

## 103

### Besluit van 24 januari 1985, 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 a.i. van 23 mei 1984, nr. PJ/S 23427, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende, dat het Schepenbesluit 1965 in overeenstemming dient te worden gebracht met de bepalingen van het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst, 1978 (Trb. 1981, 144) alsmede met de wet van 7 oktober 1981 houdende wijziging van de Wet op de Zeevischvaardiploma's 1935 (Stb. 1981, 648);

Overwegende, dat het Schepenbesluit 1965 eveneens in overeenstemming dient te worden gebracht met de bepalingen van de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 122) en met de bepalingen van Resolutie A. 493 (XII) zoals op 19 november 1981 aanvaard door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie, en dat hierbij tevens enige andere noodzakelijk gebleken wijzigingen in genoemd besluit kunnen worden aangebracht;

Gelet op de artikelen 5, 9 en 73 van de Schepenwet (Stb. 1932, 86);

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 21 november 1984, nr. W09.84.0268/18.4.47);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 januari 1985, nr. PJ/S 30062, 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 (Stb. 367)<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

In Artikel 1, eerste lid, wordt de omschrijving achter «ton» vervangen door:

registerton van  $\frac{1}{0,353}$  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;

## B

Artikel 20, vijfde lid, onder b, komt te luiden:

b. De geldigheidsduur van een «certificaat van deugdelijkheid» kan door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden verlengd, nadat ten genoegen van genoemd Hoofd is gebleken dat aan de betreffende voorschriften van dit besluit is voldaan.

## C

Artikel 56, vierde lid, onder b, komt te luiden:

b. Aan boord van een schip geen vissersvaartuig zijnde, waarvoor ingevolge het bepaalde in het vijfde, zesde of achtste lid van artikel 112 en het derde, vierde of vijfde lid van artikel 113 van dit besluit, een verminderde wachtbezetting in de machinekamer is toegestaan, dan wel de minimumsterkte van het machinekamerpersoneel mag worden verminderd, moeten met betrekking tot de controle over en de beveiliging van de werktuiglijke installatie en van de ruimten waarin de tot de installatie behorende werktuigen zijn geplaatst, zodanige voorzieningen zijn getroffen als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nodig worden geacht.

Aan boord van een vissersvaartuig dienen zodanige voorzieningen te zijn getroffen als noodzakelijk zijn voor een tijdelijk onbemande machinekamer. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nadere voorschriften geven.

Een alarminstallatie welke waarschuwt bij een te hoge waterstand in de vullingen van de ruimten waarin de werktuiglijke installatie is geplaatst, moet met betrekking tot de constructie, uitvoering en aanleg voldoen aan de eisen gesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

## D

De titel van Hoofdstuk VII komt te luiden:

### **BEMANNING AAN BOORD VAN SCHEPEN GEEN VISSERSVAARTUIGEN ZIJNDE**

## E

Artikel 107 komt te luiden:

### **Artikel 107**

#### *Algemeen Voorschrift*

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen.
2. Elk schip moet voldoende zijn bemand met voor zijn taak berekend personeel waarvan elk lid lichamelijk geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden, een en ander in verband met de veiligheid van het schip.
3. Ter nakoming van het bepaalde in het tweede lid van dit artikel moet:
  - a. een schip ten minste zijn bemand met een kapitein, stuurlieden en scheepswerktuigkundigen overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet op de Zeevaarddiploma's 1935 (Stb. 456);
  - b. een schip zijn bemand met radio-officieren of radiotelefonisten overeenkomstig het bepaalde in artikel 117 van dit besluit;
  - c. een schip overigens zijn bemand zoals aangegeven in de artikelen 109

en 113, met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 107a, 111, 112a en bijlage XXIIA van dit besluit;

d. een passagiersschip zijn bemand met gediplomeerde sloepsgasten overeenkomstig het bepaalde in artikel 116 van dit besluit;

e. een passagiersschip zijn bemand met voor elk aan boord aanwezig reddingvlot ten minste één persoon die geoefend is in het behandelen van en omgaan met een dergelijk reddingmiddel;

f. een zeilschip waarmee passagiers tegen vergoeding worden vervoerd, overigens zijn bemand met personeel zoals voorgeschreven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie;

g. met betrekking tot het bezit van een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart worden voldaan aan het bepaalde in artikel 30 van het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242);

h. met betrekking tot het bezit van geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts-, gehoor- en spraakorgaan worden voldaan aan het bepaalde in artikel 119 van dit besluit.

4.a. Aan boord van elk schip dient een door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven document aanwezig te zijn, waarin de minimum voorgeschreven bemanningssamenstelling met de functies van de bemanningsleden is vermeld.

b. Dit document dient door de kapitein op eerste aanvraag aan de in artikel 63 van de Schepenwet bedoelde ambtenaren te worden getoond.

F

Na artikel 107 wordt een nieuw artikel 107a ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 107a**

##### *Veiligheidskursus Schepelingen*

1. Schepelingen moeten, alvorens zij op een monsterrol worden geplaatst, een bewijs overleggen dat zij met goed gevolg een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende cursus hebben gevolgd ter verkrijging van kennis van persoonlijke overlevingstechnieken, tenzij zij aan de hand van een monsterboekje of van een soortgelijk document kunnen aantonen, dat zij reeds voor 1 september 1984 aan boord van zeeschepen werkzaam waren.

2. Indien een schepeling voor de eerste maal een bewijs als bedoeld in het eerste lid overlegt, wordt daarvan aantekening gemaakt in het monsterboekje. Deze aantekening dient daarna als het bewijs als bedoeld in het eerste lid.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid aan schepelingen die naar zijn oordeel, in verband met hun functie aan boord of de aard en de duur van de reis, hiervan kunnen worden uitgezonderd, mits de veiligheid van het schip en de opvarenden daardoor niet in gevaar wordt gebracht.

G

In artikel 108 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid vervalt de zinsnede: „geen vissersvaartuigen zijnde,
2. Het vierde lid vervalt.

H

Artikel 111 wordt vervangen door:

#### **Artikel 111**

*Diensttijd, ervaring en leeftijd van scheepsgezellen die aan dek op wacht zijn*

1. Indien op een zeewacht niet meer dan één scheepsgezel aan dek op wacht is, dient daarvoor een persoon te zijn aangewezen die de leeftijd van 18 jaren heeft bereikt, ten minste 6 maanden diensttijd heeft behaald aan boord van schepen en gedurende die tijd werkzaamheden heeft verricht in verband met de brugwacht.

2. Indien op een zeewacht twee of meer scheepsgezellen aan dek op wacht zijn, dient ten minste één hunner aan de in het eerste lid genoemde voorwaarden te voldoen en dienen de overigen de leeftijd van 16 jaren te hebben bereikt, ten minste 6 maanden diensttijd te hebben behaald aan boord van schepen en gedurende die tijd werkzaamheden te hebben verricht in verband met de brugwacht.

3. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid ten aanzien van de leeftijd mag:

a. aan boord van een schip met een lengte als omschreven in artikel 1, eerste lid, van de Wet op de Zeevaartdiploma's 1935 (Stb. 456) van niet meer dan 75 meter, waar een driewachtenstelsel wordt toegepast, voor één dezer wachten een persoon worden aangewezen die de leeftijd van 16 jaren heeft bereikt;

b. aan boord van een schip met een lengte als omschreven in artikel 1, eerste lid, van de Wet op de Zeevaartdiploma's 1935 (Stb. 456) van niet meer dan 60 meter, waar een tweewachtenstelsel wordt toegepast, voor één der beide wachten een persoon worden aangewezen die de leeftijd van 16 jaren heeft bereikt.

