooit notificatie, omdat zij reeds gold toen richtlijn 83/189/EEG van kracht werd.

Bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 zullen het vierde en vijfde lid nog worden gewijzigd. In het vierde lid zal dan zoveel mogelijk rechtstreeks naar de *Code on noise levels on board ships* worden verwezen, terwijl het vijfde lid waarschijnlijk door een doelvoorschrift zal worden vervangen. De thans in het vierde en vijfde lid genoemde bekendmakingen kunnen daarna komen te vervallen.

#### Artikel 24

In dit artikel wordt een aantal uitrustings-eisen uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie) van overeenkomstige toepassing verklaard op schepen onder de 300 GT en 500 GT. Het gaat daarbij om uitrustings-eisen die op grond van het SOLAS-verdrag alleen voor schepen van meer dan 300 GT, onderscheidenlijk 500 GT, gelden. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 bepalen dat aan boord van een schip een echolood en een log aanwezig moeten zijn; voorschrift V/19.2.5.4 schrijft voor dat schepen onder meer met roerstandsindicatoren en met tachometers voor elke schroef moeten zijn uitgerust. Deze navigatieuitrusting is essentieel voor een veilige vaart met het schip. Dezelfde functionele eisen werden ook onder het Schepenbesluit 1965 aan een schip gesteld.

#### Artikel 25

Het eerste lid van dit artikel strekt (indirect) ter uitvoering van richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113). Deze richtlijn bevat onder meer regels met betrekking tot de aan boord van schepen benodigde medische uitrusting. De richtlijn is thans geïmplementeerd door middel van de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen en bijlage XVI bij het Schepenbesluit 1965. Uit praktische overwegingen blijft deze oude implementatiewetgeving nog even van kracht. Bij de tweede tranche regelgeving ter uitvoering van het

Schepenbesluit 2004 zal echter ook die regelgeving in (een bijlage bij) de onderhavige regeling worden opgenomen.

Met het tweede lid van het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 van het SOLAS-verdrag. In dat voorschrift is bepaald dat de vlaggenstaat moet zorgen voor "*detailed instructions on (...) medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods*". Daarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO ontwikkelde richtlijnen, waarmee wordt bedoeld op de door de IMO vastgestelde Eerste Hulp Gids "MFAG". Ter uitvoering van voorschrift VII/2.4 is daarom in het tweede lid bepaald dat aan boord van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, een exemplaar van die gids aanwezig moet zijn. De gids moet bovendien zijn gesteld in de overeenkomstig artikel V/14.3 voor het schip vastgestelde werktaal. Dit om te voorkomen dat de eerstehulpverlening wordt bemoeilijkt doordat men de taal waarin de gids is gesteld, onvoldoende machtig is. Opgemerkt zij nog dat in de regeling niet is bepaald dat de instructies uit MFAG altijd moeten worden opgevolgd. De omstandigheden waaronder eerste hulp moet worden verleend, kunnen – zeker aan boord van een schip – in bepaalde gevallen aan de praktische uitvoerbaarheid van de in MFAG opgenomen instructies in de weg staan. Dat laat uiteraard onverlet dat het raadzaam is om MFAG wel altijd te raadplegen.

#### Artikel 26

Dit artikel strekt ertoe om de in beginsel niet aan een certificaat opgehangen eisen in te passen in het voor een schip geldende certificeringskader. Bedoelde eisen gaan daardoor deel uitmaken van het totaal van eisen dat ten grondslag ligt aan de afgifte van een certificaat (vgl. artikel 41, vijfde lid, van het besluit). De reden dat in het tweede lid niet ook het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen uit artikel 4 wordt genoemd, is dat richtlijn 98/18/EG zelf al verwijst naar de toepasselijke eisen uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. De eisen van hoofdstuk V maken daardoor reeds deel uit van het certificeringskader voor passagiersschepen in nationale vaart.

#### Artikel 27

Evenals de verdragen bevatten de op grond van deze regeling toepasselijke Europese richtlijnen en IMO-resoluties vaak bepalingen op grond waarvan de *Administration* afwijking van de in die richtlijnen en resoluties neergelegde eisen mag toestaan, indien door middel van een gelijkwaardige voorziening een vergelijkbaar veiligheidsniveau kan worden bereikt. Voor een nadere toelichting op deze zogeheten "*Equivalent arrangements*" zij verwezen naar artikel 47 van het besluit, dat qua strekking identiek is aan het onderhavige artikel.

#### Artikel 28

Dit artikel heeft betrekking op de technische eisen die op grond van nationaal beleid worden gesteld aan schepen en hun uitrusting. In het artikel wordt voorzien in de gelijkstelling van Nederlandse eisen met daaraan gelijkwaardige eisen uit een andere lidstaat van de Europese Unie of de EER. Wel is daarbij de beperking aangebracht dat de gelijkstelling alleen geldt voor schepen die vanuit een register in een andere lidstaat naar

een Nederlands register worden overgeschreven. Het onderhavige artikel strekt ertoe om onnodige belemmeringen bij de overdracht van schepen tussen verschillende registers weg te nemen; het heeft uitdrukkelijk niet tot doel om de toepassing van buitenlandse normen in zijn algemeenheid mogelijk te maken.

*Artikel 29*

Dit artikel geeft nadere uitvoering aan het in 1970 onder auspiciën van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) tot stand gekomen Verdrag tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden (ILO-verdrag nr. 134), dat is geïmplementeerd in hoofdstuk IIIA van de Schepenwet. In het verdrag is onder meer bepaald dat er aan boord van schepen een veiligheidscommissie (of veiligheidscommissaris) moet zijn, die tot taak heeft de kapitein van het schip te adviseren op het vlak van de voorkoming van arbeidsongevallen (zie artikel 7 van het verdrag en artikel 26e van de Schepenwet). In artikel 26f van de Schepenwet is bepaald dat de samenstelling van de commissie bij ministeriële regeling wordt geregeld, terwijl krachtens artikel 26h van de wet nadere regels met betrekking tot de werkwijze van de veiligheidscommissie kunnen worden gesteld. Voorts is in artikel 26e, tweede lid, van de Schepenwet bepaald dat bij ministeriële regeling bepaalde categorieën van schepen kunnen worden uitgezonderd van de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen.

Aan de artikelen 26e, 26f en 26h van de Schepenwet werd tot op heden uitvoering gegeven door middel van drie afzonderlijke regelingen. De samenstelling van de veiligheidscommissie werd geregeld bij regeling van 23 november 1983 (Stcrt. 197), terwijl de regeling van 23 september 1983 (Stcrt. 244) voorzag in regels betreffende de werkwijze van de commissie. Tevens werden bij regeling van 6 november 1981 (Stcrt. 218) vissersvaartuigen uitgezonderd van de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen. Per 1 januari 2005 worden deze drie regelingen ingetrokken en (deels) vervangen door het onderhavige artikel. Daarvoor zijn twee redenen. De eerste reden betreft het streven naar meer gebundelde wetgeving en minder losse regelingen. De tweede reden houdt verband met het kabinetsbeleid tot vermindering van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Met de veiligheidscommissie was een bedrag van ca. 1,8 miljoen euro aan administratieve lasten gemoeid. Voor een belangrijk deel werd dat bedrag veroorzaakt door de in de regeling van 23 september 1983 neergelegde administratieve procedures die in het kader van de advisering door de veiligheidscommissie in acht moesten worden genomen. Besloten is om de regels betreffende werkwijze van de commissie volledig te laten vervallen, omdat het nut van wettelijke regels ter zake niet opweegt tegen de administratieve lasten die die regels genereren. De voorheen bij ministeriële regeling vastgestelde richtlijnen kunnen ook in de vorm van voorlichting aan de sector worden gecommuniceerd. De Algemene commissie tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden (ACVAZ), ingesteld bij artikel 26a van de Schepenwet, zal hiervoor zorgdragen. Op zichzelf zijn de richtlijnen wel degelijk nuttig, omdat de samenstelling van de veiligheidscommissie aan boord van een schip in de praktijk vaak aan wijzigingen onderhevig is, als een

gevolg van mutaties in de bemanningssamenstelling. Voor de nieuwe leden van de commissie kunnen de richtlijnen dan als nuttige leidraad bij hun adviesfunctie dienen.

Voorts is kritisch gekeken naar de samenstelling van de commissie. Dit heeft ertoe geleid dat een groter aantal schepen voortaan met een éénkoppige veiligheidscommissie mag volstaan. Het omslagpunt komt thans bij een bemanningssterkte van vijftien personen te liggen, terwijl het voorheen bij vijf personen lag. De oude eis dat schepen met een bemanning van meer dan tien personen over een driekoppige veiligheidscommissie moesten beschikken, wordt verlaten. Voortaan geldt voor schepen met meer dan vijftien bemanningsleden dat zij slechts verplicht zijn om een twee personen tellende veiligheidscommissie aan boord te hebben. ILO-verdrag nr. 134 biedt ook ruimte voor de nu bepaalde minimumvariant. Artikel 7 van dat verdrag bepaalt namelijk dat "*Provision shall be made for the appointment, from amongst the crew of the ship, of a suitable person or suitable persons or of a suitable committee responsible, under the Master, for accident prevention.*"

Tevens is de ondergrens voor de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen opgetrokken. Aanvankelijk gold alleen voor vissersvaartuigen dat zij waren uitgezonderd van die verplichting, doch per 1 januari 2005 zal deze uitzondering ook voor koopvaardij-schepen met een bemanning van minder dan vijf personen gelden. Bij een zo kleine bemanning wordt het niet meer nuttig geacht om één van de bemanningsleden als veiligheidscommissaris aan te stellen. Opgemerkt zij nog dat uit het oogpunt van volledigheid ook de uitzondering voor vissersvaartuigen in deze regeling is opgenomen, hoewel deze regeling in feite niet voor vissersvaartuigen bestemd is. Omdat het hier echter niet om een materiële verplichting, maar slechts om een uitzonderingsbepaling gaat, heeft de wens om zoveel mogelijk gecombineerd uitvoering te geven aan de artikelen 26e e.v. van de Schepenwet, de doorslag gegeven.

*Artikel 30*

Het onderhavige artikel geeft tezamen met artikel 50 uitvoering aan richtlijn 98/41/EG, waarin – in aanvulling op voorschrift III/27 van het SOLAS-verdrag – een aantal verplichtingen inzake de registratie van passagiers aan boord van passagierschepen is opgenomen. Deze verplichtingen vinden hun oorsprong in een aantal zware ongevallen met (ro-ro-)passagierschepen met een groot verlies aan mensenlevens. Onderzoek naar deze ongevallen toonde aan dat ten tijde van het ongeval niet alleen onbekend was hoeveel passagiers zich aan boord bevonden, maar dat tevens de personalia van de passagiers niet volledig beschikbaar waren. Het is van groot belang dat bij het opzetten van een reddingsactie na een ongeval het aantal aan boord aanwezige opvarenden aan de reddingsorganisatie bekend is, zodat de benodigde inzet van reddingseenheden kan worden bepaald. Bovendien kan alleen op deze wijze worden verzekerd dat bij de beëindiging van de reddingsactie met iedere opvarende rekening is gehouden. De eveneens verplichte registratie van personalia is van belang om betrokkenen of nabestaanden adequaat te kunnen inlichten.

Op grond van voorschrift III/27 van het SOLAS-verdrag geldt reeds dat de kapitein van een passagiersschip alle opvarenden van het schip voorafgaand aan vertrek moet tellen en hun (voornaamste) personalia moet registreren. De registratieplicht op grond van de richtlijn gaat iets verder (zie artikel 50). Het belangrijkste element uit de richtlijn is echter dat zij eigenaars van passagiersschepen ertoe verplicht om een registratiesysteem voor passagiersgegevens op te zetten en om ook speciale registratiebeambten aan te stellen. De passagiersregistratie wordt hiermee ook in de bedrijfsorganisatie van de eigenaar verankerd.

In artikel 8 van de richtlijn is bepaald dat geregistreerde persoonsgegevens niet langer mogen worden bewaard dan nodig is voor de toepassing van de richtlijn. In de considerans van de richtlijn wordt in dat kader verwezen naar de in richtlijn 95/46/EG vastgelegde beginselen inzake gegevensbescherming. Bedoelde verplichting is geïmplementeerd in het derde lid van artikel 30.

#### Artikel 31

Dit artikel bevat nadere regels betreffende de beveiliging van schepen. Het eerste lid geeft uitvoering aan voorschrift XI-2/6.2.1 van het SOLAS-verdrag, waarin is bepaald dat de *Administration* een instantie aanwijst, waartoe – al dan niet door tussenkomst van de *Company Security Officer (CSO)* – de door het *Ship Security Alert System (SAS)* gegenereerde alarmmeldingen kunnen worden gericht. Gekozen is voor het Kustwachtcentrum, dat ook al andere taken op *security*-gebied heeft. Zo is het Kustwachtcentrum bijvoorbeeld belast met het doorgeven van het overeenkomstig artikel 63, derde lid, van het besluit vastgestelde beveiligingsniveau voor in Nederland geregistreerde schepen. Ook fungeert het Kustwachtcentrum als het “*point of contact*” waartoe schepen in Nederlandse wateren zich kunnen richten voor advies of bijstand op beveiligingsgebied of waar die schepen hun bezorgdheid over aan *security* gerelateerde zaken kunnen melden (zie voorschrift XI-2/7.2 van het verdrag).

In de toelichting bij artikel 8 werd reeds gemeld dat de Europese Unie een aantal aanvullende eisen op *security*-gebied heeft vastgesteld. Zo stelt verordening (EG) 725/2004 ook bepaalde onderdelen van deel B van de ISPS-Code, die internationaal slechts de status van aanbeveling hebben, verplicht. Aan dit aspect van de verordening wordt in het tweede lid uitvoering gegeven.

Met het derde lid wordt uitvoering gegeven aan voorschriften A/5.7 en A/10.1 van de ISPS-Code, waarin is bepaald dat de *Administration* de bewaartermijnen voor beveiligingsverklaringen en andere aan *security*-gerelateerde documentatie moet bepalen. Voor de beveiligingsverklaringen geldt dat deze niet langer behoeven te worden bewaard dan nodig is om aan voorschrift XI-2/9.2.3 te kunnen voldoen. In dat voorschrift is bepaald dat een schip bij het aanlopen van een haven bepaalde *security*-informatie moet kunnen verstrekken met betrekking tot de laatste tien contacten die het met havenfaciliteiten heeft gehad. Voor de in voorschrift A/10 bedoelde documentatie, die ook relevant kan zijn voor de certificering van het schip, is bepaald dat die documentatie gedurende drie jaren moet worden bewaard. De ratio daarachter is dat dit de erkende beveiligingsorganisaties in staat stelt om zich op basis

van die documentatie een beeld te vormen van de feitelijke beveiligingssituatie aan boord van een schip, wanneer dat schip in verband met het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat aan een tussentijds of hernieuwd onderzoek wordt onderworpen.

#### Artikelen 32 tot en met 35

Deze artikelen hebben betrekking op de toelating van scheepsuitrusting. Voor veel uitrusting geldt op grond van de verdragen dat die uitrusting van een door de vlaggenstaat goedgekeurd type moet zijn om aan boord van een schip te mogen worden gebruikt. In 1996 heeft de Europese Unie een richtlijn met geharmoniseerde Europese normen voor scheepsuitrusting vastgesteld (richtlijn 96/98/EG). Op grond van deze richtlijn mag, voorzover de richtlijn van toepassing is, aan boord van schepen nog slechts uitrusting worden geplaatst die is voorzien van het Europese merk van overeenstemming voor scheepsuitrusting, dat wordt gesymboliseerd door de in bijlage D van de richtlijn opgenomen afbeelding van een stuurwiel. Voor uitrusting die onder de richtlijn valt, komt het Europese merk van overeenstemming in de plaats van de voorheen benodigde typegoedkeuring van de vlaggenstaat.

Hoewel de lijst van uitrusting waarop de richtlijn van toepassing is (opgenomen in bijlage A.1 van de richtlijn) reeds een aantal malen bij wijzigingsrichtlijn is aangevuld, geldt de richtlijn (nog) niet voor alle scheepsuitrusting waarvoor op grond van de verdragen een typegoedkeuring is vereist. Voor uitrusting die niet in bijlage A.1 van de richtlijn wordt genoemd, is derhalve nog steeds een nationale typegoedkeuring van de vlaggenstaat vereist. In Nederland wordt die typegoedkeuring van oudsher door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleend.

Formeel geldt richtlijn 96/98/EG alleen voor uitrusting, bestemd voor plaatsing aan boord van conventieschepen. In deze regeling is er echter voor gekozen om de richtlijn in beginsel ook toe te passen ten aanzien van uitrusting voor niet-conventieschepen. Op het merendeel van die schepen zijn de eisen van de verdragen immers van overeenkomstige toepassing (zie artikel 41 van het besluit). Het ligt daarom voor de hand om voor de uitrusting van die schepen dezelfde typegoedkeuringseisen te laten gelden als voor de uitrusting van conventieschepen. Bovendien resulteert dit in een eenvoudig toepasbaar systeem: voor uitrusting die onder de richtlijn valt, geldt in beginsel dat die uitrusting van het Europese merk van overeenstemming moet zijn voorzien (zie artikel 33, eerste lid), terwijl voor uitrusting die niet onder de richtlijn valt, een typegoedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is vereist (zie artikel 34, eerste lid). Op deze hoofdregel bestaat evenwel een drietal uitzonderingen.

De eerste uitzondering is dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op grond van artikel 34, tweede lid, kan toestaan dat aan boord van niet-conventieschepen uitrusting wordt geplaatst die niet aan richtlijn 96/98/EG voldoet. Deze bevoegdheid is opgenomen omdat de prestatie- en beproevingsnormen uit de richtlijn, waar het gaat om uitrusting bestemd voor kleinere niet-conventieschepen, soms te zwaar zijn in verhouding tot het beoogde veiligheidsniveau. In die gevallen – waarbij

met name moet worden gedacht aan uitrusting bestemd voor schepen van minder dan 24 meter – moet het Hoofd van de Scheepvaartinspectie minder zware goedkeurings-eisen kunnen hanteren. Uiteraard kan hij ook voor uitrusting die niet onder de richtlijn valt, minder zware eisen hanteren, als die uitrusting voor kleinere niet-conventieschepen is bestemd. Dit behoeft evenwel niet expliciet te worden geregeld, omdat artikel 34, eerste lid, daar reeds voldoende ruimte voor biedt.

De overige twee uitzonderingen vloeien voort uit richtlijn 96/98/EG en richtlijn 1999/5/EG. Op grond van richtlijn 96/98/EG is geen merk van overeenstemming vereist voor uitrusting die ten behoeve van beproeving aan boord wordt geplaatst. Evenmin is dat merk vereist voor innovatieve uitrusting. Wel schrijft de richtlijn voor dat de uitrusting in dat geval van een door de vlaggenstaat afgegeven certificaat vergezeld moet gaan (zie artikel 33, eerste lid, onder b). Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 20 en 21 van de Wet scheepsuitrusting (Kamerstukken II 1999/2000, 26 878, nr. 3). Voorts is in richtlijn 96/98/EG een uitzondering opgenomen voor de vervanging van uitrusting in havens buiten de Europese Unie. Wanneer in die haven geen Europees goedgekeurde uitrusting verkrijgbaar is, mag aan boord van het schip ook uitrusting worden geplaatst die niet overeenkomstig richtlijn 96/98/EG is gekeurd (zie artikel 33, derde lid). Wel dient dan het niveau van de Europese typegoedkeuring zoveel mogelijk te worden benaderd. Artikel 16, eerste en tweede lid, van genoemde richtlijn bevat daarvoor een aantal voorschriften.

Richtlijn 1999/5/EG bevat geharmoniseerde Europese goedkeuringsnormen voor radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur, die ook van toepassing kunnen zijn op bepaalde radio- en navigatieapparatuur, bestemd voor gebruik aan boord van schepen. Weliswaar is in de richtlijn een uitzondering opgenomen voor apparatuur, bestemd voor gebruik aan boord van schepen, doch die uitzondering geldt alleen voor apparatuur die onder richtlijn 96/98/EG valt. Dit betekent dat ten aanzien van radio- en navigatieapparatuur waarvoor op grond van het SOLAS-verdrag geen typegoedkeuring is vereist, niet de eis kan worden gesteld dat die apparatuur alleen maar aan boord mag worden geplaatst, indien zij voldoet aan de toelatingseisen uit de artikelen 33 en 34. Ook het aan boord plaatsen van overeenkomstig richtlijn 1999/5/EG goedgekeurde apparatuur moet in dat geval worden toegestaan (zie artikel 35). Wel dient het dan te gaan om apparatuur die geschikt is voor gebruik in een maritieme omgeving. Deze aanvullende eis is neergelegd in een tweetal beschikkingen van de Europese Commissie: zie de beschikking van 22 september 2000 over de toepassing van artikel 3, lid 3, onder e, van richtlijn 1999/5/EG op radioapparatuur die bestemd is om op niet-SOLAS-zeeschepen te worden geïnstalleerd voor deelname aan het wereldwijde maritieme nood- en veiligheidssysteem en die niet onder richtlijn 96/98/EG inzake uitrusting van zeeschepen valt (PbEG L 269), alsmede de beschikking van 25 maart 2003 betreffende de toepassing van artikel 3, lid 3, onder e, van richtlijn 1999/5/EG op radioapparatuur die bedoeld is om op niet-SOLAS-schepen te worden gebruikt en om deel te nemen aan het automatische identificatiesysteem (AIS) (PbEU L 81).

Opgemerkt zij nog dat op grond van deze regeling niet meer de algemene regel geldt dat ook de niet-voorgeschreven uitrusting aan boord van schepen van een typegoedkeuring moet zijn voorzien (vgl. artikel 105 van het Schepenbesluit 1965). In beginsel behoeft alleen de voorgeschreven uitrusting (voorzover voor die uitrusting een typegoedkeuring is vereist: zie artikel 32), aan de in de artikelen 33 e.v. opgenomen toelatingseisen te voldoen. Op dit beginsel bestaat één uitzondering: in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-verdrag is bepaald dat ook de niet-voorgeschreven navigatieapparatuur die aan boord van een schip wordt geplaatst, van een typegoedkeuring moet zijn voorzien, voorzover het althans gaat om apparatuur waarvoor IMO-prestatienormen bestaan. Dat de toelatingseisen uit de artikelen 33 e.v. ook op deze categorie van niet-voorgeschreven uitrusting van toepassing zijn, is uitdrukkelijk geregeld in artikel 32, tweede lid.

#### *Artikel 36*

Dit artikel voorziet in de wederzijdse erkenning van typegoedkeuringen. Het gaat daarbij om typegoedkeuringen van uitrusting die (nog) niet onder het geharmoniseerde Europese typegoedkeuringsregime voor scheepsuitrusting valt (zie artikel 33). Op grond van artikel 36 mag aan boord van Nederlandse schepen ook uitrusting worden geplaatst die – bijvoorbeeld – van een Duitse typegoedkeuring is voorzien, mits die typegoedkeuring, gelet op de prestatie- en beproevingsnormen waarop zij is gebaseerd, gelijkwaardig is aan de Nederlandse typegoedkeuring.

#### *Artikel 37*

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 13 van richtlijn 96/98/EG, waarin is bepaald dat uitrusting die, hoewel zij conform de richtlijn is goedgekeurd, toch gevaarlijk blijkt te zijn, niet aan boord van schepen mag worden geplaatst. In het artikel wordt aangesloten bij artikel 23 van de Wet scheepsuitrusting, waarin – eveneens ter uitvoering van artikel 13 van de richtlijn – is geregeld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat passende maatregelen moet nemen om gevaarlijke uitrusting uit de handel te nemen. In het geval daartoe door de Minister wordt besloten, rust op het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de verplichting om ook maatregelen te nemen om het gebruik van die uitrusting tegen te gaan. Ingevolge het tweede lid moeten de andere lidstaten van de Europese Unie en de Europese Commissie van die maatregelen in kennis worden gesteld.

#### *Artikel 38*

In 2001 zijn door een groep experts, bestaande uit vertegenwoordigers van de klassenbureaus, de baggerindustrie, de scheepsbouwindustrie en de overheden van België, Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland richtlijnen vastgesteld voor de bouw en het gebruik van baggerschepen met een verminderd vrijboord. De richtlijnen gelden voor baggerschepen die zijn voorzien van middelen om in de beun geladen baggerspecie in één keer in zeer korte tijd middels bodemkleppen te lossen; het gaat hier met name om de zogenaamde sleephopperzuigers. Dergelijke schepen worden veel gebruikt voor het uitbaggeren en het onderhouden van vaarwegen en havenbekkens, voor gebruik bij landaanwinning en zand- en grindwinning op zee. De bodemkleppen waarmee zij zijn uitgerust, maken het mogelijk om, indien nodig, de lading snel te storten

en dus het vrijboord binnen zeer korte tijd te vergroten, waardoor deze schepen kan worden toegestaan om dieper af te laden dan op grond van het Uitwateringsverdrag gebruikelijk is.

Baggerschepen die aan deze richtlijnen voldoen, kunnen van een verminderd vrijboord worden voorzien. Dit geschiedt door de toekenning van een bijzondere baggerlastlijn. Wel worden bij de toekenning van het verminderde vrijboord een aantal beperkingen opgelegd, zoals het vaargebied waarbinnen en de voorwaarden waaronder van het verminderde vrijboord gebruik mag worden gemaakt (zie ook artikel 53).

De richtlijnen zijn totstandgekomen in de vorm van een regionale overeenkomst op grond van artikel 6, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag. De richtlijnen zijn medegegeerd aan de IMO en internationaal bekendgemaakt door middel van IMO-circulaire nr. 2285 van 17 januari 2001. Tevens zijn de richtlijnen in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen medegegeerd, ter voldoening aan richtlijn 98/34/EG: zie notificatie nr. 2000/0024/NL.

#### *Artikel 39*

In de toelichting bij de artikelen 5 en 6 is reeds vermeld dat toepassing van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code voor conventieschepen tot een vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag leidt. Voor het schip blijft evenwel een internationaal veiligheidscertificaat benodigd. Het bij de Code behorende certificaat treedt daarvoor – anders dan bij niet-conventieschepen – niet voor in de plaats. Bovendien is voor het schip, indien het op grond van het onderhavige artikel van bepaalde SOLAS-eisen is vrijgesteld, een internationaal certificaat van vrijstelling nodig (zie artikel 11 van het besluit).

#### *Artikel 40*

In het Nederlandse kustgebied varen al tientallen jaren schepen met een lengte van 24 meter of meer, die ten behoeve van de sportvisserij worden ingezet. Het gaat daarbij om circa 25 schepen; veelal voormalige vissersvaartuigen met een gemiddelde lengte van 33 meter. Nagenoeg al deze schepen hebben steeds onder voortdurend toezicht van de Scheepvaartinspectie gestaan en hun zeewaardigheid in de loop der jaren ruimschoots bewezen. Gelet op hun bouwjaar, lengte en vaargebied, zouden deze "sportvissersvaartuigen" ingevolge artikel 6 van richtlijn 98/18/EG in 2007 en 2008 moeten (gaan) voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn inzake bestaande passagiersschepen van "klasse B".

Op grond van artikel 7, derde lid, van de richtlijn mag een lidstaat, op voorwaarde dat het veiligheidsniveau niet wordt verlaagd, maatregelen vaststellen waarbij schepen voor binnenlandse reizen onder bepaalde operationele omstandigheden worden vrijgesteld van bepaalde specifieke eisen van richtlijn 98/18/EG. Van deze vrijstellingsmogelijkheid is door Nederland gebruik gemaakt ten aanzien van de sportvissersvaartuigen, omdat het onverkort toepassen van de richtlijn voor deze categorie schepen tot onevenredig zware eisen zou leiden. Het voornemen daartoe is op 1 juli 2003 overeenkomstig de procedure van artikel 7, vierde lid, van de richtlijn gemeld aan de Europese Commissie (nr. DS-200987/03).

Aan de vrijstelling zijn in het tweede lid van het onderhavige artikel een aantal operationele beperkingen verbonden: de vrijstelling geldt slechts voor een vaargebied van 20 mijl uit de Nederlandse kust en onder gunstige vaarcondities. Bovendien geldt de vrijstelling niet voor schepen met nachtaccommodatie (zie het derde lid). Voor schepen met nachtaccommodatie gelden zwaardere eisen dan voor schepen die dekpassagiers vervoeren. Aan boord van schepen met nachtaccommodatie moeten bijvoorbeeld adequate vluchtwegen aanwezig zijn om de passagiers in staat te stellen om bij brand of een ander ongeval vanuit hun nachtaccommodatie het dek te bereiken. Ten overvloede zij opgemerkt dat de vrijstelling voorts alleen geldt voor vaartuigen die reeds op 17 augustus 2000 (de datum waarop de Regeling passagiersschepen nationale vaart, waarmee uitvoering werd gegeven aan richtlijn 98/18/EG, in werking trad) van een geldig certificaat van deugdelijkheid waren voorzien. Nieuwe vaartuigen die zullen worden aangewend als sportvissersvaartuig zullen geheel moeten voldoen aan de richtlijn.

#### *Artikel 41*

In het eerste lid van dit artikel worden zeilschepen onder meer vrijgesteld van de verplichting om een reisgegevensrecorder aan boord te hebben. Volgens voorschrift V/20.2 kunnen schepen van deze verplichting worden vrijgesteld, als kan worden aangetoond dat het koppelen van de recorder met bestaande sensoren onredelijk en onpraktisch is. Bovendien vallen zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, niet onder de volledige bepalingen van het SOLAS verdrag (vgl. artikel 5, tweede lid, van het besluit), waardoor ook niet alle voor de levering van informatie aan de recorder benodigde sensoren aanwezig hoeven te zijn. Zo missen zeilschepen de voor de werking van de recorder essentiële sensoren van de voortstuwingsinstallatie; zij worden immers voortbewogen door zeilen. Daarnaast kunnen deze schepen door hun bouw en hun zeilvoering niet aan alle eisen ten aanzien van het uitzicht vanaf de brug voldoen (voorschrift V/22). Het gaat hier dan met name om het zichtveld vanaf de stuurpositie dat afhankelijk van de zeilvoering in meer of mindere mate door de zeilen belemmerd wordt. Ook is een gevolg van het varen onder zeil dat het schip aan de wind onder helling vaart; hierdoor kan eveneens niet aan de zichtveld eisen worden voldaan en moeten deze schepen van de betreffende eisen worden vrijgesteld. Omdat deze categorie zeilschepen niet onder de bepalingen van het SOLAS-verdrag valt, kunnen zij tevens worden vrijgesteld van de in voorschrift V/30 opgenomen verplichting om aan boord een lijst met alle operationele beperkingen te hebben.

In het tweede lid worden niet van werktuiglijke middelen tot voortstuwung voorziene schepen vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS verdrag. Deze schepen navigeren immers niet zelfstandig, maar kunnen voor vervoer over zee alleen worden gesleept. Om dezelfde reden zijn zij ook vrijgesteld van de uit artikel 24 voortvloeiende verplichtingen. Het is echter wel nodig dat zij door andere schepen opgemerkt kunnen worden, met name bij slecht zicht. De eis dat zij een radarreflector aan boord moeten hebben (zie voorschrift V/19.2.1.7) is daarom gehandhaafd.

*Artikel 42*

Dit artikel strekt ter uitvoering van de door de IMO aanbevolen *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes* uit 1991. De Code bevat niet alleen concrete normen voor het vervoer van deklust hout, maar ook meer algemeen geformuleerde uitgangspunten die bij dat vervoer in acht moeten worden genomen. De belangrijkste redenen voor het vaststellen van de Code werden gevormd door het toenemend aantal ongevallen met vrachtschepen ten gevolge van het overgaan en verlies van deklust hout, alsmede door veranderingen in de aard van het vervoer, de constructie van schepen en de techniek van het beladen van deklust hout. Omdat er ook ongevallen waren geweest met schepen onder de vlag van het Koninkrijk, werd toepassing van de zogeheten "Houtvaartcode" in de jaren '90 voor schepen onder Koninkrijksvlag verplicht gesteld, aanvankelijk in een bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling Houtvaartcode (die in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling zal worden ingetrokken).

Bij de Houtvaartcode behoren vier bijlagen. Deze zijn niet van toepassing verklaard, om de volgende redenen. Bijlage A bevat slechts aanbevelingen, terwijl bijlage B geen betrekking heeft op deklading, maar op lading onderdeks. Voorts is aan bijlage C reeds uitvoering gegeven door middel van bekendmaking nr. 279/1992 (zie artikel 22, eerste lid). Bijlage D is een weergave van voorschrift 44 van het Uitwateringsverdrag, dat reeds op grond van het besluit geldt. De in het derde lid opgenomen afwijking van onderdeel 3.2.1 van de Houtvaartcode maakt het mogelijk om met behoud van een verantwoord veiligheidsniveau de ladingcapaciteit van het dek optimaal te benutten. Met het vierde lid wordt voldaan aan het gestelde in onderdeel 4.5.1 van de Houtvaartcode.

De bekendmaking aan de scheepvaart waarbij de Houtvaartcode in eerste instantie werd geïmplementeerd, is ter voldoening aan richtlijn 83/189/EEG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificatie nr. 97/0036/NL.

*Artikel 43*

Het onderhavige artikel bevat nadere regels voor het vervoer van bulkclading, die zowel gelden voor het vervoer van niet-gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag) als voor het vervoer van gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag). De BC-Code, die internationaal als aanbeveling geldt, was onder het Schepenbesluit 1965 geïmplementeerd in het Handboek Gestorte Ladingen. In de Code zijn voorschriften opgenomen voor het vervoer van gestorte ladingen die gemakkelijk kunnen overgaan, een grote dichtheid hebben, geheel of gedeeltelijk vloeibaar kunnen worden tijdens het vervoer of die gevaren van chemische aard kunnen inhouden of andere gevaarlijke eigenschappen bezitten. De voorschriften van de BC-Code gelden in aanvulling op de algemene voorschriften voor het vervoer van lading en het vervoer van gevaarlijke stoffen, opgenomen in de hoofdstukken VI en VII van het SOLAS-verdrag. De BC-Code is niet van toepassing op het vervoer van gestort graan e.d.; daarvoor gelden de in de Graancode opgenomen regels (zie hoofdstuk VI, deel C, van het SOLAS-verdrag en artikel 53, tweede lid, van het besluit).

In de Code wordt op een aantal plaatsen verwezen naar een "Competent Authority". In de meeste gevallen is dat de

Minister van Verkeer en Waterstaat. Voor radioactieve bulkclading is de bevoegde autoriteit echter de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Opgemerkt zij nog dat het Handboek Gestorte Ladingen niet langer een verplicht boekwerk aan boord zal zijn. Vanwege de in dat handboek opgenomen aanbevelingen betreffende het gebruik van bestrijdingsmiddelen, het betreden van besloten ruimten en dergelijke blijft het echter wel een nuttig boekwerk om aan boord te hebben.

De toepassing van de BC-Code – toen nog opgenomen in het Handboek Gestorte Ladingen – is in het kader van de 7e wijziging van dat handboek (bekendmaking nr. 312/1996) genotificeerd aan de Europese Commissie, ter voldoening aan richtlijn 83/189/EEG: zie notificatie nr. 97/0632/NL.

*Artikelen 44*

Op grond van de voorschriften VI/5.6 en VII/5 van het SOLAS-verdrag dient voor elk (vracht)schip een zogeheten "Handleiding vastzetten lading" (*Cargo Securing Manual*) te worden opgesteld voor het laden, stuwen en zeevast zetten van lading. Daarbij is bepaald dat deze handleiding "shall be drawn up to a standard at least equivalent to the relevant guidelines developed by the Organization". In dat kader wordt verwezen naar de door de IMO aanbevolen *Guidelines for the Preparation of the Cargo Securing Manual*, die in het onderhavige artikel van toepassing worden verklaard.

Bedoelde richtlijnen waren aanvankelijk geïmplementeerd door middel van de Regeling handleiding vastzetten lading (genotificeerd onder notificatienummer 98/0435/NL). In verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling wordt de Regeling handleiding vastzetten lading per 1 januari 2005 ingetrokken.

*Artikel 45*

In de IMDG-Code, die voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm bevat, worden bepaalde bevoegdheden opgedragen aan een "Competent Authority". Dit artikel regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de IMDG-Code als bevoegde autoriteit geldt. Meestal is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, doch voor radioactieve stoffen is de bevoegde autoriteit de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (zie ook artikel 43, tweede lid).

*Artikel 46*

Voorschrift VII/2.4 verplicht de overheid ertoe om "detailed instructions on emergency response" vast te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO vastgestelde richtlijnen. In het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 door de vanwege de IMO aanbevolen *Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods ("EmS-Guide")* verplicht te stellen. Met betrekking tot de taal waarin die gids gesteld moet zijn (zie het tweede lid), zij verwezen naar hetgeen dienaangaande in de toelichting bij artikel 25, tweede en derde lid, is opgemerkt.

De EmS-Gids was onder het Schepenbesluit 1965 opgenomen in het Handboek Gevaarlijke Stoffen. Dit handboek zal, evenals het Handboek Gestorte Ladingen (zie artikel 43), niet langer een verplicht boekwerk zijn.



Vanwege de in het handboek opgenomen informatie blijft het echter wel een nuttig handboek om aan boord te hebben.

*Artikelen 47 en 48*

In de toelichting bij hoofdstuk 5 van het besluit is uiteengezet dat de kapitein verantwoordelijk is voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. In richtlijn 98/18/EG en de in artikel 48 genoemde Codes zijn de verplichtingen van de kapitein nader ingevuld. In grote lijnen komen deze verplichtingen overeen met de verplichtingen die ook op grond van het SOLAS-verdrag gelden. Voor een nadere toelichting zij dan ook verwezen naar de toelichting bij de artikelen 60 tot en met 62 van het besluit.

Opgemerkt zij nog dat de artikelen 47 en 48 niet afdoen aan de verplichtingen die reeds op grond van het besluit gelden. In dat verband moet met name worden gewezen op artikel 61, eerste lid, van het besluit, dat uitvoering geeft aan de operationele voorschriften van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie). Voor schepen als bedoeld in artikel 48 zij ook gewezen op artikel 60 van het besluit, dat betrekking heeft op de operationele voorschriften die voortvloeien uit het Uitwateringsverdrag. Schepen van meer dan 24 meter waarmee internationale reizen worden ondernomen, dienen in aanvulling op de voorschriften, bedoeld in artikel 48, tevens aan de operationele voorschriften uit het Uitwateringsverdrag te voldoen.

*Artikel 49*

Dit artikel strekt, evenals artikel 25, eerste lid, ter uitvoering van richtlijn 92/29/EEG. Artikel 25 heeft betrekking op de (medische) uitrustings-eisen voor schepen; het onderhavige artikel ziet op een aantal daarmee verband houdende verplichtingen van de kapitein. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen, die vooralsnog gehandhaafd wordt.

*Artikel 50*

In dit artikel zijn de operationele bepalingen uit richtlijn 98/41/EG opgenomen (zie ook de toelichting bij artikel 30). Deze bepalingen gelden in aanvulling op hetgeen reeds in voorschrift III/27 van het SOLAS-verdrag is geregeld (zie in dat verband artikel 61, tweede lid, van het besluit). De verantwoordelijkheid voor de naleving van de operationele bepalingen berust bij de kapitein.

*Artikel 51*

Het eerste lid van dit artikel hangt samen met artikel 46. In dat artikel is bepaald dat aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd, een exemplaar van de EmS-Gids aanwezig moet zijn. Bij incidenten met die gevaarlijke stoffen dient de kapitein er zorg voor te dragen dat de in de EmS-Gids opgenomen procedures worden gevolgd.

Op grond van de voorschriften VII/6 en VII/7.4 van het SOLAS-verdrag dient van incidenten waarbij een schip op zee verpakte of gestorte gevaarlijke lading heeft verloren of kan hebben verloren, melding te worden gedaan aan de dichtstbijzijnde kuststaat. Voor deze staat is het van groot belang om zo volledig en nauwkeurig mogelijk over het incident te worden geïnformeerd, zodat gericht actie kan worden ondernomen om de gevaarlijke lading te bergen of de gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Met het oog hierop heeft de IMO richtlijnen vastgesteld voor het rapporteren van incidenten met gevaarlijke stoffen. Op

grond van het tweede lid dienen deze richtlijnen bij het rapporteren van dergelijke incidenten te worden gevolgd.

*Artikel 52*

Het onderhavige artikel komt qua strekking overeen met artikel 64 van het besluit. Het verschil met dat artikel is er in gelegen, dat artikel 64 verwijst naar de op grond van het besluit toepasselijke verdragen en Codes, terwijl in het onderhavige artikel een relatie wordt gelegd met de op grond van deze regeling toepasselijke richtlijnen en Codes. Het onderhavige artikel betekent overigens niet dat artikel 64 van het besluit in het geheel niet van toepassing is. Voorzover voor schepen waarop deze regeling van toepassing is, ook bepalingen uit het besluit gelden (te denken valt onder meer aan artikel 61, eerste lid, maar ook aan de in hoofdstuk 4 van het besluit opgenomen voorschriften voor het vervoer van lading), zal het onderhavige artikel gelden in aanvulling op de verplichtingen die reeds uit artikel 64 van het besluit voortvloeien.

*Artikel 53*

De in artikel 38 geregelde toekenning van een verminderd vrijboord leidt tevens tot een vrijstelling van de in het Uitwateringsverdrag opgenomen verplichting om niet dieper af te laden dan volgens de toepasselijke seizoenslastlijn is toegestaan (zie ook artikel 60 van het besluit). Wel geldt daarbij uiteraard de beperking dat niet dieper mag worden afgeladen dan volgens de toegekende baggerlastlijn is toegestaan. Ook dienen bij het varen met een verminderd vrijboord de operationele voorschriften uit IMO-circulaire nr. 2285, alsmede de in voorkomend geval aan de toekenning verbonden beperkingen in acht te worden genomen. Deze voorschriften en beperkingen kunnen bijvoorbeeld verband houden met de weersomstandigheden waaronder of de maximale golfhoogte waarbij met verminderd vrijboord mag worden gevaren.

*Artikel 54*

De in voorschrift V/26 van het SOLAS-verdrag opgenomen verplichting om binnen twaalf uur voor vertrek de stuurinrichting te testen is gebaseerd op het gegeven dat deze stuurinrichting op een in de haven verblijvend schip normaliter wordt afgezet. Het is dan belangrijk om na het weer opstarten van de stuurinrichting de goede werking ervan te controleren. Schepen op korte internationale reizen doen zeer regelmatig havens aan (verblijven meestal ook slechts korte tijd in die havens), maken intensief gebruik van de stuurinrichting en laten deze in de haven veelal bijstaan. Bovendien zijn de reizen vaak van zo korte duur dat binnen de in voorschrift V/26 genoemde periode van 12 uur één of meer havens worden aangedaan. Voor deze schepen kan dan ook worden volstaan met het één maal per week testen van de stuurinrichting. Voorschrift V/26.5 geeft daartoe de mogelijkheid.

*Artikel 55*

De in dit artikel bedoelde niet-werktuiglijk voortbewogen schepen behoeven niet te voldoen aan een aantal voorschriften uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Indien geen stuurgerei aanwezig is omdat het schip ook geen eigen voortstuwing heeft, of wanneer het schip niet onder eigen voortstuwing, maar gesleept en dus zonder gebruik te maken van eigen stuurgerei naar zijn bestemming wordt gebracht, behoeft niet aan de in

voorschrift V/26 opgenomen verplichting om voor aanvang van de reis de stuurinrichting te beproeven, te worden voldaan. Van deze verplichting kunnen bedoelde schepen dus worden vrijgesteld. Van de verplichting zeekaarten en boekwerken aan boord te hebben (voorschrift V/27) en het bijhouden van dagboeken (voorschrift V/28) kunnen deze schepen eveneens worden vrijgesteld. Aangezien zij geen werktuiglijke voorstuwing beschikbaar hebben, worden zij op zee gesleept, in welk geval de verplichtingen uit beide SOLAS-bepalingen bij het slepende vaartuig liggen.

*Artikelen 56 tot en met 59*

Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds is uiteengezet, strekt de regeling mede ter uitvoering van een aantal Europese richtlijnen betreffende de zeescheepvaart. Voor veel van deze richtlijnen geldt dat zij niet alleen op in Nederland geregistreerde schepen moeten worden toegepast, maar ook ten aanzien van buitenlandse schepen waarmee reizen worden ondernomen van of naar een Nederlandse haven, ongeacht de vlag waaronder die schepen varen. De grondslag om regels te stellen met betrekking tot buitenlandse schepen in Nederlandse wateren is neergelegd in de Wet buitenlandse schepen. Voor een nadere toelichting op het voorgaande zij verwezen naar de parlementaire behandeling van die wet (Kamerstukken II 2003/04 29 394, nrs. 3, 5 en 6).

