

## 478

### Besluit van 1 juli 1981, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965

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 mei 1981, no. PJ/S 22298, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende dat de voorschriften in het Schepenbesluit 1965 met betrekking tot de beveiliging van schepen in het algemeen, en van tankschepen in het bijzonder, in overeenstemming dienen te worden gebracht met het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlage, Londen, 17 februari 1978 (Trb. 1978, 189), en dat tevens enige andere noodzakelijk gebleken wijzigingen in genoemd besluit dienen te worden aangebracht;

Gelet op de artikelen 5, 9 en 73 van de Schepenwet;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 5 juni 1981, no. 810603/20);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 juni 1981, no. PJ/S 23527, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

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

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 1965<sup>1</sup> wordt gewijzigd als volgt:

#### A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. In de omschrijving van «vermogen» wordt de zinsnede «het maximale vermogen, uitgedrukt in aspaardekrachten», gelezen:

het maximale vermogen, uitgedrukt in kiloWatt (kW).

b. Aan het slot van de omschrijving van «goedgekeurd» wordt de punt vervangen door een punt-komma en worden de volgende omschrijvingen toegevoegd:

*leeftijd van een schip*: de tijd verlopen sedert het bouwjaar zoals aangegeven op het certificaat van deugdelijkheid van het betreffende schip;

*Afstandbedieningssysteem van een stuurinrichting:* het systeem waarmee de regelapparatuur van het krachtwerktuig van de stuurinrichting vanaf de brug wordt bediend om de vereiste roeruitslagen te verkrijgen;

*hoofdstuurinrichting:* de stuurmachine, de krachtwerktuigen hiervoor, indien aanwezig, en de bijbehorende inrichtingen, alsmede het middel om het koppel op de roerkoning (bijv. de helmstok of het kwadrant) over te brengen, benodigd om de roeruitslag te bewerkstelligen met het doel het schip onder normale bedrijfsomstandigheden te kunnen besturen;

*krachtwerktuig voor de stuurinrichting:*

- a. bij een elektrische stuurinrichting: een elektromotor met de daarbij behorende elektrische apparatuur,
- b. bij een elektrisch-hydraulische stuurinrichting: een elektromotor met de daarbij behorende elektrische apparatuur en de aangesloten pomp,
- c. bij een ander type hydraulische stuurinrichting: een pomp en het werktuig voor de aandrijving daarvan;

*hulpstuurinrichting:* een inrichting waarmee de roeruitslag wordt bewerkstelligd voor de besturing van het schip wanneer de hoofdstuurinrichting is uitgevallen.

## B

Artikel 6 wordt gelezen:

### *Onderzoeken*

1. Een schip is, met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden van dit artikel, onderworpen aan de volgende onderzoeken:

- a. een onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld;
- b. jaarlijkse onderzoeken;
- c. tussentijdse onderzoeken;
- d. periodieke onderzoeken;
- e. aanvullende onderzoeken.

2. Het in het eerste lid, onder a, van dit artikel bedoelde onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld, omvat:

een volledige inspectie van de constructie, machine-installatie en uitrusting, met inbegrip van de gehele romp van het schip aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels en andere drukvaten, benevens een beoordeling van de stabiliteit. Dit onderzoek moet zodanig zijn, dat het zeker is dat de stabiliteit, de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen met inbegrip van de stuurinrichting en de daarop betrekking hebbende bedieningsapparatuur, elektrische installaties, radio-installaties en -toestellen, reddingmiddelen, de bescherming tegen brand en de brandontdekkings- en brandblusmiddelen, de inertgasinstallatie, brandweerplannen, radar, echolood, gyrokompas, loodsladders en mechanische loodsladders, de lichten, dagmerken en middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen, en andere uitrusting ten volle voldoen aan de eisen – voorzover deze van toepassing zijn – van dit besluit. Een dergelijk onderzoek dient, indien het een tankschip betreft, eveneens een inspectie te omvatten van de pompkamers, lading- en bunkerleidingen, ontluchtingspijpen, over- en onderdrukkleppen en vlamkerende inrichtingen. Het onderzoek moet ook zodanig zijn, dat het zeker is dat de technische uitvoering van alle delen van het schip en zijn uitrusting in alle opzichten bevestigend is.

3. De in het eerste lid, onder b, van dit artikel bedoelde jaarlijkse onderzoeken omvatten:

- a. voor een vrachtschip van 500 ton of meer:
  - (i) een inspectie om zeker te stellen dat de reddingmiddelen – met uitzondering van de radiotelegrafie-installatie voor motorreddingboten of een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en reddingvloten –, het echo-

lood, het gyrokompas, de brandontdekkings- en brandblusmiddelen, de inertgasinstallatie, de brandweerplannen, de loodsladders, de mechanische loodsladders, de lichten, de dagmerken en de middelen voor het geven van geluidsseinen en andere uitrusting zijn onderhouden in overeenstemming met het bepaalde onder a van artikel 13 van dit besluit en dat zij in bruikbare staat verkeren,

(ii) een algemene inspectie van de romp voor zover zichtbaar, de inrichting, de machine- en de elektrische installaties met inbegrip van de stuurinrichting en de daarop betrekking hebbende bedieningsapparatuur,

(iii) indien het een tankschip betreft, bovendien een algemene inspectie van de afsluiting van ladingtanks, vlamkerende inrichtingen, leidingsystemen en pompkamers.

Deze inspecties dienen zodanig te zijn dat het zeker is dat de toestand van het schip en zijn uitrusting bevredigend is voor de dienst waarvoor het schip is bestemd;

b. voor elk schip een inspectie om zeker te stellen dat geen veranderingen in de romp of in de bovenbouw zijn aangebracht die van invloed zijn op de berekening tot vaststelling van de plaats van het uitwateringsmerk en om zeker te stellen dat de onderdelen en middelen voor de bescherming van openingen, de verschansing en het relingwerk, de waterloospoorten en de toegangen tot de verblijven van de bemanning in deugdelijke staat zijn gehouden.

4. De in het eerste lid, onder c, van dit artikel bedoelde tussentijdse onderzoeken omvatten voor een tankschip van 500 ton of meer en met een leeftijd van 10 jaar of ouder:

een inspectie om zeker te stellen dat de stuurinrichting met de bijbehorende bedieningsapparatuur, pompkamers, lading- en bunkerleidingen aan dek en in de pompkamers, ontluchtingspijpen, over- en onderdrukkleppen, vlamkerende inrichtingen, de elektrische inrichting in de gevarenezones en het scheepsvlak aan de buitenzijde in deugdelijke staat verkeren. In aansluiting op de visuele inspectie van de elektrische inrichting, moet de isolatieweerstand van de elektrische uitrusting in de gevarenezones worden gemeten. Indien bij het onderzoek getwijfeld wordt aan de toestand van de pijpleidingen, dienen de nodige extra maatregelen te worden genomen, zoals het beproeven onder druk en het meten van de wanddikte.

5. De in het eerste lid, onder d, van dit artikel bedoelde periodieke onderzoeken omvatten:

een inspectie van de constructie, ketels en andere drukvaten, machineinstallatie en andere uitrusting, met inbegrip van de gehele romp van het schip aan de buitenzijde. Het onderzoek moet zodanig zijn, dat het zeker is dat het schip, wat betreft de constructie, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen met inbegrip van de stuurinrichting en de daarop betrekking hebbende bedieningsapparatuur, elektrische installaties, radio-installaties en toestellen, reddingmiddelen, de bescherming tegen brand en de brandontdekkings- en brandblusmiddelen, de inertgasinstallatie, brandweerplannen, radar, echolood, gyrokompas, loodsladders en mechanische loodsladders, de lichten, dagmerken en middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen en andere uitrusting in een bevredigende toestand verkeert en geschikt is voor de dienst waarvoor het is bestemd en dat het voldoet aan de eisen – voor zover deze van toepassing zijn – van dit besluit. Een dergelijk onderzoek dient, indien het een tankschip betreft, eveneens een inspectie te omvatten van de pompkamers, lading- en bunkerleidingen, ontluchtingspijpen, over- en onderdrukkleppen en vlamkerende inrichtingen.