4. Voor hen die met goed gevolg een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende scheepsgezellenopleiding hebben doorlopen, worden de eisen van diensttijd van ten minste 6 maanden als bedoeld in het eerste en tweede lid, teruggebracht tot ten minste 2 maanden.

I

Na artikel 112 wordt een nieuw artikel 112a ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 112a**

*Diensttijd, ervaring en leeftijd van scheepsgezellen die in de machinekamer op wacht zijn*

1. Een scheepsgezel die deel uitmaakt van de machinekamerwacht, dient de leeftijd van 16 jaren te hebben bereikt, ten minste 6 maanden diensttijd in de machinekamer aan boord van schepen te hebben behaald en gedurende die tijd werkzaamheden te hebben verricht in verband met de wacht in de machinekamer.

2. Voor hen die met goed gevolg een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende scheepsgezellenopleiding hebben doorlopen, wordt de eis van diensttijd van ten minste 6 maanden als bedoeld in het eerste lid, teruggebracht tot ten minste 2 maanden.

J

Artikel 119, titel, eerste, tweede en vijfde lid, komen te luiden:

*Geneeskundige verklaringen betreffende gezichts-, gehoor- en spraakorgaan*

1.a. Kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen en scheepsgezellen aan wie aan boord het houden van uitkijk wordt opgedragen of aan wie de wacht op de brug of in de machinekamer wordt toevertrouwd, moeten alvorens zij tot het ondertekenen van de monsterrol worden toegelaten, geldige geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts- en gehoororgaan overleggen, die zijn afgegeven door bevoegde deskundigen.

b. Radio-officieren en radiotelefonisten moeten, alvorens zij tot het ondertekenen van de monsterrol worden toegelaten, geldige geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts-, gehoor- en spraakorgaan overleggen, die zijn afgegeven door bevoegde deskundigen.

2.a. De in het eerste lid, onder a, van dit artikel genoemde verklaringen worden opgemaakt en afgegeven in overeenstemming met het bepaalde in bijlage XXIII van dit besluit.

b. De in het eerste lid, onder b, van dit artikel genoemde verklaringen worden opgemaakt en afgegeven in overeenstemming met de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ter zake gegeven voorschriften.

5. Indien de monsterrol moet worden opgemaakt of aangevuld in een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen, waar geen deskundigen als bedoeld in het eerste lid van dit artikel aanwezig zijn, wordt ten aanzien van de geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts-, gehoor- en spraakorgaan het ter plaatse geldende gebruik gevolgd.

K

Na artikel 119 wordt een nieuw artikel 119a ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 119a**

##### *Verklaringen betreffende geschiktheid en bekwaamheid*

1. Onverminderd het elders ter zake bepaalde dient een ieder die aan boord van een schip een functie uitoefent of werkzaamheden verricht waarvoor bij of krachtens de Schepenwet, de Wet op de Zeevaardiploma's 1935 (Stb. 456) of het Schepelingenbesluit eisen zijn gesteld, met uitzondering van de eisen, gesteld in artikel 107a van dit besluit, in het bezit te zijn van een verklaring dat hij aan al die eisen betreffende die functie of die werkzaamheden voldoet.

2. De in het eerste lid bedoelde verklaring wordt op aanvraag door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven aan een ieder die aan de hand van de daarvoor voorgeschreven documenten aantoont dat hij aan de voor een bepaalde functie of bepaalde werkzaamheden gestelde eisen betreffende diploma's, diensttijd, ervaring, leeftijd en lichamelijke geschiktheid uit medisch oogpunt, voldoet.

3. De in het eerste lid bedoelde verklaring, voor zover deze de functies van kapitein, stuurman, scheepswerktuigkundige en radio-officier betreft, heeft een beperkte geldigheidsduur van 5 jaren. De geldigheidsduur kan telkens worden verlengd met een termijn van 5 jaren indien betrokkene aantoont dat hij

a. ten tijde van de verlenging lichamelijk geschikt is uit medisch oogpunt, in het bijzonder voor wat betreft zijn gezichts- en gehoororgaan voor kapiteins, stuurlieden en scheepswerktuigkundigen, en voor wat betreft zijn gezichts-, gehoor- en spraakorgaan voor radio-officieren; en

b. 1°. in de periode van 5 jaren, voorafgaand aan de aanvraag ten minste gedurende één jaar aan boord van schepen dienst heeft gedaan als kapitein of stuurman, indien de verklaring de functie van kapitein of stuurman betreft, als scheepswerktuigkundige, indien de verklaring de functie van scheepswerktuigkundige betreft, en als radio-officier indien de verklaring de functie van radio-officier betreft, of

2°. in de periode van één jaar voorafgaand aan de aanvraag een door Onze Minister erkend examen met gunstig gevolg heeft afgelegd, dan wel een door Onze Minister erkende cursus met goed resultaat heeft gevolgd, of

3°. in het jaar voorafgaand aan de aanvraag ten minste 3 maanden boven de voorgeschreven minimum bemanningssterkte dienstdiensttijd buitengaats heeft behaald als stuurman indien de verklaring de functie van stuurman betreft, dan wel als scheepswerktuigkundige indien de verklaring de functie van scheepswerktuigkundige betreft.

4. Voor de toepassing van het derde lid, onder b, 1°, wordt de tijd waarin betrokkene een functie heeft uitgeoefend die overeenkomt met de taken die hij mag vervullen volgens het diploma dat hij bezit, en die naar het oordeel



van Onze Minister geacht kan worden ten minste gelijkwaardig te zijn aan één van de functies als bedoeld in het eerste lid, mede in aanmerking genomen bij het berekenen van de diensttijd.

5. Onze Minister stelt de modellen vast van de in het eerste lid bedoelde verklaring en kan nadere regels stellen omtrent de daarvoor verschuldigde vergoeding en al hetgeen voor een goede uitvoering nodig is.

L

Na Hoofdstuk VII wordt een nieuw Hoofdstuk VIIA ingevoegd, luidende:

## **HOOFDSTUK VIIA**

### **BEMANNING AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN**

#### **Artikel 120a**

##### *Algemeen voorschrift*

1. Elk vissersvaartuig moet voldoende zijn bemand met voor zijn taak berekend personeel waarvan elk lid lichamelijk geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden, een en ander in verband met de veiligheid van het vaartuig.

2. Ter nakoming van het bepaalde in het eerste lid moet:

a. een vissersvaartuig ten minste zijn bemand overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 (Stb. 455);

b. een vissersvaartuig zijn bemand met radio-officieren of radiotelefonisten overeenkomstig het bepaalde in artikel 120d van dit besluit;

c. een vissersvaartuig overigens zijn bemand met scheepsgezellen zoals is aangegeven in artikel 120c van dit besluit;

d. met betrekking tot het bezit van een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart worden voldaan aan het bepaalde in artikel 30 van het Schepelingenbesluit;

e. met betrekking tot het bezit van geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts-, gehoor- en spraakorgaan worden voldaan aan het bepaalde in artikel 120e van dit besluit.

3.a. Aan boord van elk vissersvaartuig dient een door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven document aanwezig te zijn, waarin de minimum voorgeschreven bemanningssamenstelling, met de functies van de bemanningsleden, is vermeld.

b. Dit document dient door de kapitein op eerste aanvraag aan de in artikel 63 van de Schepenwet bedoelde ambtenaren te worden getoond.