De Wet buitenlandse schepen maakt het mogelijk om de op grond van de Schepenwet voor Nederlandse schepen geldende regels, voorzover die regels strekken ter uitvoering van een richtlijn, bij ministeriële regeling van overeenkomstige toepassing te verklaren op buitenlandse schepen. Omwille van de overzichtelijkheid is ervoor gekozen om dit in dezelfde regeling te doen, waarin de desbetreffende richtlijnen ook voor in Nederland geregistreerde schepen zijn geïmplementeerd, te weten de onderhavige regeling. Opgemerkt zij nog dat de in deze regeling opgenomen voorschriften voor buitenlandse schepen ook gelden voor in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen die een Nederlandse haven aandoen. In de Wet buitenlandse schepen is bepaald dat die schepen (waarop de Europese scheepvaartregelgeving alleen van toepassing is, wanneer zij een Europese haven aandoen) voor de toepassing van die wet worden gelijkgesteld met buitenlandse schepen (zie in dat verband ook artikel 56, tweede lid).

Op grond van artikel 57 moeten buitenlandse schepen waarmee reizen van of naar Nederlandse havens worden ondernomen, aan de Europese veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen voldoen. In het eerste lid van dat artikel wordt een aantal artikelen uit deze regeling van overeenkomstige toepassing verklaard. Voor de achtergronden zij verwezen naar de toelichting bij de desbetreffende artikelen. In het tweede lid van artikel 57 wordt verwezen naar een tweetal SOLAS-voorschriften, die voor Nederlandse schepen in het Schepenbesluit 2004 zijn geïmplementeerd. Bedoelde SOLAS-voorschriften komen overeen met de uitrustingseisen die op grond van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) aan schepen in Europese

vaart worden gesteld. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat artikel 10 van de regeling niet van overeenkomstige toepassing is verklaard op buitenlandse schepen. De onderzoeken waaraan een buitenlands schip op grond van richtlijn 98/18/EG wordt onderworpen, moeten worden verricht door de vlaggenstaat van dat schip. Dit in tegenstelling tot de onderzoeken, bedoeld in artikel 13, die door de staat of staten van ontvangst moeten worden uitgevoerd.

De bevoegdheid tot het aanhouden van een buitenlands schip is geregeld in artikel 7, eerste lid, van de Wet buitenlandse schepen. De gevallen waarin een dergelijk schip aangehouden kan worden, zijn geregeld in artikel 58 van deze regeling. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ingevolge artikel 7, tweede lid, van de Wet buitenlandse schepen aanhouding kan plaatsvinden indien het schip zich bevindt in een (Nederlandse) haven, of in de Nederlandse territoriale zee, komende van of op weg naar een (Nederlandse) haven.

Overtreding van de krachtens artikel 3 van de Wet buitenlandse schepen gestelde regels is een strafbaar feit, voorzover dat bij ministeriële regeling als zodanig is aangemerkt (zie artikel 11, tweede lid, van die wet). Op grond van artikel 59 van deze regeling is overtreding van de voorschriften, bedoeld in artikel 57 een strafbaar feit.

*Artikel 60*

De door de IMO vastgestelde Codes en (uitvoerings)resoluties plegen niet in het Tractatenblad bekend te worden gemaakt. Met het oog hierop regelt het onderhavige artikel de wijze waarop die instrumenten bekend worden gemaakt (vgl. artikel 70 van het besluit).

*Artikelen 61 en 62*

Deze artikelen regelt het tijdstip waarop wijzigingen van de IMO-instrumenten en richtlijnen waarnaar in deze regeling dynamisch wordt verwezen, voor de toepassing van de regeling doorwerken.

Artikel 62, tweede en derde lid, bevat een bijzondere voorziening met betrekking tot het moment waarop wijzigingen in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG doorwerken. Voor uitrusting die bij wijzigingsrichtlijn aan de opsomming in bijlage A.1 wordt toegevoegd (waardoor het goedkeuringsregime van de richtlijn ook voor die uitrusting gaat gelden) geldt een overgangstermijn van twee jaren. Gedurende deze zogenaamde "uitverkooptermijn" behoeft de aan boord van een schip te plaatsen uitrusting nog niet aan de richtlijn voldoen. Dit stelt de producenten van scheepsuitrusting in de gelegenheid om hun voorraden van nog niet overeenkomstig de richtlijn gekeurde uitrusting te verkopen. Wel geldt daarbij, om misbruik te voorkomen, de beperking dat het moet gaan om reeds voor de vaststelling van de wijzigingsrichtlijn vervaardigde en typegoedgekeurde uitrusting. Het tijdstip waarop bedoelde termijn aanvangt, pleegt in de wijzigingsrichtlijnen te worden vastgesteld.

*Artikel 63*

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat, ook het besluit in werking treedt. De bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat zullen pas medio 2005 in werking treden. In verband hiermee is eveneens voorzien in de uitgestelde

inwerkingtreding van de artikelen 4, derde lid, 5, tweede lid, en 6, tweede lid, van deze regeling.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat de in artikel 19, tweede lid, genoemde bijlage met zeegebieden als bedoeld in artikel 4 van richtlijn 98/18/EG niet in de Staatscourant wordt gepubliceerd. De bijlage is identiek aan de bijlage bij de Regeling zeegaande passagiersschepen in nationale vaart (Stcrt. 2000, 170). Bovendien kan de bijlage – conform artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van richtlijn 98/18/EG – worden geraadpleegd op de internetsite van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Scheepvaart. In de formele bekendmaking van de bijlage wordt voorzien door terinzagelegging bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gevestigd aan de Koningskade 4 te Den Haag.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs



# Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen

*Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 december 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2756, (Stcrt. 2004, 246) houdende nadere regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde zeeschepen (Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen)*

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen en de Minister van Toerisme en Transport van Aruba;

Gelet op de artikelen 12, 22, 32, 46, 48, eerste lid, 51, 54, 58 en 65 van het Schepenbesluit 2004, de artikelen 5, eerste lid, 26e, tweede lid, en 26f van de Schepenwet en de in artikel 1 van deze regeling genoemde Codes;

BESLUIT:

## HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

### *Artikel 1 Begripsbepalingen*

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. besluit: Schepenbesluit 2004;
- b. BC-Code: de bij resolutie A.434(XI) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO)<sup>1</sup> van de Verenigde Naties aangenomen Code voor het veilig vervoer van vaste bulkclading (*Bulk Cargoes Code*);
- c. DSC-Code: de bij resolutie A.373(X) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen Code voor de veiligheid van dynamisch ondersteunde schepen (*Dynamically Supported Craft Code*);
- d. Houtvaartcode: de bij resolutie A.715(17) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor het veilig vervoer van deklast hout (*Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes*);
- e. MODU-Code 1979: de bij resolutie A.414(XI) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1979 (*Mobile Offshore Drilling Units Code, 1979*);
- f. MODU-Code 1989: de bij resolutie A.649(16) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1989 (*Mobile Offshore Drilling Units Code, 1989*);
- g. SPS-Code: de bij resolutie A.534(13) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de veiligheid van schepen voor bijzondere doeleinden (*Special Purpose Ships Code*);
- h. EmS-Gids: de bij circulaire MSC/Circ.1025 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde Noodmaatregelen en -procedures voor schepen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd (*Emergency response procedures for ships carrying dangerous goods; EmS Guide*).

<sup>1</sup> Op 22 mei 1982 is de naam van de Organisatie gewijzigd in "Internationale Maritieme Organisatie" (IMO).

2. Voor de toepassing van het besluit en deze regeling wordt met een internationale reis gelijkgesteld een reis tussen de Nederlandse Antillen en Nederland of tussen Aruba en Nederland.

### *Artikel 2 Bouwdatum van een schip*

Als bouwdatum van een schip wordt aangemerkt de dag waarop de kiel van het schip is gelegd, dan wel de dag waarop met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Codes is bepaald, een met de kiellegging vergelijkbaar stadium is bereikt. Artikel 2, tweede lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing.

### *Artikel 3 Toepassingsbereik*

Deze regeling is van toepassing op schepen die op grond van Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren.

## HOOFDSTUK 2. CERTIFICATEN EN ONDERZOEKEN

### § 1. Benodigde certificaten

#### *Artikel 4 Certificaten voor verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)*

1. Voor verplaatsbare offshore booreenheden als bedoeld in de MODU-Code 1979 en 1989 zijn de volgende certificaten benodigd:
  - a. voor booreenheden, gebouwd voor 1 mei 1991: het veiligheidscertificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden, behorend bij de MODU-Code 1979;
  - b. voor booreenheden, gebouwd op of na 1 mei 1991: het veiligheidscertificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden, behorend bij de MODU-Code 1989.
2. Voor schepen als bedoeld in artikel 6 van het besluit treden de in het eerste lid bedoelde certificaten in de plaats van het voor die schepen benodigde nationaal veiligheidscertificaat.

#### *Artikel 5 Certificaten op grond van DSC-Code en SPS-Code (IMO)*

1. Voor een schip ten aanzien waarvan op grond van artikel 8 is gekozen voor toepassing van de DSC-Code of de SPS-Code, is het bij de desbetreffende Code behorende certificaat benodigd. Indien is gekozen voor toepassing van de DSC-Code, is voor het schip tevens de bij die Code behorende exploitatievergunning benodigd.
2. Voor schepen als bedoeld in artikel 6 van het besluit treden de in het eerste lid bedoelde certificaten in de plaats van het voor die schepen benodigde nationaal veiligheidscertificaat.

#### *Artikel 6 Bij certificaten behorende uitrustingsrapporten, aanhangsels e.d.*

De in de artikelen 4 en 5 bedoelde certificaten gaan vergezeld van de bij die certificaten behorende uitrustingsrapporten en aanhangsels, alsmede van de in de desbetreffende Codes voorgeschreven stabiliteitsgegevens of andere gegevens met betrekking tot schip of lading.

## § 2. Onderzoeken

### *Artikel 7 Onderzoeken van verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)*

Verplaatsbare offshore booreenheden als bedoeld in de MODU-Code 1979 of 1989 worden ter verkrijging van de voor die schepen benodigde certificaten en gedurende de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken.

### *Artikel 8 Onderzoeken op grond van DSC-Code en SPS-Code (IMO)*

1. De eigenaar van een schip, behorend tot een van de navolgende categorieën van schepen, kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van:

- a. voor dynamisch ondersteunde schepen als bedoeld in de DSC-Code, gebouwd voor 1 januari 1996: de voorschriften van de DSC-Code;
- b. voor schepen, bestemd voor bijzondere doeleinden als bedoeld in de SPS-Code: de voorschriften van de SPS-Code.

2. Indien ten aanzien van een schip is gekozen voor toepassing van een in het eerste lid genoemde Code, treden de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken in de plaats van de in artikel 14 of 15 van het besluit bedoelde onderzoeken.

### *Artikel 9 Tijdstippen van onderzoek*

De in de artikelen 7 en 8 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende Codes voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat het hernieuwde onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, steeds plaatsvindt in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat.

### *Artikel 10 Uitvoering onderzoeken door erkende organisaties*

1. De onderzoeken, bedoeld in de artikelen 18 en 19 van het besluit, worden uitgevoerd door een daartoe krachtens artikel 23 van het besluit aangewezen organisatie naar keuze van de eigenaar.
2. De onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 13 tot en met 17 van het besluit of de artikelen 7 en 8 van deze regeling wordt onderworpen, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie of door een krachtens artikel 23 van het besluit aangewezen organisatie waar het schip is geklasseerd.

### *Artikel 11 Aantekening van onderzoeken*

Van de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 7 en 8 tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, wordt door degene die het onderzoek heeft verricht, aantekening geplaatst op het certificaat.

## § 3. Afgifte en geldigheid van certificaten

### *Artikel 12 Certificaten op grond van MODU-Code, DSC-Code of SPS-Code (IMO)*

1. De in artikel 5 bedoelde certificaten hebben, indien zij zijn afgegeven voor een passagiersschip, een geldigheidsduur van een jaar. De in artikel 4 bedoelde certificaten hebben, evenals de in artikel 5 bedoelde certificaten die zijn afgegeven voor vrachtschepen, een

geldigheidsduur van vijf jaren.

2. De artikelen 29, tweede lid, 30 en 31 van het besluit zijn van overeenkomstige toepassing op certificaten als bedoeld in het eerste lid.

## HOOFDSTUK 3. EISEN AAN SCHIP EN BEDRIJFSVOERING

### § 1. Eisen aan schepen

#### *Artikel 13 Eisen op grond van MODU-Code, DSC-Code en SPS-Code (IMO)*

1. Een schip waarvoor een certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code of de SPS-Code, benodigd is, voldoet aan de eisen van de desbetreffende Code.

2. Indien in een Code als bedoeld in het eerste lid wordt verwezen naar het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag, wordt dat verdrag toegepast met inachtneming van alle op grond van artikel 71 van het besluit toepasselijke wijzigingen van dat verdrag.

#### *Artikel 14 Bijzondere eisen voor offshore bevoorradingsschepen (IMO)*

1. Offshore bevoorradingsschepen voldoen aan de eisen van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 280/1992 (Stcrt. 70).

2. Offshore ondersteuningsschepen, gebruikt voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk, voldoen aan de eisen van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 281/1992 (Stcrt. 70).

#### *Artikel 15 Nadere regels betreffende de stabiliteit van schepen (IMO)*

1. Een schip voldoet aan de op dat schip toepasselijke stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 279/1992 (Stcrt. 70) of bekendmaking aan de scheepvaart nr. 255/1990 (Stcrt. 117).

2. Het eerste lid is niet van toepassing op offshore bevoorradingsschepen en op vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter waarvoor geen certificaat benodigd is.

#### *Artikel 16 Nadere regels betreffende werktuiglijke en elektrische installaties*

1. De elektrische installaties aan boord van een schip voldoen aan de normen in Publicatie 92 (Elektrische installaties aan boord van schepen) van de Internationale Elektrotechnische Commissie of daaraan gelijkwaardige normen van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau.

2. De bouw en inrichting en het onderhoud van elektrische personenliften voldoen aan:

- a. de regels van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau, of;
- b. ISO-norm 8383 in combinatie met EN 81-1 (1998), dan wel de door het Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft uitgegeven norm NEN 28 383.

3. In aanvulling op voorschrift II-1/42.2, onderscheidenlijk II-1/43.2, van het SOLAS-verdrag is de aan boord van een schip aanwezige elektrische noodkrachtbron tevens in staat om gedurende ten minste 36 uur, indien het een passagiersschip betreft, en ten minste 18 uur, indien het een vrachtschip betreft, stroom

te leveren ten behoeve van de noodverlichting in kombuizen, eetzalen en andere ruimten voor algemeen gebruik.

4. Aan boord van een schip worden de in bekendmaking aan de scheepvaart nr. 213/1987 (Stcrt. 114) voorgeschreven maatregelen ter beperking van geluidhinder getroffen.

5. De opstelling en inrichting van acetyleen las- en snij-installaties voldoet aan de eisen van bekendmaking nr. 35/1965 (Stcrt. 169).

#### *Artikel 17 Nadere regels betreffende de veiligheid van navigatie*

1. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op vrachtschepen van minder dan 300 GT.

2. Voorschrift V/19.2.5.4 van het SOLAS-verdrag is van overeenkomstige toepassing op schepen van minder dan 500 GT.

#### *Artikel 18 Medische uitrusting*

1. Aan boord van een schip is de in de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen voorgeschreven medische uitrusting met de daarbij behorende handleidingen en controlelijsten aanwezig, volgens de voorschriften vervat in bijlage XVI van het Schepenbesluit 1965.

2. Aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, is een Nederlandstalige uitgave van de bij circulaire MSC/Circ.857 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde Medische Eerste Hulp Gids bij ongevallen met gevaarlijke stoffen (*Medical First Aid Guide for use in accidents involving dangerous goods; MFAG*) aanwezig.

3. Aan boord van schepen waarop de in voorschrift V/14.3 van het SOLAS-verdrag bedoelde werktal niet het Nederlands is, is in plaats van een Nederlandstalige uitgave een Engelstalige uitgave van de in het tweede lid bedoelde Gids aanwezig.

#### *Artikel 19 Nadere regels in relatie tot benodigde certificaten*

1. Een schip waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat, een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikel 4 of 5 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de ingevolge de artikelen 14 tot en met 18 toepasselijke eisen.

2. Een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 4 of 5 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat bovendien aan de ingevolge artikel 40, derde lid, van het besluit toepasselijke eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

#### *Artikel 20 Gelijkwaardige voorzieningen*

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke resoluties van de IMO is bepaald, afwijking toestaan van de in de artikelen 13 tot en met 17 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

## **§ 2. Eisen aan de bedrijfsvoering over schepen**

#### *Artikel 21 Veiligheidscommissie (ILO)*

1. De veiligheidscommissie aan boord van een schip met een bemanning van meer dan vijftien personen bestaat uit ten minste twee bevaren schepelingen. In de commissie zijn zowel de scheepsofficieren als de scheepsgezellen vertegenwoordigd.

2. Aan boord van een schip met een bemanning van ten hoogste vijftien personen wordt ten minste één veiligheidscommissaris benoemd.

3. De verplichting, bedoeld in artikel 26e, eerste lid, van de Schepenwet, geldt niet voor vissersvaartuigen en schepen met een bemanning van minder dan vijf personen.

#### *Artikel 22 Nadere regels betreffende de beveiliging van schepen*

1. De nationale instantie waartoe de in voorschrift XI-2/6.2.1 van het SOLAS-verdrag bedoelde, door het *Ship Security Alert System* gegenereerde alarmmeldingen kunnen worden gericht, is het Kustwachtcentrum Curaçao.

2. Beveiligingsverklaringen als bedoeld in voorschrift XI-2/1.15 van het SOLAS-verdrag behoeven niet langer te worden bewaard dan nodig is om aan voorschrift XI-2/9.2.3 van dat verdrag te voldoen. De minimumtermijn voor het bewaren van de in voorschrift A/10.1 van de ISPS-Code bedoelde documentatie bedraagt drie jaren.

## **§ 3. Toelatingseisen voor scheepsuitrusting**

#### *Artikel 23 Typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting*

1. Uitrusting waarvoor bij plaatsing aan boord van een schip, gelet op de op dat schip toepasselijke eisen, een typegoedkeuring is vereist, is van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type.

2. Onder uitrusting waarvoor een typegoedkeuring is vereist, wordt mede verstaan uitrusting als bedoeld in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-verdrag.

3. Met uitrusting van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type wordt gelijkgesteld uitrusting die is voorzien van het Europese merk van overeenstemming voor scheepsuitrusting, bedoeld in bijlage D van richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46).

## **§ 4. Vrijstellingen**

#### *Artikel 24 Vrijstellingen op grond van MODU-Code, DSC-Code of SPS-Code (IMO)*

Schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, van het besluit benodigd is, zijn vrijgesteld van:

- indien zij voldoen aan de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989 of de DSC-Code: de in de hoofdstukken II-1, II-2, III en IV van het SOLAS-verdrag opgenomen eisen;
- indien zij voldoen aan de SPS-Code: de in die Code aangegeven eisen van het SOLAS-verdrag.

#### *Artikel 25 Zeilschepen en niet-werktuiglijk voortbewogen schepen*

1. Zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, zijn vrijgesteld van

de voorschriften V/20, V/22.1.1 tot en met V/22.1.5 en V/30 van het SOLAS-verdrag.

2. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn overeenkomstig voorschrift V/3.1 van het SOLAS-verdrag vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van dat verdrag, met uitzondering van voorschrift V/19.2.1.7. Tevens zijn zij vrijgesteld van de in artikel 17 bedoelde eisen.

#### HOOFDSTUK 4. VERVOER VAN LADING

##### *Artikel 26 Vervoer van deklast hout (IMO)*

1. Het vervoer van deklast hout aan boord van schepen met een lengte van 24 meter of meer geschiedt met inachtneming van de in de Houtvaartcode, met uitzondering van de bijlagen bij die Code, opgenomen voorschriften.
2. Het vervoer van pakketten gebundeld hout op de luiken is uitsluitend toegestaan, indien:
  - a. voorzieningen zijn aangebracht om het zijdelings verschuiven van de onderste laag van de deklast te voorkomen;
  - b. de wijze van beladen van de sjonrichting en de overige onderdelen van de uitrusting voor de deklast door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.
3. De maximale hoogte van pakketten gebundeld hout die op de luiken worden vervoerd, wordt in afwijking van voorschrift 3.2.1 van de Houtvaartcode gemeten vanaf de bovenzijde van het luikhoofd.
4. De beproeving, markering en certificering van kettingen, gebruikt bij het sjonnen van deklast hout, bedoeld in voorschrift 4.5.1 van de Houtvaartcode, geschiedt overeenkomstig EN-norm 818-2 of de door het Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft uitgegeven norm NEN-EN 818-2.

##### *Artikel 27 Nadere regels voor het vervoer van bulkloading (IMO)*

1. In aanvulling op de hoofdstukken VI, deel B, en VII, deel A-1, van het SOLAS-verdrag worden bij het vervoer van gestorte lading en het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk de voorschriften van de BC-Code in acht genomen.
2. De bevoegde autoriteiten, bedoeld in de BC-Code, zijn:
  - a. voor in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen: de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;
  - b. voor in Aruba geregistreerde schepen: de Minister van Toerisme en Transport van Aruba.

##### *Artikel 28 Nadere regels betreffende het vastzetten van lading (IMO)*

1. De Handleiding vastzetten lading, bedoeld in de voorschriften VI/5.6 en VII/5 van het SOLAS-verdrag, voldoet aan de bij circulaire MSC/Circ.745 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde Richtlijnen voor het opstellen van de Handleiding vastzetten lading (*Guidelines for the preparation of the Cargo Securing Manual*).
2. Op schepen die zijn ingericht voor het vervoer van standaardlading, mag worden volstaan met een verkorte versie van de Handleiding vastzetten lading.

##### *Artikel 29 Bevoegde autoriteiten IMDG-Code*

De bevoegde autoriteiten, bedoeld in de op grond van hoofdstuk VII, deel A, van het SOLAS-verdrag toepasselijke IMDG-Code, zijn:

- a. voor in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen: de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;
- b. voor in Aruba geregistreerde schepen: de Minister van Toerisme en Transport van Aruba.

##### *Artikel 30 EmS-Gids (IMO)*

1. Aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, is een Nederlandstalige uitgave van de EmS-Gids aanwezig.
2. Aan boord van schepen waarop de in voorschrift V/14.3 van het SOLAS-verdrag bedoelde werktal niet het Nederlands is, is in afwijking van het eerste lid een Engelstalige uitgave van de EmS-Gids aanwezig.

#### HOOFDSTUK 5. VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN

##### § 1. Algemene bepalingen

##### *Artikel 31 Voorschriften voor bijzondere scheepstypen (IMO)*

De kapitein van een schip waarvoor een certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code of de SPS-Code, benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

##### *Artikel 32 Beheer medische uitrusting*

1. De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige medische uitrusting in goede staat verkeert en zonodig wordt aangevuld of vernieuwd.
2. De artikelen 2 en 3 van de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen zijn van toepassing.

##### *Artikel 33 Incidenten met gevaarlijke stoffen (IMO)*

1. De kapitein van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, draagt er bij een incident met die stoffen zorg voor dat de in de EmS-Gids opgenomen procedures worden gevolgd.
2. Meldingen van incidenten met gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift VII/6 of VII/7-4 van het SOLAS-verdrag voldoen aan de bij resolutie A.851(20) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Richtlijnen voor het rapporteren van incidenten met gevaarlijke, schadelijke of milieuverontreinigende stoffen (*Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants*).

##### *Artikel 34 Bijhouden dagboeken*

De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige dagboeken worden bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Codes is bepaald.



**§ 2. Vrijstellingen***Artikel 35 Beproeven van stuurinrichting op korte reizen (SOLAS)*

Schepen waarmee geregeld korte reizen als bedoeld in voorschrift III/3.22 van het SOLAS-verdrag worden ondernomen, zijn vrijgesteld van de in voorschrift V/26 van dat verdrag opgenomen verplichting om voorafgaand aan elke reis de stuurinrichting te beproeven, met dien verstande dat de stuurinrichting ten minste eenmaal per week wordt beproefd.

*Artikel 36 Niet-werktuiglijk voortbewogen schepen*

1. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn vrijgesteld van de voorschriften V/26 tot en met V/28 van het SOLAS-verdrag.

2. De artikelen 64 van het besluit en 34 van deze regeling zijn niet van toepassing op schepen als bedoeld in het eerste lid.

**HOOFDSTUK 6. SLOTBEPALINGEN***Artikel 37 Bekendmaking van Codes e.d.*

Van de wijze van bekendmaking van de op grond van deze regeling toepasselijke Codes, resoluties en circulaire van de IMO wordt mededeling gedaan in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba.

*Artikel 38 Wijzigingen van Codes e.d.*

1. Artikel 71, eerste tot en met derde lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing op de ingevolge deze regeling toepasselijke Codes, resoluties en circulaire van de IMO.

2. Ministeriële besluiten op grond van het eerste lid worden bekendgemaakt in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

*Artikel 39 Inwerkingtreding*

Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2005, met uitzondering van de artikelen 4, tweede lid, en 5, tweede lid, die in werking treden op het tijdstip waarop artikel 6 van het Schepenbesluit 2004 in werking treedt.

*Artikel 40 Citeertitel*

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in het Afkondigingsblad van Aruba worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs

**TOELICHTING****Algemeen***§ 1. Inleiding*

Deze regeling strekt in de eerste plaats ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004. In het besluit zijn met name de internationale verdragsvoorschriften voor zeeschepen opgenomen. De onderhavige regeling, daarentegen, ziet vooral op de eisen die op grond van internationale aanbevelingen of nationaal beleid aan zeeschepen worden gesteld. Deels gaat het daarbij om voorschriften in aanvulling op hetgeen reeds in de internationale verdragen is geregeld, deels om voorschriften voor schepen waarop de internationale verdragen niet of slechts beperkt van toepassing zijn (ook wel aangeduid als "niet-conventieschepen"). Verder bevat de regeling nadere regels met betrekking tot de in de Schepenwet opgenomen verplichting betreffende de veiligheidscommissie aan boord van zeeschepen (zie de artikelen 26e e.v. van de Schepenwet en artikel 21 van deze regeling).

De reden dat de regeling niet uitsluitend ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 strekt, is gelegen in het streven naar meer geconsolideerde wetgeving en minder "losse" regelingen. Uiteraard heeft dat streven ook ten grondslag gelegen aan de keuze om één regeling ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 te maken, in plaats van de ruim honderd kleine regelingen en bekendmakingen aan de scheepvaart die in de loop der tijd onder het Schepenbesluit 1965 tot stand zijn gekomen. Na een korte overgangperiode waarin nog een klein aantal oude regelingen tijdelijk van kracht zal blijven (zie paragraaf 2 van deze toelichting), zullen in beginsel alle veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen ofwel in het Schepenbesluit 2004 ofwel in deze regeling zijn opgenomen. De toegankelijkheid en overzichtelijkheid van de veiligheidsregelgeving voor zeeschepen zal daardoor aanzienlijk worden verbeterd.

Opgemerkt zij nog dat het toepassingsbereik van deze regeling is beperkt tot Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen. Voor in Nederland geregistreerde schepen wordt door middel van een aparte regeling uitvoering gegeven aan het Schepenbesluit 2004: de Regeling veiligheid zeeschepen. De reden voor deze splitsing is gelegen in de uiteenlopende regionale verplichtingen van de landen, waarbij onder meer moet worden gedacht aan de uit het EG-verdrag voortvloeiende verplichtingen. In de Nederlandse regeling wordt tevens uitvoering gegeven aan een aantal richtlijnen van de Europese Unie op scheepvaartgebied die uitsluitend voor het land Nederland behoeven te worden geïmplementeerd. Voor een uitgebreidere toelichting zij verwezen naar de toelichting bij genoemde regeling.

*§ 2. Gefaseerde inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004*

Het nieuwe Schepenbesluit is op 1 juli 2004 reeds beperkt in werking getreden, namelijk ten aanzien van de internationale beveiligingsvoorschriften voor schepen. Op 1 januari 2005 zal het besluit ook ten aanzien van de overige verplichtingen in werking treden, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nieuwe "nationaal veiligheidscertificaat" (zie artikel 6 van het besluit). De invoering van dit nieuwe certificaat vergt – mede omdat de aan dat certificaat ten grondslag te leggen eisen gemoderniseerd moeten worden – nog enige voorbereiding en zal om die reden pas medio

2005 plaatsvinden. Voor de categorie schepen waarvoor in de nieuwe situatie een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn, blijft daarom nog gedurende korte tijd het certificaat van deugdelijkheid op grond van het Schepenbesluit 1965 verplicht. In verband hiermee blijven ook bepaalde eisen uit dat besluit tijdelijk nog van kracht. Om er geen misverstanden over te laten bestaan om welke eisen het daarbij gaat, is een bijzondere bekendmaking aan de scheepvaart vastgesteld (bekendmaking nr. 329/2004) met daarin een overzicht van de eisen die, in afwachting van de invoering van het nationaal veiligheidscertificaat, vooralsnog op grond van het Schepenbesluit 1965 van kracht blijven.

Vanwege het feit dat het nieuwe besluit per 1 januari 2005 nog niet volledig in werking treedt, heeft de onderhavige regeling in eerste instantie slechts betrekking op de categorieën schepen waarvoor het besluit wel reeds per 1 januari zal gaan gelden. Zodra het Schepenbesluit 2004 ook ten aanzien van het nationaal veiligheidscertificaat in werking treedt, zal de onderhavige regeling worden aangevuld met de daarvoor benodigde nadere regels. Van die gelegenheid zal dan tevens gebruik worden gemaakt om een aantal reeds per 1 januari 2005 geldende bepalingen uit de regeling te vernieuwen. Het gaat daarbij met name om de artikelen 14 tot en met 18, waarin nog ten dele wordt verwezen naar een aantal oude regelingen en bekendmakingen onder het Schepenbesluit 1965. De bekendmakingen zullen zoveel mogelijk worden vervangen door verwijzingen naar (actuele) IMO-instrumenten of door nog op te stellen doelvoorschriften, terwijl de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen – na stroomlijning en actualisering – zal worden vervangen door een bijlage bij de onderhavige regeling.

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat het overgrote deel van de onder het Schepenbesluit 1965 geldende regelingen en bekendmakingen in verband met de inwerkingtreding van het nieuwe Schepenbesluit per 1 januari 2005 en de totstandkoming van deze regeling zal worden ingetrokken. Voor de ministeriële regelingen zal dit geschieden in een aparte intrekkingsregeling; de bekendmakingen aan de scheepvaart worden ingetrokken bij bekendmaking nr. 330/2004. In totaal gaat het daarbij om 76 bekendmakingen en 30 ministeriële regelingen. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de intrekkingsregeling en naar bekendmaking nr. 330/2004.

### § 3. Structuur en systematiek van de regeling

In de regeling is aangesloten bij de structuur en systematiek van het Schepenbesluit 2004. De indeling volgt zoveel mogelijk de indeling van het besluit en evenals in het besluit wordt in de regeling dynamisch verwezen naar de toepasselijke internationale voorschriften. Voor nadere toelichting zij verwezen naar het algemeen deel van de nota van toelichting bij het besluit.

De regeling moet steeds in samenhang met het besluit worden toegepast. Het besluit bevat de algemene regels; in deze regeling zijn de aanvullende of bijzondere regels opgenomen. In principe kan men als vuistregel hanteren dat alle internationale verdragsverplichtingen in het besluit zijn uitgevoerd, terwijl alle nationale aanvullingen en bijzonderheden in deze regeling zijn opgenomen. Gelet op de samenhang tussen de regeling en het besluit, is een aantal algemene bepalingen uit het besluit niet in deze regeling herhaald. Die bepalingen gelden reeds op grond van het

besluit en werken door in de regeling. In dit verband kan bijvoorbeeld worden gewezen op artikel 24 van het besluit (handhaving toestand na voltooiing van een onderzoek), dat ook geldt voor de in deze regeling geregelde onderzoeken.

Van belang is ook dat het bestaan van bijzondere eisen voor bepaalde categorieën schepen (bijvoorbeeld ter uitvoering van een Code) niet automatisch betekent dat de algemene eisen uit het besluit niet meer van toepassing zijn. Vaak blijven naast de bijzondere regels ook nog bepaalde algemene regels uit het besluit van toepassing. Gewezen zij onder meer op de in de artikelen 40, derde lid, en 61, eerste lid, van het besluit opgenomen voorschriften betreffende de veiligheid van navigatie, die in beginsel voor alle schepen op alle reizen gelden. Verder blijven in beginsel ook altijd de voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading (hoofdstuk 4 van het besluit) van toepassing. In de regeling is steeds uitdrukkelijk aangegeven in hoeverre het voor een bepaalde categorie schepen geldende bijzondere regime in de plaats komt van het algemene regime, zoals neergelegd in het besluit.

Tot besluit kan nog worden opgemerkt dat in de regeling minder verschillende tonnagegrenzen, lengtegrenzen e.d. worden onderscheiden dan onder het Schepenbesluit 1965 het geval was. Getracht is om hierin enige stroomlijning en uniformering aan te brengen, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij ook reeds internationaal geldende grenzen.

### § 4. Bijzondere certificaten

Het Schepenbesluit 2004 bevat een aantal basisregels met betrekking tot de voor een schip benodigde veiligheidscertificaten: voor passagiersschepen en vrachtschepen van meer dan 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, is in beginsel een internationaal veiligheidscertificaat op grond van het SOLAS-verdrag vereist (zie artikel 5 van het besluit); voor overige schepen is in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat vereist (artikel 6). In aanvulling op deze algemene regels maakt artikel 12 van het besluit het mogelijk om voor bepaalde categorieën van schepen bij ministeriële regeling een bijzonder certificaat te eisen. In de nota van toelichting bij het besluit is reeds aangegeven dat het daarbij vooral gaat om bijzondere certificaten op grond van IMO-Codes.

Aan de mogelijkheid om bij ministeriële regeling regels te stellen met betrekking tot bijzondere certificaten wordt invulling gegeven in de artikelen 4 en 5 van deze regeling. Voor een goed begrip hoe deze certificaten zich verhouden tot de algemene veiligheidscertificaten op grond van het besluit, dient onderscheid te worden gemaakt tussen schepen waarvoor in beginsel een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is, en schepen waarvoor in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Voor de laatste categorie schepen geldt dat het bijzondere certificaat – behoudens wanneer het een aanvullend certificaat zou betreffen – in de plaats treedt van het nationaal veiligheidscertificaat (vgl. de artikelen 4, tweede lid, en 5, tweede lid). Voor deze schepen is naast het bijzondere certificaat geen nationaal veiligheidscertificaat meer benodigd. Ook de met het nationaal veiligheidscertificaat verband houdende bepalingen inzake onderzoeken, eisen en operationele verplichtingen (zie de artikelen 15, 41 en 61, vierde lid, van het besluit) zijn dan niet van toepassing. Het bijzondere certificaat en de daarmee verband houdende voorschriften komen in principe volledig in de plaats van het nationale veiligheidscertificaat en de

met dat certificaat verband houdende voorschriften.

Het bovenstaande geldt niet voor schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Zoals al in de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004 werd opgemerkt, blijven op deze schepen de internationale certificaatsverplichtingen van toepassing; het bijzondere certificaat treedt in dat geval niet in de plaats van het internationale veiligheidscertificaat. Toepassing van een bijzondere Code resulteert voor deze categorie schepen slechts in een vrijstelling van (bepaalde) algemene eisen (zie artikel 24) en niet in een vrijstelling van de verplichting om over een internationaal certificaat te beschikken. Naast het bijzondere certificaat blijft dus het internationale veiligheidscertificaat vereist. Bovendien is voor deze schepen tevens een internationaal certificaat van vrijstelling vereist (zie artikel 11 van het besluit).

Op de achtergronden van de bijzondere certificaten waarin deze regeling voorziet, wordt in de artikelsgewijze toelichting nader ingegaan.

#### *§ 5. Nationale eisen en deregulering*

In het voorgaande is reeds opgemerkt dat deze regeling de nationale bijzonderheden en aanvullingen ten opzichte van het internationale regime bevat. Bij de totstandkoming van deze regeling is kritisch gekeken naar het nut van alle aanvullende nationale eisen die onder het Schepenbesluit 1965 golden. Dit heeft ertoe geleid dat een groot aantal nationale eisen is geschrapt. In veel gevallen blijkt thans ook met de regels van de klassenbureaus of met de algemene eisen uit de verdragen te kunnen worden volstaan. Voorbeelden van (aanvullende) nationale eisen die om die reden niet meer terugkeren, zijn de voorschriften voor patrijspoorten, ramen en lichtranden (artikel 42 Schepenbesluit 1965), de voorschriften voor vul- en luchtpijpen en peilvoorzieningen (artikelen 43 en 43a Schepenbesluit 1965), de nadere eisen betreffende elektrische installaties en elektrotechnische voorzieningen voor werktuiglijke installaties (bijlage II Schepenbesluit 1965) en de voorschriften met betrekking tot lens- en ballastinrichtingen (bijlage III Schepenbesluit 1965).

Ook ten aanzien van onderwerpen waarin niet door klassenregels of verdragen wordt voorzien, heeft deregulering plaatsgevonden. Zo keert bijvoorbeeld de eis dat ook alle niet voorgescreven uitrusting van een typegoedkeuring moet zijn voorzien (artikel 105 Schepenbesluit 1965) niet terug – met één uitzondering: zie artikel 23, tweede lid – en zijn ook de voorschriften betreffende de ruimten voor passagiers (hoofdstuk VIII Schepenbesluit 1965) geschrapt. Overigens dient voor de volledigheid ook te worden opgemerkt dat een aantal nationale eisen niet als nationale eis terugkeert, omdat inmiddels een vergelijkbare eis in de internationale verdragen is opgenomen.

Verder wordt niet langer tot in detail geregeld hoe en met welke regelmaat de aan boord van een schip aanwezige uitrusting moet worden geïnspecteerd, onderhouden en beproefd. Volstaan wordt met de algemene in het SOLAS-verdrag opgenomen eisen dat de uitrusting in deugdelijke staat moet verkeren. Het accent komt vooral te liggen op het resultaat. Ten aanzien van de wijze waarop dat resultaat wordt bereikt, krijgt de reder een grotere keuzevrijheid. Een bijkomende overweging is geweest dat voor ISM-plichtige schepen (zie artikel 9 van het Schepenbesluit 2004) ook

reeds op grond van de ISM-Code geldt dat de reder zorg moet dragen voor deugdelijk onderhoud van schip en uitrusting.

De hierboven beschreven deregulering heeft ertoe geleid dat in de regeling vrijwel geen aanvullende nationale eisen meer zijn opgenomen, waardoor het nationale beleidselement onder het nieuwe besluit nog maar een fractie is van het nationale beleidselement onder het Schepenbesluit 1965. Alleen de meest essentiële eisen uit het oude besluit zijn gehandhaafd (zie met name de artikelen 14 tot en met 17).

#### **Artikelsgewijze toelichting**

##### *Artikel 1*

Het eerste lid bevat een aantal begripsbepalingen. Deze gelden in aanvulling op de reeds in artikel 1 van het besluit gedefinieerde begrippen.

In het tweede lid is bepaald dat transatlantische reizen binnen het Koninkrijk, die in het licht van de verdragen als binnenlandse reizen zouden kunnen worden aangemerkt, gewoon als internationale reizen gelden. Gelet op de aard van deze reizen is het onwenselijk om die reizen als binnenlandse reizen te kwalificeren. Er bestaat bovendien een gerede kans dat schepen op dit traject door onvoorziene omstandigheden toch een buitenlandse haven moeten aandoen, bijvoorbeeld om zieke opvarenden te debarkeren, waardoor een reis alsnog internationaal zou worden.

In het op basis van artikel 4 van de Schepenwet tot stand gekomen Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen (Stb. 2002, 44) is een soortgelijke beperking aangebracht. Deze geldt ten aanzien van het begrip “reizen nabij de kust” zoals bedoeld in het internationale Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144). In dat verdrag wordt met “reizen nabij de kust” bedoeld reizen binnen een bepaalde afstand van de kust van de verdragspartij. In genoemd besluit is er niet voor gekozen daarbij de kusten van het Koninkrijk als uitgangspunt te hanteren maar deze soort reizen te beperken tot de wateren binnen 250 mijl van de kusten van enig eiland van de Nederlandse Antillen, dan wel uit de kust van Aruba. In het Nederlandse Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (Stb. 2001, 25) zijn “reizen nabij de kust” beperkt tot 30 mijl uit de Nederlandse kust. Reizen tussen enerzijds het land Nederland en anderzijds de Koninkrijksdelen in de West worden daarmee ook in de bemanningswetgeving als internationale reizen beschouwd.

##### *Artikel 2*

In de nota van toelichting bij het besluit is uiteengezet dat de bouwdatum van een schip in veel opzichten bepalend is voor de op een schip toepasselijke eisen. In het onderhavige artikel, dat qua strekking overeenkomt met artikel 2 van het besluit, wordt een verband gelegd tussen de bouwdatum van een schip en de op grond van deze regeling toepasselijke eisen.

##### *Artikel 3*

In het algemeen deel van de toelichting is reeds toegelicht dat de voor Nederlandse schepen geldende

regels in een aparte regeling zijn opgenomen: de Regeling veiligheid zeeschepen. De onderhavige regeling geldt alleen voor in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen.

*Artikel 4*

Voor verplaatsbare offshore booreenheden ("*mobile offshore drilling units*") bestaan sinds 1979 bijzondere veiligheidseisen van de IMO, die zijn neergelegd in de MODU-Code. Deze Code (die afhankelijk van de bouwdatum van het schip in zijn 1979- of 1989-versie van toepassing is) voorziet in specifieke ontwerpcriteria, constructievoorschriften en veiligheidsmaatregelen voor offshore booreenheden, met als doel de veiligheidsrisico's voor het personeel aan boord en de risico's voor het milieu zoveel mogelijk te beperken. Internationaal heeft de MODU-Code slechts de status van aanbeveling; toepassing van de Code is op grond van de verdragen niet verplicht. Het Koninkrijk onderschrijft echter het belang van deze bijzondere regels voor booreenheden en heeft de toepassing van die regels daarom voor schepen onder Koninkrijksvlag verplicht gesteld, aanvankelijk bij bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling MODU-Code Schepenbesluit 1965. Deze laatste regeling wordt in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling per 1 januari 2005 ingetrokken.

Bij de MODU-Code behoort een speciaal veiligheidscertificaat voor offshore booreenheden, dat in de systematiek van het Schepenbesluit 2004 als een bijzonder certificaat in de zin van artikel 12 van het besluit geldt. Voor booreenheden die niet onder artikel 5 van het besluit vallen (hetgeen met name het geval zal zijn, wanneer zij niet van eigen middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien), treedt dit certificaat in de plaats van het op grond van artikel 6 van het besluit benodigde nationaal veiligheidscertificaat. Voor booreenheden die wel onder artikel 5 van het besluit vallen, is naast het bijzondere certificaat op grond van de MODU-Code ook het internationale veiligheidscertificaat benodigd. Toepassing van de Code resulteert voor deze schepen in een vrijstelling van de algemene SOLAS-eisen die aan het internationale veiligheidscertificaat ten grondslag liggen (zie artikel 24 van deze regeling). In verband met deze vrijstelling is voor het schip dan tevens een internationaal certificaat van vrijstelling als bedoeld in artikel 11 van het besluit benodigd.

*Artikel 5*

Dit artikel ziet op een tweetal bijzondere IMO-Codes, die een alternatief vormen voor de algemene veiligheidseisen van het SOLAS-verdrag. De DSC-Code geldt voor "*dynamically supported craft*" (hogesnelheidsschepen) en is de voorloper van de inmiddels in het SOLAS-verdrag opgenomen HSC-Code (zie artikel 7 van het besluit). Op de achtergronden van deze Code is in de nota van toelichting bij het besluit reeds ingegaan.

De SPS-Code geldt voor zogeheten "*special purpose ships*" en heeft betrekking op schepen met meer dan 12 bijzondere opvarenden die niet tot de normale bemanning van het schip behoren, maar die ook niet als passagiers kunnen worden aangemerkt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om personeel aan boord van schepen die worden gebruikt voor wetenschappelijke of

onderzoekdoeleinden. Ook vindt de Code toepassing ten aanzien van opleidingsschepen, waarbij een deel van de operationele taken aan boord wordt verricht door personen in opleiding. Ingevolge de Code worden de bijzondere opvarenden niet als passagiers beschouwd, hetgeen van belang is voor de eisen die zowel in technische als in operationele zin aan het schip worden gesteld. De achtergrond van dit bijzondere regime voor *special purpose ships* is dat van bijzondere opvarenden mag worden verwacht dat zij over een redelijke kennis van de inrichting van het schip beschikken en ook enigszins geoefend zijn in veiligheidsprocedures en het gebruik van veiligheidsuitrusting. Deze extra kennis en oefening onderscheidt hen van de gemiddelde passagier.