6. De in het eerste lid, onder e, van dit artikel bedoelde aanvullende onderzoeken dienen hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk, al naar gelang de omstandigheden, te worden gehouden telkens wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan of een onvolkomenheid is ontdekt, waardoor de veiligheid van het schip of de doeltreffendheid of volledigheid van de reddingmiddelen of andere uitrusting kan zijn aangetast of wanneer belangrijke herstellingen of vernieuwingen worden uitgevoerd. Het onderzoek moet zodanig zijn, dat het zeker is dat de noodzakelijke herstellingen of vernieuwingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materieel en de uitvoering van zulke reparaties of vernieuwingen in alle opzichten bevredigend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de eisen – voor zover deze van toepassing zijn – van dit besluit.

## C

Artikel 11 wordt gelezen:

### *Onderzoek van de romp aan de buitenzijde*

1. Van een passagiersschip, een vissersvaartuig, en een vrachtschip van minder dan 500 ton, moet ten minste éénmaal in de twaalf maanden de gehele romp aan de buitenzijde worden onderzocht.

2. Van een vrachtschip, van 500 ton of meer, moet ten minste éénmaal in de vierentwintig maanden de gehele romp aan de buitenzijde worden onderzocht.

3. Afhankelijk van de toestand van de romp tijdens het laatste onderzoek en afhankelijk van de getroffen voorzieningen ter bescherming tegen corrosie en intering, kan het districtshoofd van de Scheepvaartinspectie een verlenging van de in het eerste en tweede lid genoemde periode toestaan.

De verlenging bedraagt voor de in het eerste lid bedoelde schepen, met uitzondering van passagiersschepen, ten hoogste twaalf maanden en voor de in het tweede lid bedoelde schepen ten hoogste zes maanden.

## D

Artikel 13 wordt gelezen:

### *Handhaving van de toestand na een onderzoek*

Nadat een onderzoek als bedoeld in artikel 6 van dit besluit, is beëindigd:

a. dient de toestand van het schip en de uitrusting te worden gehandhaafd in overeenstemming met het bepaalde – voorzover dit van toepassing is – in dit besluit, om zeker te stellen dat het schip in alle opzichten veilig blijft om zonder gevaar voor schip en opvarenden naar zee te vertrekken;

b. mag, zonder goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, generlei verandering in de constructie, in de werktuiglijke inrichting en in de uitrusting worden gebracht, voorzover deze aan het onderzoek waren onderworpen.

## E

Artikel 14 wordt gelezen:

### *Wijze van handelen bij schade*

1. Indien een schip schade heeft opgelopen of zich iets heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade dan wel een gebrek is ontstaan, waardoor de veiligheid van het schip of de deugdelijkheid of volledigheid van de reddingmiddelen of van de andere uitrusting kan zijn beïnvloed, dient de kapitein het districtshoofd van de Scheepvaartinspectie aan wie het toezicht op het schip is opgedragen, zo spoedig mogelijk in te lichten.

2. Indien één der gevallen als bedoeld in het vorige lid zich heeft voorgedaan en het schip bevindt zich in een haven buiten Nederland of buiten de Nederlandse Antillen, dan dient de kapitein bovendien onmiddellijk de ter plaatse bevoegde autoriteiten in te lichten. De reis mag niet worden voortgezet vóórdat de kapitein met de surveyor van één der door Ons erkende particuliere onderzoeksbureaus in verbinding is getreden en voordat deze een verklaring heeft afgegeven, inhoudende dat de herstelling naar behoren is geschied of dat de reis zonder bezwaar kan worden vervolgd.

3. Indien in de haven buiten Nederland of buiten de Nederlandse Antillen de in het tweede lid van dit artikel bedoelde surveyor niet ter plaatse is of zal komen, is de kapitein bevoegd met inachtneming van het bepaalde in het derde lid van artikel 9 van de Schepenwet de reis te vervolgen, tenzij de ter plaatse bevoegde autoriteiten zich hiertegen verzetten. De kapitein dient een en ander in het scheepsdagboek te doen aantekenen en zo mogelijk te doen vaststellen door een ter plaatse aanwezige Nederlandse consulaire ambtenaar.

F

In artikel 20, eerste lid, wordt «als bedoeld onder a of b van het tweede lid» gelezen:

als bedoeld in het eerste lid, onder a of d,

G

In artikel 21 wordt het derde lid gelezen:

3.a. Het hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast voor welk tijdvak een door hem afgegeven «certificaat van uitwatering» zal gelden, met dien verstande dat dit tijdvak niet langer mag zijn dan vijf jaar.

b. Het «certificaat van uitwatering» moet jaarlijks door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van een aantekening worden voorzien waaruit blijkt dat de inspectie als bedoeld in het derde lid, onder b, van artikel 6 van dit besluit, heeft plaatsgevonden. Deze inspectie dient jaarlijks te worden gehouden en wel tijdens de drie maanden die voorafgaan aan of volgen op de verjaardatum van het onderzoek als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

H

In artikel 22 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. In het tweede lid wordt «als bedoeld onder a of b van het tweede lid» gelezen:

als bedoeld in het eerste lid, onder a of d,

b. In het vierde lid, onder b, wordt «als bedoeld onder b van het tweede lid» gelezen:

als bedoeld in het eerste lid, onder d,

I

Artikel 23 wordt gelezen:

#### *Uitrustingscertificaat voor vrachtschepen*

1. Een vrachtschip van 500 ton of meer moet een «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen», alsmede een bij dit certificaat behorend «aanhangel» aan boord hebben.



2. Een «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen», alsmede het bij dit certificaat behorend «aanhangel» wordt afgegeven nadat bij een onderzoek is gebleken dat de redding- en veiligheidsmiddelen en de verdere uitrusting voldoen aan de voorschriften van dit besluit.

3. De aanvraag tot het verkrijgen van een «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen», alsmede van het bij dit certificaat behorend «aanhangel» moet vergezeld gaan van de nodige gegevens betreffende de redding- en veiligheidsmiddelen en de verdere uitrusting van het schip.

4.a. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast voor welk tijdvak een door hem afgegeven «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen», alsmede het bij dit certificaat behorend «aanhangel» zal gelden, met dien verstande dat dit tijdvak niet langer mag zijn dan 24 maanden.

b. Het bepaalde onder b, c en d van het vierde lid van artikel 22 van dit besluit is van overeenkomstige toepassing op het verlengen van de geldigheidsduur van een «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen» en van het bij dit certificaat behorend «aanhangel».

c. Het «aanhangel» behorend bij het «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen» moet eenmaal door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van een aantekening worden voorzien waaruit blijkt dat de inspectie als bedoeld in het derde lid, onder a(i), van artikel 6 van dit besluit heeft plaatsgevonden.

Deze inspectie dient te worden gehouden in de periode gelegen tussen 9 en 15 maanden na het onderzoek als bedoeld in het tweede lid van dit artikel.

J

Artikel 24 wordt gelezen:

#### *Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen*

1. Een vrachtschip van 500 ton of meer moet een «veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen», alsmede een bij dit certificaat behorend «aanhangel» aan boord hebben.

2. Behoudens het bepaalde in het derde lid van dit artikel wordt een «veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen», alsmede een bij dit certificaat behorend «aanhangel», afgegeven nadat bij een onderzoek is gebleken dat de romp, machines en uitrusting van het schip - behalve die onderdelen van de uitrusting ten aanzien waarvan een «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen» met het daarbij behorend «aanhangel», een «radiotelegrafieveiligheidscertificaat voor vrachtschepen» of een «radiotelefonie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen» is afgegeven - voldoen aan de voorschriften van dit besluit.

Bij dit onderzoek moet bovendien blijken dat de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen, elektrische installaties en andere uitrusting volledig geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip is bestemd.