#### **Artikel 120b**

##### *Wachtbezetting aan dek*

1. Aan boord van een vissersvaartuig dient op elke zeeacht naast de chef van de wacht ten minste één scheepsgezel aan dek op wacht te zijn die de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt en ten minste één jaar diensttijd heeft behaald aan boord van vissersvaartuigen. Gedurende de tijd dat een automatische stuurinrichting in bedrijf is, kan worden volstaan met uitsluitend de chef van de wacht.

2. De in het eerste lid bedoelde chef van de wacht moet in het bezit zijn van één der diploma's voor de zeevisvaart S IV-v, SW V of SW VI, of van het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee S VII, zoals vereist in de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 (Stb. 455).

## Artikel 120c

### Minimum aantal scheepsgezellen

1. Afhankelijk van de lengte, het vermogen en het vaargebied van een vissersvaartuig moet, naast de persoon die ingevolge de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 (Stb. 455) in het bezit moet zijn van het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, S VII, het aantal scheepsgezellen aan boord ten minste gelijk zijn aan het aantal als vermeld in de van toepassing zijnde kolom van onderstaande tabel.

Lengte tussen de loodlijnen als omschreven in artikel 1 van de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 (Stb. 455)	Minder dan 24 meter		24 meter of meer, doch minder dan 45 meter		45 meter of meer
	I en II	Onbeperkt	I en II	Onbeperkt	Onbeperkt
Vaargebied					
Vermogen minder dan 300 kW	1	1	1	1	
300 kW of meer, doch minder dan 1125 kW	2	2	2	2	3
1125 kW of meer		3	3	3	4

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvulling voorschrijven van het aantal scheepsgezellen aan boord indien de aard of inrichting van een vissersvaartuig daartoe aanleiding geeft of indien de lengte van een vissersvaartuig 75 meter of meer bedraagt of het vermogen 3000 kW of meer.

## Artikel 120d

### Radio-officieren en radiotelefonisten

1. Aan boord van een vissersvaartuig uitgerust met een radiotelegraafstation, moet een radio-officier als chef van het scheepsstation zijn aangewezen.

2. Aan boord van een vissersvaartuig uitgerust met een radiotelefoonstation moet een radio-officier of een radiotelefonist als chef van het scheepsstation zijn aangewezen.

## Artikel 120e

### Geneeskundige verklaringen betreffende gezichts-, gehoor- en spraakorgaan

1.a. Kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen en scheepsgezellen aan wie aan boord het houden van uitkijk wordt opgedragen of aan wie de wacht op de brug of in de machinekamer wordt toevertrouwd, moeten alvorens zij tot het ondertekenen van de monsterrol worden toegelaten, geldige geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts- en het gehoororgaan overleggen, die zijn afgegeven door bevoegde deskundigen.

b. Radio-officieren en radiotelefonisten moeten, alvorens zij tot het ondertekenen van de monsterrol worden toegelaten, geldige geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts-, gehoor- en spraakorgaan overleggen, die zijn afgegeven door bevoegde deskundigen.

2.a. De in het eerste lid, onder a, van dit artikel genoemde verklaringen worden opgemaakt en afgegeven in overeenstemming met het bepaalde in bijlage XXIII van dit besluit.

b. De in het eerste lid, onder b, van dit artikel genoemde verklaringen worden opgemaakt en afgegeven in overeenstemming met de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ter zake gegeven voorschriften.

3. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde deskundigen worden door Onze Minister aangewezen.

4. Indien korte tijd voor het vertrek van een vissersvaartuig de bemanning moet worden aangevuld, kan, indien dringende omstandigheden nopen tot het aanmonsteren van personen die niet in het bezit zijn van geldige geneeskundige verklaringen als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, daartoe door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestemming worden verleend.

5. Indien de monsterrol moet worden opgemaakt of aangevuld in een haven buiten Nederland of de Nederlandse Antillen, waar geen deskundigen als bedoeld in het eerste lid van dit artikel aanwezig zijn, wordt ten aanzien van de geneeskundige verklaringen betreffende het gezichts-, gehoor- en spraakorgaan het ter plaatse geldende gebruik gevolgd.

## **Artikel 120f**

### *Duur rusttijd*

Aan boord van vissersvaartuigen moet degene die bij vertrek of binnen 4 uur na vertrek uit een haven of van een veilige rede, de wacht betreft, in de 8 aan zijn wacht voorafgaande uren ten minste 4 uren onafgebroken vrij van dienst zijn geweest, tenzij uit oogpunt van veiligheid voor vaartuig en lading daarvan moet worden afgeweken.

## **M**

Artikel 150 wordt vervangen door:

## **Artikel 150**

### *Bemanning*

1.a. De kapitein van een schip geen vissersvaartuig zijnde, is verplicht zorg te dragen dat zijn schip is bemand in overeenstemming met het bepaalde in hoofdstuk VII van dit besluit.

b. De kapitein van een vissersvaartuig is verplicht zorg te dragen dat zijn vaartuig is bemand in overeenstemming met het bepaalde in hoofdstuk VII A van dit besluit.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nadere regelen stellen omtrent de uitvoering van het bepaalde in het eerste lid.

3.a. De kapitein van een schip geen vissersvaartuig zijnde, is bovendien verplicht zorg te dragen dat de wachtbezetting aan dek en in de machinekamer geschiedt in overeenstemming met het bepaalde in de artikelen 108 en 112 van dit besluit.

b. De kapitein van een vissersvaartuig is bovendien verplicht zorg te dragen dat de wachtbezetting aan dek in overeenstemming is met het bepaalde in artikel 120b van dit besluit.

4. De kapitein van een schip dat veilig in de haven gemeerd of ten anker ligt, is verplicht zorg te dragen dat een doeltreffende wacht wordt gehouden met het oog op de veiligheid.

5. De kapitein van een schip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste lid van artikel 130 van dit besluit, in bulk vervoert – ongeacht of deze explosief, ontvlambaar of giftig zijn of kunnen zijn, dan wel de gezondheid bedreigen of kunnen bedreigen of het milieu verontreinigen of kunnen verontreinigen – dient te zorgen, aan dek en in de machinekamer, voor een doeltreffende wacht met het oog op de veiligheid. Daartoe dienen op ieder ogenblik één of meer gediplomeerde officieren snel beschikbaar te zijn, evenals scheepsgezellen, indien nodig, zelfs wanneer het schip veilig in de haven gemeerd of ten anker ligt.



6. De kapitein van een schip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste lid van artikel 130 van dit besluit anders dan in bulk vervoert – ongeacht of deze explosief, ontvlambaar of giftig zijn of kunnen zijn, dan wel de gezondheid bedreigen of kunnen bedreigen of het milieu verontreinigen of kunnen verontreinigen – dient bij het treffen van regelingen inzake een doeltreffende wacht met het oog op de veiligheid ten volle rekening te houden met de aard, hoeveelheid, verpakking en wijze van stuwen van de gevaarlijke stoffen en met alle bijzondere omstandigheden aan boord, zowel op zee als wanneer het schip veilig in de haven gemeerd of ten anker ligt.

N

Artikel 154, derde lid, komt te luiden:

3. De kapitein van een schip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste lid van artikel 130 van dit besluit vervoert, is verplicht zich vóór het ondernemen van een reis ervan te vergewissen, dat de in het derde lid van artikel 6 van bijlage XVII van dit besluit bedoelde speciale lijst of gedetailleerd stuwplan aan boord is.

O

Artikel 156, vijfde lid, vervalt.

P

In artikel 158 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het derde lid wordt «Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie» vervangen door: Internationale Maritieme Organisatie.
2. Het vierde lid vervalt.
3. Het vijfde lid wordt vernummerd tot vierde lid.