Zowel voor de DSC-Code als voor de SPS-Code geldt dat toepassing van de Code niet verplicht is. De eigenaar van een schip kan daarvoor kiezen: zie artikel 8. Kiest de eigenaar voor toepassing van een van deze Codes, dan leidt dit ertoe dat voor het schip ook de bij de desbetreffende Code behorende certificaatsverplichting gaat gelden. De certificaten bij beide Codes gelden als bijzondere certificaten in de zin van artikel 12 van het besluit. Schepen die onder artikel 5 van het besluit vallen, zijn, indien zij voldoen aan de DSC- of SPS-Code, vrijgesteld van bepaalde algemene eisen van het SOLAS-verdrag (zie artikel 24). Voor schepen die niet onder artikel 5 van het besluit vallen, treedt het bijzondere certificaat bij de Code in de plaats van het in artikel 6 van het besluit bedoelde nationaal veiligheidscertificaat.

De SPS-Code was aanvankelijk geïmplementeerd bij bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling SPS-Code Schepenbesluit 1965; de DSC-Code was geïmplementeerd door middel van de Regeling DSC-Code Schepenbesluit 1965. Beide regelingen worden in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling ingetrokken.

*Artikel 6*

Dit artikel komt qua strekking overeen met artikel 10 van het besluit. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de nota van toelichting bij het besluit.

*Artikelen 7 en 8*

Deze artikelen regelen de onderzoeken waaraan schepen in verband met de bijzondere certificaten uit de artikelen 4 en 5 worden onderworpen. In de toelichting bij artikel 5 is reeds vermeld dat toepassing van de DSC- of SPS-Code niet verplicht is: de eigenaar van het schip kan daarvoor kiezen. Deze keuzemogelijkheid is geregeld in artikel 8 (vgl. artikel 16 van het besluit). De in onderhavige artikelen geregelde onderzoeken zijn, evenals de onderzoeken waaraan een schip op grond van de artikelen 13 tot en met 17 van het besluit wordt onderworpen, gebaseerd op het in de nota van toelichting bij het besluit beschreven *Harmonized System of Survey and Certification* ("HSSC").

*Artikelen 9 tot en met 11*

De artikelen 9 en 11 bevatten nadere regels met betrekking tot de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 7 en 8 wordt onderworpen. Beide artikelen komen qua strekking overeen met de artikelen 20 en 21 van het besluit. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de nota van toelichting bij het besluit.

Artikel 10 sluit aan bij de bestaande praktijk dat een deel van de onderzoeken niet door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, maar door daartoe aangewezen organisaties wordt verricht. De onderzoeken van het *safety management* en de beveiliging van schepen (zie de artikelen 18 en 19 van het besluit) worden door daartoe aangewezen organisaties verricht. In de praktijk zijn dit – ook voor de beveiliging van schepen – de internationale klassenbureaus, ofschoon de beveiligingsonderzoeken van schepen ook door specifiek voor die taak erkende, gespecialiseerde beveiligingsorganisaties zouden kunnen worden uitgevoerd. De eigenaar is overigens vrij om voor de in de artikelen 18 en 19 van het besluit bedoelde onderzoeken een ander klassenbureau te kiezen dan waar zijn schip in voorkomend geval is geklasseerd. De overige onderzoeken waaraan een schip op grond van het besluit of deze regeling wordt onderworpen kunnen, indien het een geklasseerd schip betreft, volledig worden uitgevoerd door het klassenbureau waar het schip is geklasseerd. Onderzoeken van niet-geklasseerde schepen worden in beginsel steeds door de Scheepvaartinspectie uitgevoerd.

#### Artikel 12

Dit artikel regelt de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 en 5 bedoelde certificaten. De geldigheidsduur van de certificaten voor passagiersschepen en voor vrachtschepen komt overeen met de geldigheidsduur van soortgelijke, op grond van het besluit benodigde certificaten (zie artikel 29 van het besluit). In het tweede lid wordt tevens een aantal bepalingen uit het besluit van overeenkomstige toepassing verklaard. Het gaat daarbij om regels betreffende de vernieuwing van certificaten (artikel 30), bijzondere verlengingen van certificaten (artikel 31) en de afgifte van kortlopende certificaten (artikel 29, tweede lid).

#### Artikel 13

Het onderhavige artikel ziet op de eisen die op grond van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code aan schepen worden gesteld. Voor niet-conventieschepen gelden deze eisen in plaats van de eisen die zouden hebben gegolden, als voor deze schepen een nationaal veiligheidscertificaat vereist was geweest (vgl. de artikelen 4, tweede lid, en 5, tweede lid). Voor conventieschepen resulteert het voldoen aan de bijzondere eisen van een Code in een vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag (zie artikel 24). Opgemerkt zij nog dat naast de bijzondere eisen van een Code in beginsel ook steeds aan de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zal moeten worden voldaan (zie artikel 40, derde lid, van het besluit). Genoemd hoofdstuk geldt immers voor alle schepen, ongeacht de reizen die zij maken.

In de Codes wordt soms verwezen naar voorschriften uit de internationale verdragen, op een wijze die zou kunnen suggereren dat het daarbij om een statische verwijzing gaat (d.w.z. een verwijzing naar de tekst van een verdrag, zoals dat verdrag op een bepaald tijdstip in het verleden luidde). Het is evenwel de bedoeling dat de actuele tekst van de verdragen wordt toegepast. Om die reden is in het tweede lid bepaald dat alle verwijzingen naar de verdragen als dynamische verwijzingen moeten worden gelezen.

#### Artikel 14

Dit artikel voorziet in een aantal bijzondere eisen voor offshore bevoorradingsschepen en offshore ondersteuningsschepen, gebruikt voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De in het eerste lid genoemde bekendmaking bevat eisen betreffende de waterdichte afsluiting en indeling en de stabiliteit van offshore bevoorradingsschepen en strekt ter uitvoering van twee resoluties van de Algemene Vergadering van de IMO: resolutie A.469(XII), houdende voorschriften ten aanzien van het ontwerp en de constructie van offshore bevoorradingsschepen, en resolutie A.562(14), houdende voorschriften ter bepaling van de invloed van wind op de intacte stabiliteit. De in het tweede lid genoemde bekendmaking bevat specifieke geschiktheidseisen voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen en geeft daarmee uitvoering aan resolutie A.673(16) van de Algemene Vergadering van de IMO.

Het onderhavige artikel zal bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 worden gewijzigd en geactualiseerd. Overwogen wordt om rechtstreeks aan te sluiten bij de hierboven genoemde IMO-Code voor *offshore supply vessels* en bij de (nieuwe) Code betreffende stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle scheepstypen waarvoor IMO-voorschriften bestaan (*Intact Stability Code*), aangenomen bij resolutie A.749(18) van de Algemene Vergadering van de IMO. Voor de offshore ondersteuningsschepen zal eveneens rechtstreeks naar de relevante IMO-regelgeving worden verwezen. De in het onderhavige artikel genoemde bekendmakingen kunnen dan worden ingetrokken.

#### Artikel 15

De stabiliteit van een schip is een belangrijke veiligheidsfactor. Afhankelijk van scheepstype, vaargebied en weersomstandigheden gelden specifieke stabiliteitscriteria. Ter bepaling van de stabiliteit van een schip wordt onderscheid gemaakt tussen stabiliteit in onbeschadigde toestand ("intacte stabiliteit") en stabiliteit in beschadigde toestand ("lekstabiliteit"). Dit artikel heeft betrekking op de intacte stabiliteit van schepen. Bekendmaking nr. 255/1990 bevat regels voor de intacte stabiliteit van pontons en strekt ter uitvoering van circulaire MSC/Circ. 503 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO. Bekendmaking nr. 279/1992 ziet op de intacte stabiliteit van overige schepen en geeft uitvoering aan resoluties A.167(ES IV), A.206(VII) en A.562(14) van de Algemene Vergadering van de IMO.

Het artikel is niet van toepassing op offshore bevoorradingsschepen (zie het tweede lid). De intacte stabiliteit van die schepen is geregeld in bekendmaking nr. 280/1992 (zie artikel 14). Tevens worden in het tweede lid niet-certificaatplichtige vrachtschepen van minder dan 12 meter uitgezonderd (zie ook artikel 6, tweede lid, van het besluit). Deze uitzondering houdt verband met het feit dat het praktisch niet uitvoerbaar is om ten aanzien van deze categorie schepen, die niet worden onderworpen aan certificeringsonderzoeken, vast te stellen of zij aan de eisen betreffende intacte stabiliteit voldoen.

Bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 zal het onderhavige artikel worden geactualiseerd. De huidige bekendmakingen zullen worden vervangen door een verwijzing naar eerdergenoemde *Intact Stability Code* van de IMO.

*Artikel 16*

Dit artikel bevat een aantal aanvullende regels ten opzichte van de in het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften betreffende werktuiglijke en elektrische installaties. Het eerste lid geeft invulling aan voorschrift II-1/40.2 van het verdrag, waarin is bepaald dat "*the Administration shall take appropriate steps to ensure uniformity in the implementation and application of the provisions of this part [of Chapter II-1] in respect of electrical installations.*" In dat kader worden – zoals aanbevolen door de IMO – de in het eerste genoemde lid IEC-normen van toepassing verklaard. Deze normen komen overeen met de in bekendmaking nr. 204/1986 (die per 1 januari 2005 wordt ingetrokken) genoemde normen uit de NEN 10092-serie. Verder mogen uiteraard ook de normen van de klassenbureaus worden toegepast.

Het SOLAS-verdrag bevat geen voorschriften voor elektrische personenliften. Deze liften vallen, in tegenstelling tot goederenliften en andere hefwerktuigen, ook niet onder de arbeidsomstandighedenwetgeving. Om die reden is het wenselijk om voor liften in aanvullende eisen te voorzien (zie het tweede lid). Daarbij wordt aangesloten bij de particuliere normen die ook reeds op grond van bekendmaking nr. 294/1992 (die per 1 januari 2005 wordt ingetrokken) golden.

In de voorschriften II-1/42.2 en 43.2 van het SOLAS-verdrag is niet voorgeschreven dat de noodkrachtbron aan boord van een schip in staat moet zijn om stroom te leveren ten behoeve van de noodverlichting in alle ruimten voor openbaar gebruik. Deze noodstroom behoeft slechts voor bepaalde ruimten te kunnen worden geleverd. Het is echter van essentieel belang dat de opvarenden van een schip in situaties waarin men op de noodverlichting van een schip is aangewezen, uit alle openbare ruimten hun weg naar buiten kunnen vinden. Om die reden is de op grond van het Schepenbesluit 1965 geldende eis dat de noodkrachtbron in staat moet zijn om stroom te leveren ten behoeve van alle openbare ruimten, in het derde lid van dit artikel gehandhaafd.

Het vierde lid strekt deels ter uitvoering van het SOLAS-verdrag en deels ter uitvoering van nationaal beleid. Voorschrift II-1/36 van het verdrag bepaalt dat in ruimten voor machines maatregelen ter beperking van geluidhinder moeten worden getroffen. Ter invulling van dat voorschrift is in bekendmaking nr. 213/1987 de bij resolutie A.468(XII) van de Algemene vergadering van de IMO vastgestelde *Code on noise levels on board ships* van toepassing verklaard. In diezelfde bekendmaking is echter tevens bepaald dat bedoelde Code ook geldt voor bepaalde verblijfsruimten aan boord van een schip. Deze eis wordt gehandhaafd, omdat de algemene geluidshindernormen uit de arbeidsomstandighedenwetgeving op een schip niet goed toepasbaar zijn.

Ten behoeve van het aan boord verrichten van reparatiewerkzaamheden zijn veel schepen uitgerust met acetyleen las- en snij-installaties. Daar dergelijke

installaties door het gebruik van acetyleen en zuurstof risicovol van aard zijn, is het van belang dat de opstelling en uitvoering ervan zodanig zijn, dat die risico's worden geminimaliseerd. Om die reden worden in het vijfde lid van het onderhavige artikel de in bekendmaking nr. 35/1965 opgenomen voorschriften betreffende de opstelling en uitvoering van acetyleen las- en snij-installaties gehandhaafd.

Bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 zullen het vierde en vijfde lid nog worden gewijzigd. In het vierde lid zal dan zoveel mogelijk rechtstreeks naar de *Code on noise levels on board ships* worden verwezen, terwijl het vijfde lid waarschijnlijk door een doelvoorschrift zal worden vervangen. De thans in het vierde en vijfde lid genoemde bekendmakingen kunnen daarna komen te vervallen.

*Artikel 17*

In dit artikel wordt een aantal uitrustings-eisen uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie) van overeenkomstige toepassing verklaard op schepen onder de 300 GT en 500 GT. Het gaat daarbij om uitrustings-eisen die op grond van het SOLAS-verdrag alleen voor schepen van meer dan 300 GT, onderscheidenlijk 500 GT, gelden. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 bepalen dat aan boord van een schip een echolood en een log aanwezig moeten zijn; voorschrift V/19.2.5.4 schrijft voor dat schepen onder meer met roerstandindicatoren en met tachometers voor elke schroef moeten zijn uitgerust. Deze navigatie-uitrusting is essentieel voor een veilige vaart met het schip. Dezelfde functionele eisen werden ook onder het Schepenbesluit 1965 aan een schip gesteld.

*Artikel 18*

Het eerste lid van dit artikel bevat regels met betrekking tot de aan boord van schepen benodigde medische uitrusting. Onder het Schepenbesluit 1965 waren deze regels opgenomen in de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen en bijlage XVI bij het Schepenbesluit 1965. Uit praktische overwegingen blijft deze oude regelgeving nog even van kracht. Bij de tweede tranche regelgeving ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 zullen echter ook de regels betreffende de medische uitrusting in (een bijlage bij) de onderhavige regeling worden opgenomen.

Met het tweede lid van het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 van het SOLAS-verdrag. In dat voorschrift is bepaald dat de vlaggenstaat moet zorgen voor "*detailed instructions on (...) medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods*". Daarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO ontwikkelde richtlijnen, waarmee wordt bedoeld op de door de IMO vastgestelde Eerste Hulp Gids "MFAG". Ter uitvoering van voorschrift VII/2.4 is daarom in het tweede lid bepaald dat aan boord van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, een exemplaar van die gids aanwezig moet zijn. De gids moet bovendien zijn gesteld in de overeenkomstig artikel V/14.3 voor het schip vastgestelde werktaal. Dit om te voorkomen dat de eerstehulpverlening wordt bemoeilijkt doordat men de taal waarin de gids is gesteld, onvoldoende machtig is. Opgemerkt zij nog dat in de regeling niet is bepaald dat de instructies uit MFAG altijd

moeten worden opgevolgd. De omstandigheden waaronder eerste hulp moet worden verleend, kunnen – zeker aan boord van een schip – in bepaalde gevallen aan de praktische uitvoerbaarheid van de in MFAG opgenomen instructies in de weg staan. Dat laat uiteraard onverlet dat het raadzaam is om MFAG wel altijd te raadplegen.

#### Artikel 19

Dit artikel strekt ertoe om de in beginsel niet aan een certificaat opgehangen eisen in te passen in het voor een schip geldende certificeringskader. Bedoelde eisen gaan daardoor deel uitmaken van het totaal van eisen dat ten grondslag ligt aan de afgifte van een certificaat (vgl. artikel 41, vijfde lid, van het besluit).

#### Artikel 20

Evenals de verdragen bevatten de op grond van deze regeling toepasselijke resoluties van de IMO vaak bepalingen op grond waarvan de *Administration* afwijking van de in die resoluties neergelegde eisen mag toestaan, indien door middel van een gelijkwaardige voorziening een vergelijkbaar veiligheidsniveau kan worden bereikt. Voor een nadere toelichting op deze zogeheten "*Equivalent arrangements*" zij verwezen naar artikel 47 van het besluit, dat qua strekking identiek is aan het onderhavige artikel.

#### Artikel 21

Dit artikel geeft nadere uitvoering aan het in 1970 onder auspiciën van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) tot stand gekomen Verdrag tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden (ILO-verdrag nr. 134), dat is geïmplementeerd in hoofdstuk IIIA van de Schepenwet. In het verdrag is onder meer bepaald dat er aan boord van schepen een veiligheidscommissie (of veiligheidscommissaris) moet zijn, die tot taak heeft de kapitein van het schip te adviseren op het vlak van de voorkoming van arbeidsongevallen (zie artikel 7 van het verdrag en artikel 26e van de Schepenwet). In artikel 26f van de Schepenwet is bepaald dat de samenstelling van de commissie bij ministeriële regeling wordt geregeld, terwijl krachtens artikel 26h van de wet nadere regels met betrekking tot de werkwijze van de veiligheidscommissie kunnen worden gesteld. Voorts is in artikel 26e, tweede lid, van de Schepenwet bepaald dat bij ministeriële regeling bepaalde categorieën van schepen kunnen worden uitgezonderd van de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen.

Aan de artikelen 26e, 26f en 26h van de Schepenwet werd tot op heden uitvoering gegeven door middel van drie afzonderlijke regelingen. De samenstelling van de veiligheidscommissie werd geregeld bij regeling van 23 november 1983 (Stcrt. 197), terwijl de regeling van 23 september 1983 (Stcrt. 244) voorzag in regels betreffende de werkwijze van de commissie. Tevens werden bij regeling van 6 november 1981 (Stcrt. 218) vissersvaartuigen uitgezonderd van de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen. Per 1 januari 2005 worden deze drie regelingen ingetrokken en (deels) vervangen door het onderhavige artikel. Besloten is om de regels betreffende werkwijze van de commissie volledig te laten vervallen, omdat het nut van wettelijke regels hier niet opweegt tegen de lasten die die regels genereren. De voorheen bij ministeriële regeling

vastgestelde richtlijnen kunnen ook in de vorm van voorlichting aan de sector worden gecommuniceerd.

Voorts is kritisch gekeken naar de samenstelling van de commissie. Dit heeft ertoe geleid dat een groter aantal schepen voortaan met een éénkoppige veiligheidscommissie mag volstaan. Het omslagpunt komt thans bij een bemanningssterkte van vijftien personen te liggen, terwijl het voorheen bij vijf personen lag. De oude eis dat schepen met een bemanning van meer dan tien personen over een driekoppige veiligheidscommissie moesten beschikken, wordt verlaten. Voortaan geldt voor schepen met meer dan vijftien bemanningsleden dat zij slechts verplicht zijn om een twee personen tellende veiligheidscommissie aan boord te hebben. ILO-verdrag nr. 134 biedt ook ruimte voor de nu bepaalde minimumvariant. Artikel 7 van dat verdrag bepaalt namelijk dat "*Provision shall be made for the appointment, from amongst the crew of the ship, of a suitable person or suitable persons or of a suitable committee responsible, under the Master, for accident prevention.*"

Tevens is de ondergrens voor de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen opgetrokken. Aanvankelijk gold alleen voor vissersvaartuigen dat zij waren uitgezonderd van die verplichting, doch per 1 januari 2005 zal deze uitzondering ook voor koopvaardij-schepen met een bemanning van minder dan vijf personen gelden. Bij een zo kleine bemanning wordt het niet meer nuttig geacht om één van de bemanningsleden als veiligheidscommissaris aan te stellen. Opgemerkt zij nog dat uit het oogpunt van volledigheid ook de uitzondering voor vissersvaartuigen in deze regeling is opgenomen, hoewel deze regeling in feite niet voor vissersvaartuigen bestemd is. Omdat het hier echter niet om een materiële verplichting, maar slechts om een uitzonderingsbepaling gaat, heeft de wens om zoveel mogelijk gecombineerd uitvoering te geven aan de artikelen 26e e.v. van de Schepenwet, de doorslag gegeven.

#### Artikel 22

Dit artikel bevat nadere regels betreffende de beveiliging van schepen. Het eerste lid geeft uitvoering aan voorschrift XI-2/6.2.1 van het SOLAS-verdrag, waarin is bepaald dat de *Administration* een instantie aanwijst, waartoe – al dan niet door tussenkomst van de *Company Security Officer (CSO)* – de door het *Ship Security Alert System (SAS)* gegenereerde alarmmeldingen kunnen worden gericht. Gekozen is voor het Kustwachtcentrum Curaçao, dat ook het uitgaande berichtenverkeer op *security*-gebied verzorgt. Zo vervult het Kustwachtcentrum bijvoorbeeld een rol bij het doorgeven van het overeenkomstig artikel 63, derde lid, van het besluit vastgestelde beveiligingsniveau.

Met het tweede lid wordt uitvoering gegeven aan voorschriften A/5.7 en A/10.1 van de ISPS-Code, waarin is bepaald dat de *Administration* de bewaartermijnen voor beveiligingsverklaringen en andere aan *security*-gerelateerde documentatie moet bepalen. Voor de beveiligingsverklaringen geldt dat deze niet langer behoeven te worden bewaard dan nodig is om aan voorschrift XI-2/9.2.3 te kunnen voldoen. In dat voorschrift is bepaald dat een schip bij het aanlopen van een haven bepaalde *security*-informatie moet kunnen

verstrekken met betrekking tot de laatste tien contacten die het met havenfaciliteiten heeft gehad. Voor de in voorschrift A/10 bedoelde documentatie, die ook relevant kan zijn voor de certificering van het schip, is bepaald dat die documentatie gedurende drie jaren moet worden bewaard. De ratio daarachter is dat dit de erkende beveiligingsorganisaties in staat stelt om zich op basis van die documentatie een beeld te vormen van de feitelijke beveiligingssituatie aan boord van een schip, wanneer dat schip in verband met het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat aan een tussentijds of hernieuwd onderzoek wordt onderworpen.

*Artikel 23*

Dit artikel heeft betrekking op de toelating van scheepsuitrusting. Voor veel uitrusting geldt op grond van de verdragen dat die uitrusting van een door de vlaggenstaat goedgekeurd type moet zijn om aan boord van een schip te mogen worden gebruikt. In het Koninkrijk wordt die typegoedkeuring van oudsher door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleend.

In 1996 heeft de Europese Unie een richtlijn met geharmoniseerde Europese normen voor scheepsuitrusting vastgesteld (richtlijn nr. 96/98/EG). Met het oog op de mogelijkheid dat in de Nederlandse Antillen of Aruba geregistreerde schepen worden uitgerust met in de Europese Unie vervaardigde en goedgekeurde uitrusting, is in het derde lid geregeld dat ook uitrusting die is voorzien van het Europese keurmerk voor scheepsuitrusting (dat wordt gesymboliseerd door de afbeelding van een stuurwiel) aan boord mag worden geplaatst. Voor die uitrusting is dan geen (aanvullende) typegoedkeuring door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie meer benodigd. Anders dan voor in Nederland geregistreerde schepen, is het echter niet verplicht om Europees goedgekeurde uitrusting aan boord te plaatsen. Die verplichting uit de richtlijn geldt alleen voor in Nederland geregistreerde schepen.

Op grond van deze regeling geldt niet meer de algemene regel dat ook de niet-voorgeschreven uitrusting aan boord van schepen van een typegoedkeuring moet zijn voorzien (vgl. artikel 105 van het Schepenbesluit 1965). In beginsel behoeft alleen de voorgeschreven uitrusting (voorzover voor die uitrusting een typegoedkeuring is vereist: zie het eerste lid) van een goedgekeurd type te zijn. Op dit beginsel bestaat één uitzondering: in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-verdrag is bepaald dat ook de niet-voorgeschreven navigatieapparatuur die aan boord van een schip wordt geplaatst, van een typegoedkeuring moet zijn voorzien, voorzover het althans gaat om apparatuur waarvoor IMO-prestatienormen bestaan. Dat artikel 23 ook op deze categorie van niet-voorgeschreven uitrusting van toepassing is, is uitdrukkelijk geregeld in het tweede lid.

*Artikel 24*

In de toelichting bij de artikelen 4 en 5 is reeds vermeld dat toepassing van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code voor conventieschepen tot een vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag leidt. Voor het schip blijft evenwel een internationaal veiligheidscertificaat benodigd. Het bij de Code behorende certificaat treedt daarvoor – anders dan bij niet-conventieschepen – niet voor in de plaats. Bovendien is voor het schip, indien het op grond van het onderhavige artikel van bepaalde SOLAS-

eisen is vrijgesteld, een internationaal certificaat van vrijstelling nodig (zie artikel 11 van het besluit).

*Artikel 25*

In het eerste lid van dit artikel worden zeilschepen onder meer vrijgesteld van de verplichting om een reisgegevensrecorder aan boord te hebben. Volgens voorschrift V/20.2 kunnen schepen van deze verplichting worden vrijgesteld, als kan worden aangetoond dat het koppelen van de recorder met bestaande sensoren onredelijk en onpraktisch is. Bovendien vallen zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, niet onder de volledige bepalingen van het SOLAS verdrag (vgl. artikel 5, tweede lid, van het besluit), waardoor ook niet alle voor de levering van informatie aan de recorder benodigde sensoren aanwezig hoeven te zijn. Zo missen zeilschepen de voor de werking van de recorder essentiële sensoren van de voortstuwingsinstallatie; zij worden immers voortbewogen door zeilen. Daarnaast kunnen deze schepen door hun bouw en hun zeilvoering niet aan alle eisen ten aanzien van het uitzicht vanaf de brug voldoen (voorschrift V/22). Het gaat hier dan met name om het zichtveld vanaf de stuurpositie dat afhankelijk van de zeilvoering in meer of mindere mate door de zeilen belemmerd wordt. Ook is een gevolg van het varen onder zeil dat het schip aan de wind onder helling vaart; hierdoor kan eveneens niet aan de zichtveld eisen worden voldaan en moeten deze schepen van de betreffende eisen worden vrijgesteld. Omdat deze categorie zeilschepen niet onder de bepalingen van het SOLAS-verdrag valt, kunnen zij tevens worden vrijgesteld van de in voorschrift V/30 opgenomen verplichting om aan boord een lijst met alle operationele beperkingen te hebben.

In het tweede lid worden niet van werktuiglijke middelen tot voortstuwung voorziene schepen vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS verdrag. Deze schepen navigeren immers niet zelfstandig, maar kunnen voor vervoer over zee alleen worden gesleept. Om dezelfde reden zijn zij ook vrijgesteld van de uit artikel 17 voortvloeiende verplichtingen. Het is echter wel nodig dat zij door andere schepen opgemerkt kunnen worden, met name bij slecht zicht. De eis dat zij een radarreflector aan boord moeten hebben (zie voorschrift V/19.2.1.7), is daarom gehandhaafd.

*Artikel 26*

Dit artikel strekt ter uitvoering van de door de IMO aanbevolen *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes* uit 1991. De Code bevat niet alleen concrete normen voor het vervoer van deklast hout, maar ook meer algemeen geformuleerde uitgangspunten die bij dat vervoer in acht moeten worden genomen. De belangrijkste redenen voor het vaststellen van de Code werden gevormd door het toenemend aantal ongevallen met vrachtschepen ten gevolge van het overgaan en verlies van deklast hout, alsmede door veranderingen in de aard van het vervoer, de constructie van schepen en de techniek van het beladen van deklast hout. Omdat er ook ongevallen waren geweest met schepen onder de vlag van het Koninkrijk, werd toepassing van de zogeheten "Houtvaartcode" in de jaren '90 voor schepen onder Koninkrijksvlag verplicht gesteld, aanvankelijk in een bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling



Houtvaartcode (die in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling zal worden ingetrokken).

Bij de Houtvaartcode behoren vier bijlagen. Deze zijn niet van toepassing verklaard, om de volgende redenen. Bijlage A bevat slechts aanbevelingen, terwijl bijlage B geen betrekking heeft op deklading, maar op lading onderdeks. Voorts is aan bijlage C reeds uitvoering gegeven door middel van bekendmaking nr. 279/1992 (zie artikel 15, eerste lid). Bijlage D is een weergave van voorschrift 44 van het Uitwateringsverdrag, dat reeds op grond van het besluit geldt. De in het derde lid opgenomen afwijking van onderdeel 3.2.1 van de Houtvaartcode maakt het mogelijk om met behoud van een verantwoord veiligheidsniveau de ladingcapaciteit van het dek optimaal te benutten. Met het vierde lid wordt voldaan aan het gestelde in onderdeel 4.5.1 van de Houtvaartcode.

#### Artikel 27

Het onderhavige artikel bevat nadere regels voor het vervoer van bulkclading, die zowel gelden voor het vervoer van niet-gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag) als voor het vervoer van gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag). De BC-Code, die internationaal als aanbeveling geldt, is onder het Schepenbesluit 1965 geïmplementeerd in het Handboek Gestorte Ladingen. In de Code zijn voorschriften opgenomen voor het vervoer van gestorte ladingen die gemakkelijk kunnen overgaan, een grote dichtheid hebben, geheel of gedeeltelijk vloeibaar kunnen worden tijdens het vervoer of die gevaren van chemische aard kunnen inhouden of andere gevaarlijke eigenschappen bezitten. De voorschriften van de BC-Code gelden in aanvulling op de algemene voorschriften voor het vervoer van lading en het vervoer van gevaarlijke stoffen, opgenomen in de hoofdstukken VI en VII van het SOLAS-verdrag. De BC-Code is niet van toepassing op het vervoer van gestort graan e.d.; daarvoor gelden de in de Graancode opgenomen regels (zie hoofdstuk VI, deel C, van het SOLAS-verdrag en artikel 53, tweede lid, van het besluit).

In de Code wordt op een aantal plaatsen verwezen naar een "Competent Authority". Het tweede lid regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de IMDG-Code als bevoegde autoriteit geldt.

Opgemerkt zij nog dat het Handboek Gestorte Ladingen niet langer een verplicht boekwerk aan boord zal zijn. Vanwege de in dat handboek opgenomen aanbevelingen betreffende het gebruik van bestrijdingsmiddelen, het betreden van besloten ruimten en dergelijke blijft het echter wel een nuttig boekwerk om aan boord te hebben.

#### Artikel 28

Op grond van de voorschriften VI/5.6 en VII/5 van het SOLAS-verdrag dient voor elk (vracht)schip een zogeheten "Handleiding vastzetten lading" (*Cargo Securing Manual*) te worden opgesteld voor het laden, stuwen en zeevast zetten van lading. Daarbij is bepaald dat deze handleiding "shall be drawn up to a standard at least equivalent to the relevant guidelines developed by the Organisation". In dat kader wordt verwezen naar de door de IMO aanbevolen *Guidelines for the Preparation of the Cargo Securing Manual*, die in het onderhavige artikel van toepassing worden verklaard. In verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling wordt de Regeling handleiding vastzetten lading, waarin de bedoelde richtlijnen

aanvankelijk waren geïmplementeerd, per 1 januari 2005 ingetrokken.

#### Artikel 29

In de IMDG-Code, die voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm bevat, worden bepaalde bevoegdheden opgedragen aan een "Competent Authority". Dit artikel regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de IMDG-Code als bevoegde autoriteit geldt.

#### Artikel 30

Voorschrift VII/2.4 verplicht de overheid ertoe om "detailed instructions on emergency response" vast te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO vastgestelde richtlijnen. In het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 door de vanwege de IMO aanbevolen *Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods ("EmS-Guide")* verplicht te stellen. Met betrekking tot de taal waarin die gids gesteld moet zijn (zie het tweede lid), zij verwezen naar hetgeen dienaangaande in de toelichting bij artikel 18, tweede en derde lid, is opgemerkt.

De EmS-Gids was onder het Schepenbesluit 1965 opgenomen in het Handboek Gevaarlijke Stoffen. Dit handboek zal, evenals het Handboek Gestorte Ladingen (zie artikel 27), niet langer een verplicht boekwerk zijn. Vanwege de in het handboek opgenomen informatie blijft het echter wel een nuttig handboek om aan boord te hebben.

#### Artikel 31

In de toelichting bij hoofdstuk 5 van het besluit is uiteengezet dat de kapitein verantwoordelijk is voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. In de Codes zijn de verplichtingen van de kapitein nader ingevuld. In grote lijnen komen deze verplichtingen overeen met de verplichtingen die ook op grond van het SOLAS-verdrag gelden. Voor een nadere toelichting zij dan ook verwezen naar de toelichting bij de artikelen 60 tot en met 62 van het besluit.

Opgemerkt zij nog dat artikel 31 niet afdoet aan de verplichtingen die reeds op grond van het besluit gelden. In dat verband moet met name worden gewezen op artikel 61, eerste lid, van het besluit, dat uitvoering geeft aan de operationele voorschriften van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie). Tevens zij gewezen op artikel 60 van het besluit, dat betrekking heeft op de operationele voorschriften die voortvloeien uit het Uitwateringsverdrag. Schepen van meer dan 24 meter waarmee internationale reizen worden ondernomen, dienen in aanvulling op de voorschriften, bedoeld in het onderhavige artikel, tevens aan de operationele voorschriften uit het Uitwateringsverdrag te voldoen.

#### Artikel 32

Dit artikel strekt houdt verband met artikel 18, waarvan het eerste lid betrekking heeft op de (medische) uitrustings-eisen voor schepen; het onderhavige artikel ziet op een aantal daarmee verband houdende verplichtingen van de kapitein. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen, die vooralsnog gehandhaafd wordt.

*Artikel 33*

Het eerste lid van dit artikel hangt samen met artikel 30. In dat artikel is bepaald dat aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd, een exemplaar van de EmS-Gids aanwezig moet zijn. Bij incidenten met die gevaarlijke stoffen dient de kapitein er zorg voor te dragen dat de in de EmS-Gids opgenomen procedures worden gevolgd.

Op grond van de voorschriften VII/6 en VII/7.4 van het SOLAS-verdrag dient van incidenten waarbij een schip op zee verpakte of gestorte gevaarlijke lading heeft verloren of kan hebben verloren, melding te worden gedaan aan de dichtstbijzijnde kuststaat. Voor deze staat is het van groot belang om zo volledig en nauwkeurig mogelijk over het incident te worden geïnformeerd, zodat gericht actie kan worden ondernomen om de gevaarlijke lading te bergen of de gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Met het oog hierop heeft de IMO richtlijnen vastgesteld voor het rapporteren van incidenten met gevaarlijke stoffen. Op grond van het tweede lid dienen deze richtlijnen bij het rapporteren van dergelijke incidenten te worden gevolgd.

*Artikel 34*

Het onderhavige artikel komt qua strekking overeen met artikel 64 van het besluit. Het verschil met dat artikel is er in gelegen, dat artikel 64 verwijst naar de op grond van het besluit toepasselijke verdragen en Codes, terwijl in het onderhavige artikel een relatie wordt gelegd met de op grond van deze regeling toepasselijke Codes. Het onderhavige artikel betekent overigens niet dat artikel 64 van het besluit in het geheel niet van toepassing is. Voorzover voor schepen waarop deze regeling van toepassing is, ook bepalingen uit het besluit gelden (te denken valt onder meer aan artikel 61, eerste lid, maar ook aan de in hoofdstuk 4 van het besluit opgenomen voorschriften voor het vervoer van lading), zal het onderhavige artikel gelden in aanvulling op de verplichtingen die reeds uit artikel 64 van het besluit voortvloeien.

*Artikel 35*

De in voorschrift V/26 van het SOLAS-verdrag opgenomen verplichting om binnen twaalf uur voor vertrek de stuurinrichting te testen is gebaseerd op het gegeven dat deze stuurinrichting op een in de haven verblijvend schip normaliter wordt afgezet. Het is dan belangrijk om na het weer opstarten van de stuurinrichting de goede werking ervan te controleren. Schepen op korte internationale reizen doen zeer regelmatig havens aan (verblijven meestal ook slechts korte tijd in die havens), maken intensief gebruik van de stuurinrichting en laten deze in de haven veelal bijstaan. Bovendien zijn de reizen vaak van zo korte duur dat binnen de in voorschrift V/26 genoemde periode van 12 uur één of meer havens worden aangedaan. Voor deze schepen kan dan ook worden volstaan met het één maal per week testen van de stuurinrichting. Voorschrift V/26.5 geeft daartoe de mogelijkheid.

*Artikel 36*

De in dit artikel bedoelde niet-werktuiglijk voortbewogen schepen behoeven niet te voldoen aan een aantal voorschriften uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Indien geen stuurgerei aanwezig is omdat het schip ook geen eigen voortstuwing heeft, of wanneer het schip niet onder eigen voortstuwing, maar gesleept en dus zonder

gebruik te maken van eigen stuurgerei naar zijn bestemming wordt gebracht, behoeft niet aan de in voorschrift V/26 opgenomen verplichting om voor aanvang van de reis de stuurinrichting te beproeven, te worden voldaan. Van deze verplichting kunnen bedoelde schepen dus worden vrijgesteld. Van de verplichting zeekaarten en boekwerken aan boord te hebben (voorschrift V/27) en het bijhouden van dagboeken (voorschrift V/28) kunnen deze schepen eveneens worden vrijgesteld. Aangezien zij geen werktuiglijke voortstuwing beschikbaar hebben, worden zij op zee gesleept, in welk geval de verplichtingen uit beide SOLAS-bepalingen bij het slepende vaartuig liggen.

*Artikel 37*

De door de IMO vastgestelde Codes en (uitvoerings)resoluties plegen niet in het Tractatenblad bekend te worden gemaakt. Met het oog hierop regelt het onderhavige artikel de wijze waarop die instrumenten bekend worden gemaakt (vgl. artikel 70 van het besluit).

*Artikel 38*

Dit artikel regelt het tijdstip waarop wijzigingen van de IMO-instrumenten waarnaar in deze regeling dynamisch wordt verwezen, voor de toepassing van de regeling doorwerken.

*Artikel 39*

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat, ook het besluit in werking treedt. De bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat zullen pas medio 2005 in werking treden. In verband hiermee is eveneens voorzien in de uitgestelde inwerkingtreding van de artikelen 4, tweede lid, en 5, tweede lid, van deze regeling.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs

## Intrekking diverse ministeriële regelingen

*Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 december 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2757, (Stcrt. 2004, 246) tot intrekking van diverse regelingen betreffende de veiligheid van zeeschepen in verband met de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004*

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen en de Minister van Toerisme en Transport van Aruba;

Gelet op de artikelen 2, 5, tweede lid, 8, vijfde lid, 95, vierde lid, 101, 130g, 132, zevende lid, 138, vierde lid, 174a en 174b, alsmede de artikelen 28, eerste lid, en 41b, vierde lid, van Bijlage IV, artikel 4, zevende lid, van Bijlage XVII, de artikel 5, zevende lid, en 9 van Bijlage XIX van het Schepenbesluit 1965, de artikelen 5, eerste lid, 26e, 26f, 26h en 72 van de Schepenwet, de artikelen 3, eerste lid, en 7, eerste lid, van de Wet buitenlandse schepen en de artikelen 11 en 12 van het Besluit zeevaarddiploma's;

BESLUIT:

### *Artikel I*

De navolgende regelingen worden ingetrokken:

- a. Regeling GC-Code Schepenbesluit 1965<sup>1</sup>;
- b. Regeling IGC-Code Schepenbesluit 1965<sup>1</sup>;
- c. Regeling BCH-Code Schepenbesluit 1965<sup>1</sup>;
- d. Regeling IBC-Code Schepenbesluit 1965<sup>1</sup>;
- e. Regeling DSC-Code<sup>2</sup>;
- f. Regeling HSC-Code<sup>2</sup>;
- g. Regeling SPS-Code Schepenbesluit 1965<sup>3</sup>;
- h. Regeling MODU-Code Schepenbesluit 1965<sup>3</sup>;
- i. Regeling IMO-nummer<sup>4</sup>;
- j. Regeling berekening trapbreedte passagiersschepen<sup>4</sup>;
- k. Regeling low location lighting<sup>4</sup>;
- l. Regeling veiligheidsplan<sup>4</sup>;
- m. Regeling aanvullend uitgebreid inspectieprogramma<sup>5</sup>;
- n. Regeling toelating radio-elektrische inrichtingen<sup>6</sup>;
- o. Regeling Graancode<sup>4</sup>;
- p. Regeling Houtvaartcode<sup>4</sup>;
- q. Regeling handleiding vastzetten lading<sup>4</sup>;
- r. Regeling zeegaande passagiersschepen in nationale vaart<sup>7</sup>;
- s. Regeling onderzoeken ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen<sup>8</sup>;
- t. Tijdelijke vrijstellingsregeling Schepenbesluit 1965<sup>9</sup>;

- u. Regeling vaarbevoegdheidsbewijs 1998<sup>10</sup>;
- v. Regeling zeilschepen met passagiers<sup>11</sup>;
- w. Regeling van 28 juni 1988, nr. S/J-30.993/88, houdende richtlijnen voor personen bevoegd tot het stellen van magnetische scheepskompassen (Stcrt. 131);
- x. Regeling verklaringen betreffende geschiktheid en bekwaamheid<sup>12</sup>;
- y. Regeling gelijkwaardige functies voor de verklaringen betreffende geschiktheid en bekwaamheid<sup>13</sup>;
- z. Regeling van 28 mei 1991, nr. S/J 30.560/91, houdende regels betreffende bemanning op aannemersmaterieel met een lengte van 24 meter of meer (Stcrt. 112);
- aa. Regeling van 28 mei 1991, nr. S/J 30.823/91, houdende regels betreffende bemanning op aannemersmaterieel met een lengte van minder dan 24 meter (Stcrt. 112);
- ab. Regeling van 6 november 1981, nr. PJ/S 25.984, betreffende de uitzondering van vissersvaartuigen van de verplichting, neergelegd in artikel 26e, eerste lid, van de Schepenwet (Stcrt. 218);
- ac. Regeling van 23 september 1983, nr. PBS/S 26.400, betreffende samenstelling veiligheidscommissie aan boord van schepen (Stcrt. 197)<sup>14</sup>;
- ad. Regeling van 23 november 1983, nr. PJ/S 27.913, houdende nadere regels betreffende de veiligheidscommissie aan boord van schepen (Stcrt. 244).

### *Artikel II*

De aanhef van artikel 1 van het besluit van 20 juni 2003, nr. HDJZ/SCH/2003-802, houdende aanwijzing van personen bevoegd tot het stellen van magnetische scheepskompassen (Stcrt. 121) komt te luiden: Als personen bevoegd tot het stellen van magnetische kompassen aan boord van vissersvaartuigen worden aangewezen: .

### *Artikel III*

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2005.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en het Afkondigingsblad van Aruba worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs

<sup>1</sup> Stcrt. 1998, 81, gewijzigd bij ministeriële regeling van 17 augustus 2000 (Stcrt. 169).

<sup>2</sup> Stcrt. 2000, 170.

<sup>3</sup> Stcrt. 1998, 81.

<sup>4</sup> Stcrt. 2000, 169.

<sup>5</sup> Stcrt. 2001, 168.

<sup>6</sup> Stcrt. 1997, 245, laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 25 oktober 1999 (Stcrt. 212).

<sup>7</sup> Stcrt. 2000, 170, gewijzigd bij ministeriële regeling van 24 september 2004 (Stcrt. 187).

<sup>8</sup> Stcrt. 2002, 27, gewijzigd bij ministeriële regeling van 24 september 2004 (Stcrt. 187).

<sup>9</sup> Stcrt. 2002, 201.

<sup>10</sup> Stcrt. 1998, 81, gewijzigd bij ministeriële regeling van 6 december 2001 (Stcrt. 241).

<sup>11</sup> Stcrt. 1990, 124, laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 12 december 1997 (Stcrt. 245).

<sup>12</sup> Stcrt. 1988, 7.

<sup>13</sup> Stcrt. 1989, 63.

<sup>14</sup> Gewijzigd bij ministeriële regeling van 29 december 1988 (Stcrt. 1989, 13).

**TOELICHTING**

*Algemeen*

Deze regeling houdt verband met de totstandkoming van het nieuwe Schepenbesluit 2004 en de verdere inwerkingtreding van dat besluit per 1 januari 2005. Ter uitvoering van het besluit zijn twee nieuwe ministeriële regelingen tot stand gebracht: de Regeling veiligheid zeeschepen (Rvz), die geldt voor in Nederland geregistreerde schepen, en de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen (RvNAAz), die geldt voor in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen. Beide regelingen komen in de plaats van de thans onder het Schepenbesluit 1965 bestaande regelingen en bekendmakingen. Deze oude regelgeving op grond van het Schepenbesluit 1965 kan dientengevolge grotendeels komen te vervallen.

De onderhavige regeling regelt de intrekking van alle oude ministeriële regelingen die per 1 januari 2005 kunnen vervallen. Parallel aan deze regeling worden bij besluit van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ook alle bekendmakingen aan de scheepvaart ingetrokken, die

met ingang van die datum kunnen vervallen (zie bekendmaking nr. 330/2004).