3. Voor een schip waarvoor een certificaat als bedoeld onder b van het derde lid van artikel 20 van dit besluit is overgelegd, kan een «veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen», alsmede een bij dit certificaat behorend «aanhangel» worden afgegeven, tenzij aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie bij onderzoek blijkt dat het certificaat van het particuliere onderzoeksbureau ten onrechte werd toegekend of dat sedert die toekenning de toestand van het schip zodanig is veranderd, dat de zeevaardigheid onvoldoende is geworden of dat op andere aan dit besluit ontleende gronden tegen de afgifte van een «veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen» met het daarbij behorend «aanhangel» bezwaar bestaat.

4.a. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast voor welk tijdvak een door hem afgegeven «veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen», alsmede het bij dit certificaat behorend «aanhangel» zal gelden, met dien verstande dat dit tijdvak niet langer mag zijn dan vijf jaar.

b(i) Het «aanhangsel» behorend bij het «veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen» moet jaarlijks door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van een aantekening worden voorzien waaruit blijkt dat de inspectie als bedoeld in het derde lid, onder a (ii), en – indien van toepassing – (iii) van artikel 6 van dit besluit heeft plaatsgevonden. Deze inspecties dienen jaarlijks te worden gehouden tijdens de drie maanden die vooraf gaan of volgen op de verjaardatum van het onderzoek als bedoeld in het tweede lid van dit artikel.

(ii) Indien het een tankschip met een leeftijd van 10 jaar of ouder betreft, moet het «aanhangsel» behorend bij het «veiligheidscertificaat voor vrachtschepen» bovendien eenmaal door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van een aantekening worden voorzien waaruit blijkt dat het tussentijdse onderzoek als bedoeld in het eerste lid, onder c, van artikel 6 van dit besluit, heeft plaatsgevonden. De hiertoe noodzakelijke inspectie dient te worden gehouden in de periode gelegen tussen twee en drie jaar na het onderzoek als bedoeld in het tweede lid van dit artikel.

## K

Artikel 49 wordt gelezen:

### *De brug van een schip*

1. Aan boord van elk schip moeten de inrichting en indeling van de brug, alsmede de plaatsing van de daarin opgestelde apparatuur, zodanig zijn dat een doelmatige en veilige navigatie mogelijk is.

2. De plaats van de brug dient zodanig te zijn gekozen dat:

- a. de roerganger vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd een vrij uitzicht over het voorschip heen heeft;
- b. het uitzicht rondom voldoende is om veilig te kunnen manoeuvreren en navigeren;
- c. de scheepszijden vanaf de brug waarneembaar zijn, tenzij de bedrijfsvoering zich hiertegen verzet. In dat geval kan het Hoofd van de scheepvaartinspectie toestaan dat de brug niet over de gehele breedte van het schip doorloopt.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ten aanzien van het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit artikel nadere voorschriften geven.

## L

Artikel 50 wordt gelezen:

### *Stuurinrichtingen en roer*

1.a. Behoudens het bepaalde in het tweede lid, onder c, en in het derde lid, onder b, van dit artikel, moet elk schip zijn voorzien van een hoofdstuurinrichting en van een hulpstuurinrichting, die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn en die voorts voldoen aan het bepaalde onder b, c, d, e en f van dit lid.

b. De hoofdstuurinrichting moet voldoende sterk zijn gebouwd en geschikt zijn voor de besturing van het schip bij maximum dienstsnelheid. De hoofdstuurinrichting, het roer en de roerkoning moeten zodanig zijn ontworpen, dat zij bij maximum snelheid achteruit niet worden beschadigd.

c. De hulpstuurinrichting moet voldoende sterk zijn gebouwd en geschikt zijn voor de besturing van het schip bij een snelheid, waarbij het nog manoeuvreerbaar is en voorts zijn ingericht om in noodgevallen snel in werking te kunnen worden gebracht.

d. De juiste stand van een werktuiglijk bewogen roer moet waarneembaar zijn op alle plaatsen waar de stuurinrichting kan worden bediend.

- e. Indien voorzien is in een automatische stuurinrichting, dient deze te voldoen aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen eisen.
- f. Het roer moet op deugdelijke wijze in de draaipunten zijn gesteund.

2. Onverminderd de eisen gesteld in het eerste lid van dit artikel dient aan boord van een passagiersschip de stuurinrichting bovendien aan de navolgende eisen te voldoen.

a. Het vermogen en de uitvoering van de hoofdstuurinrichting moeten zodanig zijn dat het roer van 35 graden uitslag aan één zijde naar 35 graden uitslag aan de andere zijde kan worden bewogen wanneer het schip zich met maximum dienstsnelheid vooruit beweegt. Het roer moet bij maximum dienstsnelheid van 35 graden uitslag aan één zijde in niet meer dan 28 seconden naar 30 graden uitslag aan de andere zijde kunnen worden bewogen.

b. De hulpstuurinrichting moet werktuiglijk kunnen worden bewogen wanneer een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van meer dan 228,6 millimeter is voorgeschreven.

c. Indien de krachtwerktuigen voor de hoofdstuurinrichting met de bijbehorende aansluitingen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dubbel zijn uitgevoerd en elk dezer uitvoeringen voldoet aan de eisen gesteld onder a van dit lid, is geen hulpstuurinrichting vereist.

d. Indien een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van meer dan 228,6 millimeter is voorgeschreven, moet behalve de hoofdbedieningsplaats op de brug, een tweede bedieningsmogelijkheid aanwezig zijn op een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goed te keuren plaats. De afstandbedieningsystemen door middel waarvan de werking van de stuurinrichting vanaf de hoofd- en tweede bedieningsplaats wordt geregeld, moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zo zijn uitgevoerd dat bij onklaar geraken van één van deze systemen het andere volkomen bedrijfsklaar blijft voor de besturing van het schip.

e. Voor het overbrengen van orders van de brug naar de tweede bedieningsplaats van de stuurinrichting moeten voorzieningen zijn getroffen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. Onverminderd de eisen gesteld in het eerste lid van dit artikel dient aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, de stuurinrichting bovendien aan de navolgende eisen te voldoen.

a. De hulpstuurinrichting moet werktuiglijk worden bewogen wanneer een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van meer dan 355,6 millimeter is voorgeschreven.

b. Indien een werktuiglijk bewogen stuurinrichting met de bijbehorende aansluitingen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dubbel is uitgevoerd en elke uitvoering voldoet aan de eisen gesteld in het eerste lid, onder c, van dit artikel, is geen hulpstuurinrichting vereist, met dien verstande dat beide stuurinrichtingen het roer gelijktijdig moeten kunnen bewegen en tezamen moeten voldoen aan de eisen, gesteld in het eerste lid, onder b, van dit artikel.

4.a. Voor de toepassing van het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel wordt onder een nieuw tankschip verstaan:

- i. een tankschip waarvan
  - (aa) het bouwcontract na 1 juni 1979 is gesloten, of
  - (bb) (bij het ontbreken van een bouwcontract) na 1 januari 1980 de kiel is gelegd of de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt, of
  - (cc) de oplevering na 1 juni 1982 plaatsvindt;ofwel:
- ii. een tankschip dat in belangrijke mate is of wordt verbouwd, en waarvan
  - (aa) het verbouwingscontract na 1 juni 1979 is gesloten, of
  - (bb) (bij het ontbreken van een verbouwingscontract) de werkzaamheden zijn aangevangen na 1 januari 1980, of



(cc) die verbouwing is voltooid na 1 juni 1982.

b. Voor de toepassing van het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel wordt onder een bestaand tankschip verstaan: een tankschip, geen nieuw tankschip zijnde.

c. De aanpassing van een bestaand tankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer aan de voorschriften van het Protocol 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1977, 77), of van het Protocol 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (Trb. 1978, 187), wordt niet beschouwd als een belangrijke verbouwing als bedoeld in het bepaalde onder a. (ii) van dit lid.