Q

Artikel 160, eerste lid, onder k, komt te luiden:

k. aan boord van een passagiersschip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit besluit vervoert, van al hetgeen bij het laden, gedurende de reis en bij het lossen is gedaan om ongevallen als gevolg van de aanwezigheid van deze stoffen te voorkomen.

R

In artikel 163 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid, onder c, wordt de punt na het woord «scheepvaart» vervangen door een puntkomma.
2. Voorts wordt aan het eerste lid een onderdeel d toegevoegd, luidende:  
d. de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

S

Na Hoofdstuk XIII wordt een nieuw Hoofdstuk XIII A ingevoegd, luidende:

## **HOOFDSTUK XIII A**

### **VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT SCHEPEN DIE WORDEN GEBEZIGD VOOR DOELEINDEN VAN BIJZONDERE AARD**

#### **Artikel 174a**

Met inachtneming van de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaarde aanbevelingen ter zake, kan het Hoofd van de Scheep-

vaartinspectie met betrekking tot de constructie, inrichting en uitrusting van een schip dat is gebouwd of geschikt gemaakt en wordt gebezigt voor doeleinden van bijzondere aard, regelen stellen die afwijken van het bepaalde in dit besluit, mits zodanige regelen ten minste even doelmatig zijn.

T

In artikel 178 wordt de zinsnede «tweede lid van artikel 150» vervangen door: derde lid van artikel 150.

## **ARTIKEL II**

De bijlagen bij het Schepenbesluit 1965 worden gewijzigd als volgt:

A

In Bijlage XI wordt na artikel 15 een nieuw artikel 15a ingevoegd, luidende:

### **Artikel 15a**

#### *Lichtterugkaatsend materiaal op reddingmiddelen*

1. Reddingboten, «man over boord» boten, reddingvloten, drijvende toestellen, reddingboeien en reddinggordels moeten zijn voorzien van lichtterugkaatsend materiaal van goedgekeurd type.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nadere regels stellen omtrent de wijze waarop het in het eerste lid bedoelde materiaal moet zijn aangebracht.

B

Bijlage XVII, artikel 6:  
Het vierde en vijfde lid van dit artikel vervallen.

C

In bijlage XIX wordt de laatste volzin van artikel 18, derde lid, onder a, vervangen door:

In en onder een luikhoofd wordt een schotel, opgebouwd overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van deze bijlage, toegestaan in plaats van een middenlangsschot, uitgezonderd bij het vervoer van lijnzaad of andere zaden met overeenkomstige eigenschappen;

D

In bijlage XXII worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Artikel 3 komt te luiden:

### **Artikel 3**

#### *Vereiste kennis*

De kennis die voor het verkrijgen van het diploma als sloepsgast wordt gevorderd, omvat:

a. de bekwaamheid om:

1°. een reddinggordel op de juiste wijze aan te doen; vanaf een bepaalde hoogte op veilige wijze in het water te springen; uit het water aan boord van een reddingboot of -vlot te komen met een reddinggordel aan;

- 2°. een omgekeerd reddingvlot te keren met een reddinggordel aan;
  - 3°. de merken op reddingboten en -vloten te onderkennen met betrekking tot het maximum aantal personen waarvoor zij zijn goedgekeurd;
  - 4°. de juiste commando's te geven om reddingboten en -vloten te water te laten, daar aan boord te gaan, van het schip vrij te komen en ze te behandelen en te verlaten;
  - 5°. reddingboten en -vloten gereed maken, deze op veilige wijze te water laten en daarmee snel van het schip vrij te komen;
  - 6°. voor gewonden te zorgen, zowel gedurende als na het verlaten van het schip;
  - 7°. te roeien en te sturen, een mast op te zetten, zeil te zetten, met een boot onder zeil te varen en te sturen op een kompas;
  - 8°. seinmiddelen te gebruiken, met inbegrip van pyrotechnische noodsignalen;
  - 9°. een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten te gebruiken.
- b. bekendheid met soorten noodsituaties die zich kunnen voordoen, zoals aanvaringen, brand en vergaan van het schip.
  - c. bekendheid met grondbeginselen van overleven, met inbegrip van:
    - 1°. het belang van instructie en oefeningen;
    - 2°. de noodzaak voorbereid te zijn op iedere noodsituatie;
    - 3°. te nemen maatregelen wanneer het commando wordt gegeven zich naar de plaatsen te begeven waar zich de reddingboten en -vloten bevinden;
    - 4°. te nemen maatregelen wanneer het nodig is het schip te verlaten;
    - 5°. in het water te verrichten handelingen;
    - 6°. te nemen maatregelen aan boord van reddingboten en -vloten;
    - 7°. de belangrijkste gevaren die overlevenden bedreigen.
  - d. bekendheid met bijzondere taken, opgedragen aan ieder der bemanningsleden, zoals aangegeven op de alarmrol, met inbegrip van het onderscheid tussen de seinen waarmee de gehele bemanning naar de reddingboten en -vloten en naar de brandposten wordt geroepen.
  - e. bekendheid met soorten reddingmiddelen die zich in de regel aan boord van schepen bevinden.
  - f. bekendheid met constructie en inrichting van reddingboten en -vloten en de afzonderlijke onderdelen van de zich aan boord daarvan bevindende uitrusting.
  - g. bekendheid met bijzondere eigenschappen van reddingboten en -vloten en bijzondere voorzieningen die zich aan boord daarvan bevinden.
  - h. bekendheid met verschillende soorten toestellen om reddingboten en -vloten te water te laten.
  - i. bekendheid met methoden om reddingboten en -vloten te water te laten in ruwe zee.
  - j. bekendheid met te nemen maatregelen na het schip verlaten.
  - k. bekendheid met behandeling van reddingboten en -vloten bij ruw weer.
  - l. bekendheid met gebruik van vanglijnen, drijfankers en alle andere uitrusting.
  - m. bekendheid met rantsoenering van voedsel en water in reddingboten en -vloten.
  - n. bekendheid met methoden van redding met behulp van helikopters.
  - o. bekendheid met gebruik van de inhoud van de verbandtrommel en toepassing van reanimatiemethoden.
  - p. bekendheid met aan boord van reddingboten en -vloten aanwezige radio-apparatuur, met inbegrip van noodradiobakens.
  - q. bekendheid met gevolgen van hypothermie en de voorkoming daarvan; gebruik van beschermende middelen en kleding.
  - r. bekendheid met methoden om de motor te starten en te bedienen, alsmede met het gebruik van de aanwezige brandblustoestellen.
  - s. bekendheid met gebruik van «man over boord» boten en motorreddingboten om de reddingvloten te begeleiden, en redding van de overlevenden en personen die zich in zee bevinden.

t. bekendheid met het aan land brengen van reddingsboten en reddingsvloten.

2. Artikel 4, eerste lid, wordt vervangen door:

1. Degene die zich aan het examen als sloepsgast wenst te onderwerpen, moet zich, zo mogelijk door tussenkomst van de rederij waarbij hij in dienst is, wenden tot de voorzitter van één van de in artikel 2 van deze bijlage bedoelde commissies, onder overlegging van:

- a. het bewijs dat hij de leeftijd van 17 jaar en zes maanden heeft bereikt;
- b. het bewijs of de bewijzen dat hij ten minste één jaar heeft dienst gedaan aan boord van schepen geen vissersvaartuigen zijnde, dan wel dat hij een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende cursus heeft gevolgd en ten minste negen maanden heeft dienst gedaan aan boord van schepen geen vissersvaartuigen zijnde;
- c. een goedgelijkende pasfoto;
- d. het bewijs dat de kosten als bedoeld in artikel 9 van deze bijlage zijn voldaan.