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om ook de regelgeving met betrekking tot de veiligheidscommissie aan boord van schepen te stroomlijnen. Thans zijn de regels betreffende de veiligheidscommissie over drie kleine ministeriële regelingen verspreid. Met ingang van 1 januari 2005 zullen deze regels gewoon een plaatsje krijgen in de nieuwe regelingen op grond van het Schepenbesluit 2004, waarin ook de overige veiligheidsregels voor schepen zijn opgenomen. De drie afzonderlijke regelingen betreffende de veiligheidscommissie worden met ingang van dezelfde datum ingetrokken (zie artikel I, onderdelen ab tot en met ad).

*Artikel I*

In onderstaande tabel wordt de intrekking van de diverse regelingen nader toegelicht. Voorzover van toepassing, is daarbij tevens aangegeven waar de desbetreffende materie met ingang van 1 januari 2005 is geregeld.

<b>Ingetrokken regelingen:</b>	<b>Thans geregeld in / reden intrekking:</b>
Regeling GC-Code Schepenbesluit 1965	Artt. 8, 43 en 57 van het Schepenbesluit 2004.
Regeling IGC-Code Schepenbesluit 1965	Artt. 8, 43 en 57 van het Schepenbesluit 2004.
Regeling BCH-Code Schepenbesluit 1965	Artt. 8, 43 en 57 van het Schepenbesluit 2004.
Regeling IBC-Code Schepenbesluit 1965	Artt. 8, 43 en 57 van het Schepenbesluit 2004.
Regeling DSC-Code	Artt. 6, 12 en 20 Rvz; artt. 5, 8 en 13 RvNAAz.
Regeling HSC-Code	Artt. 7, 16 en 42 van het Schepenbesluit 2004.
Regeling SPS-Code Schepenbesluit 1965	Artt. 6, 12 en 20 Rvz; artt. 5, 8 en 13 RvNAAz.
Regeling MODU-Code Schepenbesluit 1965	Artt. 5, 11 en 20 Rvz; artt. 4, 7 en 13 RvNAAz.
Regeling IMO-nummer	Art. 38 van het Schepenbesluit 2004.
Reg. berekening trapbreedte passagiersschepen	Zie SOLAS II-2/13 en FSS Code (hfdst. 13).
Regeling low location lighting	Zie richtlijn 96/98/EG (A.1/.3.40).
Regeling veiligheidsplan	Veiligheidsplan wordt afgeschaft. Volstaan wordt met SOLAS voorschrift II-2/15.
Reg. aanvullend uitgebreid inspectieprogramma	Art. 14 van het Schepenbesluit 2004.
Regeling toelating radio-elektrische inrichtingen	Was reeds gedeeltelijk vervallen i.v.m. richtlijn 1999/5/EG. Zie verder artt. 33-35 Rvz.
Regeling Graancode	Artt. 8, 43 en 53 van het Schepenbesluit 2004.
Regeling Houtvaartcode	Art. 42 Rvz; art. 26 RvNAAz.
Regeling handleiding vastzetten lading	Art. 44 Rvz; art. 28 RvNAAz.
Reg. zeegaande passagiersschepen in nat. vaart	Artt. 4, 10 en 19 Rvz.
Regeling onderzoeken ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen	Art. 13 Rvz.
Tijdelijke vrijstellingsregeling Schepenbesluit 1965	Betref tijdelijke maatregel in afwachting van de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004.
Regeling vaarbevoegdheidsbewijs 1998	Sinds 2002 krachtens Zeevaartbemanningwet / Bemanningsbesluit NAA geregeld.
Regeling zeilschepen met passagiers	Zie Beleidsregel "Commercial Cruising Vessels"; wordt t.z.t. in Rvz opgenomen.
Reg. houdende richtlijnen voor personen bevoegd tot stellen van magnetische scheepskompassen	Erkenning van overheidswege vervalt. Richtlijnen kunnen dientengevolge eveneens vervallen.

Ingetrokken regelingen:	Thans geregeld in / reden intrekking:
Regeling verklaringen betreffende geschiktheid en bekwaamheid	Sinds 2002 krachtens Zeevaartbemanningwet / Bemanningsbesluit NAA geregeld.
Regeling gelijkwaardige functies voor de verklaringen betreffende geschiktheid en bekwaamheid	Sinds 2002 krachtens Zeevaartbemanningwet / Bemanningsbesluit NAA geregeld.
Regeling houdende regels betreffende bemanning op aannemersmaterieel met een lengte $\geq$ 24 meter	Sinds 2002 krachtens Zeevaartbemanningwet / Bemanningsbesluit NAA geregeld.
Regeling houdende regels betreffende bemanning op aannemersmaterieel met een lengte $<$ 24 meter	Sinds 2002 krachtens Zeevaartbemanningwet / Bemanningsbesluit NAA geregeld.
Regeling tot uitzondering van vissersvaartuigen van verplichting betreffende veiligheidscommissie	Art. 29 Rvz; art. 21 RvNAAz.
Regeling betreffende samenstelling veiligheidscommissie aan boord van schepen	Art. 29 Rvz; art. 21 RvNAAz.
Regeling houdende nadere regels betreffende de veiligheidscommissie aan boord van schepen	Deregulering. Volstaan wordt met de algemene norm in artikel 26e, derde lid, van de Schepenwet.

*Artikel II*

Onder het Schepenbesluit 2004 wordt niet langer de eis gesteld dat het stellen van magnetische kompassen moet geschieden door van overheidswege erkende kompasstellers. Het onderhavige artikel strekt ertoe om de bestaande aanwijzingsbeschikking daarmee in overeenstemming te brengen. Bedoelde beschikking kan niet volledig worden ingetrokken, omdat zij mede strekt ter uitvoering van het Vissersvaartuigenbesluit 2002, waarin nog wel is voorgeschreven dat het stellen van kompassen door erkende kompasstellers moet geschieden. Bij gelegenheid zal worden bezien of ook in het Vissersvaartuigenbesluit 2002 de verplichte erkenning kan worden geschrapt.

*Artikel III*

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop ook de nieuwe uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 in werking treedt.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
K.M.H. Peijs



## Bekendmaking nr. 329/2004 (overgangsmaatregelen)

*Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 329/2004 (Overgangsmaatregelen in verband met de gefaseerde inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004 en de gefaseerde intrekking van het Schepenbesluit 1965) (Stcrt. 2004, 246).*

HET HOOFD VAN DE SCHEEPVAARTINSPECTIE,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

MAAKT BEKEND:

### *Artikel 1 Toepassing*

1. Deze bekendmaking is van toepassing op schepen waarvoor op grond van het Schepenbesluit 1965 een certificaat van deugdelijkheid benodigd is.
2. Met ingang van 1 januari 2005 is geen certificaat van deugdelijkheid meer benodigd voor:
  - a. schepen waarvoor op grond van het Schepenbesluit 2004 een internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een internationaal veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of een internationaal veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, behorende bij de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, benodigd is;
  - b. schepen waarvoor op grond van de Regeling veiligheid zeeschepen of de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen een certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code of de SPS-Code, benodigd is;
  - c. schepen waarvoor op grond van de Regeling veiligheid zeeschepen het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG benodigd is.

### *Artikel 2 Voorschriften voor niet-conventieschepen, niet zijnde kleine vaartuigen*

1. Een schip waarvoor een certificaat van deugdelijkheid benodigd is, niet zijnde een klein vaartuig, voldoet aan:
  - a. de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV, V van het SOLAS-verdrag;
  - b. de artikelen 21, 22, eerste lid, 23, 24 en 25 van de Regeling veiligheid zeeschepen of, indien het een schip betreft dat op grond van Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren, de artikelen 14 tot en met 18 van de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen.
2. Schepen als bedoeld in het eerste lid, niet zijnde schepen als bedoeld in artikel 4 van het Schepenbesluit 2004, voldoen in verband met het certificaat van deugdelijkheid tevens aan de eisen van het Uitwateringsverdrag.
3. Voor vrachtschepen van minder dan 500 GT gelden de in tabel 1 opgenomen uitzonderingen en verminderingen.

**Tabel 1. Vrachtschepen van minder dan 500 GT**

Verdragsvoorschrift:	Uitzonderingen of verminderingen:
SOLAS II-1/37	Geen machinekamertelegraaf vereist voor vrachtschepen < 500 GT.

SOLAS II-1/43	Op vrachtschepen < 500 GT is artikel 43a van Bijlage II van het Schepenbesluit 1965 van toepassing.
SOLAS II-2/10.2.2.3.3 (II-2/4.3.3.4 oud) <sup>(1)</sup>	Op vrachtschepen < 500 GT zijn geen aanvullende voorzieningen voor het leveren van water aan de hoofdbrandblusleiding vereist.
SOLAS II-2/10.2.1.6.2 en II-2/10.2.3.3.3 (II-2/4.4.2 en II-2/4.8.3 oud) <sup>(1)</sup>	Voor vrachtschepen < 500 GT mag worden volstaan met 1 straalpijp, mits daarmee de voorgeschreven druk kan worden gehandhaafd, en 1 straal water, waarbij slechts gebruik gemaakt mag worden van één slanglengte.
SOLAS II-2/10.10 (II-2/17 oud) <sup>(1)</sup>	Aan boord van vrachtschepen < 500 GT is in plaats van de 2 voorgeschreven brandweeruitrustingen één brandweerbijl vereist.
SOLAS II-2/15.2.4 (II-2/20 oud) <sup>(1)</sup>	Voor vrachtschepen < 24 m is geen brandbeveiligingsplan vereist.

<sup>(1)</sup> De vermelding "oud" verwijst naar hoofdstuk II-2 van het SOLAS-verdrag, zoals van kracht voor 1 juli 2002.

### *Artikel 3 Voorschriften voor kleine vaartuigen*

1. Kleine vaartuigen voldoen aan de volgens tabel 2 toepasselijke voorschriften van het Uitwateringsverdrag, het SOLAS-verdrag en het Schepenbesluit 1965.
2. Tevens voldoen zij aan de artikelen 21, 22, eerste lid, 23, 24 en 25 van de Regeling veiligheid zeeschepen of, indien het een schip betreft dat op grond van Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren, de artikelen 14 tot en met 18 van de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen.
3. De op kleine vaartuigen toepasselijke voorschriften van het Schepenbesluit 1965 worden gelezen in samenhang met de op die vaartuigen toepasselijke voorschriften van het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag.

**Tabel 2. Kleine vaartuigen**

Onderwerp:	Uitwateringsverdrag en SOLAS:	Schepenbesluit 1965:
Uitwatering	Bijlage I van het Uitwateringsverdrag <sup>(1)</sup> , m.u.v. de voorschriften 12, 17 t/m 20, 22 t/m 25, 27 t/m 30, 39 en 40.	Artikelen 72 t/m 77 en 79 t/m 86 van Bijlage I van het Schepenbesluit 1965.
Constructie, waterdichte indeling en stabiliteit, machinekamer en elektrische installaties	SOLAS hoofdstuk II-1: voorschriften 1 t/m 3, 9, 13 t/m 20-1, 21, 22, 24, 26 t/m 28, 32 t/m 36, 39, 40, 42-1, 46, 48 en 52.	Artikelen 56 t/m 67 en 69 t/m 71 van Bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

Onderwerp:	Uitwateringsverdrag en SOLAS:	Schepenbesluit 1965:
Bescherming tegen brand en opsporing en bestrijding van brand	SOLAS hoofdstuk II-2 <sup>(2)</sup> : voorschriften 1 t/m 3, 6, 8 t/m 10, 12, 15, 18, 21, 22, 50, 51, 53, 54 en 55 t/m 63.	Artikelen 65 t/m 76 van Bijlage IV van het Schepenbesluit 1965.
Reddingmiddelen en -voorzieningen	SOLAS hoofdstuk III: voorschriften 1 t/m 5, 6.2.2, 9 t/m 14, 16, 17, 20, 24, 27, 33 t/m 37.	Artikelen 55 t/m 59 van Bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965.
Radio-communicatie	SOLAS hoofdstuk IV	N.v.t.
Navigatie	SOLAS hoofdstuk V	N.v.t.

<sup>(1)</sup> Bijlage I van het Uitwateringsverdrag, zoals van kracht voor 1 januari 2005.

<sup>(2)</sup> Hoofdstuk II-2 van het SOLAS-verdrag, zoals van kracht voor 1 juli 2002.

#### *Artikel 4 Onderzoeken en afgifte van certificaten*

1. De onderzoeken waaraan een schip in verband met het certificaat van deugdelijkheid wordt onderworpen, strekken er met ingang van 1 januari 2005 toe om na te gaan of het schip voldoet aan de in de artikelen 2 en 3 bedoelde eisen.

2. Voor schepen, niet zijnde schepen als bedoeld in artikel 4 van het Schepenbesluit 2004, gaat het voor die schepen afgegeven certificaat van deugdelijkheid vergezeld van een aanhangsel betreffende de uitwatering van die schepen. In plaats van dit aanhangsel mag ook worden volstaan met een geldig, voor 1 januari 2005 afgegeven internationaal of nationaal certificaat van uitwatering.

3. De artikelen 24, eerste lid, 31 en 35 van het Schepenbesluit 2004 zijn van overeenkomstige toepassing.

#### *Artikel 5 Vrijstellingen voor zeilschepen en niet-werktuiglijk voortbewogen schepen*

1. Zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, en schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn vrijgesteld van de in artikel 41 van de Regeling veiligheid zeeschepen en artikel 25 van de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen bedoelde eisen betreffende navigatie.

2. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn voorts vrijgesteld van de hoofdstukken III en IV van het SOLAS-verdrag en, indien het een klein vaartuig betreft, bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965, met dien verstande dat aan boord van een schip dat niet onbemand naar zijn bestemming wordt gesleept:

- a. radiocommunicatie met het slepende schip mogelijk is;
- b. voldoende reddingmiddelen voor de bemanning van het schip aanwezig zijn, zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

#### *Artikel 6 Overgangsmaatregelen voor bestaande schepen*

Op schepen, gebouwd voor 1 januari 2005, zijn de op grond van deze bekendmaking uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende eisen, voorzover het schip daaraan niet reeds voldoet, slechts van toepassing, voorzover dat praktisch uitvoerbaar en redelijk is, met dien verstande dat ten minste wordt voldaan aan de eisen die op 31 december 2004 op grond van het Schepenbesluit 1965 golden.

#### *Artikel 7 Inwerkingtreding*

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 januari 2005.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en het Afkondigingsblad van Aruba worden geplaatst.

HET HOOFD VAN DE SCHEEPVAARTINSPECTIE,  
F.J.H. Mertens



## TOELICHTING

### *Algemeen*

Deze bekendmaking houdt verband met de totstandkoming van het nieuwe Schepenbesluit 2004 en de verdere inwerkingtreding van dat besluit met ingang van 1 januari 2005. Op die datum zal het nieuwe besluit, dat op 1 juli 2004 reeds in werking is getreden ten aanzien van de beveiliging van zeeschepen, ook ten aanzien van de overige verplichtingen in werking treden, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nieuwe "nationaal veiligheidscertificaat" (zie artikel 6 van het besluit). De invoering van dit nieuwe certificaat vergt nog enige voorbereiding en zal om die reden pas medio 2005 plaatsvinden. Voor de categorie schepen waarvoor in de nieuwe situatie een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn, blijft daarom nog gedurende korte tijd het certificaat van deugdelijkheid op grond van het Schepenbesluit 1965 verplicht. In verband daarmee blijven op deze schepen bepaalde artikelen uit het Schepenbesluit 1965 tijdelijk nog van kracht.

Deze bekendmaking heeft betrekking op schepen waarvoor na 1 januari 2005 nog een certificaat van deugdelijkheid benodigd zal zijn. Ook voor deze schepen zal alvast zoveel mogelijk bij de internationale kaders worden aangesloten: Nederlandse voorschriften die in feite gewoon een overschrijving zijn van een internationaal voorschrift, zullen reeds per 1 januari 2005 worden vervangen door verwijzingen naar de desbetreffende internationale voorschriften. Dit heeft twee voordelen. In de eerste plaats vergemakkelijkt dit de overgang naar de nieuwe situatie onder het Schepenbesluit 2004, waarin ook in verband met het nog te introduceren nationaal veiligheidscertificaat veelvuldig naar internationale voorschriften zal worden verwezen (vgl. artikel 41 van dat besluit). In de nieuwe situatie zullen in beginsel alleen de nationale bijzonderheden (zoals bijvoorbeeld de minder zware eisen voor schepen kleiner dan 24 meter) nog worden uitgeschreven.

Het tweede voordeel van het nu alvast aansluiten bij de internationale kaders houdt verband met de dereguleringsoperatie die parallel aan de totstandkoming van het nieuwe Schepenbesluit is uitgevoerd. Onder het oude besluit waren aan de Nederlandse overschrijvingen van internationale voorschriften vaak nog kleine nationale aanvullingen toegevoegd. Het merendeel van die aanvullingen zal voor conventieschepen per 1 januari 2005 vervallen, wanneer voor die schepen het nieuwe besluit in werking treedt. Voor die schepen zullen dan, door de systematiek van verwijzing naar de verdragen, in beginsel nog slechts de "zuivere" internationale voorschriften gelden. Voor niet-conventieschepen, daarentegen, gaat de nieuwe verwijzingsystematiek van het Schepenbesluit 2004 pas gelden, zodra medio 2005 het nationaal veiligheidscertificaat in werking treedt. Dat zou betekenen dat voor niet-conventieschepen de nationale aanvullingen langer blijven gelden dan voor conventieschepen. Om dat te voorkomen wordt in deze bekendmaking ook voor niet-conventieschepen reeds zoveel mogelijk een systeem van verwijzing naar de verdragen ingevoerd.

De soms geringe afmetingen van niet-conventieschepen brengen met zich dat niet in alle gevallen onverkort naar internationale voorschriften kan worden verwezen. Het

sterkste geldt dat voor schepen van minder dan 24 meter, waarvoor specifieke, op de geringe afmetingen van die schepen toegesneden voorschriften bestaan (de zgn. "voorschriften kleine vaartuigen"). Deze specifieke voorschriften zullen uiteraard blijven gelden; de zwaardere internationale voorschriften zijn in dat geval niet van toepassing. Verder gelden bepaalde verlichtingen ten opzichte van de verdragen voor schepen van minder dan 500 GT. Deze zullen eveneens worden gehandhaafd. In de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 2 en 3 zal nader op de minder zware eisen voor kleinere niet-conventieschepen worden ingegaan.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1*

Deze bekendmaking is alleen van toepassing op schepen waarvoor met ingang van 1 januari 2005 nog een certificaat van deugdelijkheid benodigd zal zijn. Het gaat daarbij in feite om de restcategorie van schepen waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat op grond van artikel 5 van het Schepenbesluit 2004 en ook geen bijzonder certificaat op grond van de Regeling veiligheid zeeschepen of de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen benodigd is. Voor de duidelijkheid zijn in het tweede lid de categorieën schepen genoemd, waarvoor het nieuwe Schepenbesluit 2004 per 1 januari 2005 in werking treedt en waarvoor met ingang van die datum geen certificaat van deugdelijkheid meer benodigd is.

#### *Artikel 2*

Dit artikel regelt de eisen die gelden voor niet-conventieschepen, met uitzondering van de zogeheten "kleine vaartuigen". Voor de kleine vaartuigen zijn in artikel 3 speciale voorschriften opgenomen.

Op niet-conventiepassagiersschepen (voor zover deze schepen niet onder richtlijn 98/18/EG voor passagiersschepen in nationale vaart vallen) en niet-conventievrachtschepen van meer dan 500 GT zijn in principe gewoon de voorschriften van het SOLAS-verdrag van overeenkomstige toepassing. Hiermee wordt alvast aangesloten bij artikel 41 van het Schepenbesluit 2004, dat medio 2005 in werking zal treden wanneer ook het nationaal veiligheidscertificaat wordt ingevoerd. Ook de overeenkomstige toepassing van de voorschriften van het Uitwateringsverdrag op schepen die formeel niet onder dat verdrag vallen, sluit bij dat nieuwe artikel aan. In materieel opzicht verschilt de situatie die per 1 januari 2005 voor niet-conventieschepen zal gaan gelden, overigens niet van de situatie zoals die voordien onder het Schepenbesluit 1965 gold. Ook onder het oude besluit werden op die schepen feitelijk gewoon de internationale voorschriften uit de verdragen toegepast.

Voor vrachtschepen van minder dan 500 GT golden op grond van het Schepenbesluit 1965 bepaalde verminderingen en uitzonderingen ten opzichte van het SOLAS-verdrag. Deze bijzonderheden, die voor de overzichtelijkheid in een tabel zijn opgenomen, worden in artikel 2 gehandhaafd (zie het derde lid). In de tabel zijn zowel verwijzingen naar SOLAS-hoofdstuk II-2 zoals dat thans luidt, als verwijzingen naar de tekst van hoofdstuk II-2 zoals dat voor 1 juli 2002 luidde, opgenomen. Dit om de overgang van het Schepenbesluit

1965, waarin de sinds 1 juli 2002 geldende tekst van hoofdstuk II-2 nog niet was geïmplementeerd, naar de actuele SOLAS-tekst te vergemakkelijken.

In het eerste lid, onderdeel b, wordt korthedshalve tevens verwezen naar een aantal bepalingen uit de nieuwe uitvoeringsregelingen onder het Schepenbesluit 2004. Het gaat daarbij niet om nieuwe eisen, maar om reeds bestaande voorschriften die in de nieuwe situatie worden gehandhaafd. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de toelichtingen bij de desbetreffende regelingen.

#### *Artikel 3*

Voor de zogeheten "kleine vaartuigen" gold op grond van het Schepenbesluit 1965 een bijzonder regime, dat deels uit (overgeschreven) internationale voorschriften en deels uit specifieke eisen voor kleine vaartuigen bestond (de "voorschriften kleine vaartuigen"). In tabel 2 is een uitsplitsing van al deze voorschriften gemaakt, waarbij voor de eisen die feitelijk gewoon uit de verdragen afkomstig zijn, voortaan rechtstreeks naar die verdragen wordt verwezen. Tezamen met de in de tabel genoemde "voorschriften kleine vaartuigen" uit het Schepenbesluit 1965 leveren deze verwijzingen naar de verdragen hetzelfde pakket van eisen op als tot nog toe onder het Schepenbesluit 1965 gold.

In de tabel wordt nog naar de oude tekst van SOLAS-hoofdstuk II-2 en de oude tekst van bijlage I van het Uitwateringsverdrag verwezen. De recente wijzigingen van hoofdstuk II-2 (per 1 juli 2002) en bijlage I van het Uitwateringsverdrag (per 1 januari 2005) zullen voor kleine vaartuigen pas op een later tijdstip gaan gelden. Eerst moet nog nader worden gezien, welke verminderingen en uitzonderingen er ten opzichte van die nieuwe teksten nodig zijn voor kleine vaartuigen. Het is de bedoeling om de voorschriften voor kleine vaartuigen tegelijk met de invoering van het nationaal veiligheidscertificaat (medio 2005) te actualiseren en in overeenstemming te brengen met de meest recente tekst van de verdragen.

Voor een toelichting bij het tweede lid wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 2, eerste lid, onderdeel b. Het derde lid bepaalt dat de voorschriften voor kleine vaartuigen voortaan in samenhang met de toepasselijke internationale voorschriften moeten worden gelezen. Dit betekent dat verwijzingen naar de voorheen als Nederlands voorschrift overgeschreven internationale voorschriften per 1 januari 2005 als rechtstreekse verwijzingen naar die internationale voorschriften moeten worden gelezen.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat in het kader van de dereguleringsoperatie bepaalde voorschriften voor kleine vaartuigen zijn vervallen (zie bijvoorbeeld artikel 78 van bijlage I van het Schepenbesluit 1965). Het gaat daarbij om aanvullende nationale eisen met betrekking tot onderwerpen waarvoor ook voor schepen die geen klein vaartuig zijn, per 1 januari 2005 geen aanvullende nationale eisen meer zullen gelden.

#### *Artikel 4*

In het eerste lid van dit artikel wordt een koppeling gelegd tussen het in deze bekendmaking neergelegde overgangsregime voor niet-conventieschepen en de onderzoeken waaraan een schip na 1 januari 2005 in

verband met het certificaat van deugdelijkheid wordt onderworpen. Die onderzoeken strekken er dan niet meer toe om na te gaan, of aan de (per 1 januari 2005 grotendeels ingetrokken) eisen van het Schepenbesluit 1965 is voldaan, maar om na te gaan of aan de in deze bekendmaking genoemde eisen wordt voldaan.

In de nieuwe systematiek van het Schepenbesluit 2004 komt het nationaal veiligheidscertificaat voor niet-conventieschepen niet alleen in de plaats van het certificaat van deugdelijkheid, maar ook in de plaats van het nationaal certificaat van uitwatering. De gegevens betreffende de uitwatering van schepen zullen dan in een aanhangsel bij het nationaal veiligheidscertificaat worden opgenomen en niet langer in een afzonderlijk certificaat. Dat geldt ook voor schepen van meer dan 24 meter waarmee nationale reizen worden ondernomen, die immers formeel niet onder het Uitwateringsverdrag vallen. Voor die schepen zal niet langer een apart internationaal certificaat van uitwatering benodigd zijn, maar eveneens worden volstaan met een aanhangsel bij het nationaal veiligheidscertificaat.

Op de nieuwe systematiek van het Schepenbesluit 2004 wordt per 1 januari 2005 reeds vooruitgelopen. Met ingang van die datum zal voor schepen die niet onder het Uitwateringsverdrag vallen, geen afzonderlijke certificaat van uitwatering meer benodigd zijn. De desbetreffende bepalingen uit het Schepenbesluit 1965 worden per 1 januari 2005 ingetrokken. De gegevens betreffende de uitwatering zullen met ingang van die datum in een aanhangsel bij het certificaat van deugdelijkheid worden opgenomen: zie het tweede lid van het onderhavige artikel. Dit betekent overigens niet dat per 1 januari 2005 alle reeds afgegeven uitwateringscertificaten meteen voor een aanhangsel bij het certificaat van deugdelijkheid moeten worden ingewisseld. Zolang een voor 1 januari 2005 afgegeven certificaat van uitwatering nog geldig is, kan dit certificaat feitelijk als "aanhangsel" bij het certificaat van deugdelijkheid dienen. Bij de afgifte van nieuwe of hernieuwde certificaten van deugdelijkheid zullen de gegevens betreffende de uitwatering echter wel in een aanhangsel worden opgenomen en zal geen nieuw of hernieuwd certificaat van uitwatering meer worden afgegeven.

Het derde lid verklaart een aantal bepalingen uit het Schepenbesluit 2004 van overeenkomstige toepassing. Artikel 24 heeft betrekking op de handhaving van de toestand van een schip na onderzoek, artikel 31 bevat een aantal bijzondere regels met betrekking tot de verlenging van certificaten en artikel 35 ziet op het herstel van vervallen certificaten.

#### *Artikel 5*

Voor zeilschepen en niet-werktuiglijk voortbewogen schepen gelden van oudsher uitzonderingen op de eisen waaraan die schepen moeten voldoen. Het eerste lid van het onderhavige artikel heeft betrekking op de eisen die uit hoofde van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie) aan schepen worden gesteld. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de toelichting bij artikel 41 van de Regeling veiligheid zeeschepen, onderscheidenlijk artikel 25 van de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen. Het tweede lid van dit artikel komt overeen met hetgeen voorheen in artikel 1 van bijlage V en artikel

2 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 was geregeld.

*Artikel 6*

Dit artikel fungeert als vangnetbepaling. Hoewel de in deze bekendmaking genoemde eisen voor niet-conventieschepen in beginsel niet afwijken van de eisen die onder het Schepenbesluit 1965 aan niet-conventieschepen werden gesteld, is het altijd mogelijk dat er in bijzondere gevallen toch kleine discrepanties bestaan tussen de eisen waaraan een schip op 31 december 2004 voldeed, en de eisen die na 1 januari 2005 gelden. Het onderhavige artikel regelt dat een schip in zo'n geval niet plotseling aan eisen hoeft te voldoen, waaraan het in redelijkheid niet kan voldoen. Een soortgelijke bepaling is opgenomen in artikel 72, vierde lid, van het Schepenbesluit 2004.

*Artikel 7*

Het tijdstip van inwerkingtreding van deze bekendmaking valt samen met het moment waarop het grootste deel van het Schepenbesluit 1965 wordt ingetrokken.

HET HOOFD VAN DE SCHEEPVAARTINSPECTIE,  
F.J.H. Mertens



## Bekendmaking nr. 330/2004 (intrekking diverse bekendmakingen)

*Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 330/2004 (Intrekking bekendmakingen in verband met de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004) (Stcrt. 2004, 246).*

HET HOOFD VAN DE SCHEEPVAARTINSPECTIE,

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965;

MAAKT BEKEND:

### *Artikel I*

De navolgende Bekendmakingen aan de Scheepvaart worden ingetrokken:  
bekendmaking nr. 25/1965 van 3 september 1965 (Stcrt. 169);  
bekendmaking nr. 26/1965 van 3 september 1965 (Stcrt. 169);  
bekendmaking nr. 44/1968 van 7 februari 1968 (Stcrt. 34);  
bekendmaking nr. 53/1968 van 21 juli 1968 (Stcrt. 140);  
bekendmaking nr. 60/1969 van 4 november 1969 (Stcrt. 216);  
bekendmaking nr. 98/1974 van 8 november 1974 (Stcrt. 234);  
bekendmaking nr. 103/1974 van 4 december 1974 (Stcrt. 246);  
bekendmaking nr. 104/1975 van 17 januari 1975 (Stcrt. 16);  
bekendmaking nr. 116/1976 van 1 april 1976 (Stcrt. 72);  
bekendmaking nr. 122/1976 van 25 oktober 1976 (Stcrt. 216);  
bekendmaking nr. 137/1978 van 24 april 1978 (Stcrt. 92);  
bekendmaking nr. 140/1978 van 1 juni 1978 (Stcrt. 104);  
bekendmaking nr. 141/1978 van 1 juni 1978 (Stcrt. 104);  
bekendmaking nr. 148/1978 van 11 december 1978 (Stcrt. 1979, 1);  
bekendmaking nr. 149/1979 van 1 maart 1979 (Stcrt. 48);  
bekendmaking nr. 158/1981 van 9 februari 1981 (Stcrt. 31);  
bekendmaking nr. 167/1981 van 28 oktober 1981 (Stcrt. 217);  
bekendmaking nr. 175/1982 van 20 juli 1982 (Stcrt. 149);  
bekendmaking nr. 178/1983 van 25 februari 1983 (Stcrt. 44);  
bekendmaking nr. 203/1986 van 7 oktober 1986 (Stcrt. 199);  
bekendmaking nr. 204/1986 van 7 oktober 1986 (Stcrt. 199)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 205/1986 van 12 november 1986 (Stcrt. 243);  
bekendmaking nr. 208/1987 van 3 februari 1987 (Stcrt. 25);  
bekendmaking nr. 214/1987 van 3 juli 1987 (Stcrt. 132);  
bekendmaking nr. 222/1988 van 1 februari 1988 (Stcrt. 43);  
bekendmaking nr. 223/1988 van 4 februari 1988 (Stcrt. 48);

bekendmaking nr. 228/1988 van 16 februari 1988 (Stcrt. 48);  
bekendmaking nr. 235/1988 van 5 juli 1988 (Stcrt. 142);  
bekendmaking nr. 239/1988 van 4 augustus 1988 (Stcrt. 159);  
bekendmaking nr. 246/1989 van 12 september 1989 (Stcrt. 203);  
bekendmaking nr. 247/1989 van 12 september 1989 (Stcrt. 203);  
bekendmaking nr. 249/1989 van 7 september 1989 (Stcrt. 13);  
bekendmaking nr. 250/1989 van 7 september 1989 (Stcrt. 13);  
bekendmaking nr. 253/1990 van 14 maart 1990 (Stcrt. 63);  
bekendmaking nr. 256/1990 van 27 juni 1990 (Stcrt. 137)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 257/1990 van 28 juni 1990 (Stcrt. 137);  
bekendmaking nr. 260/1990 van 24 september 1990 (Stcrt. 200)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 261/1990 van 24 september 1990 (Stcrt. 200);  
bekendmaking nr. 262/1990 van 24 september 1990 (Stcrt. 200)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 263/1990 van 24 september 1990 (Stcrt. 200)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 265/1990 van 1 oktober 1990 (Stcrt. 210);  
bekendmaking nr. 268/1990 van 15 oktober 1990 (Stcrt. 221)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 269/1990 van 25 oktober 1990 (Stcrt. 221)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 271/1991 van 6 mei 1990 (Stcrt. 1991, 97);  
bekendmaking nr. 272/1992 van 11 december 1991 (Stcrt. 249);  
bekendmaking nr. 274/1992 van 24 januari 1992 (Stcrt. 31)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 276/1992 van 24 januari 1992 (Stcrt. 31);  
bekendmaking nr. 278/1992 van 13 februari 1992 (Stcrt. 70)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 282/1992 van 24 maart 1992, (Stcrt. 76)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 283/1992 van 24 maart 1992 (Stcrt. 76)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 285/1992 van 1 juli 1992 (Stcrt. 130);  
bekendmaking nr. 286/1992 van 1 juli 1992 (Stcrt. 130)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 287/1992 van 1 juli 1992 (Stcrt. 130)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 288/1992 van 1 juli 1992 (Stcrt. 130)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 293/1992 van 3 juli 1992 (Stcrt. 152)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 294/1992 van 6 juli 1992 (Stcrt. 147)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 295/1992 van 6 juli 1992 (Stcrt. 147);  
bekendmaking nr. 296/1992 van 16 juli 1992 (Stcrt. 147)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 297/1992 van 16 juli 1992 (Stcrt. 147);  
bekendmaking nr. 299/1992 van 28 oktober 1992 (Stcrt. 224)<sup>1</sup>;  
bekendmaking nr. 300/1993 van 1 juni 1993 (Stcrt. 153)<sup>2</sup>;  
bekendmaking nr. 301/1993 van 1 juni 1993 (Stcrt. 153);

<sup>1</sup> Gewijzigd bij bekendmaking van 22 december 1997 (Stcrt. 1998, 14).

<sup>2</sup> Gewijzigd bij bekendmaking nr. 303/1993 van 25 oktober 1993 (Stcrt. 217).

bekendmaking nr. 304/1994 van 9 december 1994 (Stcrt. 246);  
 bekendmaking nr. 306/1995 van 15 mei 1995 (Stcrt. 98)<sup>1</sup>;  
 bekendmaking nr. 309/1996 van 7 juni 1996 (Stcrt. 117);  
 bekendmaking nr. 311/1996 van 10 september 1996 (Stcrt. 192);  
 bekendmaking nr. 312/1996 van 19 november 1996 (Stcrt. 235)<sup>3</sup>;  
 bekendmaking nr. 313/1996 van 19 november 1996 (Stcrt. 235);  
 bekendmaking nr. 315/1997 van 12 mei 1997 (Stcrt. 104);  
 bekendmaking nr. 316/1997 van 11 augustus 1997 (Stcrt. 166);  
 bekendmaking nr. 318/1998 van 13 maart 1998 (Stcrt. 70)<sup>4</sup>;  
 bekendmaking nr. 320/1998 van 18 september 1998 (Stcrt. 197);  
 bekendmaking nr. 321/1998 van 21 september 1998 (Stcrt. 197);  
 bekendmaking nr. 322/1998 van 22 december 1998, (Stcrt. 1999, 10);  
 bekendmaking nr. 323/1999 van 9 februari 1999 (Stcrt. 50);  
 bekendmaking nr. 327/2001 van 19 april 2001 (Stcrt. 82).

#### *Artikel II*

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van 1 januari 2005.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en het Afkondigingsblad van Aruba worden geplaatst.

HET HOOFD VAN DE SCHEEPVAARTINSPECTIE,  
 F.J.H. Mertens

## TOELICHTING

Deze bekendmaking houdt verband met de totstandkoming van het nieuwe Schepenbesluit 2004 en de verdere inwerkingtreding van dat besluit per 1 januari 2005. Ter uitvoering van het besluit zijn twee nieuwe ministeriële regelingen tot stand gebracht: de Regeling veiligheid zeeschepen (Rvz), die geldt voor in Nederland geregistreerde schepen, en de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen (RvNAAz), die geldt voor in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen. Beide regelingen komen in de plaats van de thans onder het Schepenbesluit 1965 bestaande uitvoeringsregelgeving. In verband hiermee kunnen per 1 januari 2005 vrijwel alle oude ministeriële regelingen en bekendmakingen worden ingetrokken. Voor wat betreft de bekendmakingen geschiedt dat door middel van de onderhavige bekendmaking; de oude regelingen worden parallel aan deze bekendmaking bij ministeriële regeling ingetrokken.

Bij de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004 was reeds aangekondigd dat er kritisch zou worden gekeken naar nut en noodzaak van de bestaande nationale voorschriften onder het Schepenbesluit 1965. Dat heeft ertoe geleid dat een groot aantal bekendmakingen is geschrapt en inhoudelijk niet meer terugkeert in de nieuwe ministeriële regelingen. In veel gevallen blijkt (inmiddels) ook met de regels van de klassenbureaus of met de eisen uit de internationale verdragen te kunnen worden volstaan. Verder wordt niet langer tot in detail geregeld op welke wijze de aan boord van een schip aanwezige uitrusting moet worden onderhouden. Volstaan wordt met de algemene eis dat de uitrusting van een schip in deugdelijke staat moet verkeren. Het accent komt vooral te liggen op het resultaat. Ten aanzien van de wijze waarop dat resultaat wordt bereikt, krijgt de reder een grotere keuzevrijheid.

Soms ook zijn bekendmakingen door internationale of Europese ontwikkelingen achterhaald. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de internationale aanbeveling die in een bekendmaking was geïmplementeerd, inmiddels in een verdragsvoorschrift verplicht is gesteld. Een belangrijke ontwikkeling is ook de totstandkoming van een geharmoniseerd Europees typegoedkeuringsregime voor scheepsuitrusting geweest (zie richtlijn nr. 96/98/EG), die ertoe heeft geleid dat een groot aantal bekendmakingen met nationale typegoedkeurings-eisen overbodig is geworden.

In onderstaande tabel wordt de intrekking van de diverse bekendmakingen nader toegelicht. Voorzover van toepassing, is daarbij tevens aangegeven waar de desbetreffende materie met ingang van 1 januari 2005 is geregeld.

Deze bekendmaking treedt in werking op het tijdstip waarop ook de nieuwe uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 in werking treedt.

HET HOOFD VAN DE SCHEEPVAARTINSPECTIE,  
 F.J.H. Mertens

<sup>3</sup> Laatstelijk gewijzigd bij bekendmaking nr. 327/2001 van 19 april 2001 (Stcrt. 82).

<sup>4</sup> Gewijzigd bij bekendmaking nr. 325/2000 van 19 januari 2000 (Stcrt. 28).

## OVERZICHT INGETROKKEN BEKENDMAKINGEN

<i>Nummer:</i>	<i>Onderwerp:</i>	<i>Reden intrekking / elders geregeld:</i>
25/1965	Inrichting van stallen voor het vervoer van dieren anders dan als deklading	Bestaat in de praktijk geen behoefte meer aan.
26/1965	Inrichting van stallen voor het vervoer van dieren als deklading	Bestaat in de praktijk geen behoefte meer aan.
44/1968	Bevoegde personen voor het calibreren van richtingzoekers en het verifiëren van fouten van richtingzoekers	Richtingzoeker behoort niet meer tot de voorgeschreven uitrusting van zeeschepen.
53/1968	Luikhoofden en sluitmiddelen aan boord van schepen met een lengte van minder dan 100 meter	Regels van klassenbureaus volstaan.
60/1969	Magnetische scheepskompassen	Zie RL 96/98/EG: A.1/4.1.
98/1974	Beschermende kleding voor brandweeruitrustingen	Zie SOLAS II-2/10.10.1 (II-2/17 oud <sup>(1)</sup> ) en RL 96/98/EG: A.1/3.3 – 3.6.
103/1974	Veiligheidsvoorschriften bij gebruik van inertgas (aanbeveling)	Arbeidsomstandighedenwetgeving volstaat.
104/1974	Voorzorgsmaatregelen bij werkzaamheden met verhoogd risico (aanbeveling)	Arbeidsomstandighedenwetgeving volstaat.
116/1976	Echoloden	Zie RL 96/98/EG: A.1/4.6.
122/1976	Manoeuvrerlichten (aanbeveling)	Aanvaringsverdrag, voorschrift 34, volstaat.
137/1978	Alarmrol voor een schip, geen passagiersschip zijnde, van 500 ton of meer	Deregulering.
140/1978	Bilge-alarminstallatie	Regels van klassenbureaus volstaan.
141/1978	Oliekachels en –fornuizen in machinekamers, speciale ruimten en kombuizen	Deregulering.
148/1978	Propaan- en butaaninstallaties voor huishoudelijk gebruik aan boord van zeeschepen	Zie SOLAS II-2/4.3 (II-2/51 oud <sup>(1)</sup> ).
149/1979	Tarief keuringen gezichts- en gehoororganen	Zie nieuwe bemanningswetgeving.
158/1981	Vast aangebrachte sproei-installatie voor water onder druk in ruimten van bijzondere aard	Zie SOLAS II-2/19.3.1.
167/1981	Bestaande gastankers	Voor gastankers, gebouwd voor 1986, geldt voortaan de GC-Code.
175/1982	Veilige toegang tot tanks op tankschepen	Zie SOLAS II-1/3-6.
178/1983	Gelijkwaardige voorzieningen m.b.t. inertgassystemen aan boord van chemicaliëntankers die petroleumproducten vervoeren	Betref interim-regulations. Zie thans SOLAS II-2/4.5.5.
203/1986	Nadere regels voor draagbare brandblustoestellen aan boord van zeeschepen	Zie SOLAS II-2/10.3 (II-2/6 oud <sup>(1)</sup> ) en RL 96/98/EG: A.1/3.2.
204/1986	Nadere regels voor elektrische installaties	Zie art. 23 Rvz; art. 16 RvNAAz.
205/1986	Modellen van radiodagboeken	Deregulering.
208/1987	Reservevullingen voor draagbare en niet-draagbare brandblustoestellen	Zie SOLAS II-2/10.3 (II-2/6 oud <sup>(1)</sup> ).
214/1987	Periodieke inspecties van vast aangebrachte brandblusinstallaties met poeder als blusstof	Volstaan wordt met onderhoudsverplichtingen uit SOLAS II-2.
222/1988	Minimum veiligheidsnormen voor schepen van vreemde nationaliteit	Zie Wet havenstaatcontrole en Caribbean MOU on Port State Control.
223/1988	Invloed van radio-installaties en andere toestellen op de aanwijzing van een magnetisch kompas	Volstaan wordt met SOLAS V/17.2 en V/17.3.
228/1988	Maatregelen ter voorkoming van onwettige handelingen tegen opvarenden van schepen (aanbeveling)	Geen algemeen verbindend voorschrift.
235/1988	Indienen van tekeningen en bescheiden voor schepen, niet zijnde vissersvaartuigen	Niet meer actueel in kader van huidige toezichtarrangementen.