5.a. Aan boord van elk nieuw tankschip van 10.000 ton of meer, en – met ingang van 1 mei 1983 – aan boord van elk bestaand tankschip van 10.000 ton of meer, dient de stuurinrichting onverminderd de eisen gesteld in het eerste en derde lid van dit artikel, bovendien aan de navolgende eisen te voldoen:

(i) twee afstandbedieningssystemen voor de stuurinrichting dienen aanwezig te zijn die onafhankelijk van elkaar 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 het in gebruik zijnde afstandbedieningssysteem uitvalt, dient het andere systeem onmiddellijk vanaf de brug in werking te kunnen worden gesteld.

Elk afstandbedieningssysteem – indien elektrisch uitgevoerd – moet worden bediend door een afzonderlijk voor dit doel bestemde stroomkring, betrokken vanuit de hoofdvoeding voor de stuurinrichting vanaf een aansluitpunt in de stuurmachinekamer. Het uitvallen van de voeding van een afstandbedieningssysteem moet op de brug door middel van alarmen worden aangegeven. Deze alarmen moeten zowel hoorbaar als zichtbaar zijn en moeten op een zodanige plaats op de brug zijn aangebracht dat zij gemakkelijk kunnen worden waargenomen;

(ii) de hoofdstuurinrichting moet ook in de stuurmachinekamer kunnen worden bediend;

(iii) in de stuurmachinekamer moeten voorzieningen zijn getroffen om het afstandbedieningssysteem te scheiden van de hoofdvoeding;

(iv) tussen de brug en de stuurmachinekamer moet een spreekverbinding aanwezig zijn;

(v) de juiste stand van het roer moet op de brug worden aangegeven. De roerstandaanwijzing dient onafhankelijk te zijn van het afstandbedieningssysteem;

(vi) de stand van het roer moet in de stuurmachinekamer afleesbaar zijn.

b. Aan boord van elk nieuw tankschip van 10.000 ton of meer dient onverminderd het bepaalde in het eerste lid van dit artikel en het bepaalde onder a(i) tot en met (vi) van dit lid, bovendien aan het volgende te zijn voldaan:

(i) de hoofdstuurinrichting moet twee of meer gelijkwaardige krachtwerktuigen omvatten en moet in staat zijn het roer te bewegen zoals onder b (ii) van dit lid aangegeven, met een of meer krachtwerktuigen in bedrijf.

Voor zover dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie redelijk en praktisch uitvoerbaar is, moet de hoofdstuurinrichting zo zijn uitgevoerd dat een enkelvoudige fout in het pijpleidingsstelsel of een storing in een van de krachtwerktuigen de goede werking van het resterende gedeelte van de stuurinrichting niet in gevaar brengt.

Alle mechanische koppelingen die deel uitmaken van de stuurinrichting en de mechanische verbinding met elk afstandbedieningssysteem, indien aanwezig, moeten deugdelijk en betrouwbaar zijn uitgevoerd ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie;

(ii) 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 van 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;

(iii) de hoofdstuurinrichting moet werktuiglijk worden bewogen wanneer dit nodig is om aan het bepaalde onder b (ii) van dit lid te kunnen voldoen;

(iv) de krachtwerktuigen van de hoofdstuurinrichting moeten zodanig zijn uitgevoerd dat zij automatisch in werking treden, zodra de voeding – na te zijn uitgevallen – weer is hersteld;

(v) het uitvallen van enig krachtwerktuig van de stuurinrichting moet op de brug door middel van alarmen worden aangegeven. Elk krachtwerktuig moet òf automatisch òf vanaf de brug met de hand kunnen worden aangezet; en

(vi) een tweede krachtbron moet aanwezig zijn die ten minste in staat is om een krachtwerktuig van de stuurinrichting aan te drijven, teneinde het roer te bewegen als hierna aangegeven en die bovendien het bijbehorende afstandbedieningssysteem en de roerstandaanwijzer moet kunnen voeden. Voor deze tweede krachtbron die binnen 45 seconden automatisch in bedrijf moet kunnen komen, kan worden volstaan met de noodkrachtbron dan wel een andere onafhankelijke krachtbron die in de stuurmachinekamer is opgesteld. Laatstgenoemde onafhankelijke krachtbron mag alleen voor dit doel worden gebezigd en moet een capaciteit hebben die voldoende is om een half uur onafgebroken in bedrijf te zijn.

Het krachtwerktuig van de stuurinrichting, indien dit wordt gevoed door een tweede krachtbron, dient ten minste in staat te 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 snelheid vooruit te hebben van òf de helft van de maximum dienstsnelheid òf van 7 mijl per uur, welke van de twee waarden het grootst is.

6. Aan boord van elk schip waar ten behoeve van de stuurinrichting gebruik wordt gemaakt van elektrische energie, moet bovendien zijn voldaan aan het daaromtrent gestelde in artikel 15 van bijlage VII van dit besluit.

## M

Artikel 68 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het tweede lid, onder b, worden de woorden «aanvullende reddingboten onder davits of reddingvloten worden geplaatst» vervangen door:

aanvullende reddingboten onder davits of reddingvloten van het strijkbare type worden geplaatst

b. In het tweede lid, onder d (ii), worden de woorden «de reddingboten en reddingvloten» vervangen door:

de reddingboten en reddingvloten van het strijkbare type

c. In het tweede lid, onder e, wordt aan het slot de punt-komma gewijzigd in een punt en wordt aan dit sub-lid toegevoegd:

Deze reddingvloten moeten van het strijkbare type zijn indien ingevolge het bepaalde onder b van dit lid reddingvloten van dit type aan boord moeten zijn;

## N

In artikel 69, tweede lid, wordt voor de bestaande tekst een a. geplaatst en wordt aan dit lid een sub-lid b. toegevoegd, luidende:

b. Aan boord van een schip waarvan de inschepingsplaats bij rechtliggend schip en geringste diepgang in zeewater, zich bevindt op een hoogte boven het wateroppervlak van meer dan 4½ meter, moeten – bij toepassing van het alternatief genoemd onder b van het eerste lid van dit artikel – de reddingvloten van het strijkbare type zijn.

## O

In artikel 79, eerste lid, wordt voor de zinsnede «vereist ingevolge het bepaalde onder a van het eerste lid van de artikelen 68 en 72 van dit besluit» gelezen:

vereist ingevolge het bepaalde onder a van het eerste lid en onder b van het tweede lid van artikel 68, alsmede ingevolge het bepaalde onder a van het eerste lid van artikel 72 van dit besluit.

In het tweede lid wordt voor de tekst een a. geplaatst en wordt aan dit lid een sub-lid b toegevoegd, luidend:

b. Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat het onuitvoerbaar is op een passagiersschip dat korte internationale reizen maakt, de in het eerste lid van dit artikel bedoelde middelen in voldoende aantal te plaatsen, kan hij een vermindering van dit aantal toestaan.

Een nieuw vierde lid wordt toegevoegd, luidend:

4. Voor de reddingvloten van het strijkbare type, vereist ingevolge het bepaalde onder b van het tweede lid van artikel 69 van dit besluit, moet aan elke zijde van het schip een middel voor het te water brengen aanwezig zijn. Deze middelen moeten van een goedgekeurd type zijn en moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn opgesteld.

## P

In artikel 82 worden het eerste en vierde lid gelezen:

1. Aan boord van een schip moet voor iedere opvarende ten minste één reddinggordel van een goedgekeurd type aanwezig zijn en bovendien:

a. tenzij deze reddinggordels ook voor kinderen geschikt zijn, een voldoende aantal kinderreddinggordels van een goedgekeurd type;

b. een voldoende aantal reddinggordels voor personen die op wacht zijn en voor gebruik in het reddingvlot als bedoeld in de laatste alinea van het eerste lid van artikel 71 van dit besluit.

4. Reddinggordels moeten zodanig zijn geborgen dat zij gemakkelijk bereikbaar zijn; de plaatsen waar de reddinggordels zijn geborgen, moeten duidelijk zijn aangegeven.

De reddinggordels als bedoeld in het tweede lid van dit artikel, moeten aan dek op duidelijk aangegeven plaatsen zijn geborgen.