3. Artikel 7 vervalt.

4. Artikel 8 wordt vernummerd tot artikel 7 en komt te luiden:

### **Artikel 7**

#### *Vervanging verloren geraakte diploma's*

Een duplicaat van het diploma als sloepsgast wordt, indien het verloren gaan van het diploma aannemelijk wordt gemaakt, op verzoek van belanghebbende door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven, nadat een goedgelijkende pasfoto en het bewijs dat de kosten als bedoeld in artikel 9 van deze bijlage zijn voldaan, zijn overgelegd.

5. Artikel 9 wordt vernummerd tot artikel 8 en een nieuw artikel 9 wordt toegevoegd, luidende:

### **Artikel 9**

#### *Tarieven*

Berekening van de kosten van de op grond van het bepaalde in de artikelen 4 en 7 van deze bijlage verrichte werkzaamheden geschiedt naar een door Onze minister vast te stellen tarief.

E

Na Bijlage XXII wordt een nieuwe Bijlage XXIIA ingevoegd, luidende:

## **BIJLAGE XXIIA**

### **Bemanningseisen voor tankschepen**

#### **Artikel 1**

##### *Olietankschepen*

1. Aan boord van schepen als bedoeld in het tweede lid van artikel 53 van dit besluit dienen schepelingen aan wie bijzondere taken zullen worden opgedragen en bijzondere verantwoordelijkheden in verband met die taken zullen worden opgelegd met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting, en die niet eerder dienst hebben gedaan aan boord van een

dergelijk schip, alvorens die taken te vervullen, een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende cursus brandbestrijding te hebben gevolgd; en

a. dienstdienst onder toezicht aan boord van een dergelijk schip van ten minste 6 maanden te hebben behaald teneinde toereikende kennis te verkrijgen van veilige operationele handelwijzen; of

b. een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende cursus te hebben gevolgd om zich vertrouwd te maken met de dienst aan boord van dergelijke schepen, waarin de belangrijkste voorzorgsmaatregelen en procedures inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging worden behandeld, alsmede de inrichting van de verschillende typen olietankschepen, soorten lading, de gevaren die deze met zich brengen en de uitrusting voor hun behandeling, de algemene gang van zaken bij de werkzaamheden en de terminologie op het gebied van olietankschepen.

2. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en allen die niet hiervoor zijn vermeld en die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading moeten, naast het in het eerste lid bepaalde:

a. dienstdienst hebben behaald van ten minste zes maanden aan boord van een schip als bedoeld in het tweede lid van artikel 53 van dit besluit, als stuurman of scheepswerktuigkundige; en

b. een speciale opleidingscursus hebben gevolgd op het gebied van hun taken, met inbegrip van de veiligheid van dergelijke schepen, maatregelen en systemen voor brandbeveiliging, voorkoming en beperking van verontreiniging, bedrijfswerkzaamheden en verplichtingen krachtens toepasselijke wetten en voorschriften.

## Artikel 2

### *Chemicaliëntankers en vloeibaar-gastankers*

Het bepaalde in artikel 1 is van overeenkomstige toepassing op schepen die vloeistoffen in bulk vervoeren met een groter brandgevaar en/of met andere gevaarlijke eigenschappen dan die van de vloeistoffen, bedoeld in artikel 53, tweede lid, van dit besluit, en op schepen die samengeperste, tot vloeistof verdichte of onder druk opgeloste gassen in bulk vervoeren.

## ARTIKEL III

Het Schepenbesluit 1965 en de bijlagen bij dat besluit worden voorts gewijzigd als volgt:

A. In artikel 6, tweede lid, derde lid, onder a i, en vijfde lid, artikel 137, derde lid, onder f, artikel 138, titel, derde lid, onder a en b, en vierde lid, en in bijlage IV, in artikel 4, titel, en artikel 79, alsmede in bijlage V in de artikelen 28 en 47 wordt «brandweerplan» respectievelijk «brandweerplannen» vervangen door: brandbeveiligingsplan, respectievelijk brandbeveiligingsplannen.

B. In artikel 137, derde lid, onder f, en in artikel 138, titel, en derde lid, onder a, wordt «brandweerboekje» respectievelijk «brandweerboekjes» vervangen door: brandbeveiligingsboekje, respectievelijk brandbeveiligingsboekjes.

C. In artikel 137, derde lid, onder a, artikel 138, tweede lid, onder e, in bijlage IV, in artikel 20, tweede lid, onder b 2, artikel 23, zesde lid, artikel 30, tweede lid onder b, artikel 32, twaalfde lid, onder a, artikel 37, zesde lid, artikel 68, onder b, en in bijlage V in artikel 8, tweede lid, onder b iv, en in artikel 25, vijfde lid, wordt «branddeur» vervangen door: brandwerende deur.



D. In bijlage IV in artikel 14, tweede lid, onder e, artikel 52, tiende lid, onder c i, en in bijlage V in artikel 46, eerste lid, onder d, en tweede lid, wordt «brandbijl» vervangen door: brandweerbijl.

E. In bijlage IV, in artikel 7, eerste lid, onder b, en in bijlage V in artikel 22, eerste lid, en in artikel 42, eerste lid, wordt «bluskracht» vervangen door: blusvermogen.

F. In bijlage IV in artikel 7, derde, zevende en achtste lid, artikel 8, eerste lid, vierde lid, onder a, b, d en f, vijfde lid, onder a, b en c, zesde lid, artikel 16, artikel 32, zevende lid, onder c, achtste lid, onder a iii, negende lid, onder a, artikel 47, zevende lid, onder b, artikel 52, zevende lid, onder a ii, in bijlage V in artikel 22, derde, zesde en zevende lid, artikel 24, derde lid, onder a, artikel 30, artikel 42, derde, zesde en zevende lid, artikel 43, artikel 44, eerste lid, onder a, artikel 49, wordt «blusmiddel», alsmede in bijlage XV in artikel 9 «brandblusmiddel» vervangen door: blusstof.

G. In bijlage IV in artikel 9, titel, eerste, derde en vierde lid, artikel 10, vijfde lid, artikel 32, zevende lid, onder a iii, artikel 47, zevende lid, onder a iii, en in artikel 52, zevende lid, onder a, i.3 wordt «schuiminstallatie» vervangen door: schuimbrandblusinstallatie.

H. In bijlage IV in artikel 9, eerste lid, artikel 10, titel, eerste lid, onder a, zesde lid, artikel 31, onder b i, artikel 32, zesde lid, zevende lid, onder a iv, artikel 47, zesde lid, zevende lid, onder a iv, artikel 52, zevende lid, onder a i 4, artikel 61, onder l c en ll c, en in bijlage V in artikel 24, eerste lid, onder a v wordt «expansievoud» vervangen door: verschuimingsgetal.

I. In bijlage IV in artikel 7, vierde lid, wordt «schuimvloeistof» vervangen door: schuimvormend middel.

J. In bijlage IV in artikel 10, eerste lid, onder a, en vierde lid, wordt «schuimvormende vloeistof» vervangen door: schuimvormend middel.

K. In bijlage IV in artikel 61, onder l c, le i, ll c en lle i wordt «schuimconcentraat» vervangen door: schuimvormend middel.

L. In bijlage IV wordt in artikel 30, vijfde lid, onder b «nevelstraalpijpen» vervangen door: nevellansen en in artikel 32, derde lid, onder d en f, wordt «nevelstraalpijp» vervangen door: nevellans.

M. In bijlage IV in artikel 55, tweede lid, onder e, wordt «dekschuiminstallatie» vervangen door: dekschuimbrandblusinstallatie.