<i>Nummer:</i>	<i>Onderwerp:</i>	<i>Reden intrekking / elders geregeld:</i>
239/1988	Erkende deskundigen voor het afgeven van certificaten voor magnetische elementen, magnetische kompassen, nautische instrumenten en lantaarns	Geen behoefte meer aan erkenning van overheidswege. Volstaan wordt met SOLAS V/16 en V/19.
246/1989	Drijfankers	Zie LSA-Code IV/4 en V/5.
247/1989	Brancards	Deregulering.
249/1989	Beperkte vaargebieden	Vervalt als wettelijke bepaling.
250/1989	Nautische instrumenten in beperkt vaargebied	Zie SOLAS V/19 en art. 41 Rvz / art. 25 RvNAAz.
253/1990	Inspectie, beproeving en onderhoud van persluchttoestellen voor ademhalingsbescherming	Volstaan wordt met onderhoudsverplichtingen uit SOLAS II-2.
256/1990	Middelen voor het terugzetten van vrije-valreddingboten	Zie LSA-Code VI/6 en RL 96/98/EG: A.1/1.23.
257/1990	4e wijziging van het Handboek Gestorte Ladingen	Art. 43 Rvz; art. 27 RvNAAz.
260/1990	Aanbrengen van lichtterugkaatsend materiaal op reddingmiddelen	Zie RL 96/98/EG: A.1/1.30.
261/1990	Lijst van reddingseinen	Zie LSA-Code 4.1.5 en SOLAS V/21.
262/1990	Materialen voor het vervaardigen van "hulpverleningsboten in opgeblazen toestand"	Zie RL 96/98/EG: A.1/1.19.
263/1990	Materialen voor het vervaardigen van opblaasbare reddingvloten	Zie RL 96/98/EG: A.1/1.12.
265/1990	Voorzieningen ter voorkoming van vlamdoorslag naar ladingtanks	Zie RL 96/98/EG: A.1/3.12.
268/1990	Symbolen voor de aanduiding van reddingmiddelen en –voorzieningen	Zie SOLAS III/9, III/11 en III/20.10.
269/1990	Voorschriften voor patrijspoorten, lichtranden en ramen	Regels van klassenbureaus volstaan.
271/1990	Periodiek nazien en beproeven van brandblustoestellen	Volstaan wordt met onderhoudsverplichtingen uit SOLAS II-2.
272/1991	Keuringseisen voor het gezichts- en gehoororgaan	Zie nieuwe bemanningswetgeving.
274/1992	Richtlijnen en controlelijsten t.b.v. tijdelijk onbemande machinekamers aan boord van schepen, geen kleine vaartuigen zijnde	Toezicht van klassenbureaus volstaat.
276/1992	Emergency Procedures for Ships carrying Dangerous Goods / Medical First Aid Guide for use in accidents involving Dangerous Goods	Zie artt. 25 en 46 Rvz; artt. 18 en 30 RvNAAz.
278/1992	Aanleg, afname en periodieke inspecties van vast aangebrachte brandblustoestellen met kooldioxide als blusstof	Zie SOLAS II-2/10. Verder wordt volstaan wordt met onderhoudsverplichtingen uit SOLAS II-2.
282/1992	Accumulatoren als reservekrachtbron voor de radio-installatie	Volstaan wordt met SOLAS IV/13.
283/1992	Gyrokompassen	Zie RL 96/98/EG: A.1/4.3.
285/1992	Erkenning van keuringsstations voor opblaasbare reddingvloten en opblaasbare hulpverleningsboten	Aanwijzing krachtens art. 48 van het Schepenbesluit 2004.
286/1992	Operationele en algemene eisen automatische stuurinrichtingen	Zie RL 96/98/EG: A.1/4.20, 4.21 en 4.22.
287/1992	Operationele en algemene eisen bochtaanwijzers	Zie RL 96/98/EG: A.1/4.9.
288/1992	Operationele en algemene eisen loginstallaties	Zie RL 96/98/EG: A.1/4.7.
293/1992	Beoordeling, beproeving en keuring van reddingsmiddelen en –voorzieningen	Zie RL 96/98/EG: A.1/1.1 – 1.28.
294/1992	Voorschriften voor elektrische personenliften aan boord van schepen	Zie art. 23 Rvz; art. 16 RvNAAz.
295/1992	Delegatie scheepsliften en roltrappen	Aanwijzing krachtens art. 23 van het Schepenbesluit 2004.
296/1992	Echoloden	Zie RL 96/98/EG: A.1/4.6.



<i>Nummer:</i>	<i>Onderwerp:</i>	<i>Reden intrekking / elders geregeld:</i>
297/1992	Periodieke inspecties van de oefening "schip verlaten" en van oefening in het blussen van brand op passagiersschepen	Bestaat, mede in het licht van ISM-Code, in de praktijk geen behoefte meer aan.
299/1992	Voorschriften uitzicht vanaf de navigatiebrug	Zie SOLAS V/22.
300/1993	Manoeuvreeinformatie aan boord van schepen	Zie SOLAS II-1/28.3.
301/1993	Handboek Opsporing en Redding op Zee	Zie SOLAS V/21.
304/1994	6e wijziging van het Handboek Gestorte Ladingen en 27e wijziging van het Handboek Gevaarlijke Stoffen	Zie SOLAS VII, deel A en IMDG-Code, en art. 43 Rvz; art. 27 RvNAAz.
306/1995	Beoordeling en keuring van prototypen van brandwerende constructies	Zie FTP-Code en RL 96/98/EG: A.1/3.11, .14, .16, .22, .25, en .27.
309/1996	Recht zo, Aanbevelingen, lessen en waarschuwingen t.b.v. de handelsvaart en de zeevisserij	Geen algemeen verbindend voorschrift.
311/1996	28e Wijziging Handboek Gevaarlijke stoffen	Zie SOLAS VII, deel A en IMDG-Code.
312/1996	29e Wijziging Handboek Gevaarlijke stoffen; 7e wijziging Handboek Gestorte Ladingen	Zie SOLAS VII, deel A en IMDG-Code, en art. 43 Rvz; art. 27 RvNAAz.
313/1996	Betreden van besloten ruimten	Arbo-beleidsregel 4.6-1 volstaat.
315/1997	Voorschriften voor de wachtdienst	Zie nieuwe bemanningswetgeving.
316/1997	Vervoer van deklust hout; Houtvaartcode	Zie art. 42 Rvz; art. 26 RvNAAz.
318/1998	Code for the safe carriage of irradiated nuclear fuel, plutonium and high level radioactive wastes in flasks on board ships	Zie artt. 8, 43 en 55 van het Schepenbesluit 2004.
320/1998	Veilig laden en lossen van gestorte ladingen, anders dan graan (aanbeveling)	Geen algemeen verbindend voorschrift.
321/1998	Periodieke inspecties van vast aangebrachte Halon-brandblusinstallaties	Volstaan wordt met onderhoudsverplichtingen uit SOLAS II-2.
322/1998	Vrije doorloopruimte in gangboorden en onderdeks gelegen gangen (aanbeveling)	Vervalt. Arbo-besluit, § 4, volstaat.
323/1999	29e Wijziging van de International Maritime Dangerous Goods Code	Zie SOLAS VII, deel A en IMDG-Code.
327/2001	30e Wijziging van de International Maritime Dangerous Goods Code	Zie SOLAS VII, deel A en IMDG-Code.

<sup>(1)</sup> De vermelding "oud" verwijst naar hoofdstuk II-2 van het SOLAS-verdrag, zoals van kracht voor 1 juli 2002.



# Schepenbesluit 1965

*Besluit van 5 augustus 1965, tot uitvoering van de artikelen 3, 4bis, 5, 9, 17, 66 en 73 van de Schepenwet (Schepenbesluit 1965); Stb. 1965, 367, laatstelijk gewijzigd bij Stb. 2002, 37.*

Per 1 januari 2005 is het besluit grotendeels ingetrokken in verband met de inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004: zie het koninklijk besluit van 16 december 2004 (Stb. 699).<sup>1</sup>

Wij JULIANA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 mei 1965, no. 30.505 J, Directoraat-Generaal van Scheepvaart;

Gelet op de artikelen 3, 4bis, 5, 9, 17, 66 en 73 van de Schepenwet;

Gezien de bepalingen van het vanwege Ons op 17 juni 1960 te Londen ondertekende Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 9 juni 1965, no. 28);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 juli 1965, no. 31.032 J, Directoraat-Generaal van Scheepvaart;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

## HOOFDSTUK I. INLEIDENDE BEPALINGEN

### Artikel 1 Omschrijvingen

1. Onverminderd het bepaalde in het derde lid van dit artikel en het bepaalde in artikel 107 van dit besluit, wordt voor de toepassing van dit besluit verstaan onder:<sup>2</sup>

*wet*: de Schepenwet;

*Onze Minister*: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;  
*kapitein*: elke gezagvoerder van een schip of die deze vervangt;

*schepelingen*: allen die zich als scheepsofficieren of scheepsgezellen aan boord bevinden of zich als zodanig hebben verbonden; scheepsofficieren zijn de schepelingen aan wie de monsterrol de rang van officier toekent, scheepsgezellen zijn alle overige schepelingen;

(...)

*passagiers*: alle personen aan boord, met uitzondering van:

1e. de kapitein en de schepelingen;

2e. andere personen die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn;

3e. kinderen die op de dag van inscheping de leeftijd van één jaar nog niet hebben bereikt;

(...)

*stoom- of motorschip*: een schip, geen zeilschip zijnde, met middelen tot werktuiglijke voortstuwing van een voldoende vermogen, te beoordelen naar normen die in verband met de vorm en de afmetingen van het schip, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld;

(...)

*passagiersschip*: elk schip dat door de eigenaar is bestemd om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, dan wel een schip, dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

*vrachtschip*: elk schip geen passagiersschip of vissersvaartuig zijnde;

*tankschip*: een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast voor het vervoer in bulk van vloeibare lading van ontvlambare aard;

(...)

*klein vaartuig*: elk schip dat

a. minder dan 500 ton meet;

b. een lengte, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van bijlage I bij dit besluit, heeft van minder dan 24 meter;

c. gebruikt wordt of bestemd is voor gebruik in een beperkt vaargebied van ten hoogste 30 zeemijlen uit de kust;

d. niet is een passagiersschip dat internationale reizen maakt; en

e. niet is een passagiersschip dat is ingericht om meerdaagse reizen te maken;

*vissersvaartuig*: elk vaartuig dat wordt gebezigd voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee;

(...)

*internationale reis*: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;

(...)

*ton*: registerton van  $(1) / (0,353)$  kubieke meter;

waar in dit besluit de grootte van een schip in deze eenheid wordt uitgedrukt, wordt daaronder verstaan de bruto-inhoud van het schip als vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievenwet 1948;

indien de grootte van een schip is vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievenwet 1981 en derhalve wordt aangegeven als bruto-tonnage, heeft deze term dezelfde betekenis als de term bruto-inhoud uitgedrukt in registerton;

*lastlijn*: de waterlijn bij de grootste geoorloofde inzinking in zeewater;

*vrijboord*: de in het midscheepse vlak vertikaal gemeten afstand van de bovenkant van de deklijn, als aangegeven in artikel 3 van bijlage I van dit besluit, tot de bovenkant van de van toepassing zijnde lijn van het uitwateringsmerk, als aangegeven in artikel 5 van genoemde bijlage;

*indompelingsgrenslijn*: een lijn, gedacht op het scheepsboord, evenwijdig aan en op een afstand van 76 millimeter onder de aansnijding van de bovenzijde van het schottendek met dit boord;

*voortstuwingsvermogen*:

a. het maximale vermogen, uitgedrukt in kiloWatt (kW), dat door de voortstuwingsmachine(s) zonder overbelasting gedurende onbeperkte tijdsduur kan worden geleverd, zoals dit vermogen, op grond van door de fabrikant verstrekte gegevens, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

<sup>1</sup> Zie ook bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004 (Overgangsmaatregelen in verband met de gefaseerde inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004 en de gefaseerde intrekking van het Schepenbesluit 1965), Stcrt. 2004, 246.

<sup>2</sup> Niet meer relevante begripsbepalingen niet opgenomen.

wordt vastgesteld, of

b. een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld lager vermogen, indien te zijnen genoegen wordt aangetoond dat slechts dit lagere vermogen ten behoeve van de voortstuwing kan worden gebruikt; dit vermogen mag niet worden vastgesteld op een waarde lager dan 75 percent van het maximale vermogen;

*vlampunt*: de laagste temperatuur van een vloeistof waarbij deze voldoende damp aan de lucht afgeeft om een ontplofbaar mengsel van damp en lucht te doen ontstaan. Het vlampunt moet worden bepaald volgens de gesloten-kroes-methode van Abel, Abel-Pensky of Pensky-Martens en gecorrigeerd voor een barometerstand van 760 millimeter kwikkolom;

*goedgekeurd*: goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie;

*leeftijd van een schip*: de tijd verlopen sedert het bouwjaar zoals aangegeven op het certificaat van deugdelijkheid van het betreffende schip;

*klassebureau*: een natuurlijke persoon of rechtspersoon, aangewezen krachtens artikel 6, tweede lid, van de wet en krachtens artikel 6 van dit besluit;

*verjaardatum*: de datum van afgifte van de eerste certificaten voor een bepaald schip, in elk kalenderjaar, volgend op het jaar waarin de eerste certificaten zijn afgegeven;

*een schip gebouwd*: een schip waarvan:

- a. de kiel is gelegd, of
- b.

1°. de aanbouw, herkenbaar als behorend tot een bepaald schip, is aangevangen, en

2°. is aangevangen met de samenbouw die ten minste 50.000 kg moet omvatten of één percent van de geschatte massa van al het bouw materiaal, welke van deze twee waarden de laagste is;

*belangrijke verbouwing*: de verbouwing van een schip:

a. waardoor de afmetingen, het laadvermogen of de passagierscapaciteit van het schip in belangrijke mate worden gewijzigd;

b. waardoor het scheepstype wordt gewijzigd; of

c. die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voornamelijk is gericht op het verlengen van de levensduur van het schip.

2. Voor de toepassing van dit besluit wordt onder "schip" begrepen een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander dergelijk drijvend voorwerp, dat over zee naar zijn bestemming wordt gesleept.

3. Voor de toepassing van dit besluit worden personen, die ten gevolge van schipbreuk of andere bijzondere onvoorziene omstandigheden aan boord zijn genomen, niet als passagiers aangemerkt.

4. Voor de toepassing van dit besluit wordt, ook wat de strafbepalingen betreft, onder "eigenaar" verstaan de persoon, die het beheer over het schip heeft, hetzij hij eigenaar, reder of boekhouder is van de rederij van het schip, hetzij hem het schip in gebruik is gegeven.

### Artikel 1a Toepassing op vissersvaartuigen

De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen.

### Artikelen 1b - 2

[*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

## HOOFDSTUK II. CERTIFICATEN

### Artikel 3 Algemene certificaten

1. [*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

2. De certificaten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet zijn:

a. [*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

b. [*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

c. voor alle schepen: een nationaal certificaat van deugdelijkheid.<sup>3</sup>

### Artikelen 4 - 5

[*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

## HOOFDSTUK III. ONDERZOEKEN EN EISEN<sup>4</sup>

### Artikel 6 Aanwijzing klassebureaus

Onze Minister wijst de natuurlijke personen of de rechtspersonen aan, klassebureaus genaamd, waarvan de regels kunnen gelden als eisen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de wet.

### Artikel 7 Klassebureau naar keuze

1. Voordat een eerste onderzoek plaatsvindt voor de verlening van certificaten, andere dan die genoemd in artikel 3, eerste lid, kiest de eigenaar of de bouwer van een schip voor de regels van een bepaald klassebureau. Bij volgende onderzoeken worden de regels van dat klassebureau toegepast. Een schip voldoet met betrekking tot de romp, de machine- en elektrische installaties en de uitrusting aan de regels, gegeven door dat klassebureau, voorzover die regels niet in strijd zijn met het bepaalde bij of krachtens dit besluit.

2. [*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

### Artikel 8 Onderzoeken

1. [*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

2. [*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

3. Een schip wordt in verband met de certificaten, bedoeld in artikel 3, tweede lid, en de artikelen 4 en 5, onderworpen

<sup>3</sup> Dit artikel is met ingang van 1 januari 2005 grotendeels ingetrokken (zie artikel II van het koninklijk besluit van 16 december 2004, Stb. 699). Voor de navolgende categorieën schepen is na 1 januari 2005 géén certificaat van deugdelijkheid meer benodigd:

a. schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of voor vrachtschepen op grond van het SOLAS-verdrag benodigd is;

b. schepen waarvoor een certificaat op grond van de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code, de HSC-Code 1994, de HSC-Code 2000 of de SPS-Code, benodigd is;

c. schepen waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen op grond van richtlijn 98/18/EG benodigd is. Zie de artikelen 5 e.v. van het Schepenbesluit 2004 en de artikelen 4 e.v. van de Regeling veiligheid zeeschepen. Zie voor de schepen waarvoor na 1 januari 2005 nog wel een certificaat van deugdelijkheid benodigd is: bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004.

<sup>4</sup> Dit hoofdstuk geldt met ingang van 1 januari 2005 alleen nog maar voor schepen waarvoor na die datum nog een certificaat van deugdelijkheid benodigd is. Zie het koninklijk besluit van 16 december 2004, Stb. 699; zie ook de voetnoot bij artikel 3 en bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004.

aan de volgende onderzoeken:

- a. een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld,
  - b. een hernieuwd onderzoek in de periode van drie maanden voor het verstrijken van de geldigheidsduur van het certificaat, voor de vernieuwing daarvan,
  - c. jaarlijkse onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na de verjaardatum,
  - d. tussentijdse of periodieke onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na ofwel de tweede ofwel de derde verjaardatum,
  - e. onderzoeken om bijzondere redenen na herstellingen en vernieuwingen aan het schip.
4. Een schip wordt tevens onderworpen aan een onderzoek van de romp, de machine- en elektrische installaties en de uitrusting volgens de regels van het gekozen klassebureau.
5. *[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### **Artikelen 9 - 19**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### **Artikel 20 Weigering van afgifte**

Indien een op de Nederlandse Antillen of op Aruba ingediende aanvraag van een certificaat wordt afgewezen, geschiedt de afwijzing schriftelijk en met redenen omkleed door toezending of uitreiking aan de belanghebbende.

#### **Artikel 21 Geldigheidsduur van certificaten**

1. Een certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschepen en een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen hebben een geldigheidsduur van een jaar. Alle overige certificaten hebben een geldigheidsduur van vijf jaar.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan certificaten afgeven met een kortere geldigheidsduur dan in het eerste lid bepaald indien nog niet alle onderzoeken naar zijn genoegen zijn voltooid of indien hij nog niet over alle door hem gevraagde gegevens van het schip beschikt.

#### **Artikel 22 Vernieuwing van certificaten**

Na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 21, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot:

- a. indien het een veiligheidscertificaat voor een passagiersschip betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de vervaldatum van het bestaande certificaat;
- b. voor alle andere certificaten met uitzondering van het conformiteitsdocument en het veiligheidsmanagementcertificaat: een datum niet later dan vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

#### **Artikelen 23 - 29**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### **Artikel 30 Vervallen van certificaten**

Een certificaat van deugdelijkheid verliest zijn geldigheid indien het schip wordt onttrokken aan de bestemming die het had ten tijde van de afgifte van dat certificaat.

#### **Artikelen 31- 34**

*[vervallen (Stb. 1997, 745 en Stb. 2004, 699)]*

### HOOFDSTUK IV. TOESTAND VAN DE SCHEEPSROMP, DE WERKTUIGEN EN DE INRICHTING

#### **Artikelen 35 - 63**

*[vervallen (Stb. 1977, 428, Stb. 1985, 736, Stb. 1988, 261, Stb. 1997, 745 en 2004, 699)]*

#### **Artikel 63a Bescherming tegen geluidhinder**

Aan boord van een schip moeten maatregelen worden getroffen om geluidhinder te beperken. In ruimten voor machines moet daartoe worden voldaan aan het bepaalde in artikel 36 van bijlage II van dit besluit. In overige ruimten moet daartoe worden voldaan aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.<sup>5</sup>

#### **Artikelen 64 - 65**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

### HOOFDSTUK V. UITWATERING, DIEPGANG EN STABILITEIT

#### **Artikelen 66 - 67**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### **Artikel 67a Stabiliteit**

1. Tezamen met de resultaten van de hellingproef als bedoeld in artikel 12 van dit besluit, dienen voldoende gegevens betreffende de stabiliteit voor verschillende hellingen van het schip te worden overgelegd aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De stabiliteit van het schip dient daarbij in alle voorkomende bedrijfstoestanden ten minste te voldoen aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen criteria.<sup>6</sup>

2. *[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

3. *[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

### HOOFDSTUK VI. UITRUSTING

#### *§ 1. Reddingmiddelen en -voorzieningen*

#### **Artikelen 67b - 82**

*[vervallen (Stb. 1977, 428, Stb. 1989, 352 en Stb. 2004, 699)]*

#### *§ 2. Veiligheidsmiddelen*

#### **Artikelen 83 - 92a**

*[vervallen (Stb. 1960, 91, Stb. 1985, 736, Stb. 1989, 352 en Stb. 2004, 699)]*

<sup>5</sup> Dit artikel is nog niet ingetrokken in verband met het tijdelijk nog van kracht blijven van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 213/1987 (zie ook artikel 23, vierde lid, van de Regeling veiligheid zeeschepen).

<sup>6</sup> Het eerste lid van dit artikel is nog niet ingetrokken in verband met het tijdelijk nog van kracht blijven van bekendmakingen aan de scheepvaart nrs. 255/1990, 279/1992 en 280/1992 (zie ook de artikelen 21, eerste lid, en 22, eerste lid, van de Regeling veiligheid zeeschepen).

### **Artikel 93 Medische uitrusting aan boord<sup>7</sup>**

1. Aan boord van een schip is de bij ministeriële regeling voorgeschreven medische uitrusting, bestaande uit geneesmiddelen, verplegingsartikelen en antidota, met de daarbij behorende controlelijsten en handleidingen, aanwezig volgens de voorschriften, vervat in Bijlage XVI.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de medische uitrusting in goede staat verkeert, wordt aangevuld en zonodig wordt vernieuwd, zodra dit mogelijk is, in ieder geval bij voorrang tijdens de normale bevoorradingsprocedures. Hij kan het gebruik en het beheer van de medische uitrusting aan boord, onverminderd zijn eigen verantwoordelijkheid, overdragen aan een of meer schepelingen die voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 117a.

### **Artikel 93a Wachalarminstallatie**

Aan boord van een schip, geen klein vaartuig zijnde, dat is voorzien van een automatische stuurinrichting, moet op de brug een wachalarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht.<sup>8</sup>

#### *§ 3. Hulpmiddelen bij de navigatie*

### **Artikelen 94 - 99**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### *§ 4. Hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaringen en strandingen*

### **Artikel 100**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### *§ 5. Radio-inrichtingen*

### **Artikelen 101 - 104**

*[vervallen (Stb. 1985, 736 en Stb. 2004, 699)]*

#### *§ 6. Niet voorgeschreven uitrusting*

### **Artikelen 105 - 106**

*[vervallen (Stb. 1973, 532 en Stb. 2004, 699)]*

## HOOFDSTUK VII BEMANNING

### **Artikelen 107 - 120b**

*[vervallen (Stb. 2002, 29)]*

## HOOFDSTUK VIIA BEMANNING AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

### **Artikelen 120c - 120f**

*[vervallen (Stb. 1989, 352)]*

---

<sup>7</sup> Dit artikel is nog niet ingetrokken in verband met het tijdelijk nog van kracht blijven van de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen en Bijlage XVI van dit besluit (zie ook artikel 25, eerste lid, van de Regeling veiligheid zeeschepen).

<sup>8</sup> Dit artikel is nog niet ingetrokken in verband met het tijdelijk nog van kracht blijven van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 234/1988.

## HOOFDSTUK VIII. VERVOER VAN PASSAGIERS

### **Artikelen 121-126**

*[vervallen (Stb. 1968, 91, Stb. 1977, 428 en Stb. 2004, 699)]*

## HOOFDSTUK IX. VERVOER VAN LADING

### **Artikelen 127 - 129**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

### **Artikel 130 Gevaarlijke stoffen<sup>9</sup>**

Gevaarlijke stoffen worden in de volgende klassen onderverdeeld:

Klasse 1. ontplofbare stoffen;

Klasse 2. samengeperste, tot vloeistof verdichte of onder druk opgeloste gassen;

Klasse 3. ontvlambare vloeistoffen;

Klasse 4.1. gemakkelijk vlam vattende vaste stoffen;

Klasse 4.2. aan broei of zelfontbranding onderhevige stoffen;

Klasse 4.3. stoffen die in aanraking met water of vochtige lucht brandbare gassen afgeven;

Klasse 5.1. oxyderende stoffen (zuurstofdragers);

Klasse 5.2. organische peroxyden;

Klasse 6.1. vergiftige stoffen;

Klasse 6.2. gevaar voor besmetting opleverende stoffen;

Klasse 7. radioactieve stoffen;

Klasse 8. bijtende stoffen;

Klasse 9. andere stoffen die gevaar kunnen opleveren.

### **Artikelen 130a - 133**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

## HOOFDSTUK X. VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN

### **Artikelen 133a - 163**

*[vervallen (Stb. 1968, 91, Stb. 1981, 478, Stb. 1989, 352, Stb. 1992, 35 en Stb. 2004, 699)]*

## HOOFDSTUK XI. VERPLICHTINGEN VAN DE EIGENAAR

### **Artikelen 164 - 166b**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

## HOOFDSTUK XII. VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT OORLOG EN OORLOGSGEVAAR

### **Artikelen 167 - 171**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

## HOOFDSTUK XIII. AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN

### **Artikelen 172 - 173**

*[vervallen (Stb. 1997, 745 en Stb. 2004, 699)]*

---

<sup>9</sup> Dit artikel is nog niet ingetrokken in verband met verwijzingen naar dit artikel in andere wet- en regelgeving.

**Artikel 174 Aanvullende voorschriften<sup>10</sup>**

1. In het belang van een goede uitvoering van dit besluit, kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere regels worden gegeven.

2. [vervallen (Stb. 2004, 699)]

3. [vervallen (Stb. 2004, 699)]

HOOFDSTUK XIII. VOORSCHRIFTEN MET  
BETREKKING TOT SCHEPEN DIE WORDEN  
GEBEZIGD VOOR DOELEINDEN VAN BIJZONDERE  
AARD

**Artikelen 174a - 174b**

[vervallen (Stb. 2004, 699)]

## HOOFDSTUK XIV. STRAFBEPALINGEN

**Artikel 175 - 182**

[vervallen (Stb. 1997, 745 en Stb. 2004, 699)]

HOOFDSTUK XV. TOEPASSING OP BESTAANDE  
SCHEPEN**Artikel 182a – 182c**

[vervallen (Stb. 1989, 352 en Stb. 2004, 699)]

## HOOFDSTUK XVI. SLOTBEPALINGEN

**Artikel 183**

[vervallen (Stb. 2004, 699)]

**Artikel 184**

Dit besluit kan worden aangehaald als "Schepenbesluit 1965". Het werkt terug tot 26 mei 1965.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, dat met de daarbij behorende nota van toelichting in het *Staatsblad* en het *Publikatieblad van de Nederlandse Antillen* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State van het Koninkrijk.

Porto Ercole, 5 augustus 1965  
JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,  
J. CALS.

Uitgegeven de eenendertigste augustus 1965.  
De Minister van Justitie,  
SAMKALDEN.

**BIJLAGE I VASTSTELLING VAN DE  
UITWATERING**

## HOOFDSTUKKEN I – V

[vervallen (Stb. 2004, 699)]

HOOFDSTUK VI. BEPALINGEN VOOR KLEINE VAARTUIGEN<sup>11</sup>**Artikel 71. Toepasselijkheid**

De artikelen 72 tot en met 86 zijn uitsluitend van toepassing op kleine vaartuigen.

**Artikel 72. Deuren en (toegangs-)luiken op kleine vaartuigen**

1. Deuren, die toegang geven tot de voortstuwingsruimte of tot de eerste of tweede laag van een bovenbouw of waterdicht dekhuis, moeten voldoen aan NEN-ISO-norm 6042, met dien verstande dat volstaan kan worden met het aanbrengen van vier knevels. Luiken in positie 1 of 2, die toegang geven tot de eerste of tweede laag van een bovenbouw, waterdicht dekhuis of voortstuwingsruimte, moeten voldoen aan de ISO-norm 5778. Nastelbare scharnieren van voldoende sterkte mogen in de plaats gesteld worden van knevels.

2. De in het eerste lid bedoelde deuren moeten blijvend en stevig aan het schot zijn bevestigd en zodanig zijn ingeraamd dat het gehele samenstel, indien de opening daardoor is afgesloten, even sterk is alsof geen opening in het schot aanwezig was. De deuren en toegangsluiken moeten dicht tegen weer en wind kunnen worden afgesloten. De afsluitinrichtingen van de deuren en luiken moeten blijvend aan het schot of aan de deuren of de luiken zelf zijn bevestigd en deze moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de deuren en de luiken, met uitzondering van vluchtluiken, aan beide zijden kunnen worden geopend en gesloten.

3. Deuren en luiken van een ander materiaal dan staal, mogen slechts na toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden toegepast.

**Artikel 73. Openingen boven de voortstuwingsruimte op kleine vaartuigen**

1. Drempels van toegangsdeuren in schachten of toegangskapen op de voortstuwingsruimten moeten een hoogte boven het dek hebben van ten minste 450 mm in positie 1 en van ten minste 300 mm in positie 2. Indien toegangsluiken tot de voortstuwingsruimte niet zijn gelegen in een waterdicht dekhuis of gesloten bovenbouw, moet de luikhoofdhoogte boven het dek ten minste 450 mm bedragen in positie 1 en ten minste 300 mm in positie 2.

2. Schachten van ventilatie-openingen, schoorstenen en luchtkokers op voortstuwingsruimte op blootgestelde plaatsen op het vrijboorddek of op het dek van een bovenbouw moeten zo hoog boven het dek worden opgetrokken als redelijk en uitvoerbaar is. De ventilatie-openingen moeten zijn voorzien van voldoende sterke, vast aangebrachte afsluitmiddelen van staal of een ander gelijkwaardig materiaal die de openingen dicht tegen weer en wind kunnen afsluiten.

<sup>10</sup> Het eerste lid van dit artikel is nog niet ingetrokken in verband met het tijdelijk nog van kracht blijven van een aantal (mede) op dit artikel gebaseerde bekendmakingen aan de scheepvaart, waaronder bekendmaking nr. 329/2004.

<sup>11</sup> Zie ook artikel 3 van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004.

#### **Artikel 74. Diverse openingen in het vrijboorddek en in het dek van een bovenbouw of dekhuis op kleine vaartuigen**

1. Mangaten en verzonken stortranden in positie 1 en 2 of in een bovenbouw, geen gesloten bovenbouw zijnde, moeten worden afgesloten door voldoende sterke deksels die een waterdichte afsluiting verzekeren. De deksels moeten blijvend zijn aangebracht, tenzij deze zijn bevestigd door zich op korte afstand van elkaar bevindende bouten.

2. Openingen in het vrijboorddek, geen laadopeningen, openingen boven voortstuwingsruimten, mangaten of verzonken stortranden zijnde, moeten zijn beschermd door een gesloten bovenbouw of door een waterdicht dekhuis of een toegangskap van gelijkwaardige sterkte en waterdichtheid. Dergelijke openingen in het blootgestelde dek van een bovenbouw of van een waterdicht dekhuis op het vrijboorddek, die toegang geven tot een ruimte onder het vrijboorddek of tot een ruimte in een gesloten bovenbouw, moeten zijn beschermd door een dekhuis of toegangskap van voldoende sterkte. Deuren in dergelijke dekhuizen, bovenbouwen of toegangskapen moeten een drempelhoogte hebben van ten minste 300 mm en moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 72.

3. Indien een dergelijke opening niet voorzien is van de in het tweede lid omschreven bescherming moet op die opening een luik zijn aangebracht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 72. De drempel- of luikhoofdhoogte boven het dek moet ten minste 450 mm in positie 1 bedragen en ten minste 300 mm in positie 2. Indien een opening slechts wordt beschermd door een niet-waterdicht dekhuis moet een binnen dat dekhuis gelegen toegangsdeur of luik, een drempel respectievelijk luikhoofdhoogte te hebben van ten minste de hoogte van de drempel van de toegangsdeur van dat dekhuis, vermeerderd met 150 mm. Dit hoogteverschil moet evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden gemeten. De drempelhoogte van de buitendeur van een dergelijk niet-waterdicht dekhuis mag niet meer dan 150 mm bedragen.

4. Voor toegangen naar de voor- of achterpiek, welke op zee voor de normale bedrijfsuitoefening niet behoeven te worden betreden, en voor vluchtluiken is geen luikhoofd vereist.

#### **Artikel 75. Luchtkokers op kleine vaartuigen**

1. Luchtkokers in positie 1 en 2 moeten zijn voorzien van sterk geconstrueerde schachten van staal of een ander gelijkwaardig materiaal, die deugdelijk aan het dek zijn verbonden. Indien de schacht van de luchtkoker hoger is dan 900 millimeter moet hij extra zijn gesteund.

2. De schachten van luchtkokers die door een niet-waterdicht dekhuis worden gevoerd, moeten op het vrijboorddek sterk zijn geconstrueerd van staal of van een ander gelijkwaardig materiaal.

3. Schachten van luchtkokers moeten in positie 1 een hoogte van 900 mm en in positie 2 een hoogte van 760 mm boven het dek hebben.

4. Luchtkokers moeten waterdicht afsluitbaar zijn. Een uitvoering waarbij de inslag van water wordt voorkomen kan, afhankelijk van de plaats en de beschermde positie van de luchtkoker, worden aanvaard. Luchtkokers op de voortstuwingsruimte moeten te allen tijde zijn voorzien van brandkleppen die vanaf het open dek bedienbaar zijn. Een goedgekeurd, waterdicht afsluitmiddel kan in dit verband beschouwd worden als brandklep.

5. Schachten van luchtkokers, welke op verhoogde dekken

met een breedte kleiner dan 0,92 B op dekhuizen zijn aangebracht, behoeven niet hoger te zijn dan 150 mm, maar mogen nooit lager zijn dan 900 mm, gemeten vanaf het dek waarop het dekhuis of het verhoogde dek is aangebracht.

#### **Artikel 76. Luchtpijpen op kleine vaartuigen**

Luchtpijpen van tanks, die boven het bovenste doorlopende, blootgestelde dek uitsteken, moeten waterdicht afsluitbaar zijn. De blootgestelde delen van die pijpen moeten van voldoende sterkte zijn. De openingen van deze luchtpijpen moeten zich bevinden op een afstand van:

a. 750 mm boven het blootgestelde vrijboorddek;

b. 150 mm boven een blootgesteld verhoogd dek of dekhuis, doch nooit lager dan 750 mm gemeten ten opzichte van het blootgestelde vrijboorddek;

Indien de luchtpijpen evenwel zijn voorzien van automatisch werkende afsluitmiddelen, wordt geen minimum hoogte vereist.

#### **Artikel 77. Spuipijpen, inlaat- en uitlaatopeningen op kleine vaartuigen**

1. De door de scheepshuid gaande afvoerpipen van ruimten onder het vrijboorddek of van ruimten in een gesloten bovenbouw of van waterdichte dekhuizen op het vrijboorddek, moeten zijn voorzien van doeltreffende middelen ter voorkoming van het binnendringen van water. Deze middelen tot afsluiting moeten bereikbaar zijn en voorzien zijn van een:

a. afsluiter met losse klep; of

b. terugslagklep, welke in gesloten stand kan worden geborgd; of

c. afsluiter met een daarachter geplaatste terugslagklep.

Indien de binnenboordsopening van een afvoerpijp gelegen is op 240 mm of minder boven de lastlijn bij zomeruitwatering, moeten de bovengenoemde afsluitmiddelen kunnen worden bediend vanaf het vrijboorddek. De plaats waar een rechtstreeks te borgen klep wordt bediend, moet gemakkelijk toegankelijk zijn en er moet aldaar een inrichting zijn aangebracht, die aanwijst of de klep open dan wel gesloten is.

2. Buitenboordsin- en uitlaatopeningen van pijpleidingen, behorende tot de werktuiglijke inrichting, moeten zijn voorzien van afsluiters of kranen, welke door middel van een flensverbinding aan de huid of aan een op de huid gebouwde stalen kast zijn aangebracht. Voor uitlaatopeningen mag in plaats van een afsluiter of een kraan gebruik worden gemaakt van een terugslagklep, mits deze in gesloten stand kan worden geborgd. Bedoelde afsluitmiddelen moeten gemakkelijk bereikbaar zijn, hetzij vanaf een te allen tijde toegankelijke plaats boven het vrijboorddek, hetzij ter plaatse, in welk laatste geval de bedieningsinrichting onder normale omstandigheden te allen tijde gemakkelijk bereikbaar moet zijn en zich boven de vloerplaten moet bevinden. Afsluiters, kranen en terugslagkleppen moeten op de plaats waar zij kunnen worden bediend, zijn voorzien van een standaardwijzer.

3. Spui- en afvoerpipen van open dekken, vanuit niet-waterdichte ruimten boven het vrijboorddek en vanuit een kuip in het vrijboorddek, die op een afstand van meer dan 450 mm onder het vrijboorddek of minder dan 600 mm boven de lastlijn bij zomeruitwatering door de scheepshuid worden gevoerd, moeten zijn voorzien van een tegen de scheepshuid geplaatste terugslagklep. De terugslagklep behoeft echter niet geplaatst te worden als de wanddikte van de pijp ten minste overeenkomstig kolom III van de tabel in



het zesde lid van dit artikel is. Als, in verband met de positie van de huiddoorvoering, geen terugslagklep vereist is, moet de wanddikte van de pijp ten minste overeenkomstig kolom II zijn. Indien een terugslagklep geplaatst is, behoeft de wanddikte niet groter te zijn dan aangegeven in kolom I.

4. Een niet-waterdicht dekhuis, waarvan de vloer niet lager gelegen is dan het vrijboorddek, behoeft niet te zijn voorzien van spui pijpen, indien aan het schip een windkrachtbeperking van Bf 5 is opgelegd en ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is aangetoond dat geen gevaarlijke toestand ontstaat, indien dit dekhuis tot de bovenzijde van de buitendeurdrempel met water is gevuld.

5. Alle terugslagkleppen, kranen, afsluiters en huidappendages die vereist zijn volgens dit artikel moeten van staal, brons of een ander door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd materiaal zijn vervaardigd; gewoon gietijzer of ander dergelijk materiaal is hiervoor niet toegestaan. Zij moeten zijn voorzien van een deksel dat tegen loswerken afdoende is beveiligd. Alle pijpleidingen moeten van staal of van een ander goedgekeurd materiaal zijn vervaardigd.

6. De uitvoering en de plaatsing van de voorzieningen betreffende spui pijpen, inlaat- en uitlaatopeningen moet aan de volgende eisen voldoen:

a. de wanddikte van spui- en afvoerpijpen moet voldoen aan de eisen van één der bij koninklijk besluit erkende, particuliere onderzoeksbureaus, waarbij echter de in onderstaande tabel gegeven wanddikten de kleinst toelaatbare zijn.

Doorlaat van de spui- of afvoerpijp in mm	Wanddikte in mm		
	I	II	III
50	2,75	4,5	7
65	3,00	4,5	7
75	3,25	4,5	8
100	3,75	4,5	8
125	4,25	4,5	8,8
150	5,00	5,0	8,8

b. de huidappendages moeten door middel van een deugdelijke flensverbinding of gelijkwaardige constructie aan de huid zijn bevestigd.

7. Een watercloset met buitenboordsaansluitingen mag zijn geplaatst onder het vrijboorddek, mits:

a. de binnenboordsopening van de afvoerpijp zich meer dan 240 mm boven de lastlijn bij zomeruitwering bevindt;

b. het middel tot afsluiting van de buitenboordsopening van de afvoerpijp voldoet aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel;

c. de buitenboordsinlaatopening is voorzien van een afsluiter;

d. in de inlaatpijp tussen het watercloset en de afsluiter een veerbelaste zelfsluitende klep boven de vloer is aangebracht; en

e. de wanddikte van de inlaatpijp tussen de afsluiter en deze veerbelaste zelfsluitende klep in overeenstemming is met kolom III van de tabel in het zesde lid.

#### Artikel 78

[*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

#### Artikel 79. Waterloospoorten op kleine vaartuigen

1. Indien op aan weer en wind blootgestelde gedeelten van vrijboord- en bovenbouwdekken een verschansing is aangebracht, moet voldoende gelegenheid tot lozing van water bestaan. De totale oppervlakte van de

waterloospoorten in de verschansing op het vrijboorddek moet aan elke zijde ten minste gelijk zijn aan de oppervlakte verkregen uit de volgende formule:

$$\text{Oppervlakte in m}^2 = 0,07 * l$$

waarin l: de lengte van de verschansing aan één zijde in meters is, welke niet groter behoeft te worden genomen dan 0,7 L.

De totale oppervlakte van de waterloospoorten in de verschansing op een bovenbouwdek moet aan elke zijde ten minste gelijk zijn aan de helft van de oppervlakte verkregen uit bovenstaande formule. De uit de formule verkregen oppervlakte geldt voor een hoogte van de verschansing van 900 mm. Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing kleiner is dan 900 mm, mag de vereiste oppervlakte van de waterloospoorten worden verkleind met 0,004 m<sup>2</sup> per meter lengte van de verschansing (l) voor elke 100 mm verschil in hoogte. Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing groter is dan 900 mm moet de oppervlakte der waterloospoorten op analoge wijze worden vergroot.

2. Op een vaartuig zonder zeeg moet het oppervlak van de waterloospoorten, bepaald volgens het eerste lid van dit artikel, met 50 percent worden vergroot. Indien de zeeg kleiner is dan de standaardzeeg moet het vereiste oppervlak der waterloospoorten door lineaire interpolatie worden vastgesteld.

3. Op een vaartuig met een bovenbouw die aan één van de einden of aan beide einden open is, moeten de nodige voorzieningen worden getroffen voor lozing van water in deze bovenbouw.

4. De onderkant van de waterloospoorten moet zo dicht mogelijk boven het dek liggen. De waterloospoorten moeten zodanig over de scheepslengte zijn verdeeld, dat een doelmatige lozing van water verzekerd is.

5. Waterloospoorten en dergelijke openingen in de verschansing moeten door rasterwerk of door staven met een onderlinge afstand van ongeveer 230 mm worden beschermd. Indien kleppen zijn aangebracht, moet voor ruime speling worden gezorgd ten einde klemmen te vermijden. De scharnieren moeten van pennen van roestvrij materiaal zijn voorzien. Indien inrichtingen voor het vastzetten van deze kleppen zijn aangebracht moeten deze zijn goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

#### Artikel 80. Bescherming van bemanning en passagiers op kleine vaartuigen

1. Dekhuizen voor het onderbrengen van de bemanning en passagiers moeten voldoende sterk zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Op werkdekken moet een verschansing of relingwerk, bestaande uit scepters en roeden, met een hoogte van ten minste 900 mm zijn aangebracht. Indien de bedrijfsomstandigheden dit noodzakelijk maken kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een geringere hoogte toestaan of kan hij toestaan dat met geheel of gedeeltelijk wegneembaar relingwerk, bestaande uit scepters, staaldraad en spanschroeven of dergelijke, wordt volstaan. Op andere plaatsen, die voor de normale bedrijfsuitoefening niet of nauwelijks betreden worden, kan volstaan worden met handgrepen langs een opbouw en een voetrail.

3. De hoogte van de opening onder de onderste roede van relingwerk mag niet groter zijn dan 230 mm. De onderlinge afstand der overige roeden mag niet groter zijn dan 380 mm. Op schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaats is uitgevoerd,

moeten de scepters van het relingwerk op het vlakke gedeelte van het dek zijn geplaatst.

4. Ter bescherming van de bemanning bij het gaan naar of het komen van hun verblijven, voortstuwingsruimten en alle andere gedeelten die nodig zijn voor de behandeling van het schip, moeten relingen, handleiders of andere afdoende middelen zijn aangebracht.

5. Op elk schip moet deklading ter plaatse van openingen die toegang geven tot de verblijven, voortstuwingsruimten en andere ruimten die in verband met de werkzaamheden aan boord moeten worden gebruikt, zodanig zijn gestuwd, dat deze openingen behoorlijk kunnen worden bereikt, geopend en afgesloten tegen het binnendringen van water. Indien op of onder dek geen veilig verkeer mogelijk is, dienen op de deklading relingwerk of staaldraden te zijn aangebracht voor een doelmatige bescherming van de bemanning.

6. Alle voor passagiers opengestelde dekken moeten, waar nodig, zijn voorzien van een verschansing of relingwerk van ten minste 900 mm hoogte. Bij relingwerk moet de inrichting zodanig zijn, dat geen gevaar bestaat dat volwassen personen of kinderen door de openingen te water geraken. In een verschansing moeten ten aanzien van waterloospoorten soortgelijke voorzieningen worden getroffen.

#### **Artikel 81. Typen kleine vaartuigen**

1. Kleine vaartuigen worden onderscheiden in twee typen, namelijk schepen van het type A en schepen van het type B.

*Schepen van het type A*

2. Een schip van het type A is een schip dat:

a. uitsluitend is ontworpen voor het vervoer van onverpakte vloeiende ladingen;

b. een zeer grote mate van waterdichtheid van het blootgestelde dek bezit met slechts kleine toegangsoeningen tot de ladingafdelingen die afgesloten kunnen worden door waterdichte, van pakking voorziene deksels van staal of van een ander goedgekeurd materiaal; en

c. een lage permeabiliteit van de met lading gevulde ladingafdelingen heeft.

*Schepen van het type B*

3. Elk schip dat niet voldoet aan het bepaalde in het tweede lid van dit artikel wordt beschouwd als een schip van het type B.

4. Het minimum vrijboord van een schip van het type A of B mag niet kleiner zijn dan voorgeschreven in artikel 82 van deze bijlage.