De reddinggordels als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, met uitzondering van die genoemd onder b, mogen worden geborgen in de hutten van de opvarenden.

## Q

Artikel 95a wordt gelezen:

### *Radarinstallaties*

1. Een schip van 1600 ton of meer, doch minder dan 10.000 ton, moet zijn voorzien van ten minste één radarinstallatie.

2. Een schip van 10.000 ton of meer moet zijn voorzien van ten minste twee radarinstallaties die in staat moeten zijn onafhankelijk van elkaar te werken en tegelijkertijd in bedrijf te zijn zonder elkaar te beïnvloeden. Ter bevordering van een goede beschikbaarheid mogen de radarinstallaties in onderdelen op elkaar overschakelbaar zijn, mits de installaties hierdoor geen nadelige invloed op elkaar uitoefenen.

3. De in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde radarinstallaties moeten van een goedgekeurd type zijn en voldoen aan de terzake gestelde eisen in bijlage XIII van dit besluit.

4. Op de brug van een schip moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het uitzetten van afgelezen radarwaarnemingen.

## R

In artikel 112 wordt in het derde lid «1500 pk» gelezen:  
1125 kW

In het vijfde lid wordt «160 pk» respectievelijk «400 pk» gelezen:  
120 kW respectievelijk 300 kW

In het zevende lid wordt «10.000 pk» gelezen:  
7500 kW

In het achtste lid wordt «400 pk» respectievelijk «2500 pk» gelezen:  
300 kW respectievelijk 1875 kW

## S

In artikel 113 wordt in het eerste lid «1500 pk» gelezen:  
1125 kW

In het derde lid wordt «160 pk» respectievelijk «400 pk» gelezen:  
120 kW respectievelijk 300 kW

In het vierde lid wordt «1500» respectievelijk «2500 pk» gelezen:  
1125 kW respectievelijk 1875 kW

In het vijfde lid wordt «160 pk» gelezen:  
120 kW

## T

In artikel 114 wordt in de kop van kolom I van de tabel «Vermogen in pk» gelezen:  
Vermogen in kW

In kolom I onder Stoomschepen wordt «4000» respectievelijk «10 000» -gelezen:  
3000, respectievelijk 7500

In kolom I onder Motorschepen wordt «400», «750», «1500», «4000» respectievelijk «10.000» gelezen:  
300, 575, 1125, 3000 respectievelijk 7500

## U

In artikel 140, eerste lid, wordt het gestelde onder d gelezen:

d. de periodieke controle en beproeving van draagbare en niet-draagbare brandblustoestellen, alsmede van vast aangebrachte brandblusinstallaties met inbegrip van de eventueel bij deze toestellen of installaties behorende gascilinders, geschiedt op een wijze als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt voorgeschreven;

## V

Artikel 143a vervalt.

Artikel 144 wordt gelezen:

*Besturing van het schip*

1. De kapitein van een schip is met betrekking tot de stuurinrichting verplicht zorg te dragen dat:
  - a. binnen 12 uur vóór vertrek de stuurinrichting door de bemanning wordt gecontroleerd en beproefd;
  - b. bij de beproevingsprocedure als bedoeld onder a van dit lid, voor zover van toepassing, de werking van de volgende onderdelen is inbegrepen:
    - (i) de hoofdstuurinrichting,
    - (ii) de hulpstuurinrichting,
    - (iii) de afstandbedieningssystemen,
    - (iv) de besturingsmogelijkheden op de brug,
    - (v) de noodkrachtvoorziening,
    - (vi) de roerstandaanwijzers, vergeleken met de werkelijke stand van het roer,
    - (vii) de alarmeringen voor het uitvallen van de bekrachtiging van de afstandbedieningssystemen, en
    - (viii) de alarmeringen voor het uitvallen van de krachtwerktuigen van de stuurinrichting;
  - c. bij de onder a van dit lid bedoelde controles en beproevingen zijn inbegrepen:
    - (i) het bewegen van het roer over de volle uitslag zoals vereist voor de betreffende stuurinrichting,
    - (ii) een visuele inspectie van de stuurinrichting met de daaraan verbonden systemen, en
    - (iii) de werking van de communicatiemiddelen tussen de brug en de stuurmachinekamer;
  - d. eenvoudige gebruiksaanwijzingen met een blokdiagram waarop de overschakelingsprocedures zijn aangegeven voor de afstandbedieningssystemen en de krachtwerktuigen voor de stuurmachine, op de brug en in de stuurmachinekamer permanent zijn opgehangen;
  - e. alle officieren die betrokken zijn bij de behandeling en het onderhoud van de stuurinrichting, vertrouwd zijn met de werking van de stuursystemen en met de procedures om van het ene systeem over te schakelen op het andere;
  - f. in aanvulling op de geregelde controles en beproevingen als bedoeld onder a van dit lid, ten minste eenmaal in de drie maanden oefeningen plaatsvinden voor de besturing van het schip in gevallen waarbij één of meer onderdelen van het stuursysteem is (zijn) uitgevallen, ten einde hiermede ervaring op te doen. Bij deze oefeningen dienen te zijn inbegrepen de directe bediening in de stuurmachinekamer, de communicatieprocedure met de brug en – indien toepasselijk – het gebruik van vervangende krachtvoorzieningen;
  - g. de data waarop de controles en beproevingen als bedoeld onder a van dit lid, zijn gehouden en de data met de bijzonderheden van de oefeningen als omschreven onder f van dit lid, worden aangetekend in het scheepsdagboek;
  - h. de onderdelen voor de hulpstuurinrichting voor onmiddellijk gebruik gereed zijn opgeborgen.
2. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat in gebieden waar de navigatie bijzondere aandacht vergt, meer dan één krachtwerktuig van de stuurinrichting in bedrijf is, indien dergelijke werktuigen geschikt zijn om de stuurinrichting gelijktijdig te voeden.
3. De kapitein van een schip dat is uitgerust met een automatische stuurinrichting, is verplicht zorg te dragen dat:



a. in gebieden met een grote vaardichtheid, bij beperkt zicht en in alle andere voor de navigatie gevaarlijke situaties, waarin gebruik wordt gemaakt van de automatische stuurinrichting, de officier van de wacht onverwijld kan beschikken over de diensten van een bekwame roerganger die op ieder moment de besturing moet kunnen overnemen;

b. het overschakelen van automatische besturing op handbesturing en omgekeerd, geschiedt door of onder toezicht van een verantwoordelijk officier;

c. de handbesturing wordt beproefd nadat gedurende een langere tijd gebruik is gemaakt van de automatische stuurinrichting en voordat gebieden worden binnengevaren waar de navigatie bijzondere aandacht vergt.

X

Artikel 158 wordt gelezen:

#### *Routering van schepen*

1. Voor de toepassing van het bepaalde in dit artikel wordt onder routingssysteem verstaan:

elk systeem bestaande uit één of meer routes en/of routeringsmaatregelen, gericht op het verminderen van gevaar voor scheepsongevallen; het omvat verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemeden, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes.

2. De kapitein is verplicht een passend gebruik te maken van de verkeersscheidingsstelsels als bedoeld in Voorschrift 10 van het besluit «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972» (Stb. 773) en daarbij in het bijzonder de gedragsregels ten aanzien van het gebruik van deze verkeersscheidingsstelsels, vervat in genoemd Voorschrift, na te komen.

3. De kapitein is voorts verplicht een passend gebruik te maken van de overige routingssystemen die door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie worden vastgesteld.

4. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie samen te stellen «Handboek Routering van Schepen» aan boord op de brug aanwezig is.

In dit handboek wordt een opsomming gegeven van de in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde verkeersscheidingsstelsels en overige routingssystemen, alsmede van de daarbij geldende termen en symbolen, methoden van routering en algemene principes van routering van schepen.