N. In bijlage IV in artikel 60, eerste lid, onder a, tweede lid, achtste lid, artikel 61, titel, onder l, l d, l g, l h, ll, ll d, ll h, ll i, en artikel 64, eerste lid, wordt «dekschuimsysteem» vervangen door: dekschuimbrandblussysteem.

## ARTIKEL IV

### *Overgangsbepalingen*

A.1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn op schepen, waarvan de kiel is gelegd of de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, de bepalingen van het Schepenbesluit 1965 zoals gewijzigd bij 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 onder I van dit onderdeel 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 aan de voorschriften van dit besluit voldoen dan zij vóór de reparatie of de verandering deden.

3. In het geval dat bepalingen van het Schepenbesluit 1965 zoals gewijzigd bij dit besluit, tot gevolg hebben dat de uitrusting van een schip als bedoeld onder 1 van dit onderdeel moet worden aangevuld, vervangen dan wel aangepast:

- a. moet de aanvulling van de uitrusting uiterlijk één jaar na de datum waarop de bepaling in werking is getreden, aan boord aanwezig zijn;
- b. moet de vervanging van de uitrustingsartikelen plaatsvinden bij vernieuwing van de betreffende artikelen of wanneer deze grote reparaties vereisen;
- c. moet de verdere aanpassing van de uitrusting plaatsvinden in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

B.1. Een schepeling die binnen de 5 jaar voorafgaande aan de datum van inwerkingtreding van artikel I, onderdelen H en I, van dit besluit, gedurende ten minste één jaar heeft dienst gedaan in een functie waarvoor ingevolge het daar bepaalde bijzondere eisen worden gesteld, wordt geacht aan die eisen te voldoen.

2. Tot 2 jaar na de datum van inwerkingtreding van Artikel II, onderdeel D, van dit besluit zal, indien de kandidaat zulks verzoekt, de kennis die op grond van het daar bepaalde van hem wordt gevorderd voor het verkrijgen van het diploma als sloepsgast, niet uitgaan boven die welke werd gevorderd vóór de bovenbedoelde datum.

3. Tot 2 jaar na de datum van inwerkingtreding van Artikel II, onderdeel E, van dit besluit wordt een kapitein of een schepeling die binnen de voorafgaande 5 jaar gedurende een periode van ten minste één jaar heeft dienst gedaan in een functie waarvoor ingevolge het daar bepaalde bijzondere eisen worden gesteld, geacht aan die eisen te voldoen.

C.1. In afwijking van het bepaalde in Artikel I, onder a, van dit besluit is voor een schip waarvan de kiel is gelegd of de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt voor 1 januari 1986, en waarvan, op verzoek van de eigenaar, voor de toepassing van het bepaalde bij of krachtens het Schepenbesluit 1965, de grootte is vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievewet 1948, deze bruto-inhoud daarvoor bepalend, ook al is voor het schip een Internationale Meetbrief 1969 afgegeven.

2. Voor zover het betreft het bepaalde in artikel 101, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965 is de onder 1 van dit onderdeel bedoelde overgangsbepaling ook van toepassing op een schip waarvan de kiel is gelegd of de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 januari 1986, maar vóór 18 juli 1994.

3. Voor zover het betreft schepen, geen passagiersschepen zijnde, van minder dan 1600 ton als vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievewet 1948, wordt de onder 1 van dit onderdeel bedoelde overgangsbepaling uitgebreid tot die schepen waarvan de kiel is gelegd of de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 januari 1986, maar vóór 18 juli 1994.

## ARTIKEL V

<sup>1</sup> Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 1 juli 1981 (Stb. 478).

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij terinzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 9 april 1985, nr. 68.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dertigste dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel I, onderdelen C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M en U, artikel II, onderdelen D en E, en artikel IV, onderdeel B, welke in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

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.

's-Gravenhage, 24 januari 1985

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *vijfde* maart 1985

De Minister van Justitie,  
F. Korthals Altes

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Van 14 juni tot 7 juli 1978 werd te Londen een conferentie gehouden die ten doel had het tot stand brengen van een verdrag waarbij minimumeisen worden gesteld aan kapiteins en bemanningsleden van schepen.

Op 7 juli 1978 kwam tot stand het Internationale verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met Bijlage (Trb. 1981, 144), hierna te noemen STCW-verdrag.

Het Koninkrijk overweegt partij te worden bij dit verdrag voor wat betreft Nederland en de Nederlandse Antillen. Daartoe werd op 10 juni 1983 een ontwerp van rijkswet ingediend bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal, houdende de goedkeuring van genoemd verdrag (Kamerstukken II 1982/83, 17 765, nrs. 3, 4 en 5). In de toelichtende nota, waarnaar wordt verwezen, werd reeds aangekondigd, dat de toetreding tot het Verdrag enige consequenties met zich mee zou brengen, onder meer een aanpassing van het Schepenbesluit 1965. De onderhavige wijziging strekt hiertoe.

Een tweede reden om het Schepenbesluit 1965 te wijzigen is de laatste wijziging van de Wet op de Zeevischvaardiploma's 1935 (Stb. 455), die met zich meebrengt dat de voorschriften in het Schepenbesluit 1965 bij de Wet van 7 oktober 1981 (Stb. 648), die de bemanning aan boord van vissersvaartuigen betreffen, dienen te worden aangepast. Hiertoe zouden enkele wijzigingen in hoofdstuk VII moeten worden aangebracht. Vooruitlopend op de nationale uitvoering van het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen 1977 (Trb. 1980, 139), waarbij gekozen zal worden voor een apart Vissersvaartuigenbesluit, is het echter praktisch, reeds thans een scheiding aan te brengen tussen de voorschriften betreffende de bemanning aan boord van vissersvaartuigen en die betreffende de bemanning aan boord van schepen geen vissersvaartuig zijnde. Te dien einde zijn de voorschriften van Hoofdstuk VII, van toepassing of mede van toepassing op vissersvaartuigen, overgenomen in een nieuw ingevoegd hoofdstuk VIIA, dat te zijner tijd in zijn geheel kan worden ondergebracht in het bovenbedoelde Vissersvaartuigenbesluit. In dit nieuwe hoofdstuk VIIA zijn de wijzigingen, voortvloeiend uit de wijziging van de Wet op de Zeevischvaardiploma's 1935 (Stb. 455) verwerkt.

Een derde reden om het Schepenbesluit 1965 te wijzigen is gelegen in de inwerkingtreding per 18 juli 1982 van de Meetbrievewet 1981 (Stb. 122). Hierdoor moest de omschrijving van «ton» worden aangepast. Voorts is de gelegenheid te baat genomen om enkele andere noodzakelijk gebleken wijzigingen in het Schepenbesluit aan te brengen. Voor zover nodig wordt daar in de artikelsgewijze toelichting nader op ingegaan. Een daarvan betreft de aanpassing van de in het Schepenbesluit 1965 gebruikte terminologie op het gebied van bescherming tegen, opsporing en bestrijding van brand aan boord van schepen, aan de terminologie, gebruikt in de overige wetgeving betreffende de brandbestrijding. Men zie hiervoor de Brandweerwet (Stb. 1952, 362) en de daarop berustende uitvoeringsbesluiten.

### Systematiek

In het besluit is de navolgende indeling aangehouden.

Artikel I bevat de wijzigingen in de artikelen van het Schepenbesluit 1965 zelf, en de toevoeging van artikelen aan dit besluit.

Artikel II bevat de wijzigingen aan te brengen in de bijlagen XI, XVII, XIX en XXII van het Schepenbesluit 1965 en toevoeging van bijlage XXIIA.