*Schepen zonder eigen voortstuwing*

5. Voor lichters, sleepschepen en andere schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen wordt het vrijboord vastgesteld ingevolge de bepalingen van deze bijlage, waarbij het volgende geldt:

a. De stabiliteit van sleepschepen met lading op het blootgestelde dek moet ten minste van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn. Deklading mag slechts worden vervoerd op sleepschepen aan welke het gewone vrijboord van het type B is toegekend.

b. Voor onbemande sleepschepen echter is het bepaalde in artikel 80, het tweede en derde lid van artikel 26 en artikel 85 van deze bijlage niet van toepassing.

c. Met uitzondering van sleepschepen van type A kan aan onbemande sleepschepen, die op het vrijboorddek uitsluitend zijn voorzien van kleine toegangsoeningen, afgesloten door waterdichte, van pakking voorziene deksels van staal of van een ander goedgekeurd materiaal, een

vrijboord worden toegekend dat 25 percent kleiner is dan het overeenkomstig de bepalingen van deze bijlage berekende vrijboord.

#### **Artikel 82. Grondslag voor het aan kleine vaartuigen toe te kennen zomervrijboord**

De grondslag voor het toe te kennen zomervrijboord is een basisvrijboord van 200 mm.

#### **Artikel 83. Toeslag op het basisvrijboord voor kleine vaartuigen**

Voor een schip van het type B, waarvan de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw kleiner is dan 35 percent van de scheepslengte, moet het basisvrijboord volgens artikel 82 van deze bijlage worden vermeerderd met:

570 ( 0,35 - E/L ) mm, waarin

L: de scheepslengte in meters en

E: de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw in meters volgens het bepaalde in artikel 35 van deze bijlage.

#### **Artikel 84. Correctie voor de volheidscoëfficiënt van kleine vaartuigen**

Indien de volheidscoëfficiënt  $C_b$  groter is dan 0,68, moet het basisvrijboord volgens artikel 82 van deze bijlage, na de benodigde wijzigingen ingevolge het bepaalde in artikel 83 van deze bijlage worden vermenigvuldigd met de factor: ( $C_b + 0,68$ ): 1,36.

#### **Artikel 85. Kleinst toelaatbare boeghoogte op een klein vaartuig ter plaatse van de voorloodlijn**

1. De boeghoogte, waaronder wordt verstaan de verticale afstand tussen de ontwerplastlijn bij zomeruitwatering en de bovenzijde van het blootgestelde dek in de zijde, gemeten op de voorloodlijn, mag niet minder zijn dan:

$10 * B_f * L$  mm, waarin

$B_f$  = de voor het schip geldende windkrachtbeperking volgens de schaal van Beaufort met een maximum van 10, en L = de lengte in meters, doch met een minimum van 10 m en een maximum van 20 m.

2. Indien de boeghoogte overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van dit artikel wordt verkregen door toepassing van zeeg, moet deze zeeg zich vanaf de voorloodlijn over ten minste 15 percent van de scheepslengte uitstrekken. Indien de boeghoogte wordt verkregen door het aanbrengen van een bovenbouw, moet de lengte van de bovenbouw vanaf de voorloodlijn ten minste 0,07L bedragen.

3. Voor schepen, waarvoor het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit artikel in verband met bijzondere voorwaarden voor de vervulling van hun taak onredelijk of onuitvoerbaar is, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijkingen toestaan.

#### **Artikel 86. Minimum vrijboord van een klein vaartuig**

*1. Zomervrijboord*

Het minimum vrijboord in het zomervaargebied is het vrijboord volgens artikel 82 van deze bijlage, echter na wijziging ingevolge:

a. artikel 81 voor zover van toepassing;

b. de artikelen 31, 32, 37, 38, 83 en 84; en

c. indien van toepassing, artikel 85 van deze bijlage.

2. Het vrijboord, berekend overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, echter zonder de correctie voor

de plaats van de deklijn zoals bepaald in artikel 32 van deze bijlage, mag in zout water niet minder zijn dan 50 mm. Voor een schip waarvan de luikhoofden in positie 1 zijn voorzien van luiken die niet voldoen aan het bepaalde in de artikelen 16 of 26 van deze bijlage, mag dit vrijboord in zout water niet minder zijn dan 150 mm.

### 3. Tropenvrijboord

Het minimum vrijboord in het tropisch vaargebied is het vrijboord dat wordt verkregen door van het toegekende zomervrijboord 1/48 van de zomerdiepgang, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de ring van het uitwateringsmerk, af te trekken.

4. Het tropenvrijboord berekend overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van dit artikel, echter zonder correctie voor de plaats van de deklijn zoals bepaald in artikel 32 van deze bijlage, mag in zout water niet minder zijn dan 50 mm. Voor een schip waarvan de luikhoofden in positie 1 zijn voorzien van luiken die niet voldoen aan het bepaalde in de artikelen 16 of 26 van deze bijlage mag dit vrijboord in zout water niet minder zijn dan 150 mm.

### 5. Wintervrijboord

Het minimum vrijboord in het wintervaargebied is het vrijboord dat wordt verkregen door bij het toegekende zomervrijboord 1/48 van de zomerdiepgang, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de ring van het uitwateringsmerk, op te tellen.

### 6. Wintervrijboord in de Noord-Atlantische Oceaan

Het minimum vrijboord voor een klein vaartuig, dat gedurende het periodieke winterseizoen op enigerlei plaats in het vaargebied in de Noord-Atlantische Oceaan, zoals bedoeld in artikel 70 van deze bijlage, komt, is gelijk aan het toegekende wintervrijboord vermeerderd met 50 mm.

### 7. Vrijboord in zoet water

Het minimum vrijboord in zoet water van een soortelijk gewicht van één is het vrijboord, verkregen door het toegekende vrijboord in zout water te verminderen met 0/40t centimeter, waarin:

0 = het displacement in zout water in tonnen bij de uitwatering in de zomer en

t = het aantal tonnen, waarmee het displacement per centimeter in zout water bij de uitwatering in de zomer toeneemt.

8. Indien het displacement bij de uitwatering in de zomer niet met zekerheid kan worden vastgesteld, moet de aftrek 1/48 van de zomerdiepgang zijn, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de ring van het uitwateringsmerk.

## BIJLAGE II CONSTRUCTIE - WATERDICHTE INDELING EN STABILITEIT, INRICHTING VAN DE MACHINEKAMER EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

### HOOFDSTUKKEN A – C

[vervallen (Stb. 2004, 699)]

### HOOFDSTUK D. ELEKTRISCHE INSTALLATIES

#### Artikelen 40 - 43

[vervallen (Stb. 2004, 699)]

## Artikel 43a. Elektrische noodkrachtbron aan boord van vrachtschepen van minder dan 500 ton<sup>12</sup>

1.1. Aan boord van een vrachtschip van minder dan 500 ton moet zijn voorzien in een elektrische noodkrachtbron die onafhankelijk is van de voortstuwingsinstallatie en van de elektrische hoofdininstallatie.

1.2. De elektrische noodkrachtbron, inclusief eventuele transformatoren, het noodschakelbord en het noodverlichtingsschakelbord moeten buiten de begrenzing van ruimten voor machines van categorie A en buiten de ruimten waarin de elektrische hoofdkrachtbron inclusief eventuele transformatoren of het hoofdschakelbord is geplaatst, zijn opgesteld. De voeding, de bediening en de verdeling van de elektrische noodkrachtbron mogen niet kunnen worden beïnvloed door een brand of ander ongeval in genoemd ruimten.

2. De elektrische noodkrachtbron mag of een generator of een accumulatorenbatterij zijn die aan de volgende voorwaarden moet voldoen:

2.1. indien de elektrische noodkrachtbron een generator is, moet deze aangedreven worden door een direct daaraan gekoppeld werktuig, voorzien van een onafhankelijke voeding met brandstof waarvan het vlampunt niet lager is dan 43° C;

2.2. indien de elektrische noodkrachtbron een accumulatorenbatterij is, moet deze in staat zijn:

2.2.1. zonder wederoplading de noodbelasting op te nemen waarbij gedurende de gehele ontladperiode de spanning van de accumulatorenbatterij binnen 12% boven of onder zijn nominale spanning blijft;

2.2.2. automatisch op het noodschakelbord te schakelen bij uitvallen van de elektrische hoofdvoeding; en

2.2.3. onmiddellijk de stroom te leveren aan ten minste de in lid 3 genoemde diensten.

3. Het beschikbare elektrische vermogen van de elektrische noodkrachtbron moet voldoende zijn om de stroom te kunnen leveren aan al die diensten welke in geval van nood belangrijk zijn voor de veiligheid, waarbij rekening moet worden gehouden met die diensten die gelijktijdig in bedrijf moeten kunnen zijn:

3.1. gedurende 3 uur: de noodverlichting bij elke verzamelplaats en, zowel aan dek als buitenboord, bij elke inschepingsplaats waar de groepsreddingmiddelen zijn opgesteld, als voorgeschreven ingevolge het bepaalde in artikel 11, lid 4, en artikel 15, lid 7, van bijlage XIA van dit besluit;

3.2. gedurende 6 uur: de noodverlichting op de hiervoor in aanmerking komende plaatsen zoals omschreven in lid 2.2 van artikel 43, en de installatie zoals omschreven in lid 2.3 van artikel 43, het intermitterend gebruik van de dagseinlamp, de middelen tot het geven van geluidseinen indien elektrisch uitgevoerd of elektrisch te bedienen, de algemeen alarminstallatie, bedoeld in artikel 6, lid 4.2, van bijlage XIA van dit besluit en de rechtstreekse spreekverbinding als bedoeld in de artikelen 29 en 37, voorzover hiervoor niet in een eigen stroombron is voorzien; en

3.3. de brandontdekkings- en brandalarminstallatie, voor zover vereist en voor zover hiervoor niet in een eigen stroombron is voorzien, het alarm voor de vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas als blusstof, bedoeld in artikel 5 van bijlage IV van dit besluit, en de pomp van de vast aangebrachte sproei-installatie voor water onder druk in

<sup>12</sup> Zie ook artikel 2 van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004.

ruimten voor machines, bedoeld in artikel 10, lid 6, van bijlage IV van dit besluit, indien zulk een sproei-installatie is aangebracht en de pomp afhankelijk is van vermogen geleverd door de noodgenerator.

4. De inrichting en de opstelling van de noodgenerator en zijn aandrijvend werktuig of de noodaccumulatorenbatterij alsmede het noodschakelbord moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld in lid 5.1 tot en met 5.5 en lid 6 van artikel 43.

5. Voorzieningen moeten zijn aangebracht voor het periodiek testen van de gehele noodinstallatie.

6. Met betrekking tot kleine vaartuigen geldt in plaats van de voorgaande leden artikel 64.

#### **Artikelen 44 – 45f**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### HOOFDSTUK E

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### HOOFDSTUK F. BEPALINGEN VOOR KLEINE VAARTUIGEN<sup>13</sup>

##### **Artikel 55. Toepasselijkheid**

De artikelen 56 tot en met 71 zijn uitsluitend van toepassing op kleine vaartuigen.

##### **Artikel 56. Stabiliteit van passagiersschepen, een klein vaartuig zijnde, in beschadigde toestand**

1. De stabiliteit in onbeschadigde toestand moet in alle voorkomende bedrijfstoestanden toereikend zijn, opdat het schip de eindtoestand kan doorstaan na het lek worden van enig compartiment dat door waterdichte schotten is begrensd.

2.1. Om aan te tonen dat voldaan wordt aan het bepaalde in het eerste lid moeten volledige berekeningen, in overeenstemming met het bepaalde in het derde, vierde en zesde lid aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ter goedkeuring worden ingezonden. In deze berekening moeten de bijzondere kenmerken van het schip, zomede de inrichting en de vorm van de beschadigde afdelingen, in aanmerking worden genomen. Voorts moet worden aangenomen dat het schip in de voor de stabiliteit meest ongunstige bedrijfstoestand verkeert die kan voorkomen.

2.2. Wanneer wordt voorgesteld dekken, een dubbele huid of langsschotten aan te brengen, die het overvloeien van water in ernstige mate zouden belemmeren, moet de invloed hiervan op de berekeningen nauwkeurig worden nagegaan.

2.3. Ten aanzien van de vereiste stabiliteit van het schip na beschadiging, en nadat mogelijke vereffening door overvloeien heeft plaats gevonden, geldt het volgende:

2.3.1. De kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit moet ten minste een bereik hebben van 7 graden gemeten vanuit de slagzijhoek waarbij statische evenwicht optreedt.

2.3.2. Binnen het bereik zoals aangegeven onder lid 2.3.1 moet een restarm van positieve statische stabiliteit worden bereikt van ten minste 0,05 m.

3. Voor het maken van berekeningen voor lekstabiliteit moeten de volgende permeabiliteiten worden toegepast:

- a. 95 in ruimten voor verblijven;
- b. 85 in de machinekamer;
- c. 0 of 95 in ruimten bestemd voor vloeistof; en

d. 95 in de droge piekruimten.

4. Als omvang van de beschadiging moet worden aangenomen:

4.1. Langsscheeps: een lengte van 3,50 meter of de afstand tussen de twee begrenzingsschotten van een waterdichte afdeling indien deze afstand minder is dan 3,50 meter;

4.2. Dwarsscheeps: (binnen boord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de hoogst gelegen indelingslastlijn):

een afstand van één vijfde van de breedte van het schip, zoals omschreven in artikel 2;

4.3. Verticaal: van de lijn van onderkant spanten naar boven zonder begrenzing;

4.4. Indien op een bepaalde plaats van beschadiging van kleinere omvang dan in onderdeel 4.1, 4.2 en 4.3 wordt verondersteld, een gevaarlijker toestand zou veroorzaken met betrekking tot slagzij of verlies aan metacenterhoogte, moet deze beschadiging aan de berekeningen ten grondslag worden gelegd.

5. Asymmetrisch vollopen moet zoveel mogelijk worden beperkt als in overeenstemming is te brengen met een doelmatige indeling. Wanneer het noodzakelijk is om grote hellingshoeken te corrigeren, moeten middelen daartoe automatisch werken. De overvloeie-inrichtingen, evenals de maximum slagzij die voor het overvloeien ontstaat, moeten ten genoeg van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn. Indien de overvloeie-inrichtingen nodig zijn, mag de tijd die het overvloeien in beslag neemt niet meer zijn dan 15 minuten.

6. Ten aanzien van de toestand, waarin het schip zich bevindt na beschadiging en bij asymmetrisch vollopen nadat overvloeien heeft plaatsgevonden, geldt het volgende:

6.1. bij symmetrisch vollopen moet de metacenterhoogte in de eindtoestand ten minste 50 mm bedragen;

6.2. bij asymmetrisch vollopen mag de slagzijhoek na vollopen niet groter zijn dan 7 graden.

##### **Artikel 57. Waterdichte schotten aan boord van passagiersschepen, een klein vaartuig zijnde**

1. Waterdichte schotten moeten waterdicht zijn opgetrokken tot het schottendek. Een voorpiek- of aanvaringsschot moet zijn aangebracht op een afstand van de voorloodlijn van niet minder dan 5 percent en niet meer dan 10 percent van de lengte van het schip.

2. Wanneer een lange bovenbouw op het voorschip is aangebracht, moet het voorpiek- of aanvaringsschot doorlopen tot het dek boven het schottendek en aldaar dicht zijn tegen weer en wind. Deze voortzetting van het schot hoeft niet onmiddellijk boven het eronder geplaatste schot te worden aangebracht, mits het is geplaatst binnen de grenzen aangegeven in het eerste lid en het gedeelte van het dek dat de trapsgewijze verspringing vormt dicht is tegen weer en wind.

3. Tevens moet een achterpiekschot en schotten die het voortstuwingsgedeelte als aangegeven in artikel 2 voor en achter afscheiden van de vracht- en passagiersruimten zijn aangebracht. Deze schotten dienen tot het schottendek waterdicht te zijn. Het achterpiekschot mag echter beneden het schottendek eindigen, mits daardoor de veiligheid van het schip, wat de waterdichte indeling betreft, niet wordt verminderd.

4. De pakkingbus van een schroefaskoker moet in een waterdichte ruimte zijn geplaatst. De inhoud van deze

<sup>13</sup> Zie ook artikel 3 van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004.

ruimte moet zodanig zijn dat de indompelingsgrenslijn niet onder water komt, wanneer deze ruimte zou vollopen.

#### **Artikel 58. Aanvaringsschotten aan boord van kleine vaartuigen, geen passagierschip zijnde**

1. Voor de toepassing van dit artikel hebben de begrippen "vrijboorddek", "lengte van het schip" en "voorloodlijn" dezelfde betekenis als omschreven in bijlage I van dit besluit.

2. Er moet een voorpiek- of aanvaringsschot worden aangebracht dat tot het vrijboorddek waterdicht is opgetrokken. Dit schot moet worden aangebracht op een afstand van de voorloodlijn van niet minder van 5 percent en niet meer dan 10 percent van de lengte van het schip.

3. Er moeten schotten zijn aangebracht die de voortstuwingsruimte aan de voorkant en de achterkant afscheiden van de accommodatieruimte en eventuele laadruimte. Deze schotten dienen tot het vrijboord waterdicht te zijn.

#### **Artikel 59. Stuurinrichting en roer op kleine vaartuigen**

1. Elk schip moet, indien niet uitdrukkelijk anders is voorgeschreven, zijn voorzien van een hoofdstuurinrichting en van een hulpstuurinrichting welke ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moeten zijn. De hoofdstuurinrichting en de hulpstuurinrichting moeten zodanig zijn uitgevoerd dat een storing in één van beide inrichtingen de andere inrichting niet buiten werking kan stellen.

2.1. Alle onderdelen van de stuurinrichting, het roer en de roerkoning moeten van een doelmatige en betrouwbare constructie zijn zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan de geschiktheid en deugdelijkheid van ieder belangrijk onderdeel dat niet in duplo is uitgevoerd. Bij deze onderdelen moet op passende wijze gebruik worden gemaakt van antifriectielagers zoals kogellagers, rollagers of lagerbussen, welke voortdurend worden gesmeerd of voorzien moeten zijn van aansluitingen om deze te smeren.

2.2. De ontwerpdruk voor de berekening van de afmetingen van pijpleidingen en andere onderdelen van de stuurinrichting welke aan inwendige hydraulische druk worden onderworpen, moet ten minste 1,25 maal de maximale werkdruk zijn welke verwacht kan worden onder de bedrijfsomstandigheden, zoals bepaald in lid 3.2, rekening houdend met de druk die in het lage druk gedeelte van het systeem aanwezig kan zijn. Bij het ontwerp van pijpleidingen en onderdelen moeten, indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit nodig oordeelt, vermoedingscriteria gehanteerd worden waarbij rekening moet worden gehouden met druggolven tengevolge van dynamische belasting.

2.3. Ontlastkleppen moeten zijn aangebracht op elk gedeelte van het hydraulische systeem dat afgesloten kan worden en waarin druk opgebouwd kan worden door de krachtbron of door uitwendige krachten. De afsteldruk van de ontlastkleppen mag de ontwerpdruk niet te boven gaan. De kleppen moeten voldoende ruim bemeten zijn en zodanig zijn aangebracht dat een ongewenste drukstijging boven de ontwerpdruk wordt voorkomen.

3.1. De hoofdstuurinrichting, het roer en de roerkoning moeten voldoende sterk zijn gebouwd en geschikt zijn om het schip bij maximum dienstsnelheid vooruit te kunnen besturen, hetgeen moet worden aangetoond.

3.2. De hoofdstuurinrichting moet, wanneer het schip op de grootst toegestane diepgang in zeewater ligt, in staat zijn om bij de maximum dienstsnelheid vooruit het roer 35 graden uitslag aan één zijde te bewegen naar 35 graden uitslag aan de andere zijde. De tijdsduur benodigd voor het bewegen van het roer van 35 graden uitslag aan één zijde tot 30 graden uitslag aan de andere zijde, mag onder dezelfde omstandigheden niet meer dan 28 seconden bedragen.

3.3. De hoofdstuurinrichting moet door een krachtwerktuig aangedreven worden indien dit nodig is om aan het bepaalde in lid 3.2 te kunnen voldoen en in ieder geval wanneer door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een roerkoning met een grotere middellijn dan 120 mm ter plaatse van de helmstok wordt voorgeschreven, waarbij een eventuele versterking in verband met het varen in ijs buiten beschouwing wordt gelaten.

3.4. De hoofdstuurinrichting, het roer en de roerkoning moeten zodanig zijn ontworpen dat zij bij maximum snelheid achteruit niet kunnen worden beschadigd; deze ontwerpeis behoeft echter op de proeftocht niet te worden aangetoond bij maximum snelheid achteruit en maximum roeruitslag.

4.1. De hulpstuurinrichting moet voldoende sterk zijn gebouwd en geschikt zijn om het schip te kunnen besturen bij een snelheid waarbij het nog manoeuvreerbaar is en voorts zijn ingericht om in noodgevallen snel in werking te kunnen worden gebracht.

4.2. De hulpstuurinrichting moet in staat zijn om het roer in niet meer dan 60 seconden van 15 graden uitslag aan één zijde te bewegen naar 15 graden uitslag aan de andere zijde. Daarbij dient het schip op de grootst toegestane diepgang in zeewater te liggen en een snelheid vooruit te hebben van óf de helft van de maximum dienstsnelheid óf van 7 mijl per uur, welke van de twee waarden het grootst is.

4.3. De hulpstuurinrichting moet door een krachtwerktuig worden aangedreven indien dit nodig is om aan het bepaalde in lid 4.2 te kunnen voldoen.

5.1. De krachtwerktuigen voor de hoofdstuurinrichting en de hulpstuurinrichting moeten zodanig zijn uitgevoerd dat zij automatisch weer in werking treden, zodra de energievoorziening, na te zijn uitgevallen, weer is hersteld.

5.2. De krachtwerktuigen voor de hoofdstuurinrichting en de hulpstuurinrichting moeten op de brug in werking kunnen worden gesteld. Het uitvallen van de energievoorziening van enig krachtwerktuig moet op de brug door middel van een hoorbaar en zichtbaar alarm worden aangegeven.

6.1. Indien de hoofdstuurinrichting met twee of meer identieke krachtwerktuigen is uitgevoerd behoeft een hulpstuurinrichting niet te zijn aangebracht, mits de hoofdstuurinrichting zodanig is uitgevoerd dat bij een enkelvoudige fout in het pijpleidingensysteem of aan een van de krachtwerktuigen, het defecte gedeelte zodanig buiten bedrijf kan worden gesteld dat de goede werking van de stuurinrichting kan worden gehandhaafd of snel kan worden hersteld.

6.2. Stuurinrichtingen welke niet van het hydraulische type zijn, moeten zodanig zijn uitgevoerd dat zij gelijkwaardig zijn aan stuurinrichtingen als bedoeld in lid 6.1, zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

7.1. De hoofdstuurinrichting moet op de brug kunnen worden bediend.

7.2. Indien de hoofdstuurinrichting is uitgevoerd zoals aangegeven in het zesde lid moeten twee afstandbedienings-systemen aanwezig zijn, welke onafhankelijk van elkaar kunnen werken en vanaf de brug zijn te bedienen. Het is evenwel niet noodzakelijk dat elk systeem is voorzien van een afzonderlijk stuurwiel of stuurhandel. Indien in het

afstandbedieningssysteem een hydraulische telemotor is opgenomen, behoeft een tweede onafhankelijk systeem niet te worden aangebracht.

7.3. De hulpstuurinrichting moet zijn voorzien van een afstandbedieningssysteem dat op de brug kan worden bediend. Dit systeem moet onafhankelijk zijn van het afstandbedieningssysteem voor de hoofdstuurinrichting. Indien echter de hoofdstuurinrichting vanaf de brug met handkracht kan worden bediend, behoeft de hulpstuurinrichting niet te zijn voorzien van een afstandbediening. In dit geval moet de elektrische afstandbediening voor de hoofdstuurinrichting, indien aanwezig, op de brug buiten werking kunnen worden gesteld.

8. Elk afstandbedieningssysteem voor hoofdstuurinrichtingen en hulpstuurinrichtingen dat vanaf de brug kan worden bediend, moet aan de volgende eisen voldoen:

8.1. indien elektrisch uitgevoerd moet het afstandbedieningssysteem worden gevoed door een afzonderlijk voor dit doel bestemde stroomkring. Voor elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen moet deze stroomkring worden betrokken vanuit de voeding van het krachtwerktuig voor de stuurinrichting;

8.2. het moet mogelijk zijn het bedieningssysteem op de brug in bedrijf te kunnen stellen;

8.3. het uitvallen van de elektrische voeding van een afstandbedieningssysteem moet op de brug door middel van alarmen worden aangegeven. Deze alarmen moeten zowel hoorbaar als zichtbaar zijn en moeten gemakkelijk kunnen worden waargenomen; en

8.4. de voeding voor de afstandbedieningssystemen mag uitsluitend tegen kortsluiting zijn beveiligd.

9. De stand van het roer moet op de brug worden aangegeven indien het roer werktuiglijk wordt bewogen. De roerstandaanwijzing moet onafhankelijk zijn van het afstandbedieningssysteem.

10.1. Deugdelijke voorzieningen moeten zijn aangebracht om de reinheid van de hydraulische vloeistof voor hydraulisch gedreven stuurinrichtingen te waarborgen, daarbij rekening houdend met het type en het ontwerp van het hydraulische systeem.

10.2. Elke expansietank opgenomen in het hydraulisch systeem van hydraulisch gedreven stuurinrichtingen, moet zijn voorzien van een laag niveau alarm dat zodanig is aangebracht dat zo vroeg mogelijk een oliekkage wordt gesignaleerd.

Dit alarm moet zowel hoorbaar als zichtbaar zijn en zijn aangebracht op een zodanige plaats op de brug en nabij de plaats waar de voortstuwingswerktuigen worden bediend, dat het gemakkelijk kan worden waargenomen.

11.1. De stuurmachinekamer moet gemakkelijk toegankelijk en voor zover uitvoerbaar gescheiden zijn van ruimten voor machines.

11.2. Doelmatige voorzieningen moeten zijn getroffen om de toegankelijkheid voor het onderhoud aan de stuurinrichtingen en de bedieningssystemen in de stuurmachinekamer te waarborgen. Deze voorzieningen moeten tevens handleiders en roosters of andere slipvrije oppervlakken omvatten teneinde aanvaardbare werkomstandigheden te waarborgen in het geval van oliekkage.

12. Indien voorzien is in een automatische stuurinrichting, dient deze te voldoen aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen regels.

## **Artikel 60. Aanvullende voorzieningen voor elektrische en elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen op kleine vaartuigen**

1. Aan boord van elk schip moet het in bedrijf zijn van de motoren van elektrische en elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen op de brug worden aangegeven.

2. Elke motor van een elektrische of elektrisch-hydraulische stuurinrichting moet rechtstreeks vanaf het hoofdschakelbord, of een daarmee gelijk te stellen schakelbord, worden gevoed.

3. Elke motor moet zijn voorzien van een kortsluitbeveiliging. Indien een overbelastingsbeveiliging is aangebracht moet deze niet lager zijn ingesteld dan tweemaal de nominale stroomsterkte van de motor en moet verder zodanig zijn uitgevoerd dat deze bij de gebruikelijke aanloopstroom niet in werking treedt.

## **Artikel 61. Bediening hoofd- en hulpwerktuigen, noodzakelijk voor de voortstuwing op kleine vaartuigen**

1. Hoofd- en hulpwerktuigen noodzakelijk voor de voortstuwing en de veiligheid van het schip moeten zijn voorzien van doelmatige middelen voor regeling en bediening hiervan.

2. Indien afstandbediening van de voortstuwingsinstallatie op de brug is aangebracht en de ruimten voor de machines normaal bemand zijn, is het hiernavolgende van toepassing:

2.1. de snelheid van het schip, de richting van de stuwkracht en, indien van toepassing de stand van de schroefbladen, moeten volledig vanaf de brug regelbaar zijn, onder alle omstandigheden, manoeuvreren inbegrepen;

2.2. afstandbediening moet kunnen plaatsvinden, voor elke onafhankelijke schroef, door een bedieningsmechanisme dat zodanig is ontworpen en uitgevoerd dat voor de bediening daarvan geen bijzondere aandacht voor de te bedienen onderdelen van de voortstuwingsinstallatie is vereist;

2.3. het hoofdvoortstuwingswerktuig moet zijn voorzien van een noodstopinrichting op de brug, welke onafhankelijk moet zijn van de afstandbediening;

2.4. afstandbediening van voortstuwingswerktuigen mag slechts op één plaats tegelijk kunnen geschieden. Op zulk een bedieningsplaats kunnen daarmee verbonden onderstations worden toegestaan. Met uitzondering van een geheel mechanisch uitgevoerde afstandbediening moet op elke bedieningsplaats op duidelijke wijze zijn aangegeven welke bedieningsplaats is ingeschakeld. Het omschakelen van de bediening tussen brug en de ruimten voor machines mag alléén op de manoeuvreerstand of op de centrale post mogelijk zijn. De hiervoor benodigde omschakelinrichting moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn en zo zijn uitgevoerd, dat het nimmer kan voorkomen dat door omschakeling van de bediening de stuwkracht een noemenswaardige verandering ondergaat;

2.5. het voortstuwingswerktuig moet ter plaatse bediend kunnen worden ook bij een storing in enig onderdeel van de afstandbediening;

2.6. het ontwerp van het afstandbedieningssysteem, met uitzondering van een geheel mechanisch uitgevoerde afstandbediening, moet zodanig zijn dat bij een storing een alarm wordt gegeven waarbij de ingestelde snelheid van het schip en de richting van de stuwkracht moet worden gehandhaafd totdat de plaatselijk bediening in bedrijf is genomen;

2.7. op de brug moeten aanwijsinstrumenten zijn aangebracht voor:

2.7.1. de rotatiefrequentie van de schroef of de motor;

2.7.2. de rotatiefrequentie van de schroef of de motor en de stand van de schroefbladen bij toepassing van een verstelbare schroef.

2.8. een alarm moet zijn aangebracht op de brug en in de ruimte voor machines dat een lage aanzetluchtdruk aangeeft en dat afgesteld is op een druk waarbij aanzetten van het voortstuwingswerktuig nog mogelijk is. Indien de afstandbediening van het voortstuwingswerktuig is ingericht voor automatisch aanzetten, moet het aantal keren waarop automatische, opeenvolgende, vergeefse startpogingen verricht kunnen worden zodanig zijn begrensd dat voldoende aanzetluchtdruk aanwezig blijft voor het aanzetten van het voortstuwingswerktuig ter plaatse.

3. Indien de voortstuwingswerktuigen en bijbehorende hulpwerktuigen alsmede de hoofdgeneratoren in meerdere of mindere mate zijn voorzien van een automatische of afstandbediening en tevens worden bewaakt vanuit een continu bemande centrale post, moet deze centrale post zodanig zijn ontworpen, uitgerust en geïnstalleerd dat de werking van de machine-installatie ten minste even veilig en doeltreffend is als wanneer deze installatie onder direct toezicht staat, rekening houdend met het bepaalde in artikel 46 tot en met 48 en 69, voorzover van toepassing. Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan de beveiliging van zulke ruimten tegen brand en het vervuld raken.

4. Automatische systemen voor aanzetten, regeling en bediening moeten in het algemeen voorzieningen omvatten om de bediening van deze systemen met de hand over te kunnen nemen. Storing in enig gedeelte van zulke systemen mag het gebruik van voorzieningen voor handbediening niet verhinderen.

#### **Artikel 62. Communicatie tussen brug en machinekamer op kleine vaartuigen**

Vanaf de brug moet door middel van ten minste één communicatiemiddel op doeltreffende wijze orders kunnen worden gegeven naar de plaats in de machinekamer waar in geval van storing in de afstandbediening de voortstuwingsinstallatie moet kunnen worden bediend. Bedoelde orders moeten vanaf deze plaats ook kunnen worden beantwoord. Een communicatiemiddel is evenwel niet noodzakelijk, indien de afstandbediening geheel mechanisch is uitgevoerd.

#### **Artikel 63. Elektrische hoofdkrachtbronnen en verlichtingsinstallaties op kleine vaartuigen**

1.1. Er moet zijn voorzien in een elektrische hoofdkrachtbron van voldoende vermogen om alle diensten genoemd in onderdeel 1.1 van het eerste lid van artikel 40 te voeden. Op vaartuigen met een voortstuwingsvermogen van niet meer dan 120 kW moet deze hoofdkrachtbron ten minste bestaan uit één generatoraggregaat. Op vaartuigen met een voortstuwingsvermogen van meer dan 120 kW moet deze hoofdkrachtbron ten minste bestaan uit twee generatoraggregaten.

1.2. Indien ten minste twee generatoraggregaten zijn vereist, moet het vermogen van deze aggregaten zodanig zijn dat als één van de generatoraggregaten stopt, het nog mogelijk is de diensten die noodzakelijk zijn voor de normale bedrijfsvoering met betrekking tot de voortstuwing en de veiligheid te voeden. Minimum aanvaardbare toestanden van leefbaarheid moeten eveneens zijn verzekerd en ten minste bestaan uit voldoende diensten voor koken, verwarming, proviand-koelinstallatie, mechanische ventilatie, sanitair en drinkwater.

1.3. De hoofdkrachtbron van het schip moet zodanig zijn ingericht dat de diensten genoemd in onderdeel 1.1 van het eerste lid van artikel 40 kunnen worden gehandhaafd, ongeacht het toerental en de draairichting van het voortstuwingswerktuig of de schroefas.

1.4. Indien transformatoren een essentieel onderdeel vormen van de volgens dit lid vereiste stroomvoorziening, moeten deze zodanig zijn ingericht dat dezelfde continuïteit van de stroomvoorziening als genoemd in dit lid verzekerd is.

#### **Artikel 64. Elektrische noodkrachtbron aan boord van kleine vaartuigen**

1.1. Behoudens het bepaalde in het zevende lid moet elk schip zijn voorzien van een elektrische noodkrachtbron die onafhankelijk is van de voortstuwingsinstallatie en van de elektrische hoofdinstallatie.

1.2. De elektrische noodkrachtbron, inclusief eventuele transformatoren, en het noodschakelbord moeten buiten de machinekamer zijn opgesteld. De voeding, de bediening en de verdeling van de elektrische energie van de elektrische noodkrachtbron mogen niet kunnen worden beïnvloed door een brand of ander ongeval in de machinekamer.

2. De elektrische noodkrachtbron mag of een generator of een accumulatorenbatterij zijn die aan de volgende voorwaarde moet voldoen:

2.1. indien de elektrische noodkrachtbron een generator is, moet deze aangedreven worden door een direkt daaraan gekoppeld werktuig, voorzien van onafhankelijke voeding met brandstof waarvan het vlampunt niet lager is dan 43°C;

2.2. indien de elektrische noodkrachtbron een accumulatorenbatterij is, moet deze in staat zijn:

2.2.1. zonder wederoplading de noodbelasting op te nemen, waarbij gedurende de gehele ontladperiode de spanning van de accumulatorenbatterij binnen 12% boven of onder zijn normale spanning blijft;

2.2.2. automatisch op het noodschakelbord te schakelen bij uitvallen van de elektrische hoofdvoeding; en

2.2.3. onmiddellijk de stroom te leveren aan ten minste de in het derde lid genoemde diensten.

3. Het beschikbare elektrische vermogen van de elektrische noodkrachtbron moet voldoende zijn om gedurende drie uur de stroom te kunnen leveren aan al die diensten welke in geval van nood belangrijk zijn voor de veiligheid, waarbij rekening moet worden gehouden met die diensten die gelijktijdig in bedrijf moeten kunnen zijn:

3.1. de noodverlichting:

3.1.1. bij de reddingvloten;

3.1.2. in gangen, bij trappen en uitgangen;

3.1.3. in de machinekamer;

3.1.4. bij het magnetisch kompas;

3.1.5. in kombuis, dagverblijf en andere ruimten voor algemeen gebruik;

3.2. de installatie, zoals omschreven in lid 2.3 van artikel 43.

3.3. het intermitterend gebruik van:

3.3.1. de middelen tot het geven van geluidssignalen, indien elektrisch uitgevoerd of elektrisch te bedienen;

3.3.2. de algemeen alarminstallatie;

3.3.3. het alarm van de vast aangebrachte

brandblusinstallatie met gas als blusstof; en

3.3.4. het communicatiesysteem bedoeld in artikel 62 van deze bijlage.

4. Het noodschakelbord moet bij normaal bedrijf via een koppelkabel die in het hoofdschakelbord doelmatig tegen overbelasting en kortsluiting moet zijn beveiligd, worden

gevoed vanaf het hoofdschakelbord en automatisch worden ontkoppeld op het noodschakelbord bij het uitvallen van de elektrische hoofdvoeding.

5. De noodgenerator en zijn aandrijvend werktuig, en elke noodaccumulatorbatterij moeten zodanig zijn ingericht en opgesteld dat hun goede werking bij hun nominaal vermogen is verzekerd bij elke slagzijhoek tot 22,5 graden of bij een trimhoek voor- of achterover tot 10 graden of bij enige combinatie van hellingshoeken binnen genoemde grenzen.

6. Voorzieningen moeten zijn aangebracht voor het periodiek testen van de gehele noodinstallatie.

7. Het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel is niet van toepassing op vaartuigen waarvan:

7.1. de elektrische hoofdinstallatie is voorzien van een buffer-accumulatorbatterij, parallel geschakeld aan de elektrische hoofdkrachtbron, waarbij deze buffer-accumulatorbatterij tevens dienst mag doen als noodkachtbron;

7.2. de beschikbare elektrische capaciteit van de buffer-accumulatorbatterij voldoende is, om naast de normale verbruikers die in geval van een noodsituatie ingeschakeld blijven, gedurende ten minste 3 uur stroom te kunnen leveren ten behoeve van de verlichting in accommodatie en machinekamer, het gestelde in de onderdelen 3.2 en 3.3 tot en met 3.3.4, en de diensten, vereist in artikel 5, tweede lid, onder d, van Bijlage V;

7.3. de VHF radiotelefonie-installatie, zoals voorgeschreven in artikel 6, eerste en tweede lid, van Bijlage V, gevoed kan worden door de elektrische installatie met buffer-accumulatorbatterij, zoals omschreven in onderdeel 7.1, waarbij geldt dat als voor de voeding van deze VHF radiotelefonie-installatie gebruik moet worden gemaakt van een spanningsomvormer, deze uitsluitend voor de voeding van de VHF radiotelefonie-installatie mag worden gebruikt; en

7.4. de noodverlichting bij de reddingvloten is aangesloten op de reservekrachtbron van de VHF radiotelefonie-installatie.

8. In alle gevallen kan de stroomvoorziening van de radio-uitrusting, zoals voorgeschreven in Bijlage V, overgeschakeld worden op de reservekrachtbron, zoals voorgeschreven in artikel 15, tweede lid, van Bijlage V. De reservekrachtbron voldoet aan de eisen gesteld in artikel 15 en artikel 17 van Bijlage V en wordt alleen voor de in deze artikelen genoemde doeleinden en de stroomvoorziening van de noodverlichting bij de reddingvloten gebruikt, indien dit volgens onderdeel 7.4 van toepassing is. De elektrische capaciteit van de reservekrachtbron is voldoende om gedurende ten minste 6 uur de radio-uitrusting, zoals voorgeschreven in Bijlage V, stroom te kunnen leveren. Voor de radio-uitrusting voor het vaargebied A1 (de VHF radiotelefonie-installatie) is met in achtneming van het voorgaande in dit lid de capaciteit van de reservekrachtbron niet minder dan 50 Ah bij 24 Volt. De reservekrachtbron wordt buiten de machinekamer in het bovenste deel van het schip opgesteld en mag niet worden beïnvloed door een calamiteit in de machinekamer. Op de brug is de laadstroom van de reservekrachtbron op een ampèremeter afleesbaar.

9. Het laden van de reservekrachtbron geschiedt op de volgende wijze:

a. in geval van een noodschakelbord met draaistroom of wisselstroom: met behulp van een vast aangebrachte, buiten de machinekamer opgestelde laadinrichting, via welke de reservekrachtbron uit het noodschakelbord wordt geladen;

b. in geval van een noodschakelbord met gelijkstroom: rechtstreeks vanuit het noodschakelbord, waarbij de

spanning van het noodschakelbord hetzelfde voltage heeft als de reservekrachtbron. Om terugstroom naar het noodschakelbord te voorkomen wordt een diode in het laadstroomcircuit opgenomen;

c. in geval van een hoofdboordnet met buffer-accumulatorbatterij, parallel geschakeld aan de elektrische hoofdkrachtbron, waarbij deze buffer-accumulatorbatterij tevens dienst mag doen als noodkachtbron: door het gelijkstroom boordnet, rechtstreeks vanuit de hoofdverdelkast in de machinekamer. Voorts wordt, om terugstroom naar de machinekamer te voorkomen, een diode in het laadstroomcircuit op een plaats buiten de machinekamer opgenomen.

#### **Artikel 65. Aanzetinrichtingen voor noodgeneratoraggregaten op kleine vaartuigen**

Noodgeneratoraggregaten moeten geschikt zijn om vanuit hun koude toestand bij een temperatuur van 0°C direct te kunnen worden gestart. Indien dit niet mogelijk is of indien lagere temperaturen kunnen worden verwacht, dient aandacht te worden besteed aan een voorziening voor het onderhouden van de verwarming zodat directe start van de noodgeneratoraggregaten is verzekerd, zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

#### **Artikel 66. Voorzorgsmaatregelen tegen gevaren van elektrische oorsprong op kleine vaartuigen**

1.1. Onbeschermde metalen delen van elektrische machines of uitrustingen, die niet zijn bestemd om onder spanning te staan, doch ten gevolge van een defect onder spanning kunnen geraken, moeten zijn geaard, tenzij de machines of uitrustingen:

1.1.1. worden gevoed met een spanning niet hoger dan 55 volt gelijkspanning of 55 volt wisselspanning tussen de geleiders; spaartransformatoren mogen voor het verkrijgen van de genoemde wisselspanning niet worden gebruikt; of

1.1.2. worden gevoed met een spanning niet hoger dan 250 volt, verkregen van een beschermingstransformator waarop slechts één verbruiker is aangesloten; of

1.1.3. zijn geconstrueerd volgens het principe van dubbele isolatie.

1.2. Voor verplaatsbare elektrische uitrustingen die gedurende het gebruik in de hand worden gehouden gelden de volgende eisen:

1.2.1. verplaatsbare elektrische uitrustingen die gedurende het gebruik in de hand worden gehouden zoals handgereedschappen, ruim- en looplampen en dergelijke dienen bij voorkeur te zijn geconstrueerd volgens het principe van dubbele isolatie. Indien dit niet het geval is mag in vochtige ruimten en aan dek de voedingsspanning niet hoger zijn dan 55 volt gelijkspanning of 55 volt wisselspanning tussen de geleiders; spaartransformatoren mogen voor het verkrijgen van de genoemde wisselspanning niet worden gebruikt. Deze spanning mag worden verhoogd tot ten hoogste 250 volt, onder voorwaarde dat deze spanning wordt verkregen van een beschermings-transformator waarop slechts één verbruiker is aangesloten;

1.2.2. voor werkzaamheden in nauwe ruimten zoals ketels, tanks en dergelijke mag de voedingsspanning in geen geval hoger zijn dan 55 volt gelijkspanning of 55 volt wisselspanning tussen de geleiders; spaartransformatoren mogen voor het verkrijgen van de genoemde wisselspanning niet worden gebruikt;

1.2.3. het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvullende voorzorgsmaatregelen eisen voor verplaatsbare



elektrische uitrustingen die worden gebruikt in nauwe of uitzonderlijk vochtige ruimten waar in verband met de geleidbaarheid bijzonder gevaar kan bestaan.

1.3. Alle elektrische toestellen moeten zo zijn geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij geen letsel kunnen veroorzaken wanneer deze op de normale wijze worden behandeld of aangeraakt.

2.1. Hoofd- en noodschakelborden moeten zodanig zijn geplaatst en ingericht, dat zij zonder gevaar voor het aanwezige personeel gemakkelijk toegang geven tot de apparatuur en verdere uitrusting. De zijanten en de achterzijde en zonodig de voorzijde moeten doelmatig zijn beschermd. Aan de voorzijde van deze schakelborden mogen geen onbeschermd stroomvoerende delen zijn aangebracht waarvan de spanning ten opzichte van aarde hoger is dan de spanning welke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaardbaar wordt geacht. Waar nodig moeten aan voor- en achterzijde matten of roosters van niet-elektrisch-geleidend materiaal aanwezig zijn. Aan de voorzijde van schakelborden moet een handgeleider zijn aangebracht. Bij een schakelbord van het open type moet deze handgeleider geïsoleerd zijn uitgevoerd.

2.2. Indien de achterzijde van hoofd- en noodschakelborden open is, moet zich aan die zijde een goed toegankelijke vrije ruimte bevinden, die bij een totale lengte van 6 meter of meer van beide einden goed toegankelijk is. Langs de achterzijde moet een geïsoleerde handgeleider zijn aangebracht. De toegangen moeten door middel van doelmatig afsluitbare, naar buiten draaiende deuren of schuifdeuren kunnen worden afgesloten. Op de deuren moet aan de buitenzijde de nominale spanning en de stroomsoort zijn vermeld.