5.a. De kapitein van elk schip dat vaart in de buurt van de Grote Banken van Newfoundland, dient, voor zover dit uitvoerbaar is, de visgronden van Newfoundland benoorden 43° noorderbreedte te mijden en te varen buiten de gebieden waarvan bekend is of verondersteld wordt dat zij ten gevolge van ijs gevaarlijk zijn.

b. Indien ijs is gemeld op of nabij de koerslijn van zijn schip, is de kapitein verplicht des nachts een matige vaart te lopen of zijn koers zodanig te veranderen dat deze goed vrij van het gevaarlijke gebied loopt.

Y

Artikel 160 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid, onder e, wordt gelezen:

e. van de controles en beproevingen als bedoeld in het eerste lid van artikel 144 van dit besluit;

b. Het eerste lid, onder q, wordt gelezen:

q. van de controles en beproevingen als bedoeld in het eerste lid, onder d, van artikel 140 van dit besluit.

## ARTIKEL II

De bijlagen bij het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367) worden gewijzigd als volgt:

### A

In bijlage III, artikel 5, wordt het derde lid gelezen:

3. Een leiding van niet-corrosiebestendig materiaal die wordt gevoerd door een tank die niet in open verbinding staat met die leiding, moet binnen die tank een wanddikte hebben die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is.

### B

In bijlage IV, artikel 3, wordt aan het slot van de omschrijving onder v de punt vervangen door een punt-komma en wordt de volgende omschrijving toegevoegd:

w. *ruwe olie*: alle olie die in natuurlijke staat in de aarde voorkomt en die al dan niet is behandeld om deze geschikt te maken voor vervoer, waaronder begrepen:

- (i) ruwe olie waaruit bepaalde lichte fracties zijn verwijderd, en
- (ii) ruwe olie waaraan bepaalde lichte fracties zijn toegevoegd.

### C

In bijlage IV, artikel 6, wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, luidende:

4. De constructie van propaan- en butaan-installaties voor huishoudelijk gebruik, alsmede de opstelling daarvan, moeten voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen eisen.

### D

In bijlage IV wordt het tweede lid van artikel 55 gelezen:

2.a. In afwijking van het bepaalde in artikel 1, onder e, van deze bijlage, wordt voor de toepassing van het bepaalde onder d van dit lid en van het bepaalde in artikel 60 van deze bijlage onder een nieuw tankschip verstaan:

- i. een tankschip waarvan
  - (aa) het bouwcontract na 1 juni 1979 is gesloten, of
  - (bb) (bij het ontbreken van een bouwcontract) na 1 januari 1980 de kiel is gelegd of de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt, of
  - (cc) de oplevering na 1 juni 1982 plaatsvindt; ofwel:
- ii. een tankschip dat in belangrijke mate is of wordt verbouwd, en waarvan
  - (aa) het verbouwingscontract na 1 juni 1979 is gesloten, of
  - (bb) (bij het ontbreken van een verbouwingscontract) de werkzaamheden zijn aangevangen na 1 januari 1980, of
  - (cc) die verbouwing is voltooid na 1 juni 1982.

b. Voor de toepassing van het bepaalde onder c, d en e van dit lid en van het bepaalde in artikel 60 van deze bijlage wordt verstaan onder een bestaand tankschip: een tankschip, geen nieuw tankschip zijnde.

c. De aanpassing van een bestaand tankschip, met een draagvermogen van 20.000 ton of meer aan de voorschriften van het Protocol 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag voor de beveiling van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1977, 77), of van het Protocol 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (Trb. 1978, 187), wordt niet beschouwd als een belangrijke verbouwing als bedoeld in a onder (ii) van dit lid.

d. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde schepen moeten bovendien voldoen aan het bepaalde in de artikelen 52, 53, 53a en 54 van deze bijlage, met dien verstande dat op nieuwe tankschepen en op bestaande tankschepen die moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 60 van deze bijlage, een vast aangebrachte brandblusinstallatie met verstikkend gas niet mag worden toegepast.

e. Voor een bestaand tankschip dat niet behoef te voldoen aan het bepaalde in artikel 60 van deze bijlage, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie terzake van de toepassing van het bepaalde in het zesde lid van artikel 52 van deze bijlage, een dekschuiminstallatie toestaan die voldoet aan het bepaalde in artikel 61 onder II van deze bijlage.

## E

In bijlage IV wordt artikel 60 gelezen:

### *Bescherming van ladingtanks*

1.a. Voor een nieuw tankschip als bedoeld in het tweede lid, onder a, van artikel 55 van deze bijlage, met een draagvermogen van 20.000 ton of meer, moet de bescherming van het ladingtankdek en de ladingtanks worden verkregen door middel van een vast aangebracht dekschuimsysteem en een vast aangebracht inertgassysteem, die moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 61 onder I onderscheidenlijk artikel 62 van deze bijlage.

b. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan met inachtneming van de inrichting en de uitrusting van het schip, in plaats van de onder a van dit lid genoemde systemen andere combinaties van systemen toestaan, indien deze een gelijkwaardige bescherming bieden.

2. Om als gelijkwaardig te kunnen worden beschouwd, moet het systeem dat in de plaats van het vast aangebrachte dekschuimsysteem wordt voorgesteld, in staat zijn:

a. brandende, aan dek gevloeide olie te blussen en tevens de ontsteking van de nog niet ontbrande olie te voorkomen; en

b. branden in opengescheurde tanks te bestrijden.

3. Om als gelijkwaardig te kunnen worden beschouwd, moet het systeem dat in de plaats van het vast aangebrachte inertgassysteem wordt voorgesteld:

a. in staat zijn te voorkomen dat zich in onbeschadigde tanks gedurende de gehele ballastreis alsmede bij noodzakelijke werkzaamheden in de tanks gevaarlijke hoeveelheden ontplofbare mengsels vormen; en

b. zodanig zijn ontworpen dat het gevaar van ontsteking door statische elektriciteit die door het systeem zelf wordt opgewekt, zo gering mogelijk is.

4. Elk bestaand tankschip, als bedoeld in het tweede lid, onder b, van artikel 55 van deze bijlage, met een draagvermogen van 20.000 ton of meer dat wordt gebezigd voor het vervoer van ruwe olie, moet met ingang van de hierna aangegeven datum zijn uitgerust met een inertgassysteem dat voldoet aan het bepaalde in artikel 62 van deze bijlage.

a. Indien het een tankschip betreft met een draagvermogen van 70.000 ton of meer: 1 mei 1983;

b. Indien het een tankschip betreft met een draagvermogen van minder dan 70.000 ton: 1 mei 1985.

Indien het evenwel voor een tankschip met een draagvermogen van minder dan 40.000 ton dat niet is uitgerust met tankwasmachines, die ieder een capaciteit hebben van meer dan 60 kubieke meter per uur, onredelijk en onpraktisch is om het bepaalde in dit lid toe te passen, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie – rekening houdend met de bijzonderheden van het ontwerp van het schip – hiervan vrijstelling verlenen.

5. Elk bestaand tankschip, als bedoeld in het tweede lid, onder b, van artikel 55 van deze bijlage, met een draagvermogen van 40.000 ton of meer dat wordt gebezigd voor het vervoer van andere olie dan ruwe olie, alsmede elk

bestaand tankschip met een draagvermogen van 20.000 ton of meer dat wordt gebezigd voor het vervoer van andere olie dan ruwe olie en dat is uitgerust met tankwasmachines die ieder een capaciteit hebben van meer dan 60 kubieke meter per uur, moet met ingang van de hierna aangegeven datum zijn uitgerust met een inertgassysteem dat voldoet aan het bepaalde in artikel 62 van deze bijlage.

a. Indien het een tankschip betreft met een draagvermogen van 70.000 ton of meer: 1 mei 1983;

b. indien het een tankschip betreft met een draagvermogen van minder dan 70.000 ton: 1 mei 1985.

6. Elk tankschip dat gebruik maakt van de methode van wassen met ruwe olie voor het schoonmaken van ladingtanks, moet zijn uitgerust met een inertgassysteem dat voldoet aan het bepaalde in artikel 62 van deze bijlage, alsmede met vast aangebrachte tankwasmachines.