Artikel III bevat de aanpassing van de in het Schepenbesluit 1965 en in de bijlagen, gebruikte terminologie ter zake van brandbestrijding aan de gebruikelijke terminologie in de overige wetgeving op dit gebied.

Artikel IV bevat de overgangsbepalingen.

Artikel V geeft aan, hoe de inwerkingtreding is geregeld.

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel I, A:

De omschrijving van «ton» is aangepast aan de situatie die is ontstaan door het in werking treden van de Meetbrievenwet 1981. De op grond van deze wet afgegeven meetbrieven vermelden de grootte van een schip (de bruto-tonnage) in een getal zonder meer. Voor de toepassing van het Schepenbesluit 1965 wordt geacht dat dit getal het aantal registertonnen van het schip aangeeft. Het begrip registerton blijft gehandhaafd omdat gedurende een aantal jaren nog meetbrieven op grond van de Meetbrievenwet 1948 (Stb. I 492) zullen worden afgegeven.

De aangepaste omschrijving sluit ook aan bij de op 19 november 1981 door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Resolutie A. 493 (XII) waarin een identieke regeling is getroffen voor het gebruik van deze parameter in verband met de internationale verdragen en codes van deze organisatie. Bovengenoemde resolutie, alsmede de nog te noemen resoluties, zijn alle gepubliceerd door en verkrijgbaar bij de Internationale Maritieme Organisatie te Londen.

### Artikel I, B:

De geldigheidsduur van een certificaat van deugdelijkheid is door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, ingevolge het bepaalde in artikel 20, vijfde lid, onder a, van het Schepenbesluit 1965 vastgesteld op twaalf maanden. Dit tijdvak is gebaseerd op de periode waarbinnen een aantal onderzoeken als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder b, c en d, en verband houdende met overige certificaten, moet worden gehouden. Een nieuw certificaat van deugdelijkheid kan eerst worden afgegeven na een periodieke droogzetting van een schip. De maximum periode tussen twee droogzettingen bedraagt voor vrachtschepen van 500 ton of meer echter vierentwintig maanden (artikel 11, tweede lid). Verlenging van deze periode met zes maanden is mogelijk (artikel 11, derde lid).

In de praktijk worden bedoelde schepen niet eerder dan juist binnen de maximum periode van vierentwintig of dertig maanden drooggezet. Dit houdt in dat in al deze gevallen de geldigheidsduur van het certificaat van deugdelijkheid moet worden verlengd tot vierentwintig of dertig maanden.

Bij deze verlenging, die door de kapitein of reder moet worden aangevraagd, wordt door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gecontroleerd of bovenbedoelde voorgeschreven onderzoeken wel zijn gehouden en of het schip nog volledig aan de overige van toepassing zijnde voorschriften van het Schepenbesluit 1965 voldoet. Vaststelling van de geldigheidsduur van het Certificaat van Deugdelijkheid op vierentwintig maanden zou aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bovengenoemde mogelijkheid tot controle ontnemen.

Daarom is er voor gekozen de mogelijkheid van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om de geldigheidsduur van het Certificaat van Deugdelijkheid te verlengen, niet meer te beperken tot bijzondere gevallen, zoals in het oorspronkelijke vijfde lid, onder b, van artikel 20 stond vermeld, en te binden aan bovengenoemde controle.

### Artikel I, C:

De wijziging beoogt voor te schrijven dat aan boord van elk vissersvaartuig de machinekamer zodanig wordt ingericht als noodzakelijk is voor een tijdelijk onbemane machinekamer. Deze wijziging vloeit voort uit de eerder, in het gedeelte Algemeen, gemelde wijzigingen van de Wet op de Zeevischvaardiploma's 1935 (Stb. 455), waarbij het aantal voorgeschreven diploma's is aangepast aan de omstandigheid dat de schepen van de



Nederlandse vissersvloot thans zijn uitgerust met voorzieningen die het varen met een tijdelijk onbemande machinekamer mogelijk maken (zie Kamerstukken II 1980/81, 16 449, nr. 3).

Aangezien de diplomawetgeving niet meer voorziet in permanent wachtlopen in de machinekamer, dient het Schepenbesluit 1965 te worden aangepast door voor te schrijven dat een machinekamer aan boord van een vissersvaartuig ingericht moet zijn voor tijdelijk onbemand zijn.

*Artikel I, D:*

Deze wijziging is reeds toegelicht in het gedeelte Algemeen.

*Artikel I, E:*

Voor de toelichting op de wijziging van het eerste lid van dit artikel zij verwezen naar het gedeelte Algemeen.

Het nieuw ingevoegde sub-lid f beoogt aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid te geven om nadere eisen te kunnen stellen betreffende de zeilervaring van bemanningsleden aan boord van zeilschepen waarmee passagiers tegen betaling worden vervoerd. Uit de opgedane ervaringen met enkele van deze vaartuigen, waarvan het aantal nog steeds toeneemt, is gebleken dat naast de samenstelling van de bemanning volgens het oude Schepenbesluit 1965 ook zeilervaring bij die bemanning nodig is; dit met het oog op de veiligheid van het vaartuig en van de passagiers, die vaak onvoldoende ervaring hebben met zeezeilen.

Het nieuw ingevoegde vierde lid van dit artikel sluit aan op een reeds in de praktijk bestaande procedure. Sinds enige tijd al wordt door de Scheepvaartinspectie aan alle schepen die zijn geregistreerd in Nederland of in de Nederlandse Antillen en waarop een bemanning aanwezig moet zijn, een document afgegeven waarop staat vermeld de kwaliteit en de kwantiteit van de minimum voorgeschreven bemanning, aangevuld met eventuele bijzonderheden zoals bij voorbeeld over de wachtbezetting aan boord. Dit document wordt gehecht aan het aan het schip uit te reiken certificaat van deugdelijkheid en dient onder andere om controle van de bemanning door andere autoriteiten zowel in als buiten Nederland te vergemakkelijken.

*Artikel I, F:*

De bepalingen van dit nieuw ingevoegde artikel beogen uitvoering te geven aan Resolutie 19, zoals deze werd aangenomen tijdens de Internationale conferentie betreffende opleiding en diplomering van zeevarenden, gehouden te Londen in 1978. Voor de duidelijkheid zij vermeld dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ook cursussen kan erkennen die in het buitenland worden gegeven. Daarmee wordt voorzien in een behoefte die in de praktijk blijkt te bestaan. De uitzondering zoals aangegeven in het derde lid van dit artikel, wordt noodzakelijk geacht daar het onredelijk lijkt bepaalde categorieën schepelingen aan de eisen gesteld in het eerste lid, te laten voldoen. Hierbij valt bij voorbeeld te denken aan stagiaires, vakantie-werkers en meevarende echtgenoten van schepelingen.

*Artikel I, G:*

Voor de toelichting op de wijzigingen van dit artikel zij verwezen naar het gedeelte Algemeen.

*Artikel I, H:*

De wijzigingen van dit artikel vloeien voort uit het bepaalde in Voorschrift II/6 van het STCW-verdrag.

#### *Artikel I, I:*

Dit artikel geeft uitvoering aan Voorschrift III/6 (2) van het STCW-verdrag. De «passende diensttijd buitengaats als vereist door de Administratie», die het verdrag voorschrijft in Voorschrift III/6 (2) (d) (ii), is in dit artikel ingevuld met twee maanden, analoog aan de bepalingen voor scheepsgezellen in de dekdiens.