2.3. Hoofd- en noodschakelborden moeten zijn voorzien van de nodige aanduidingen ten dienste van het bedrijf.

3.1. Het schip mag niet als terugleider worden gebruikt voor enige installatie aan boord van een tankschip.

3.2. Het bepaalde in lid 3.1 is niet van toepassing op het gebruik van onder door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde omstandigheden:

3.2.1. kathodische beschermingen welke werken met opgedrukte stroom;

3.2.2. systemen van beperkte omvang die plaatselijk zijn geaard; of

3.2.3. inrichtingen voor controle van de isolatieweerstand mits de stroom onder de meest ongunstige omstandigheid niet meer bedraagt dan 30 mA.

3.3. Indien het schip als terugleider wordt gebruikt moeten alle eindgroepen, zijnde alle stroomkringen achter de laatste beveiliging, dubbelpolig zijn en de verbindingen met het casco moeten op toegankelijke plaatsen tot stand zijn gebracht en wel zodanig dat zij gemakkelijk kunnen worden gecontroleerd en losgemaakt voor het verrichten van isolatiemetingen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor verdeelsystemen waarbij het schip als terugleider wordt gebruikt, aanvullende eisen stellen.

4.1. Op een tankschip mag geen geaard verdeelsysteem worden gebruikt. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan bij uitzondering toestaan dat aan boord van een tankschip voor draaistroominstallaties met een lijnspanning van 3000 V of hoger het sterpunt wordt geaard, mits elke mogelijke resulterende stroom niet rechtstreeks door enige gevaarlijke ruimte kan vloeien.

4.2. Indien een niet-geaard primair of secundair verdeelsysteem wordt gebruikt voor kracht, verwarming of verlichting, moet dit zijn voorzien van een middel voor de voortdurende controle van de isolatie-weerstand ten opzichte

van aarde, dat een hoorbare of zichtbare aanwijzing geeft in geval van een te lage isolatieweerstand.

5.1. Behalve daar waar het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in bijzondere omstandigheden zulks anders toestaat, moeten alle metalen omhulsels en afschermingen van kabels elektrisch ononderbroken zijn en zijn geaard.

5.2. Alle elektrische kabels en uitwendige bedradingen naar uitrustingen moeten ten minste van het brandvertragende type zijn en zo zijn aangebracht dat de oorspronkelijke brandvertragende eigenschappen niet worden aangetast. Indien bijzondere omstandigheden dit noodzakelijk maken, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het gebruik toestaan van speciale kabeltypen, zoals hoogfrequent kabels, die niet voldoen aan het voorafgaande.

5.3. Indien kabels aangebracht in gevaarlijke ruimten, aanleiding zouden geven tot brand- en explosiegevaar bij een elektrische fout in die ruimte, moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorzorgsmaatregelen tegen deze gevaren zijn genomen.

5.4. Elektrische kabels en bedradingen moeten zodanig zijn aangebracht, dat beschadiging door schavielen of anderszins wordt voorkomen.

5.5. De aansluitingen en aftakkingen van elke leiding moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de oorspronkelijke elektrische, mechanische, brandvertragende en waar nodig brandwerende eigenschappen van de leiding behouden blijven.

6.1. Iedere afzonderlijke stroomkring moet tegen kortsluiting en tegen overbelasting zijn beveiligd, uitgezonderd de stroomkringen als bedoeld in de artikelen 59 en 60, of indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bij uitzondering anders toestaat.

6.2. Voor iedere stroomkring moet ter plaatse van de beveiligingsinrichting de nominale waarde of juiste afstelling van de overbelastingsbeveiliging blijvend zijn aangegeven.

7. Verlichtingsarmaturen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat geen temperatuurstijging kan ontstaan, die schade aan de kabels en bedrading kan veroorzaken of waardoor omringend materiaal uitzonderlijk warm kan worden.

8.1. Accumulatorenbatterijen moeten in een geschikte ruimte zijn ondergebracht. Afgescheiden ruimten die hoofdzakelijk voor hun plaatsing worden gebruikt, moeten deugdelijk zijn geconstrueerd en doelmatig worden geventileerd, een en ander ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

8.2. In deze afgescheiden ruimten mogen geen elektrische of andere inrichtingen worden toegelaten die een ontstekingsbron zouden kunnen vormen voor brandbare dampen, tenzij dit ingevolge het bepaalde in het negende lid is toegestaan.

8.3. Accumulatorenbatterijen mogen niet in hutten zijn opgesteld. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat van dit voorschrift wordt afgeweken indien te zijnen genoegen hermetisch gesloten batterijen worden geïnstalleerd.

9.1. In alle ruimten waar brandbare gasmengsels zich zouden kunnen verzamelen, met inbegrip van die aan boord van tankschepen, in elke afgescheiden ruimte voornamelijk bestemd voor accumulatorenbatterijen, in verfhutten, opslagplaatsen voor acetyleen of soortgelijke ruimten, mogen geen elektrische inrichtingen zijn aangebracht tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat deze:

9.1.1. noodzakelijk zijn vanwege bedrijfstechnische redenen;

9.1.2. van een soort zijn die het betreffende mengsel niet kan ontsteken;

9.1.3. geschikt zijn voor de betreffende ruimte; en

9.1.4. van een goedgekeurd, explosieveilig type zijn voor gebruik daar waar stof, dampen of gassen aanwezig kunnen zijn.

9.2. In tanks en kofferdammen, alsmede voor tijdelijke verlichting van andere gevaarlijke ruimten, mag slechts gebruik worden gemaakt van een elektrische veiligheids-lamp van een goedgekeurd type. Deze elektrische veiligheidslamp moet:

9.2.1. draagbaar zijn;

9.2.2. een eigen stroombron hebben, bestaande uit droge elementen of accumulatoren met een totale spanning van ten hoogste 6 volt;

9.2.3. een brandduur hebben van ten minste drie achtereenvolgende uren;

9.2.4. zodanig zijn uitgevoerd, dat deze geen aanleiding kan geven tot ontsteking van een explosief mengsel van koolwaterstoffen en lucht.

10. Verwarmingstoestellen, zoals kooktoestellen en dergelijke, moeten zodanig zijn ingericht, dat de verwarmingselementen zijn omgeven door een doelmatig beschuttend omhulsel. De toestellen moeten zeevast zijn geplaatst.

#### **Artikel 67. Elektrotechnische voorzieningen voor werktuiglijke installaties op kleine vaartuigen**

##### *1. Noodlenspomp*

Bij toepassing van een elektrisch gedreven noodlenspomp moet aan de volgende eisen zijn voldaan:

1.1. de motor van de pomp moet rechtstreeks van het noodschakelbord door de noodkrachtbron kunnen worden gevoed;

1.2. de pomp met toebehoren moet goed kunnen werken onder een waterdruk van ten minste zoveel meter als de pomp beneden het schottendek is geplaatst;

1.3. de voedingskabels moeten van een metalen afscherming zijn voorzien of van een gelijkwaardig type zijn. Zij moeten van boven het schottendek zonder onderbreking tot aan de aansluitklemmen van de motor lopen;

1.4. de motor moet onder alle omstandigheden van boven het schottendek vanaf een gemakkelijk bereikbare plaats in werking kunnen worden gesteld. Door een storing in een eventuele bedieningsmogelijkheid beneden het schottendek mag die goede werking van de bedieningsmogelijkheid boven het schottendek niet worden beïnvloed;

##### *2. Elektrische aanzetinrichtingen voor voortstuwingsmotoren*

Aan boord van een motorschip voorzien van elektrische aanzetinrichtingen ten behoeve van de voortstuwingsmotor of -motoren, moet aan het volgende zijn voldaan:

2.1. bij aanwezigheid van één voortstuwingsmotor moet voor deze motor een startbatterij van zodanige capaciteit zijn aangebracht, dat de motor in koude toestand ten minste zesmaal kan worden aangezet. Met uitzondering van vaartuigen met een voortstuwingsvermogen van niet meer dan 120 kW moet het laden van deze batterij kunnen geschieden door twee laadinrichtingen die niet van hetzelfde werktuig afhankelijk mogen zijn. In elk geval moet een batterij van ten minste dezelfde capaciteit aanwezig zijn waarmee de voortstuwingsmotor kan worden gestart. In plaats van bovengenoemde tweede batterij mag een accumulatorenbatterij die dienst doet voor de verlichting of de noodverlichting van het schip, voor het starten worden

gebezigd mits deze, behalve voor de verlichting of de noodverlichting, de energie voor zesmaal starten van de motor in koude toestand kan leveren;

2.2. bij aanwezigheid van twee of meer voortstuwingsmotoren moeten de elektrische aanzetinrichtingen aan het in lid 2.1 gestelde voldoen, echter met dien verstande dat elke voortstuwingsmotor op beide batterijen moet kunnen worden gestart.

##### *3.1. Dekwerktuigen*

Elektrisch gedreven dekwerktuigen ten behoeve van laad- en losinrichtingen van het schip moeten voldoen aan de eisen gesteld bij of krachtens de Stuwadoorswet.

3.2. Elektrisch gedreven dekwerktuigen andere dan die bedoeld in lid 3.1, moeten zodanig zijn ingericht dat:

3.2.1. het inschakelen van de aandrijfmotor alleen vanuit de ruststand der bedieningsorganen kan geschieden;

3.2.2. bij het wegvallen van de netspanning of bij het onderbreken van de stroomtoevoer naar de aandrijfmotor de rem automatisch in werking treedt en de last vasthoudt. Deze bepaling geldt niet voor dekwerktuigen waarbij voor het vieren van de last de rem met de hand moet worden gelicht;

3.2.3. bij toepassing van hulpstroom, het ontstaan van een aardsluiting in de hulpstroomketen niet tot het in gang komen of blijven van de aandrijfmotor, of het lichten of gelicht blijven van de rem van het lierwerk kan leiden;

3.2.4. nabij de bedieningshandel van elektrisch gedreven dekwerktuigen de stand van het handel bij hijsen en vieren op duidelijke en duurzame wijze is aangegeven;

3.2.5. nabij de plaats waar het dekwerktuig wordt bediend, een schakelaar of hulpschakelaar is aangebracht, waarmee de stroomtoevoer naar de aandrijfmotor of naar de motor van het voedingsaggregaat onafhankelijk van de stand van de bedieningsinrichting van de motor kan worden uitgeschakeld.

##### *4.1. Plaatsing van schakelaars*

In elke elektrische installatie moeten de voor het bedrijf en voor het doelmatig en veilig verrichten van bedienings-, herstellings-, en onderhoudswerkzaamheden nodige schakelaars aanwezig zijn.

4.2. Motoren en bijbehorende aanloopinrichtingen moeten door middel van schakelaars volledig van het net kunnen worden gescheiden. Een zodanige schakelaar moet zich aan of in de nabijheid van de aanloopinrichting, indien aanwezig, bevinden. Indien de motor niet in de nabijheid van de aanloopinrichting is opgesteld of indien geen aanloopinrichting aanwezig is, moet nabij de motor een dergelijke scheidingschakelaar of gelijkwaardige inrichting zijn geplaatst, tenzij de schakelaar aan of bij de aanloopinrichting op deugdelijke en doelmatige wijze in de uitstand kan worden vergrendeld of een zodanige voorziening voor een andere voor het doel geschikte schakelaar is getroffen.

4.3. De scheidingschakelaar of gelijkwaardige inrichting genoemd in lid 4.2 hoeft niet te zijn aangebracht indien er naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geen gevaar aanwezig is voor letsel aan personen door bewegende delen gedurende het verrichten van herstellings- en onderhoudswerkzaamheden.

4.4. Indien voor de bediening van motoren automatische schakelaars met afstandbediening worden toegepast, moeten zodanig maatregelen zijn genomen, die verhinderen dat ten gevolge van een aardsluiting in de hulpstroomketen de motoren onverwacht in beweging kunnen komen of ongewild in beweging kunnen blijven.

4.5. Schakelaars voor stroomverbruikende toestellen, met uitzondering van lampen, moeten in de uit-stand het

betreffende toestel volledig van het net scheiden.

4.6. Schakelaars mogen niet zijn aangebracht in leidingen, die uit hoofde van het bedrijf met de aarde in verbinding zijn, tenzij deze door één handeling gelijktijdig met de overige bijbehorende leidingen kunnen worden uitgeschakeld.

4.7. Indien een dieselmotor elektrisch op afstand kan worden gestart moet een schakelaar zijn aangebracht waarmede het elektrisch starten kan worden voorkomen. Een zodanige schakelaar moet op of in de nabijheid van de dieselmotor zijn geplaatst.

#### **Artikel 68**

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### **Artikel 69. Afstandbediening van voortstuwingswerktuigen vanaf de brug op kleine vaartuigen**

1. De snelheid van het schip, de richting van de stuwkracht en, indien van toepassing, de spoed van de schroefbladen, moeten vanaf de brug onder alle bedrijfsomstandigheden, manoeuvreren inbegrepen, volledig geregeld kunnen worden.

1.1. De afstandbediening moet kunnen plaatsvinden door middel van één bedieningsmechanisme voor elke onafhankelijke schroef, waarbij alle met de bediening verbonden functies geprogrammeerd moeten zijn met inbegrip, waar nodig, van middelen om overbelasting van het voortstuwingswerktuig te voorkomen.

1.2. Het hoofdvoortstuwingswerktuig moet zijn voorzien van een noodstopinrichting op de brug, welke onafhankelijk moet zijn van de afstandbediening.

2. Afstandbediening van voortstuwingswerktuigen mag slechts op één plaats tegelijk kunnen geschieden. Op zulk een bedieningsplaats kunnen daarmede verbonden onderstations worden toegestaan. Met uitzondering van een geheel mechanisch uitgevoerde afstandbediening, moet op elke bedieningsplaats op duidelijke wijze zijn aangegeven welke bedieningsplaats is ingeschakeld. Het omschakelen van de bediening tussen brug en de ruimten voor machines mag alleen op de manoeuvreerstand of op de centrale post mogelijk zijn. De hiervoor benodigde omschakelinrichting moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn en zo zijn uitgevoerd, dat het nimmer kan voorkomen dat door omschakeling van de bediening de stuwkracht een noemenswaardige verandering ondergaat.

3. Het voortstuwingswerktuig moet ter plaatse bediend kunnen worden, ook bij storing in enig onderdeel van de afstandbediening.

4. Het ontwerp van het afstandbedieningssysteem, met uitzondering van een geheel mechanisch uitgevoerde afstandbediening, moet zodanig zijn dat bij een storing een alarm wordt gegeven waarbij de ingestelde snelheid van het schip en de richting van de stuwkracht van de schroef moeten worden gehandhaafd totdat de plaatselijke bediening in bedrijf is genomen.

5. Op de brug moeten aanwijsinstrumenten zijn aangebracht voor:

5.1. de rotatiefrequentie van de schroef of de motor;

5.2. de rotatiefrequentie van de schroef of de motor en de stand van de schroefbladen bij toepassing van een verstelbare schroef.

6. Het aantal keren waarop automatische, opeenvolgende, vergeefse startpogingen verricht kunnen worden, moet zodanig zijn begrensd dat voldoende aanzetluchtdruk aanwezig blijft.

Een alarm moet zijn aangebracht dat een lage aanzetluchtdruk aangeeft en dat is afgesteld op een druk waarbij aanzetten van het voortstuwingswerktuig nog mogelijk is.

#### **Artikel 70. Alarminstallatie op kleine vaartuigen**

1. Een alarminstallatie moet zijn aangebracht die elke storing welke aandacht vereist, aangeeft en bovendien aan het volgende voldoet:

1.1. de alarminstallatie moet op de brug elk afzonderlijk alarm op een daarvoor geschikte plaats zichtbaar aangeven. De zichtbare alarmen moeten vergezeld gaan van een hoorbaar signaal;

1.2. de alarminstallatie moet, zoveel als praktisch mogelijk is, zodanig zijn ontworpen dat optredende defecten in het alarmsysteem zelf worden gealarmeerd.

2.1. De alarminstallatie moet zijn aangesloten, hetzij rechtstreeks op een onafhankelijke spanningsbron, hetzij op het boordnet. In het laatste geval moet de uitvoering zodanig zijn, dat bij het wegvallen van de boordnetspanning automatisch op een onafhankelijke spanningsbron wordt overgeschakeld;

2.2. Het aanwezig zijn van spanning voor de alarminstallatie moet zichtbaar zijn aangegeven op het alarmpaneel.

3.1. De alarminstallatie moet in staat zijn tegelijkertijd meer dan één storing te kunnen aangeven en mag na acceptatie van enig alarmsignaal het doorkomen van een ander alarmsignaal niet verhinderen;

3.2. Een alarmtoestand moet gehandhaafd blijven totdat deze is geaccepteerd, terwijl de zichtbare aanduidingen van afzonderlijke alarmen zichtbaar moet blijven totdat de storing verholpen is, waarna het alarmsysteem automatisch moet terugkeren in de normale bedrijfstoestand.

4. De hiervoor in aanmerking komende alarmen moeten vertraagd worden uitgevoerd. Het onnodig in werking komen van een alarm tijdens manoeuvreren moet worden voorkomen.

#### **Artikel 71. Bijzondere voorzieningen voor werktuigen, ketels en elektrische installaties op kleine vaartuigen**

1. De bijzondere voorzieningen voor werktuigen, ketels en elektrische installaties moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn en zullen ten minste het navolgende moeten omvatten:

##### *2. Elektrische hoofdkrachtbron*

2.1. Wanneer elektrische energie noodzakelijk is om de voortstuwings- en de besturing van het schip te handhaven, moeten doelmatige voorzieningen zijn getroffen teneinde de elektrische energielevering te waarborgen in het geval dat een in bedrijf zijnde generator uitvalt.

##### *3. Automatisch regel- en alarmsysteem*

3.1. Het regelsysteem moet zodanig zijn uitgevoerd dat de diensten nodig voor de werking van het hoofdvoortstuwingswerktuig en de hulpwerktuigen, door de noodzakelijke automatische voorzieningen zijn verzekerd.

3.2. Automatisch overschakelen moet door middel van een alarm worden aangegeven.

3.3. Een alarmsysteem dat voldoet aan het bepaalde in artikel 70, moet zijn aangebracht voor alle belangrijke drukken, temperaturen, vloeistofniveaus en andere van belang zijnde parameters.

3.4.1. De brug moet zijn ingericht met een alarmpaneel, dat ten minste de volgende alarmen afzonderlijk aangeeft:

a. lage smeeroliedruk van het voortstuwingswerktuig;

- b. hoge koelwater- of luchttemperatuur van het voortstuwingswerktuig;
  - c. laag niveau koelwaterexpansietank van het voortstuwingswerktuig;
  - d. lage oliedruk van de keerkoppeling of schroefbladverstelrichting;
  - e. hoog bilge-waterniveau in de machinekamer;
  - f. storing in het afstandbedieningssysteem indien dit anders dan geheel mechanisch is uitgevoerd; en
  - g. laag brandstofniveau in de verbruikstank.
- Tevens moet op de brug de alarmering zijn aangebracht met betrekking tot:
- a. de stuurmachine, zoals genoemd in artikel 59; en
  - b. de vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas als blusstof.

In aanvulling op het bepaalde in het vijfde lid van artikel 69 moeten de volgende instrumenten zijn aangebracht, welke aangeven:

- a. de smeeroliedruk van het voortstuwingswerktuig;
  - b. de koelwatertemperatuur van het voortstuwingswerktuig; en
  - c. de bedieningsluchtdruk bij toepassing van pneumatische afstandsbediening.
- 3.4.2. Nabij de bedieningsplaats waar het voortstuwingswerktuig ter plaatse kan worden bediend, moeten ten minste de volgende instrumenten zijn aangebracht, welke aangeven:
- a. de rotatiefrequentie van de schroef of de motor bij toepassing van vaste schroeven of de rotatiefrequentie van de schroef en de stand van de schroefbladen bij toepassing van verstelbare schroeven;
  - b. de smeeroliedruk van het voortstuwingswerktuig;
  - c. de koelwatertemperatuur van het voortstuwingswerktuig; en
  - d. de oliedruk van de keerkoppeling of schroefbladverstelrichting.

### BIJLAGE III

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

### BIJLAGE IV BESCHERMING TEGEN, OPSPORING EN BESTRIJDING VAN BRAND

#### HOOFDSTUKKEN A – D

*[vervallen (Stb. 2004, 699)]*

#### HOOFDSTUK E. BEPALINGEN VOOR KLEINE VAARTUIGEN, GEEN TANKSCHIP ZIJNDE<sup>14</sup>

##### Artikel 64. Toepasselijkheid

De artikelen 65 tot en met 76 zijn uitsluitend van toepassing op kleine vaartuigen, geen tankschip zijnde.

##### Artikel 65. Brandbluspompen, hoofdbrandblusleidingen, brandkranen en brandslangen aan boord van kleine vaartuigen

1. Elk schip moet zijn uitgerust met brandbluspompen, hoofdbrandblusleidingen, brandkranen en brandslangen, welke moeten voldoen aan het bepaalde in dit artikel, voorzover van toepassing.

##### 2. Capaciteit van brandbluspompen

2.1. De voorgeschreven brandbluspompen moeten in staat zijn onder een druk als voorgeschreven in het vierde lid de navolgende hoeveelheid water voor brandblusdoeleinden te leveren:

2.1.1. pompen op een passagiersschip: niet minder dan twee derde van de totale voorgeschreven hoeveelheid die ingevolge het bepaalde in artikel 8 van bijlage III van dit besluit door de lenspompen moeten kunnen worden opgebracht voor lensdoeleinden;

2.1.2. pompen op overige kleine vaartuigen, niet zijnde enige noodbrandbluspomp: niet minder dan vier derde van de hoeveelheid, die ingevolge het bepaalde in artikel 14 van bijlage III van dit besluit voor elk der voorgeschreven, onafhankelijk gedreven lenspompen voor lensdoeleinden moet kunnen worden opgebracht.

2.2. Elke voorgeschreven brandbluspomp moet een capaciteit hebben van niet minder dan 80 percent van de vereiste totale capaciteit gedeeld door het minimum aantal vereiste brandbluspompen, doch in geen geval minder dan 10 m<sup>3</sup>/uur. Deze brandbluspompen moeten in staat zijn de hoofdbrandblusleiding onder de voorgeschreven voorwaarden van water te voorzien. Wanneer meer pompen zijn opgesteld dan het voorgeschreven minimum aantal, moet de capaciteit van die extra pompen ten genoeg van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

##### 3. Inrichtingen voor brandbluspompen en hoofdbrandblusleidingen

3.1. Een schip moet zijn voorzien van het navolgende aantal onafhankelijk aangedreven brandbluspompen:

3.1.1. op een passagiersschip ten minste twee;

3.1.2. op overige kleine vaartuigen ten minste één.

3.2. Sanitaire, ballast, lens of algemene dienstpompen kunnen worden aanvaard als brandbluspompen, mits zij onder normale omstandigheden niet worden gebruikt voor het pompen van olie en, indien zij af en toe voor dit doel moeten worden gebezigd, doelmatige verwisselinrichtingen zijn aangebracht die ten genoeg van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

3.3. De opstelling van zeewaterinlaten, brandbluspompen en krachtbronnen voor hun aandrijving moet zodanig zijn dat verzekerd is dat, aan boord van een passagiersschip, indien een brand in enige afdeling alle pompen buiten werking zou kunnen stellen, een verplaatsbare pomp aanwezig is met een capaciteit van ten minste 10 m<sup>3</sup>/uur. De aandrijving van de pomp, de opvoerhoogte, de wijze waarop de pomp water kan aanzuigen en de wijze waarop de pomp op de hoofdbrandblusleiding kan worden aangesloten, moeten ten genoeg van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn;

3.4. De inrichtingen voor het snel beschikbaar zijn van de watertoevoer moeten:

3.4.1. aan boord van passagiersschepen en aan boord van overige kleine vaartuigen ten genoeg van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn;

3.4.2. aan boord van kleine vaartuigen, niet zijnde een passagiersschip, met een tijdelijk onbemande machinekamer of wanneer de voorgeschreven wachtbezetting in de machinekamer slechts uit één man bestaat, zodanig zijn dat onmiddellijk watertoevoer van de hoofdbrandblusleiding beschikbaar is hetzij door middel van op afstand te starten van één van de hoofdbrandbluspompen met een afstandbediening vanaf de brug, hetzij door de hoofdbrandblusleiding permanent onder druk te houden. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor kleine vaartuigen, niet zijnde passagiersschepen, afzien van de toepassing van dit voorschrift indien de inrichting van de

<sup>14</sup> Zie ook artikel 3 van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004.

toegangen tot de machinekamer deze toepassing overbodig maakt;

3.4.3. in machinekamers aan boord van passagiersschepen als bedoeld in artikel 114, vierde dan wel vijfde lid, van dit besluit, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bestaan uit vast aangebrachte waterblusinrichtingen welke gelijkwaardig zijn aan die welke verlangd worden in machinekamers die volgens de gebruikelijke voorschriften zijn bemand.

3.5. Brandbluspompen moeten alle van ontlastkleppen zijn voorzien, indien zij in staat zijn een druk te leveren die de druk overtreft waarvoor de brandblusleidingen, brandkranen en brandslangen zijn ontworpen. Deze ontlastkleppen moeten op zodanige plaats zijn aangebracht en zodanig zijn afgesteld, dat een te hoge druk in enig deel van de hoofdbrandblusleiding wordt voorkomen.

3.6. Aan boord van tankschepen moet, ten behoeve van de bedrijfszekerheid van het hoofdbrandblussysteem in geval van brand of explosie, de hoofdbrandblusleiding van afsluiters zijn voorzien op een beschermde plaats aan de voorkant van de kampanje en op het tankdek.

#### 4. Doorlaat van en druk in de hoofdbrandblusleiding

4.1. De doorlaat van de hoofdbrandblusleiding en van de aftakkingen daarvan moet voldoende zijn voor een doelmatige verwerking van de maximaal voorgeschreven opbrengst van twee gelijktijdig werkende brandbluspompen, met dien verstande dat op een schip waarop slechts één brandbluspomp aanwezig is, hogergenoemde doorlaat voldoende groot moet zijn om een hoeveelheid water te kunnen verwerken gelijk aan de voorgeschreven opbrengst van die pomp.

4.2. Wanneer de in lid 4.1 genoemde opbrengst, geleverd door de aldaar genoemde pomp of pompen, wordt verwerkt door straalpijpen als omschreven in lid 8, gekoppeld aan slangen aangesloten op in elkaars nabijheid gelegen brandkranen, moet bij alle brandkranen ten minste een druk kunnen worden gehandhaafd van 0,20 N/mm<sup>2</sup>, met dien verstande dat aan boord van een klein vaartuig, niet zijnde een passagiersschip, deze druk moet kunnen worden gehandhaafd bij verwerking van de voorgeschreven opbrengst door één straalpijp als bovenbedoeld.

4.3. De maximum druk aan enige brandkraan mag niet hoger zijn dan de druk waarbij ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan worden aangetoond dat doelmatige beheersing van de brandslang nog mogelijk is.

#### 5. Aantal en plaats van de brandkranen

5.1. Aan boord van vrachtschepen moeten het aantal en de plaats van de brandkranen zodanig zijn dat elk deel van het schip dat gedurende de vaart onder normale omstandigheden toegankelijk is voor passagiers en bemanning, kan worden bereikt met één straal water, waarbij slechts gebruik mag worden gemaakt van één slanglengte.

5.2. Aan boord van passagiersschepen moeten het aantal en de plaats van de brandkranen zodanig zijn dat elk deel van het schip dat gedurende de vaart onder normale omstandigheden toegankelijk is voor passagiers en bemanning, kan worden bereikt met ten minste twee stralen water, niet afkomstig uit dezelfde brandkraan, waarbij voor een dezer stralen slechts één slanglengte mag worden gebruikt.

#### 6. Brandblusleidingen en brandkranen

6.1. De brandblusleidingen, brandkranen en afsluiters moeten zijn vervaardigd van materialen die voldoende hittebestendig zijn. De leidingen en brandkranen moeten zodanig zijn aangelegd en uitgevoerd dat de mogelijkheid van bevriezing wordt voorkomen. Brandblusleidingen en brandkranen moeten zodanig zijn geplaatst dat de

brandslangen gemakkelijk daaraan kunnen worden gekoppeld. Op schepen die deklading kunnen vervoeren, moet de plaats van de brandkranen zodanig zijn, dat zij altijd gemakkelijk toegankelijk zijn en de leidingen moeten, zoveel als praktisch mogelijk, zodanig zijn aangelegd, dat het gevaar voor beschadiging door een dergelijke lading wordt vermeden. Tenzij bij elke brandkraan een bijbehorende brandslang met straalpijp aanwezig is, moet elke brandslang op elke brandkraan en elke straalpijp op elke brandslang kunnen worden aangesloten.

6.2. Elke aansluiting voor een brandslang moet zijn voorzien van een kraan of afsluiter, opdat elke brandslang kan worden aan- of afgekoppeld terwijl de brandbluspompen te werk staan.

6.3. Aan boord van passagiersschepen moeten afsluiters welke het gedeelte van de hoofdbrandblusleiding, dat binnen de ruimte voor machines is gelegen die de hoofdbrandbluspomp of -pompen bevat, kunnen afsluiten van het overige gedeelte van de hoofdbrandblusleiding, zijn aangebracht op een gemakkelijk bereikbare en beschermbare plaats buiten de ruimten voor machines. Aan boord van passagiersschepen moet de hoofdbrandblusleiding zodanig zijn ingericht dat, wanneer de bedoelde afsluiters zijn gesloten, alle brandkranen op het schip, met uitzondering van die welke in de bovenvermelde ruimte voor machines zijn gelegen, van water kunnen worden voorzien door de brandbluspomp welke niet in de bedoelde ruimte voor machines is opgesteld, door middel van pijpleidingen welke niet door die ruimte lopen.

6.4. Brandkranen en afsluiters moeten in rode kleur zijn geschilderd.

#### 7. Brandslangen

7.1. Brandslangen moeten zijn vervaardigd van goedgekeurd materiaal dat slijtage-, hitte-, ozon-, benzine- en oliebestendig is. Zij moeten voldoende lang zijn om met een waterstraal alle ruimten te kunnen bereiken waarvoor zij zijn bestemd; deze lengte mag echter niet meer dan 20 m bedragen. Elke brandslang moet zijn voorzien van een straalpijp en de nodige koppelingen. Slangen die in deze bijlage zijn aangeduid als "brandslangen", moeten tezamen met de benodigde onderdelen en gereedschappen gereed voor gebruik worden gehouden op opvallende plaatsen nabij de brandkranen of slangaansluitingen.

7.2. De doorsnede van de brandslangen moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

7.3. Aan boord van een passagiersschip moet voor elke brandkraan die ingevolge het bepaalde in het vijfde lid is voorgeschreven, ten minste één brandslang aanwezig zijn. Deze slangen mogen alleen worden gebruikt voor brandblusdoeleinden of voor het beproeven van de brandblusinrichting tijdens oefeningen of gedurende inspecties. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een groter aantal brandslangen voorschrijven opdat, naar zijn oordeel, steeds voldoende brandslangen beschikbaar en bereikbaar zijn.

7.4. Het aantal brandslangen, elk compleet met koppelingen en straalpijp, moet aan boord van een vrachtschip ten minste twee bedragen.

7.5. Brandslangkasten, -haspels en dergelijke moeten in rode kleur zijn geschilderd.

#### 8. Straalpijpen

8.1. Straalpijpen moeten van een goedgekeurd type zijn en moeten een standaard spuitopening hebben met een diameter van 12 mm, 16 mm of 19 mm, dan wel een doorlaat die hier nagenoeg mee overeenkomt.

8.2. In ruimten voor accommodatie en dienstruimten behoeft de spuitopening van de straalpijpen niet groter te

zijn dan 12 mm.

8.3. Aan boord van een passagiersschip moet in ruimten voor machines en op open dekken de diameter van de spuitopening van straalpijpen zodanig zijn, dat met twee stralen water bij de druk genoemd in het vierde lid, met de kleinste pomp een zo groot mogelijke hoeveelheid water kan worden geleverd.

8.3.1. Aan boord van een vrachtschip moet op open dekken de diameter van de spuitopening van straalpijpen zodanig zijn, dat met één straal water bij de druk genoemd in het vierde lid, met de kleinste pomp een zo groot mogelijke hoeveelheid water kan worden geleverd.

8.4. Elke straalpijp moet zijn voorzien van een inrichting die het mogelijk maakt tijdens het blussen met een eenvoudige handbeweging te gaan van spuiten op sproeien en omgekeerd, zonder dat daarvoor de watertoevoer naar de straalpijp behoeft te worden onderbroken. Tevens moet de straalpijp voorzien zijn van een inrichting om de watertoevoer te onderbreken.

8.5. Op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moet elke straalpijp zijn voorzien van een inrichting die een sproeihoek van ten minste 120 graden mogelijk maakt teneinde een waterscherm te kunnen verkrijgen dat voldoende bescherming biedt. Op schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 moet aan het bepaalde van dit onderdeel worden voldaan, indien vervanging of vernieuwing van een straalpijp plaatsvindt.

#### *9. Plaats en inrichting van waterpompen met bijbehoren voor andere brandblussystemen*

Pompen welke nodig zijn voor de watervoorziening van andere brandblussystemen die ingevolge de voorschriften van deze bijlage zijn vereist, en de krachtbronnen en bedieningsorganen van die pompen moeten buiten de ruimte of ruimten die door dergelijke systemen worden beschermd, zijn aangebracht en moeten zodanig zijn ingericht dat dergelijke systemen niet buiten werking kunnen worden gesteld door een brand in de ruimte of ruimten die zij moeten beschermen.

### **Artikel 66. Vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas als blusstof aan boord van kleine vaartuigen**

#### *1. Algemeen*

1.1. Het gebruik van een blusstof die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, hetzij uit zichzelf, hetzij onder te verwachten gebruiksomstandigheden, zodanige hoeveelheden giftige gassen afgeeft, dat zulks schadelijk is voor de gezondheid, is aan boord niet toegestaan.

1.2. De nodige aanvoerleidingen voor de toelating van de blusstof in de beschermde ruimten moeten zijn voorzien van bedieningsafsluiters die zodanig gemerkt moeten zijn dat daardoor duidelijk wordt aangegeven naar welke afdelingen de leidingen voeren. Doelmatige voorzieningen moeten zijn getroffen teneinde toelaten van blusstof in een afdeling door onachtzaamheid te voorkomen.

1.3. De leidingen voor de verdeling van de blusstof moeten zodanig zijn aangelegd en de blaasmonden zodanig zijn geplaatst dat een doelmatige verdeling van de blusstof is gewaarborgd.

1.4. Middelen moeten aanwezig zijn ter afsluiting van alle openingen waardoor lucht zou kunnen toetreden tot, dan wel blusstof zou kunnen ontsnappen uit een beschermde ruimte.

1.5. Waar de hoeveelheid vrije lucht in luchtvaten in enige ruimte zodanig is, dat de doeltreffendheid van de vast aangebrachte brandblusinstallatie ernstig zou worden beïnvloed indien die hoeveelheid tijdens een brand in zulk

een ruimte zou vrijkomen, moet een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te bepalen extra hoeveelheid blusstof aanwezig zijn.

1.6. Middelen moeten aanwezig zijn die automatisch een hoorbare waarschuwing geven wanneer de blusstof zal worden toegelaten in enige ruimte waarin personeel normaal te werk gesteld is of waartoe het toegang heeft. Dit alarm moet tijdig in werking treden alvorens de blusstof wordt toegelaten.

1.7. De bedieningsmiddelen van elke dergelijke vast aangebrachte brandblusinstallatie moeten gemakkelijk toegankelijk en eenvoudig te behandelen zijn. Zij moeten zijn gegroepeerd op een zo gering mogelijk aantal plaatsen die niet gemakkelijk onbereikbaar zullen worden door een brand in de beschermde ruimte. Op elke bedieningsplaats moeten duidelijke gebruiksaanwijzingen voor het systeem zijn aangebracht, welke tevens rekening houden met de persoonlijke veiligheid.

1.8. Brandblusinstallaties waarbij de blusstof automatisch uitstroomt zijn niet toegestaan, behoudens het bepaalde in lid 2.3.5, alsmede in het geval van plaatselijke, automatisch werkende eenheden als bedoeld in de leden 2.4 en 2.5.

1.9. Indien met de hoeveelheid beschikbare blusstof meer dan één ruimte moet kunnen worden beschermd, behoeft deze hoeveelheid blusstof niet groter te zijn dan de grootste hoeveelheid die vereist is voor enige, aldus beschermde ruimte.

1.10. Behoudens het bepaalde in de leden 2.3, 2.4 en 2.5, moeten drukhouders vereist voor de opslag van de blusstof anders dan stoom, buiten de beschermde ruimten zijn opgesteld in overeenstemming met het bepaalde in lid 1.13.

1.11. Middelen moeten aanwezig zijn waarmee de bemanning op veilige wijze de hoeveelheid blusstof in de drukhouders kan controleren.

1.12. Drukhouders voor de opslag van blusstof en de bijbehorende appendages dienen te voldoen aan de regels van het desbetreffende klassebureau of aan de voorschriften van het Stoomwezen B.V.

1.13. Indien de blusstof is opgeslagen buiten de beschermde ruimte, moet deze zijn opgeslagen in een ruimte die, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, is gelegen op een veilige en gemakkelijk toegankelijke plaats. De bedoelde ruimte moet doeltreffend kunnen worden geventileerd ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De toegang van deze ruimte moet bij voorkeur vanaf het open dek zijn en in elk geval onafhankelijk van de beschermde ruimten. Toegangsdeuren moeten naar buiten openen en de schotten en dekken, met inbegrip van deuren en andere afsluitmiddelen voor openingen daarin, die de begrenzungswanden tussen zulke ruimten en aangrenzende omsloten ruimten vormen, moeten gasdicht zijn. De brandwerendheid van de ruimte voor opslag van blusstof moet, ingeval van tankschepen, voldoen aan het bepaalde in artikel 58 en, ingeval van overige kleine vaartuigen, aan het bepaalde in artikel 70. Voor de toepassing van de tabellen voor brandwerendheid, behorend bij artikel 58, dienen ruimten voor de opslag van blusstof te worden beschouwd als controlestation;

1.14. Reserve-onderdelen voor het systeem moeten in een naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voldoende soort en hoeveelheid aan boord aanwezig zijn.

1.15. Een vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas als blusstof dient overigens te voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

#### *2. Kooldioxide-brandblusinstallaties*

2.1. In ruimten voor machines moet, indien kooldioxide als

blusstof wordt gebruikt, de hoeveelheid mee te voeren kooldioxide zo groot zijn dat de beschikbare hoeveelheid vrij gas een volume heeft dat ten minste gelijk is aan de grootste van de volgende hoeveelheden:

a. 35 percent van de bruto inhoud van de grootste aldus beschermde ruimte voor machines, met uitzondering van de ruimte van de schacht vanaf de hoogte waar de horizontale oppervlakte daarvan 40 percent of minder is van de horizontale oppervlakte van de betrokken ruimte, gemeten halverwege de tanktop en het laagste deel van de schacht, of

b. 30 percent van de bruto inhoud van grootste ruimte voor machines met inbegrip van de schacht. Indien twee of meer ruimten voor machines niet volkomen van elkaar zijn gescheiden, moeten deze ruimten tezamen worden beschouwd als één afdeling.

2.2. Voor de toepassing van het bepaalde in dit lid moet voor het volume van kooldioxide met 0,56 m<sup>3</sup>/kg worden gerekend.

2.3. Voor ruimten voor machines moeten de vaste pijpleidingen van de installatie zodanig zijn uitgevoerd dat 85 percent van de voorgeschreven hoeveelheid gas binnen twee minuten in de betrokken ruimte kan worden toegelaten.

2.4 Kooldioxide-brandblusinstallaties die zijn geïnstalleerd op of na 1 oktober 1994 voldoen aan de volgende voorschriften:

2.4.1 Voor het toelaten van kooldioxide als blusstof worden twee afzonderlijke handelingen verricht, waarbij in acht wordt genomen dat, alvorens de blusstof in de beschermde ruimte wordt toegelaten, het alarm, bedoeld in onderdeel 1.6, in werking is gesteld, met dien verstande dat de afzonderlijke handelingen zijn te onderscheiden in een handeling voor het openen van de scheidingsafsluiter in het leidinggedeelte dat de blusstof naar de beschermde ruimte leidt en een handeling voor het openen van de flessengroepen;

2.4.2 Beide bedieningen zijn ondergebracht in een kast die duidelijk aangeeft voor welke ruimte de blusstof is bestemd. Indien de bedieningskast kan worden afgesloten, wordt de sleutel in de onmiddellijke nabijheid, in een kastje voorzien van een inslagruite, zichtbaar opgehangen.

### 3. Brandblusinstallaties met gehalogeniseerde koolwaterstoffen

3.1 Het gebruik van de gehalogeniseerde koolwaterstoffen halon 1301 en halon 1211 als blusstof in vast aangebrachte brandblusinstallaties is uitsluitend toegestaan:

- in ruimten voor machines en pompkamers; en
- indien die brandblusinstallaties zijn aangebracht voor 1 oktober 1994.

3.2. Indien gehalogeniseerde koolwaterstoffen worden gebruikt als blusstof in vast aangebrachte systemen waarmee de benodigde hoeveelheid blusstof in korte tijd in de beschermde ruimte wordt toegevoegd:

3.2.1. moet de installatie in ieder geval zo zijn uitgevoerd dat deze door een bewuste handeling in werking kan worden gesteld, terwijl het gebruik maken van voorzieningen om de installatie automatisch in werking te stellen uitsluitend is toegestaan als het schip onbemand is;

3.2.2. moeten, indien de aanwezige hoeveelheid gehalogeniseerde koolwaterstof voor meer dan één ruimte is bestemd, de voorzieningen voor opslag en uitstroming zodanig zijn dat voldaan is aan het bepaalde in lid 3.2.9;

3.2.3. moeten middelen aanwezig zijn waarmee automatisch alle ventilatoren welke de beschermde ruimte bedienen, worden gestopt alvorens de blusstof kan uitstromen;

3.2.4. moeten middelen aanwezig zijn voor het met de hand sluiten van alle brandkleppen in het ventilatiesysteem

dat de beschermde ruimte bedient;

3.2.5. moeten de voorzieningen voor uitstroming zodanig zijn ontworpen dat de minimum hoeveelheid blusstof welke is vereist voor ruimten voor machines ingevolge het bepaalde in lid 3.2.9 vrijwel geheel kan uitstromen in een tijd van 20 seconden of minder, één en ander gebaseerd op het uitstromen in de vloeistoffase;

3.2.6. moet het systeem zodanig zijn ontworpen dat het kan werken in een temperatuurgebied tussen 0°C en 60°C;

3.2.7. moet de plaatsing van de blaasmonden zodanig zijn dat het uitstromen van de blusstof geen gevaar oplevert voor het personeel wanneer dat bezig is met onderhoud of bij het gebruik van de normale toegangsladders of trappen en vluchtwegen ten dienste van de ruimte;

3.2.8. moeten middelen aanwezig zijn waarmee de bemanning op veilige wijze de druk in de drukhouders kan controleren;

3.2.9. moet de hoeveelheid blusstof voor ruimten voor machines en pompkamers worden berekend in overeenstemming met tabel 66.1. Deze hoeveelheid moet worden gebaseerd op de bruto inhoud van de ruimte in verband met de minimum concentratie en op de netto inhoud van de ruimte in verband met de maximum concentratie, in beide gevallen met inbegrip van de schacht. De hoeveelheid moet worden berekend op basis van volumeverhoudingen;

**Tabel 66.1**

Halon	Minimum	Maximum
1301	4,25 percent	7 percent
1211	4,25 percent	5,5 percent

3.2.10. moet voor de toepassing van lid 3.2.9 voor het volume van Halon 1301 gerekend worden met 0,16 m<sup>3</sup>/kg en voor het volume van Halon 1211 gerekend worden met 0,14 m<sup>3</sup>/kg.

3.3. Alleen voor ruimten voor machines welke door de installatie worden beschermd, mag de blusstof in zulke ruimten zijn opgeslagen; in zulk een geval mag uitsluitend Halon 1301 worden gebruikt. De afzonderlijke drukhouders moeten dan zodanig zijn opgesteld dat de gehele ruimte doelmatig is beschermd terwijl tevens aan de navolgende voorschriften moet zijn voldaan:

3.3.1. een met de hand te bedienen activeringseenheid voor het doen uitstromen van de blusstof moet buiten de beschermde ruimte zijn aangebracht. Twee afzonderlijke krachtbronnen voor deze activeringseenheid moeten aanwezig zijn, waarvan één buiten de te beschermen ruimte moet zijn gelegen. Beide krachtbronnen moeten voor onmiddellijk gebruik beschikbaar zijn;

3.3.2. bij elektrische activeringseenheden dienen de elektrische leidingen welke met de drukhouders zijn verbonden, op foutcondities en het uitvallen van de krachtbronnen te zijn bewaakt.