7. Elk tankschip dat is uitgerust met een vast aangebracht inertgassysteem, moet zijn voorzien van een ullagesysteem van het gesloten type.

8. Elk nieuw tankschip, als bedoeld in het tweede lid, onder a, van artikel 55 van deze bijlage, dat niet behoef te voldoen aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, moet zijn uitgerust met een dekschuimsysteem dat voldoet aan het bepaalde in artikel 61 onder II van deze bijlage, dan wel met een vast aangebracht dekschuimsysteem en een vast aangebracht inertgassysteem. Deze systemen dienen te voldoen aan het bepaalde in artikel 61 onder I, onderscheidenlijk in artikel 62 van deze bijlage. Het gestelde in het eerste lid, onder b, van dit artikel is van overeenkomstige toepassing.

#### F

In bijlage IV, artikel 61, onder I, wordt in de inleidende zin de aanduiding «en in het vierde lid, onder a» vervangen door:

en in het achtste lid

Onder II wordt in de inleidende zin de aanduiding «in het vierde lid, onder b» vervangen door:

in het achtste lid

#### G

In bijlage IV, artikel 62, wordt in de inleidende zin de aanduiding «en in het vierde lid, onder a» vervangen door:

en in het vierde, vijfde, zesde en achtste lid

#### H

In bijlage VII wordt artikel 15 gelezen:

##### *Elektrische en elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen*

1. Aan boord van elk schip moet het in bedrijf zijn van de motoren van elektrische en elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen op een doelmatige plaats worden aangegeven. Deze plaats dient ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te zijn.

2. Aan boord van een passagiersschip en van een schip, geen passagiersschip zijnde, van 5000 ton of meer:

a. moeten elektrische en elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen door twee stroomkringen, rechtstreeks vanaf het hoofdschakelbord, worden gevoed. Een van de stroomkringen mag via het noodschakelbord, indien aanwezig, lopen. Elke stroomkring moet voldoende zijn bemeten om alle motoren te voeden die onder normale omstandigheden hierop zijn aangesloten

en gelijktijdig in bedrijf kunnen zijn. Indien in de stuurmachiniekamer omschakelinrichtingen zijn aangebracht, waarmede het mogelijk is elk van de stroomkringen van zowel de ene als van de andere motor of combinatie van motoren te doen voeden, moet elke stroomkring zijn bemeten voor de zwaarste belastingstoestand. De stroomkringen moeten over hun gehele lengte zover van elkaar als praktisch mogelijk is, gescheiden zijn aangebracht;

b. mogen de onder a van dit lid bedoelde stroomkringen en motoren uitsluitend tegen kortsluiting zijn beveiligd.

3. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, van minder dan 5000 ton:

a. moeten indien als krachtbron voor de aandrijving van zowel de hoofdstuurinrichting als van de hulpstuurinrichting uitsluitend van elektrische energie gebruik kan worden gemaakt, deze inrichtingen voldoen aan het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, met dien verstande dat – indien de hulpstuurinrichting in werking wordt gesteld door een motor die in de eerste plaats is bestemd voor andere diensten – zowel een overbelastingbeveiliging als een kortsluitbeveiliging aanwezig mag zijn voor de motor en de daarvoor bestemde stroomkring.

b. mogen de motoren van elektrische en elektrisch-hydraulische hoofdstuurinrichtingen, zomede de stroomkringen voor de voeding van deze motoren, uitsluitend tegen kortsluiting zijn beveiligd.

4. Elektrische afstandbedieningssystemen voor elektrische of elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen mogen slechts worden toegepast, indien een tweede al of niet elektrisch afstandbedieningssysteem is geïnstalleerd.

De hoofdstuurinrichting moet vanaf de brug met beide afstandbedieningssystemen kunnen worden bediend. Deze systemen moeten zodanig zijn ingericht en geïnstalleerd, dat het defect raken van één van hen de goede werking van de andere niet kan schaden. Het moet mogelijk zijn om in geval van defect raken van het in gebruik zijnde afstandbedieningssysteem onmiddellijk op de brug op het andere systeem over te schakelen.

5. Aan boord van een tankschip van 10.000 ton of meer moet de uitvoering van elektrische en elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen bovendien voldoen aan het bepaalde in artikel 50 van dit besluit.

I

In bijlage VII, artikel 25, wordt in de inleidende zin van het eerste lid, in het tweede en in het derde lid onder a en b «160 pk» gelezen:

120 kW

J

In bijlage IX, artikel 4, tweede lid, wordt «300 pk» gelezen:

225 kW

K

In bijlage IX, artikel 7, wordt in het eerste en tweede lid «160 pk» gelezen:

120 kW

L

In Bijlage IX, artikel 8, wordt in het eerste en tweede lid «160 pk» gelezen:

120 kW



## M

In bijlage IX, artikel 9, wordt in het tweede en derde lid «160 pk» gelezen:

120 kW

## N

In bijlage IX wordt artikel 14 gelezen:

### *Smeeroliesystemen*

1. De smeeroliefilters van hoofdmotoren moeten kunnen worden schoongemaakt zonder dat deze motoren behoeven te worden gestopt.

2. Bij hoofdmotoren van meer dan 375 kW die voor geforceerde circulatiesmering zijn ingericht, moet ten minste één onafhankelijk gedreven hulpsmeeroliepomp van voldoende capaciteit aanwezig zijn, die op doelmatige wijze op het smeeroliesysteem van de hoofdmotor(en) is aangesloten. In de persleiding van elke pomp dient een terugslagklep te zijn aangebracht. Bij hoofdmotoren van 375 kW en minder kan worden volstaan met het aan boord aanwezig zijn van een reserve smeeroliepomp.

## ARTIKEL III

### Overgangsbepalingen

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn op schepen, waarvan de kiel is gelegd vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, de bepalingen van dit besluit met betrekking tot de constructie en inrichting – voor zover deze afwijken van die welke waren voorgeschreven vóór deze wijziging – alleen van toepassing indien en voor zover dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie praktisch uitvoerbaar en redelijk is.

2. De uit het bepaalde in het eerste lid van dit Artikel voortvloeiende veranderingen van de constructie en inrichting van in dat lid bedoelde schepen, moeten – in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie – worden uitgevoerd bij belangrijke reparaties en vernieuwingen aan het casco, bij ingrijpende veranderingen in de accommodatie, bij het vernieuwen van installaties en bij andere daartoe geëigende gelegenheden. Deze schepen mogen ten gevolge van het ondergaan van een reparatie of een verandering niet in geringere mate voldoen aan de voorschriften van dit besluit dan zij vóór de reparatie of de verandering deden.

3. In het geval dat de bepalingen van dit besluit tot gevolg hebben dat de uitrusting van een schip als bedoeld in het eerste lid van dit Artikel, moet worden aangevuld, vervangen dan wel aangepast:

a. moeten de voorgeschreven aanvullingen van de uitrusting uiterlijk één jaar na de datum waarop dit besluit in werking is getreden, aan boord aanwezig zijn;

b. moet vervanging van de in het Schepenbesluit 1965 verplicht gestelde uitrustingsartikelen door die van het in dit besluit voorgeschreven type, plaatsvinden bij vernieuwing van de betreffende artikelen of wanneer deze grote reparaties vereisen;

c. moet de verdere aanpassing van de uitrusting welke verplicht is gesteld volgens het Schepenbesluit 1965 aan de uitrusting, die is voorgeschreven in dit besluit, plaatsvinden in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

#### ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, voor wat Nederland betreft, en met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte van het Publicatieblad waarin het wordt geplaatst, voor wat betreft de Nederlandse Antillen.

<sup>1</sup> Stb. 1965, 367, laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 5 december 1980 (Stb. 774). Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad en in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State van het Koninkrijk.