Zichtbare en hoorbare alarmen dienen deze situaties aan te geven;

3.3.3. bij pneumatische of hydraulische activeringseenheden dienen de leidingen welke de druk overbrengen, dubbel te zijn uitgevoerd. De bronnen voor pneumatische of hydraulische druk moeten op drukverlies zijn bewaakt.

Zichtbare en hoorbare alarmen dienen dit drukverlies te signaleren;

3.3.4. binnen de beschermde ruimte moeten elektrische leidingen, die benodigd zijn voor het in werking stellen van de installatie, hittebestendig zijn, zoals kabels met minerale isolatie of naar het oordeel van het Hoofd van de

Scheepvaartinspectie daaraan gelijkwaardige kabels. Hydraulische of pneumatische leidingstelsels, die benodigd zijn voor het in werking stellen van de installatie, moeten van staal of van een ander, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daaraan ten aanzien van hittebestendigheid, gelijkwaardig materiaal zijn;

3.3.5. elke drukhouder moet zijn voorzien van een automatisch werkende overdrukbeveiliging welke, wanneer de drukhouder wordt blootgesteld aan de invloed van een brand en de installatie niet in werking is gesteld, de inhoud van de houder op een veilige wijze in de beschermde ruimte doet stromen;

3.3.6. de opstelling van de drukhouders en de aanleg van de elektrische leidingen dan wel hydraulische of pneumatische pijpleidingen, die benodigd zijn voor het in werking stellen van de installatie, moeten zodanig zijn dat in het geval van beschadiging van enige zulke elektrische leiding dan wel hydraulische of pneumatische pijpleiding ten gevolge van een brand of explosie in de beschermde ruimte, waarbij van een enkelvoudige fout wordt uitgegaan, ten minste twee derde van de hoeveelheid blusstof, welke ingevolge het bepaalde in lid 3.2.9 is vereist voor die ruimte, nog kan worden toegelaten met inachtnaam van het voorschrift betreffende de gelijkmatige verdeling van de blusstof over de gehele ruimte. De inrichting van installaties voor ruimten waarvoor slechts één of twee drukhouders nodig zijn, dient ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te zijn;

3.3.7. elke drukhouder mag van niet meer dan twee blaasmonden zijn voorzien. De maximum hoeveelheid blusstof in iedere drukhouder moet zodanig zijn dat rekening is gehouden met de eis ten aanzien van gelijkmatige verdeling van de blusstof over de gehele beschermde ruimte, zulks ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

De hoeveelheid blusstof in elke drukhouder mag evenwel niet meer dan 100 kg bedragen;

3.3.8. de drukhouders moeten worden bewaakt op vermindering van druk ten gevolge van lekkage dan wel uitstroming.

Zichtbare en hoorbare alarmen voor het aangeven van deze toestand moeten zijn aangebracht op de brug.

3.4. Plaatselijke, vast aangebrachte automatisch werkende brandbluseenheden met Halon 1301 en 1211 als blusstof, welke zijn aangebracht in omsloten ruimten met een groot brandrisico binnen ruimten voor machines, kunnen worden aanvaard in aanvulling op en onafhankelijk van enige voorgeschreven vast aangebrachte brandblusinstallatie, mits aan de navolgende voorschriften is voldaan:

3.4.1. de ruimte waarin een dergelijke aanvullende plaatselijke bescherming is aangebracht, moet bij voorkeur slechts op één werkniveau zijn gelegen, welk niveau hetzelfde is als die van de toegang. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ligging op meer dan één niveau aanvaarden, mits op elk niveau in een toegang is voorzien;

3.4.2. de afmetingen van de ruimte en de ligging van de toegangen ertoe en de erin geplaatste werktuigen moeten zodanig zijn dat de ruimte in niet meer dan 10 seconden kan worden verlaten;

3.4.3. het in werking komen van elke zodanige eenheid moet zowel zichtbaar als hoorbaar worden gesignaleerd aan de buitenkant van elke toegang tot de ruimte voor machines, alsmede op de brug of in de ruimte waarin de brandontdekkingsmiddelen en de bedieningsmiddelen voor de brandbestrijding zijn samengebracht;

3.4.4. aan de buitenzijde van elke toegang tot een ruimte welke één of meer automatisch werkende

brandbluseenheden bevat, moet een waarschuwbord zijn aangebracht dat aangeeft dat zulke eenheden in de ruimte aanwezig zijn alsmede de aard van de blusstof;

3.4.5. blaasmonden moeten zodanig zijn geplaatst dat het uitstromen van de blusstof geen gevaar oplevert voor het personeel bij gebruik van de normale toegangsladders of -trappen en vluchtwegen ten dienste van de ruimte. Tevens moeten voorzieningen zijn aangebracht ter bescherming van het personeel tijdens onderhoudswerkzaamheden tegen ongewilde uitstroming van de blusstof;

3.4.6. de brandbluseenheden moeten in het algemeen zijn ontworpen om te kunnen werken bij temperaturen tussen 0°C en 60°C tenzij, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de aard van de betreffende ruimte het nodig maakt een ander temperatuurtraject te kiezen;

3.4.7. middelen moeten aanwezig zijn waarmee de bemanning op veilige wijze de druk in de drukhouders kan controleren;

3.4.8. de totale hoeveelheid blusstof in de plaatselijk, automatisch werkende eenheden moet zodanig zijn dat een concentratie van 7 percent met betrekking tot Halon 1301 en 5,5 percent met betrekking tot Halon 1211, bij 20°C, gebaseerd op de netto inhoud van de omsloten ruimte, niet wordt overschreden. Dit voorschrift is van toepassing wanneer hetzij een plaatselijke, automatisch werkende eenheid, hetzij een vast aangebrachte brandblusinstallatie in overeenstemming met lid 3.2 in werking is getreden, doch niet wanneer beide in werking zijn gesteld. Voor het volume van Halon 1301 moet gerekend worden met 0,16 m<sup>3</sup>/kg en voor het volume van Halon 1211 moet gerekend worden met 0,14 m<sup>3</sup>/kg;

3.4.9. de uitstroomtijd van zulk een eenheid, gebaseerd op het uitstromen in de vloeistoffase, mag niet meer dan 10 seconden bedragen;

3.4.10. de inrichting van plaatselijke, automatisch werkende brandbluseenheden moet zodanig zijn dat de uitstroming van de blusstof niet het verlies van elektrisch vermogen of vermindering van de manoeuvreerbaarheid van het schip ten gevolge heeft.

3.5. Automatisch werkende brandbluseenheden zoals omschreven in lid 3.4, welke zijn aangebracht in ruimten voor machines boven uitrusting met een groot brandrisico, in aanvulling op en onafhankelijk van enige voorgeschreven, vast aangebrachte brandblusinstallatie, kunnen worden toegestaan, mits zij voldoen aan het bepaalde in de leden 3.4.3 tot en met 3.4.7, 3.4.9 en 3.4.10 alsmede aan de navolgende bepalingen:

3.5.1. de hoeveelheid blusstof, aanwezig in plaatselijke, automatisch werkende brandbluseenheden moet zodanig zijn dat een concentratie van niet meer dan 1,25 percent bij 20°C, gebaseerd op de bruto inhoud van de ruimte voor machines, wordt verkregen in het geval dat de eenheden gezamenlijk in werking zijn getreden;

3.5.2. voor het volume van Halon 1301 moet gerekend worden met 0,16 m<sup>3</sup>/kg en voor het volume van Halon 1211 moet gerekend worden met 0,14 m<sup>3</sup>/kg.

#### **Artikel 67. Brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines op kleine vaartuigen**

##### *1. Ruimten waarin oliegestookte ketels of oliestookinrichtingen zijn opgesteld*

1.1. Ruimten voor machines van categorie A waarin oliegestookte ketels of oliestookinrichtingen zijn opgesteld, moeten zijn voorzien van één van de volgende vast aangebrachte brandblusinstallaties:

1.1.1. een installatie met gas als blusstof, die voldoet aan



het bepaalde in artikel 66;

1.1.2. een installatie voor schuim met een hoog verschuimingsgetal, die voldoet aan het bepaalde in artikel 9;

1.1.3. een sproei-installatie voor water onder druk, die voldoet aan het bepaalde in artikel 10;

Indien de machinekamers en ketelruimen niet volkomen van elkaar zijn gescheiden, of wanneer brandstofolie van het ketelruim in de machinekamer kan vloeien, moeten de betrokken machine- en ketelruimen tezamen als één afdeling worden beschouwd.

1.2. Op elke stookplaats van elk ketelruim en in elke ruimte waarin een deel van de oliestookinrichting is ondergebracht, moeten ten minste twee draagbare schuimbrandblustoestellen of daaraan gelijkwaardige toestellen aanwezig zijn. In elk ketelruim moet ten minste één schuimbrandblustoestel van een goedgekeurd type met een inhoud van ten minste 135 l of een daaraan gelijkwaardig toestel aanwezig zijn. Deze toestellen moeten zijn voorzien van op haspels aangebrachte slangen die lang genoeg zijn om elk deel van het ketelruim te kunnen bereiken. In het geval van ketels voor huishoudelijk gebruik met een vermogen van minder dan 175 kW kan voor het bepaalde in dit lid worden volstaan met ten minste een draagbaar schuimbrandblustoestel of een daaraan gelijkwaardig toestel.

1.3. Op elke stookplaats moeten één of meer bakken, tezamen inhoudende 0,3 m<sup>3</sup> zand, met soda doordrenkt zaagsel of andere goedgekeurde droge stoffen, benevens schoppen om deze stoffen te verspreiden, aanwezig zijn. Een goedgekeurd draagbaar brandblustoestel kan hiervoor in de plaats worden gesteld.

1.4. Van een ketel met geforceerde trek moeten onder overdruk staande luchtkanalen, indien zich daarin lekolie kan verzamelen, zijn voorzien van een stoombrandblusinrichting.

*2. Ruimten waarin verbrandingsmotoren of gasturbines zijn opgesteld*

Ruimten voor machines van categorie A waarin verbrandingsmotoren of gasturbines zijn opgesteld moeten zijn voorzien van:

2.1. één van de brandblusinstallaties als voorgeschreven in lid 1.1;

2.2. in ieder van deze ruimten moet een voldoende aantal schuimbrandblustoestellen of gelijkwaardige brandblustoestellen aanwezig zijn en zo geplaatst dat geen enkel punt in de ruimte op een loopafstand van meer dan 10 m tot een brandblustoestel is gelegen, met dien verstande dat in elke dergelijke ruimte ten minste twee van deze brandblustoestellen aanwezig moeten zijn.

*3. Brandblusinrichtingen in andere ruimten voor machines*  
Indien naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie brandgevaar aanwezig is in ruimten voor machines ten aanzien waarvan geen bepaalde voorschriften omtrent brandblusmiddelen zijn gegeven in het eerste en het tweede lid moet in of dicht bij deze ruimten een zodanig aantal brandblustoestellen van een goedgekeurd type of andere brandblusmiddelen zijn opgesteld als door hem voldoende wordt geacht.

*4. Vast aangebrachte brandblusinrichtingen niet vereist in deze bijlage*

Een vast aangebrachte brandblusinstallatie die niet in deze bijlage wordt voorgeschreven, moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn. Het bepaalde in artikel 105 van dit besluit is van overeenkomstige toepassing.

## **Artikel 68. Bijzondere voorzieningen in ruimten voor machines op kleine vaartuigen**

1. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing op ruimten voor machines van categorie A en, indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit wenselijk acht, ook op andere ruimten voor machines.

2.1. Het aantal schijnlichten, deuren, ventilatoren, openingen in schoorstenen voor afzuigventilatie en andere openingen van ruimten voor machines, moet zijn beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de behoeften met betrekking tot ventilatie en de goede bedrijfsvoering van het schip.

2.2. Schijnlichten moeten van staal zijn. Ramen, patrijspoorten of lichtranden mogen daarin niet zijn aangebracht. Geschikte voorzieningen moeten zijn getroffen voor de afvoer van rook uit de te beschermen ruimten in geval van brand.

2.3. Aan boord van passagiersschepen moeten deuren, andere dan mechanisch bewogen waterdichte deuren, bij brand in de ruimte voor machines doeltreffend kunnen worden gesloten. Dit sluiten dient te geschieden door middel van een mechanische sluitinrichting, dan wel door toepassing van zelfsluitende deuren die kunnen worden gesloten tegen een helling van 3½ graad in en die zijn voorzien van doeltreffende haken, voorzien van een op afstand te bedienen inrichting voor het vrijmaken daarvan.

3. In schachten van ruimten voor machines mogen geen ramen, patrijspoorten of lichtranden zijn aangebracht. Dit sluit evenwel het gebruik van glas in wanden van controlekamers, die geheel binnen ruimten voor machines zijn gelegen, niet uit.

4. Bedieningsmiddelen moeten aanwezig zijn voor:

4.1. het openen en sluiten van schijnlichten, het sluiten van openingen in schoorstenen die in normale omstandigheden afvoerventilatie mogelijk maken, en het afsluiten van kleppen bij ventilatoren;

4.2. inrichtingen die het ontwijken van rook mogelijk maken;

4.3. het sluiten van mechanisch bewogen deuren of de inrichting voor het vrijmaken van andere dan mechanisch bewogen waterdichte deuren;

4.4. het stoppen van ventilatoren; en

4.5. het stoppen van ketelventilatoren, brandstofolietrimpompen, pompen voor oliestookinrichtingen en andere soortgelijke brandstofoliepompen.

5. De bedieningsmiddelen, vereist ingevolge het vierde lid van dit artikel en lid 2.5 van artikel 15 van deze bijlage, moeten buiten de betreffende ruimte zijn aangebracht, waar zij niet gemakkelijk onbereikbaar worden in geval van een brand in de ruimte welke zij bedienen. Aan boord van passagiersschepen moeten dergelijke bedieningsmiddelen, alsmede de bedieningsmiddelen van alle voorgeschreven, vast aangebrachte brandblussystemen zijn aangebracht op één bedieningsplaats of gegroepeerd op zo weinig mogelijk plaatsen, dit ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Een dergelijke plaats of dergelijke plaatsen moeten een veilige toegang hebben vanaf het open dek.

6. Indien een ruimte voor machines van categorie A op een laag niveau toegankelijk is vanuit een aangrenzende schroefastunnel, moet in de schroefastunnel en nabij de waterdichte deur een lichte stalen brandwerende deur zijn aangebracht, die aan beide zijden geopend en gesloten moet kunnen worden.

7. Voor tijdelijk onbemande machinekamers aan boord van

vrachtschepen moet, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, bijzondere aandacht worden gegeven aan de handhaving van de brandwerendheid van de ruimten voor machines, aan de plaats en de centrale opstelling van de bedieningsmiddelen van de brandblussystemen en aan de voorgeschreven middelen voor het stoppen van onder meer ventilatiesystemen en brandstofoliepompen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvullende brandblussystemen en andere brandblusuitrusting verlangen, zomede aanvullende ademhalingstoestellen voor tijdelijk onbemande machinekamers. Aan boord van passagiersschepen moet door zulke eisen zekergestellt zijn dat de veiligheid gelijkwaardig is aan die van machinekamers waar een normale wachtbezetting wordt onderhouden.

8. Een ventilatiesysteem van een ruimte voor machines van categorie A moet volledig gescheiden zijn van andere ventilatiesystemen. Een ventilatiesysteem van een ruimte voor machines anders dan van categorie A moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gescheiden zijn van andere ventilatiesystemen.

#### Artikel 69. Brandweerbijl

Een klein vaartuig moet een brandweerbijl aan boord hebben.

#### Artikel 70. Constructie, brandwerendheid van schotten, dekken, wanden, beschietingen en plafonds

##### 1. Algemeen

Wanden en plafonds van gangen en portalen moeten ten minste van klasse B-O zijn.

2. Schotten en dekken die de scheiding vormen tussen het stuurhuis en ruimten voor accommodatie of dienstruimten moeten ten minste van klasse B-O zijn.

3. Begrenzingswanden en dekken of plafonds van afzonderlijke kombuizen moeten ten minste van klasse B-O zijn.

4. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de isolatie van stutten en andere lastdragende constructies van aluminium of van versterkte kunststof.

5. Op passagiersschepen moeten, onverminderd het gestelde in het eerste lid, de wanden, beschietingen en plafonds ten minste van klasse C zijn.

6. De bevestiging van wanden en plafonds van klasse B en C mogen bij brand niet worden aangetast.

##### 7. Schepen vervaardigd van staal

Schotten en dekken, die de scheiding vormen tussen de machinekamer en stuurhuis, dienstruimten of ruimten voor accommodatie moeten ten minste van klasse A-30 zijn.

8. Schotten en dekken, die de scheiding vormen tussen een ruimte voor de opslag van blusstof als bedoeld in artikel 66, en de machinekamer, stuurhuis, dienstruimten of ruimten voor accommodatie moeten ten minste van klasse A-30 zijn.

##### 9. Schepen vervaardigd van aluminium of van versterkte kunststof

De huid, schotten en dekken die de machinekamer omgeven moeten aan de zijde van de machinekamer van een zodanige isolatie zijn voorzien dat de temperatuur van de aluminium danwel van de versterkte kunststoffen constructie gedurende het eerste halfuur van de standaardbrandproef te eniger tijd niet meer dan:

- a. 200° C bij toepassing van aluminium, of
- b. 120° C bij toepassing van versterkte kunststof,

boven de begintemperatuur uitstijgt. Indien wordt aangetoond dat de toe te passen versterkte kunststof bij aanmerkelijk hogere temperaturen dan 150° C wordt

aangetast, kan van de onder b. genoemde temperatuur worden afgeweken. De isolatie op de huid moet zich uitstrekken van het dek tot ten minste 100 mm onder het niveau van de lastlijn behorende bij het ledige bedrijfsklare schip.

10. De huid, schotten en dekken die een ruimte voor de opslag van blusstof als bedoeld in artikel 66 omgeven, moeten aan de buitenzijde van die ruimte zijn geïsoleerd, overeenkomstig het bepaalde in het negende lid.

11. Stutten of andere constructies ter ondersteuning van het dek van de machinekamer dienen, indien van aluminium of van versterkte kunststof, eveneens te worden geïsoleerd, overeenkomstig het bepaalde in het negende lid.

12. In onderdeks gelegen ruimten voor accommodatie en dienstruimten moet worden voorkomen dat bij brand de scheepsconstructie van aluminium of van versterkte kunststof direct wordt aangetast. Daartoe moeten beschietingen en plafonds zijn aangebracht van ten minste klasse C, met een minimum dikte van 10 mm, tenzij de scheepsconstructie is geïsoleerd.

#### Artikel 71. Voorzieningen voor ontsnapping op kleine vaartuigen

1. Trappen en ladders moeten zodanig zijn aangebracht dat vanuit alle ruimten voor accommodatie en ruimten waarin door de bemanning onder normale omstandigheden dienst wordt gedaan, andere dan ruimten voor machines, het open dek en vervolgens de reddingmiddelen gemakkelijk kunnen worden bereikt. In het bijzonder moet aan de volgende algemene bepalingen zijn voldaan:

1.1. op elk dek waarop zich ruimten voor accommodatie bevinden, moeten ten minste twee zo ver mogelijk van elkaar verwijderde voorzieningen voor ontsnapping zijn aangebracht vanuit elke besloten ruimte of groep van ruimten;

1.2.1. onder het laagst gelegen open dek moet de hoofdoorziening voor ontsnapping bestaan uit een trap. De tweede voorziening voor ontsnapping kan bestaan uit voldoende handgrepen en klimtreden. Een tweede voorziening voor ontsnapping uit passagiersruimten moet echter bestaan uit een vast aangebrachte trap of ladder. Voor een tweede voorziening voor ontsnapping kan gebruik worden gemaakt van een vluchtluik dat aan de volgende voorwaarden voldoet:

- a. het luik moet direct toegang geven tot het open dek;
- b. de minimum vrije doorgang van een rechthoekig luik met eventueel afgeronde hoeken moet ten minste 600P500 mm bedragen, terwijl een rond luik een diameter van ten minste 560 mm moet hebben;
- c. het luik moet in de vluchtrichting openen en mag uitsluitend aan de binnenzijde afsluitbaar zijn.

1.2.2. boven het laagst gelegen open dek moeten de voorzieningen voor ontsnapping bestaan uit trappen of deuren naar een open dek, danwel uit een combinatie van beide;

1.3. bij wijze van uitzondering kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat slechts één voorziening voor ontsnapping is aangebracht, indien de aard en de plaats van de ruimten en het aantal der personen die onder normale omstandigheden daarin verblijven of dienst doen, daartoe aanleiding geven;

1.4. doodlopende gangen met een lengte van meer dan zeven meter zijn niet toegestaan. Een doodlopende gang is een gang of een gedeelte van een gang van waaruit slechts één vluchtweg is;

1.5. de breedte van de voorzieningen voor ontsnapping en

de mate waarin deze voorzieningen moeten doorlopen, dienen te voldoen aan het bepaalde in artikel 45a.

2. In ruimten voor machines van categorie A moet een voorziening voor ontsnapping, bestaande uit een stalen trap of stalen ladder, zijn aangebracht.

#### **Artikel 72. Bescherming van trappen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations op kleine vaartuigen**

1. Trappen moeten zijn beschermd door schotten van klasse B-O. Indien de trap niet meer dan twee dekken bedient, kan worden volstaan met een bescherming op slechts één niveau.

2. Het constructieve deel van alle trappen moet van staal zijn, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het gebruik van ander gelijkwaardig materiaal toestaat.

#### **Artikel 73. Deuren in brandwerende schotten en luiken in brandwerende dekken op kleine vaartuigen**

1. De brandwerendheid van deuren respectievelijk luiken moet gelijkwaardig zijn aan die van het schot of dek waarin zij zijn aangebracht.

2. Deuren aangebracht in begrenzingsschotten van de machinekamer, niet leidend naar het open dek, moeten zelfsluitend en redelijk gasdicht zijn.

3. Deuren of toegangsluiken van de machinekamer, die leiden naar het open dek, moeten van staal zijn.

4. In gangwanden mogen ventilatie-openingen slechts zijn aangebracht in en onder de deuren van hutten en ruimten voor algemeen gebruik. De openingen mogen uitsluitend in de onderste helft van een deur zijn aangebracht en de totale oppervlakte van deze opening of openingen mag niet meer bedragen dan 0,05 m<sup>2</sup>.

Indien een dergelijke opening in een deur is aangebracht, moet deze zijn voorzien van een rooster van onbrandbaar materiaal.

5. Waterdichte deuren behoeven niet te zijn geïsoleerd.

#### **Artikel 74. Ventilatiesystemen op kleine vaartuigen**

1. Ventilatiekanalen moeten zijn vervaardigd van onbrandbaar materiaal. Korte stukken van kanalen die over het algemeen niet langer zijn dan 2 m en waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede niet meer dan 0,02 m<sup>2</sup> bedraagt, behoeven echter niet onbrandbaar te zijn, mits aan de onderstaande voorwaarden is voldaan:

1.1. de kanalen moeten zijn vervaardigd van een materiaal dat slechts in beperkte mate brandgevaarlijk is;

1.2. zij mogen alleen worden gebruikt aan het eind van het ventilatiesysteem;

1.3. zij mogen zich, langs het kanaal gemeten, niet minder dan 600 mm vanaf een doorboring in een schot van klasse "A" of "B", plafonds van klasse "B" daaronder begrepen, bevinden.

2.1. ventilatiekanalen moeten ter plaatse van de doorvoering door schotten of dekken van ruimten voor machines van categorie A of van ruimten met gelijke brandgevaarlijkheid zijn voorzien van een stalen ommantelingskoker. De ommantelingskoker moet een lengte hebben van ten minste 900 mm en een dikte van ten minste 3 mm. Bij doorvoeringen door schotten moet deze lengte worden verdeeld in 450 mm aan iedere zijde van het schot;

2.2. ventilatiekanalen mogen slechts één dek bedienen en moeten nabij de ventilatie-installatie zijn voorzien van een handbediende rookklep;

2.3. ventilatiekanalen die ruimten voor accommodatie of een stuurhuis bedienen mogen niet rechtstreeks in verbinding staan met de ventilatie-kanalen van bergplaatsen of van ruimten voor machines.

3. Kanalen voor de ventilatie van ruimten voor machines van categorie A, van afzonderlijke kombuizen of van andere ruimten met gelijke brandgevaarlijkheid mogen niet door ruimten voor accommodatie, dienstruimten of controlestations lopen, tenzij deze kanalen:

3.1. zijn geconstrueerd van staal met een dikte van ten minste 1,5 mm;

3.2. op doelmatige wijze zijn ondersteund en verstijfd;

3.3. over hun gehele lengte in de ruimten voor accommodatie, dienstruimten of controlestations zodanig zijn geïsoleerd dat gedurende het eerste halfuur van de standaardbrandproef de temperatuur aan de niet-blootgestelde zijde te eniger tijd niet meer dan 139 °C boven de begintemperatuur uitstijgt.

4. Kanalen voor ventilatie van ruimten voor accommodatie, dienstruimten of controlestations mogen niet door ruimten voor machines van categorie A, door afzonderlijke kombuizen of door andere ruimten met gelijke brandgevaarlijkheid lopen, tenzij de kanalen:

4.1. zijn geconstrueerd in overeenstemming met het bepaalde in de leden 3.1 en 3.2, waar zij door een ruimte voor machines van categorie A, een afzonderlijke kombuis of een andere ruimte van gelijke brandgevaarlijkheid lopen; en

4.2. over hun gehele lengte in de in lid 4.1 genoemde ruimten zodanig zijn geïsoleerd dat gedurende het eerste halfuur van de standaardbrandproef de temperatuur aan de niet-blootgestelde zijde te eniger tijd niet meer dan 139 °C boven de begintemperatuur uitstijgt.

5. Ventilatiekanalen, waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede meer dan 0,02 m<sup>2</sup> bedraagt, welke door schotten van klasse "B" gaan, moeten zijn voorzien van stalen van ommantelingskokers. De ommantelingskoker moet een dikte hebben van ten minste 1,5 mm en een lengte van ten minste 900 mm. De lengte van de ommantelingskoker moet zijn verdeeld in 450 mm aan iedere zijde van het schot. Een ommantelingskoker behoeft niet te worden aangebracht indien de betreffende kanalen over dezelfde lengte van staal met een dikte van ten minste 1,5 mm zijn vervaardigd.

6. Al het mogelijke dient te worden gedaan om te bereiken dat in controlestations die buiten ruimten voor machines zijn gelegen, ventilatie, zicht en afwezigheid van rook worden gehandhaafd, zodat in geval van brand de werktuigen en toestellen daarin gecontroleerd kunnen worden en op deugdelijke wijze blijven werken. Bijzondere voorzieningen behoeven niet te worden getroffen indien het controlestation gelegen is op, en uitgang verleend naar het open dek.

7. Indien kokers van afvoerkappen boven fornuizen door ruimten voor accommodatie of ruimten met brandbare materialen lopen, moeten zij zijn geconstrueerd als schotten van klasse "A". Elke zodanige afvoerkoker moet zijn uitgerust met:

7.1. een vetvanger die gemakkelijk kan worden verwijderd voor reiniging;

7.2. een brandklep in het onderste deel van de koker;

7.3. een inrichting die vanuit de kombuis kan worden bediend voor het stoppen van de afzuigventilator; en

7.4. een vast aangebrachte inrichting om een brand in de koker te blussen.

8. De hoofdinlaten en -uitlaten van alle ventilatiesystemen moeten buiten de ruimte die wordt geventileerd, kunnen worden gesloten.

9. Toestellen voor mechanische ventilatie van ruimten voor accommodatie, dienruimten, controlestations en ruimten voor machines moeten van een gemakkelijk bereikbare plaats, buiten de ruimte die zij bedienen, kunnen worden gestopt. Deze plaats moet zodanig zijn gelegen dat die niet gemakkelijk onbereikbaar wordt in geval van brand in de ruimten die worden bediend. De inrichting waarmee de toestellen voor mechanische ventilatie van de ruimten voor machines kunnen worden gestopt, moet geheel gescheiden zijn van die, waarmee de ventilatie van andere ruimten kan worden gestopt.

#### **Artikel 75. Beperking in het gebruik van brandbare materialen op kleine vaartuigen**

1. Alle blootgestelde oppervlakken in gangen, ingesloten ruimten voor trappen en ruimten voor passagiers moeten een laag vlamspreidend vermogen hebben.

Plafonds in nachtverblijven en in het stuurhuis moeten eveneens een laag vlamspreidend vermogen hebben.

2. Verven, vernissen en andere stoffen voor afwerking, gebruikt op blootgestelde inwendige oppervlakken, mogen geen, naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onnodig, brandgevaar opleveren, en mogen geen overmatige hoeveelheden rook of andere giftige gassen of dampen kunnen voortbrengen.

3. De onderste laag van dekbedekkingen, aangebracht in gangen, portalen en het stuurhuis moet van materiaal zijn dat niet gemakkelijk ontbrandt of aanleiding geeft tot vergiftigings- of explosiegevaar bij verhoogde temperaturen.

4. Alle isolatiematerialen, ook indien niet voorgeschreven uit hoofde van brandbescherming, dienen van onbrandbare kwaliteit te zijn.

#### **Artikel 76. Brandontdekkings- en brandalarminstallaties aan boord van kleine vaartuigen**

1. Een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie moet zijn aangebracht in:

- a. ruimten voor machines van categorie A;
- b. een van de overige ruimten afgescheiden kombuis;
- c. de accommodatie en dienruimten, indien het schip voorzien is van meer dan twee nachtverblijven. Hierbij moet de installatie zo zijn ingericht dat voorzien is in rookontdekking in gangen, portalen en trappenhuisen.

2. De installatie moet zodanig zijn uitgevoerd dat in geval van brand een hoorbaar en zichtbaar alarm in het stuurhuis wordt gegeven. Ook in eventuele nachtverblijven dient dit alarm hoorbaar te zijn.

#### **BIJLAGEN IVA – XI**

[*vervallen (Stb. 1980, 774, Stb. 1985, 736, Stb. 1989, 352, Stb. 1997, 62 en Stb. 2004, 699)*]

#### **BIJLAGE XIA REDDINGMIDDELEN EN – VOORZIENINGEN**

##### **HOOFDSTUKKEN A – C**

[*vervallen (Stb. 2004, 699)*]

#### **HOOFDSTUK D. BEPALINGEN VOOR KLEINE VAARTUIGEN<sup>15</sup>**

##### **Artikel 54. Toepasselijkheid**

De artikelen 55 tot en met 59 zijn uitsluitend van toepassing op kleine vaartuigen.

##### **Artikel 55. Communicatie op kleine vaartuigen**

###### *1. VHF radio-installaties*

Ten behoeve van de radiocommunicatie tussen de groepsreddingmiddelen onderling en het schip, alsmede tussen het schip en de hulpverleningsboot, moeten aan boord van schepen VHF radio-installaties die voldoen aan het bepaalde in artikel 14c van bijlage XIII, aan boord zijn. Het is niet noodzakelijk dat er voor ieder groepsreddingmiddel een afzonderlijke VHF radio-installatie is, maar er moeten op schepen van 300 ton of meer ten minste twee VHF radio-installaties aan boord zijn en op schepen van minder dan 300 ton ten minste één VHF radio-installatie. Aan deze bepaling kan ook worden voldaan door toepassing van andere draagbare communicatie-apparaten die aan boord worden gebruikt, mits die apparaten voldoen aan het bepaalde in artikel 14c van bijlage XIII.

###### *2.1. Noodsignalen*

Op of in de nabijheid van de brug moeten ten minste zes valschermsignalen aanwezig zijn, die voldoen aan het bepaalde in artikel 35.

2.2. Aan boord van elk schip moet een algemeen alarminstallatie zijn aangebracht, die voldoet aan het bepaalde in artikel 50. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan hiervan vrijstelling verlenen, indien de inrichting van het schip zodanig is dat het voorschrift kennelijk overbodig is.

##### **Artikel 56. Persoonlijke reddingmiddelen aan boord van kleine vaartuigen**

###### *1. Reddingboeien*

1.1. Aan boord van elk schip moeten ten minste drie reddingboeien aanwezig zijn die voldoen aan het bepaalde in artikel 31, eerste lid, en zij moeten:

1.1.1. zo zijn verdeeld dat zij aan beide zijden van het schip en, voor zover praktisch uitvoerbaar, op alle open dekken die tot aan de zijden doorlopen voor onmiddellijk gebruik gereed zijn; ten minste één reddingboei dient in de nabijheid van de achtersteven te zijn geplaatst; en

1.1.2. zo zijn geplaatst dat zij snel overboord kunnen worden geworpen en niet op een of andere manier permanent zijn vastgezet.

1.2. Ten minste twee van de voorgeschreven reddingboeien moeten zijn voorzien van een zelfontbrandend licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 31, tweede lid. Op tankschepen moeten de zelfontbrandende lichten van een type met een elektrisch element zijn.

1.3. Op iedere reddingboei moet de naam en thuishaven van het schip waarop de boei is geplaatst, in blokletters zijn aangegeven.

###### *2. Reddinggordels*

2.1. Voor elke opvarende moet een reddinggordel aan boord zijn die voldoet aan het bepaalde in artikel 32, eerste of tweede lid, en die is voorzien van een licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 32, derde lid. Bovendien moet:

2.1.1. een aantal reddinggordels geschikt voor kinderen

<sup>15</sup> Zie ook artikel 3 van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 329/2004.

aan boord zijn, gelijk aan ten minste 10 percent van het aantal passagiers aan boord of, indien dit groter is, een zodanig aantal, dat aan elk kind zulk een reddinggordel verstrekt kan worden; en

2.1.2. een voldoende aantal extra reddinggordels aan boord zijn voor personen die op wacht zijn.

2.2. De reddinggordels moeten zo zijn opgeborgen dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn en hun bergplaats moet duidelijk zijn aangegeven. Wanneer, vanwege de bijzondere indeling van het schip, de reddinggordels, voorgeschreven in lid 2.1, onbereikbaar kunnen worden, moeten andere maatregelen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden genomen, welke kunnen inhouden dat een groter aantal reddinggordels aan boord moet zijn.

### 3. Overlevingspakken

3.1. Voor elke opvarende die deel uitmaakt van de bemanning moet een overlevingspak van de juiste maat, dat voldoet aan het bepaalde in artikel 33, aan boord zijn.

3.2. Een overlevingspak dat voldoet aan het bepaalde in artikel 33, mag worden meegeteld als reddinggordel bij de toepassing van het bepaalde in het tweede lid.

## Artikel 57. Instructies voor noodgevallen aan boord van kleine vaartuigen

1. Ieder bemanningslid moet ten minste eenmaal per vier maanden deelnemen aan een oefening "schip verlaten", alsmede aan een oefening in het blussen van brand.

2. Iedere oefening "schip verlaten" moet ten minste omvatten:

1. het beproeven van de noodverlichting;
2. oproep door middel van de in artikel 55, derde lid, voorgeschreven algemeen alarminstallatie;
3. aanmelding op de inschepingsplaats;
4. het aandoen van en de controle op de reddinggordels of overlevingspakken;
5. de controle op doelmatige kleding;
6. het bedienen van de reddingvloten en voorzieningen; en
7. indien van toepassing, het te water laten van de hulpverleningsboot met de aangewezen bemanning.

3. Iedere oefening in het blussen van brand omvat ten minste:

- a. het melden op de verzamelplaats;
- b. het starten van een brandbluspomp en het gebruik van ten minste de waterstralen, bedoeld in artikel 65, vijfde lid, van bijlage IV, om aan te tonen dat het systeem naar behoren werkt;
- c. een controle van de beschikbare communicatiemiddelen;
- d. een controle van de werking van de waterdichte deuren, brandwerende deuren, brandkleppen, afsluiters, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten en overige soortgelijke openingen;
- e. de behandeling en het gebruik van de brandblusmiddelen.

4. Alle oefeningen "schip verlaten" en alle oefeningen in het blussen van brand moeten worden uitgevoerd alsof er daadwerkelijk sprake is van een noodsituatie.

5. Iedere oefening moet tevens worden gebruikt om instructie te geven ten aanzien van de taken van elk bemanningslid in geval van een noodsituatie. Deze instructie moet, naast de in het tweede lid genoemde onderwerpen, omvatten:

1. het sluiten van de waterdichte en brandwerende deuren, afsluiters, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten en overige soortgelijke openingen;

2. het gereed maken en gebruiken van persoonlijke en andere reddingmiddelen;

3. het gebruik van de beschikbare communicatiemiddelen.

6. De data waarop appels en oefeningen worden gehouden, de bijzonderheden van oefeningen "schip verlaten" en van oefeningen in het blussen van brand moeten worden opgetekend in het scheepsjournaal.

7. Indien de inrichting en de afmetingen van het schip, het aantal bemanningsleden, de beschikbaarheid van het schip en bemanning het uitvoeren van oefeningen als hierboven genoemd onredelijk of onpraktisch maken, kunnen met bemanningsleden van andere soortgelijke schepen en aflosbemanningen gezamenlijk eenmaal per vier maanden de hierboven bedoelde oefeningen worden gehouden aan boord van een schip of in een daartoe ingerichte instelling aan de wal.

8. Voor de bemanningen van schepen die onder de Nederlandse kust opereren en die vanwege het bedrijf een jaarlijkse herhaling van de veiligheidskursus volgen, kunnen de oefeningen die in het eerste tot en met het zesde lid zijn genoemd achterwege blijven.

## Artikel 58. Groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten aan boord van passagiersschepen, zijnde een klein vaartuig

### 1. Groepsreddingmiddelen

1.1. Alle reddingvloten die zijn voorgeschreven om het totale aantal opvarenden te ontschepen, moeten te water gelaten kunnen worden binnen een tijdbestek van 15 minuten, gerekend vanaf het tijdstip waarop het sein "schip verlaten" wordt gegeven.

1.2. Voor passagiersschepen geldt het volgende:

1.2.1. zij moeten aan elke zijde van het schip reddingvloten hebben die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. Passagiersschepen met een vaargebied van maximaal vijf zeemijlen uit de kust mogen volstaan met één of meer reddingvloten die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, aan beide zijden gemakkelijk te water te laten en die tezamen groot genoeg zijn om alle opvarenden op te nemen, in welk geval de leden 1.2.2, 1.2.3 en 1.2.4 niet van toepassing zijn;

1.2.2. tenzij de reddingvloten voorgeschreven in lid 1.2.1, gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te water gelaten te worden, moeten extra reddingvloten worden geplaatst, zodat de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden;

1.2.3. indien de hulpverleningsboot voorgeschreven in het tweede lid, tevens een reddingboot is die voldoet aan het bepaalde in artikel 42, 43 of 44 mag deze gerekend worden tot de gezamenlijke capaciteit voorgeschreven in lid 1.2.1, mits de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden; en

1.2.4. ingeval één van de groepsreddingmiddelen verloren gaat of in het ongereede raakt, moeten er voldoende groepsreddingmiddelen voor gebruik aan elke zijde beschikbaar zijn voor het totale aantal opvarenden.

### 2. Hulpverleningsboot

Passagiersschepen moeten ten minste één hulpverleningsboot aan boord hebben, die voldoet aan artikel 47. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, rekening houdend met het vrijboord en de

manoeuvrerbaarheid van het schip, alsmede met de aanwezigheid van middelen om drenkelingen aan boord te halen, vaststellen dat van de hulpverleningsboot kan worden afgezien.

**Artikel 59. Groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten aan boord van een klein vaartuig, geen passagiersschip zijnde**

1. Groepsreddingmiddelen

1.1. Alle reddingvloten die zijn voorgeschreven om het totale aantal opvarenden te ontschepen moeten te water gelaten kunnen worden binnen een tijdsbestek van 10 minuten, gerekend vanaf het tijdstip waarop het sein "schip verlaten" wordt gegeven.

1.2. Voor kleine vaartuigen, geen passagiersschepen zijnde, geldt het volgende:

1.2.1. zij moeten aan elke zijde van het schip één of meer reddingvloten hebben die voldoende aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. Schepen met een vaargebied van maximaal vijf zeemijlen uit de kust, mogen volstaan met één of meer van dergelijke reddingvloten die aan beide zijden van het schip gemakkelijk te water te laten zijn en die tezamen groot genoeg zijn om alle opvarenden op te nemen, in welk geval de leden 1.2.2, 1.2.3 en 1.2.4 niet van toepassing zijn;

1.2.2. tenzij de reddingvloten, voorgeschreven in lid 1.2.1, gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te water gelaten te worden, moeten extra reddingvloten worden geplaatst zodat de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden;

1.2.3. indien de hulpverleningsboot voorgeschreven in het tweede lid, tevens een reddingboot is die voldoet aan het bepaalde in artikel 44, mag deze gerekend worden tot de gezamenlijke capaciteit, voorgeschreven in lid 1.2.1, mits de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden; en

1.2.4. ingeval een van de groepsreddingmiddelen verloren gaat of in het ongereede raakt, moeten er voldoende groepsreddingmiddelen voor gebruik aan elke zijde beschikbaar zijn voor het totale aantal opvarenden.

2. Hulpverleningsboten

Vrachtschepen moeten ten minste één hulpverleningsboot aan boord hebben, die voldoet aan het bepaalde in artikel 47. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, rekening houdend met het vrijboord en de manoeuvrerbaarheid van het schip, alsmede met de aanwezigheid van middelen om drenkelingen aan boord te halen, vaststellen dat van de hulpverleningsboot kan worden afgezien. Indien het aantal bemanningsleden minder is dan vier, hoeft eveneens geen hulpverleningsboot aan boord aanwezig te zijn.

**BIJLAGEN XII – XV**

[*vervallen (Stb. 1977, 428, Stb. 1988, 261, Stb. 1992, 35 en Stb. 2004, 699)*]

**BIJLAGE XVI GENEESMIDDELEN, VERPLEGINGSARTIKELLEN EN ANTIDOTA**

**Artikel 1. Bewaren van de medische uitrusting**

De medische uitrusting wordt in daarvoor geschikte kisten of in daarvoor ingerichte kasten of ruimten bewaard.

**Artikel 2. Gescheiden bewaren van geneesmiddelen en antidota, van verplegingsartikelen**

1. De geneesmiddelen en antidota worden gescheiden van de verplegingsartikelen bewaard. Indien zij samen in één kist worden bewaard, zijn zij door een tussenschot gescheiden.

2. De morfinepreparaten die deel uitmaken van de medische uitrusting, worden bewaard in een afgesloten ruimte, waarvan de sleutel berust bij de kapitein of bij de schepeling aan wie de kapitein het gebruik en het beheer van de medische uitrusting heeft overgedragen.

**Artikel 3. Nummering, afschrift lijst, benamingen**

1. Op de verpakking van de bestanddelen van de medische uitrusting is, voor zover mogelijk, het nummer aangebracht dat is vermeld in de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 93, eerste lid. Tevens is een afschrift van de controlelijsten bevestigd in de in artikel 1 van deze Bijlage bedoelde kisten, kasten of ruimten.

2. Op de etiketten, aanwezig op de verpakking der middelen, zijn ten behoeve van in het buitenland te raadplegen deskundigen, zo veel mogelijk naast de Nederlandse, de Latijnse benamingen vermeld, overeenkomstig de nomenclatuur van de Wereld Gezondheids Organisatie.

**Artikel 4. Levering van geneesmiddelen en antidota**

De geneesmiddelen en de antidota worden geleverd door een apotheker, hetgeen moet blijken uit een merk op de verpakking.

**Artikel 5. Aanvullende geneesmiddelen, verplegingsartikelen en antidota**

1. Indien er nog andere geneesmiddelen, verplegingsartikelen en antidota aan boord aanwezig zijn dan die zijn voorgeschreven bij de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 93, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965, zijn ten aanzien van deze aanvullende middelen de in deze Bijlage genoemde voorschriften van toepassing.

2. Indien er sprake is van een medisch spoedgeval waarvoor de noodzakelijke geneesmiddelen, verplegingsartikelen of antidota aan boord niet aanwezig zijn, is de kapitein verplicht zorg te dragen dat deze zo spoedig mogelijk ter beschikking worden gesteld.

**Artikel 6. Geneeskundig handboek**

Ten behoeve van het gebruik van de medische uitrusting is aan boord een bijgehouden exemplaar van een bij ministeriële regeling aan te wijzen geneeskundig handboek.

**BIJLAGEN XVII – XXIV**

[*vervallen (Stb. 1980, 774, Stb. 1997, 62, Stb. 2002, 29 en Stb. 2004, 699)*]