Lage Vuursche, 1 juli 1981

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,  
Beelaerts van Blokland

Uitgegeven de *vierde* augustus 1981

De Minister van Justitie,  
J. de Ruiter

## NOTA VAN TOELICHTING

Onder auspiciën van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) werd van 6 tot 17 februari 1978 te Londen een internationale conferentie gehouden inzake tankerveiligheid en voorkoming van verontreiniging. Tijdens deze conferentie is het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 – het SOLAS Protocol 1978 – tot stand gekomen (Trb. 1978, 189). Het Koninkrijk is partij bij dit Protocol, dat op 1 mei 1981 in werking treedt.

Bij het onderhavige besluit wordt het Schepenbesluit 1965 (Stb. 1965, 367, laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 5 december 1980, Stb. 1980, 774) in overeenstemming gebracht met de voorschriften van bovenbedoeld Protocol.

Hierbij zij het volgende aangetekend.

Voorschrift 6 (b) van Hoofdstuk I van het Protocol laat aan een Administratie de keuze het verscherpte toezicht op schepen te doen plaatsvinden door onverwachte inspecties dan wel door verplichte jaarlijkse onderzoeken. Voor het Koninkrijk is gekozen voor de laatstgenoemde mogelijkheid, omdat gebleken is dat het systeem van onverwachte inspecties niet wel uitvoerbaar is. Deze keuze is gemaakt in nauw overleg met de redersorganisaties. Bovendien zij vermeld dat, voor zover thans bekend, géén der overige landen, partij bij het Protocol, heeft gekozen voor de mogelijkheid van onverwachte inspecties.

Gezien het feit dat de wijziging grotendeels bestaat uit een aanpassing aan genoemd Protocol, wordt een artikelsgewijze toelichting niet nodig geacht voor zover het dat gedeelte betreft.

Ten aanzien van de overige wijzigingen in het onderhavige besluit moge het volgende dienen.

### *Artikel I*

A, R, S en T. De wijziging van paardekracht (pk) in kiloWatt (kW) voor het uitdrukken van het vermogen van machines, voorkomend in artikel 1, eerste lid, en in een aantal andere artikelen van het Schepenbesluit 1965, vloeit voort uit de wijziging van bijlage IV van genoemd besluit bij het wijzigingsbesluit van 5 december 1980 (Stb. 1980, 774).

In deze bijlage IV wordt het vermogen van machines in overeenstemming met Hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1976, 157 en 1977, 77) uitgedrukt in kW.

Het ligt in de rede dit ook in het Schepenbesluit zelf en in de overige bijlagen van dat besluit te doen. Ter verkrijging van hanteerbare waarden, is voor de omrekening de factor 0,75 gebezigd. In hoofdstuk II-2 van het Veiligheidsverdrag heeft men de factor 0,7457 toegepast. Het verschil tussen de beide factoren is evenwel zo miniem dat het uitgedrukt in percentages van het vermogen, geen enkel wezenlijk verschil inhoudt.

C. Door de verder gaande technische ontwikkeling ten aanzien van de bescherming van de romp tegen corrosie en intering en aan de hand van opgedane ervaringen daarmee, is gebleken dat de huidige voorschriften in artikel 11 kunnen worden aangepast, zodat enerzijds aansluiting aan de regelen der erkende particuliere onderzoekingsbureaus wordt verkregen en anderzijds aansluiting wordt verkregen aan de voorschriften van het SOLAS-Protocol 1978.

K. De wijziging van artikel 49 vloeit voort uit de ervaringen die de laatste tijd met name bij de bouw van de meer gespecialiseerde typen van schepen zijn opgedaan, nl. dat het uitzicht vanaf de brug ten behoeve van het manoeuvreren en de navigatie nadere aandacht behoeft. Daarnaast vraagt de toename van geavanceerde apparatuur op de brug om een afstemming van de brugindeling op de navigatie-werkzaamheden.

Een studie van het Instituut voor Zintuigfysiologie TNO en van het Nederlands Maritiem Instituut heeft reeds geresulteerd in richtlijnen om tot een goede inrichting van de brug te komen. Ook in de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) te Londen wordt in internationaal verband over dit onderwerp gesproken. Door de grote variatie in typen van schepen en de toegepaste apparatuur, is het niet wel mogelijk om in het Schepenbesluit zelf volledige aanwijzingen dienaangaande op te nemen.

M, N, O en P. De wijzigingen in de artikelen 68, 69, 79 en 82 vloeien voort uit internationale ervaringen dienaangaande. In IMCO-verband wordt reeds geruime tijd gewerkt aan een algehele herziening van Hoofdstuk III van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1976, 157 en 1977,77). De voorgestelde wijzigingen komen ook in het ontwerp van het nieuwe hoofdstuk voor. In het belang van de veiligheid van bemanning en passagiers is het gewenst deze wijzigingen thans in het Schepenbesluit 1965 te doen opnemen.

U. De wijzigingen in het eerste lid, onder d, van artikel 140 vloeien voort uit de verder gaande ontwikkelingen op het gebied van materialen voor gascilinders. Tevens wordt het gewenst geacht om ook brandblusapparaten waarin het blusmiddel onder druk aanwezig is, periodiek te laten controleren en beproeven, iets wat in de praktijk reeds geschiedde, maar nog niet als een verplichting van de kapitein was opgenomen.

X. De wijziging van artikel 158 vormt een aanpassing aan de laatste wijziging van de «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972» (Koninklijk besluit van 30 juli 1980 (Stb. 438)).

Y. De wijziging van artikel 160, eerste lid, onder q, vloeit voort uit de wijziging van artikel 140, eerste lid, onder d.

#### *Artikel II*

A. Het bestaande voorschrift in artikel 5, derde lid, van bijlage III kwam in met de regelen der erkende klassebureaus, vloeit hieruit voort dat de heden sluit van 23 februari 1968, Stb. 91) in verband met het ontbreken van voldoende voorschriften dienaangaande in de Regelen der erkende particuliere onderzoeksbureaus.

Inmiddels heeft het merendeel van deze onderzoeksbureaus wel voorschriften opgenomen aan de hand van door de International Association of Classification Societies (IACS) te Londen opgestelde «unified requirements». Deze «unified requirements» worden beschouwd ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te zijn.

C. De toevoeging van het gegeven voorschrift in artikel 6 van bijlage IV is gewenst om nadere voorschriften te kunnen geven ten aanzien van propan- en butaaninstallaties, bestemd voor huishoudelijk gebruik aan boord. Dergelijke voorschriften dienen om mogelijke oorzaken van brand zoveel mogelijk te elimineren.

I,J,K,L en M. Voor de wijzigingen van paardekracht (pk) in kiloWatt (kW) moge worden verwezen naar de toelichting op Artikel I, onder A.

N. De wijziging van artikel 14 van bijlage IX, die in overeenstemming is met de regelen der erkende klassebureaus, vloeit hieruit voort dat de heden ten dage toegepaste materialen, alsmede de wijzigingen in constructie en uitvoering van de moderne motoren, het huidige voorschrift overbodig maken.

### *Artikel III*

De overgangsbepalingen, vervat in dit Artikel, regelen de toepassing van de nieuwe voorschriften uit het onderhavige wijzigingsbesluit op bestaande schepen. Dergelijke bepalingen zijn noodzakelijk omdat de eisen ten aanzien van constructie en inrichting op een bestaand schip niet altijd praktisch uitvoerbaar zijn en de eisen ten aanzien van uitrusting niet direct kunnen worden uitgevoerd.

### *Artikel IV*

Aangezien de nieuwe voorschriften die zijn gebaseerd op het SOLAS Protocol 1978 een internationaal karakter hebben ligt het in de bedoeling deze in werking te laten treden zo spoedig mogelijk nadat genoemd Protocol op 1 mei 1981 van kracht geworden is.

Tot slot wordt opgemerkt dat bovenbedoelde wijzigingen – zowel die welke voortvloeien uit het SOLAS Protocol 1978, als de overige noodzakelijk gemaakte wijzigingen – tot stand zijn gekomen in nauw overleg en in overeenstemming met de werkgevers- en werknemersorganisaties in de zeevaart.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
D. S. Tuijnman