#### *Artikel I, J:*

Bij de eerdergenoemde wijziging van de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 (Stb. 455) zijn de diploma's als machinist en als machinist-stoker komen te vervallen; daardoor kan de vermelding van beide functies in het eerste lid eveneens vervallen. De toevoeging van een nieuw onderdeel b, aan het eerste lid, met speciale eisen voor de geneeskundige verklaringen van radio-officieren en radiotelefonisten vloeit voort uit respectievelijk Voorschrift IV/1 (2) (6) en Voorschrift IV/3 (2) (6) van het STCW-verdrag.

De toevoeging van een nieuw onderdeel b aan het tweede lid houdt verband met het feit dat de nieuwe eisen voor het gezichtsorgaan, gehoororgaan en spraakorgaan van radio-officieren en radiotelefonisten middels deze wijziging nog niet kunnen worden opgenomen in Bijlage XXIII van het Schepenbesluit 1965, daar de besprekingen hierover, onder andere met de Medisch adviseur van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en met deskundige hoogleraren nog niet zijn afgerond. Als interimmaatregel zullen de bedoelde verklaringen worden opgemaakt en afgegeven conform de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te geven voorschriften, waarbij uiteraard de vorderingen van eerdergenoemde besprekingen op de voet gevolgd zullen worden.

#### *Artikel I, K:*

De in dit artikel genoemde verklaring betreffende geschiktheid en bekwaamheid is in het leven geroepen om te voldoen aan de verplichting neergelegd in Artikel VI en Voorschrift II/6 (4) van het STCW-verdrag. Hoewel het verdrag geen verklaring voorschrijft voor de scheepsgezel in de machinekamerwacht, moet ingevolge dit artikel deze gezel toch in het bezit zijn van de desbetreffende verklaring; dit analoog aan de verplichting voor scheepsgezellen in de dekdiens.

Door de verklaring, bedoeld in het derde lid van dit artikel, een beperkte geldigheidsduur van 5 jaar te geven, wordt bereikt dat tevens voldaan wordt aan de verplichting neergelegd in de Voorschriften II/5 (1), III/5 (1) en IV/2 (1) van het verdrag, om met vaste tussenpozen van niet langer dan 5 jaren aan te tonen dat betrokkene nog steeds geschikt wordt bevonden voor de dienst buitengaats. Hierbij zij aangetekend dat aan kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen en radio-officieren nog tot 5 jaren na het van kracht worden van het STCW-verdrag een verklaring kan worden afgegeven (op grond van Artikel VII/(2) van het verdrag), ook al hebben zij in de voorafgaande periode van 5 jaren niet gevaren.

Bij de toepassing van het bepaalde in het vierde lid van dit artikel wordt bij voorbeeld gedacht aan loodsen in actieve dienst, die weer een functie als bedoeld in het derde lid van dat artikel willen gaan vervullen.

Bij het vaststellen van de modellen als bedoeld in het vijfde lid van dit artikel zal de Minister rekening houden met het bepaalde in Voorschrift I/2 (3) van het STCW-verdrag.

#### *Artikel I, L:*

De voorschriften in artikel 120a, eerste en tweede lid, zijn overgenomen uit artikel 107 van het Schepenbesluit 1965. Voorts moge worden verwezen naar de toelichting in het gedeelte Algemeen.

Voor de toelichting bij het derde lid van artikel 120a zij verwezen naar de toelichting op artikel 107, vierde lid bij artikel I, onderdeel E.

De voorschriften in artikel 120b zijn afkomstig uit het thans vervallen vierde lid van artikel 108 en uit het oorspronkelijke eerste lid van artikel 111.

Artikel 120c regelt het minimum aantal scheepsgezellen, waarbij het volgende ter toelichting dient. De wijziging van de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 (Stb. 455) houdt een belangrijke verbetering in van de diploma-eisen voor de visserij, zowel wat betreft kwaliteit als kwantiteit. Bovendien is door deze wijziging een grotere differentiatie in die eisen ontstaan, doordat zij zijn afgestemd op het vaargebied, de lengte en het vermogen van het vissersvaartuig. Een en ander rechtvaardigt een aanpassing van het vereiste aantal scheepsgezellen aan boord van zulke vaartuigen, waarbij eveneens gedifferentieerd wordt naar genoemde criteria.

De voorschriften in artikel 120d zijn afkomstig uit artikel 117. Het voorschrift uit het tweede lid van dat artikel is echter niet overgenomen omdat de daar bedoelde situatie aan boord van vissersvaartuigen niet voorkomt.

De voorschriften in artikel 120e komen overeen met die van artikel 119 zoals gewijzigd bij dit besluit. Vermeld dient te worden dat alhoewel het STCW-verdrag niet van toepassing is op vissersvaartuigen, de in dit verdrag vermelde voorschriften betreffende het gezichts-, gehoor- en spraakorgaan van radio-officieren en radiotelefonisten wél van toepassing dienen te zijn op dat personeel aan boord van vissersvaartuigen, daar anders twee categorieën radio-officieren en radiotelefonisten zouden ontstaan, namelijk die ter koopvaardij en die ter visserij. Aanzien er geen wezenlijke verschillen zijn tussen bedoelde functies in beide sectoren van de beroepsvaart, immers alleen een goede en veilige communicatie wordt beoogd, zou het ongewenst zijn dat door een formele toepassing van het STCW-verdrag er differentiatie zou ontstaan tussen de lichamelijke geschiktheid van radio-officieren en radiotelefonisten ter koopvaardij en de lichamelijke geschiktheid van die ter visserij.

De voorschriften van artikel 120f zijn afkomstig uit artikel 120.

#### *Artikel I, M:*

De wijziging van het eerste lid vloeit voort uit de wijziging van hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965 en de invoeging van een nieuw hoofdstuk VIIA. Met de toevoeging van het nieuwe tweede lid wordt beoogd aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid te bieden waar gewenst, voorschriften te geven, waardoor de controle op de naleving van de verplichting uit het eerste lid wordt vergemakkelijkt. Het vroegere tweede lid van dit artikel is hernummerd tot derde lid; de wijziging vloeit voort uit de wijziging van hoofdstuk VII van het Schepenbesluit 1965 en de invoeging van een nieuw hoofdstuk VIIA.

De bepalingen van het nieuw ingevoegde vierde, vijfde en zesde lid van dit artikel beogen uitvoering te geven aan de Voorschriften II/7 en II/8 van het STCW-verdrag. Aan de bepalingen zoals opgenomen in het tweede, respectievelijk derde lid van die Voorschriften wordt reeds uitvoering gegeven door middel van een tweetal eerder uitgegeven Bekendmakingen aan de scheepvaart.

#### *Artikel I, N:*

Deze wijziging vloeit voort uit het vervallen van het vierde lid van artikel 6 van bijlage XVII van het Schepenbesluit 1965.

#### *Artikel I, O:*

Aangezien het overbodig is te regelen dat de bepalingen als bedoeld in het vijfde lid van artikel 156 geen inbreuk maken op het daargenoemde Verdrag, kan dit lid vervallen.

#### *Artikel I, P:*

De wijziging van het derde lid van artikel 158 vloeit voort uit de naamswijziging van de Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO). De nieuwe naam van deze organisatie luidt: International Maritime Organization (IMO). De naamswijziging vormt een onderdeel van de 1975-amendementen op het Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie, 1948 (Trb. 1976, 132). Deze wijzigingen, welke op 11 juli 1977 door Nederland zijn aanvaard, zijn op 22 mei 1982 in werking getreden.

Door het vervallen van het vierde lid van artikel 158 wordt het Handboek Routing van Schepen nu niet langer als verplicht boekwerk aan boord voorgeschreven. Nu de diverse verkeersscheidingsstelsels en overige routingssystemen reeds een aantal jaren zijn ingevoerd en algemeen bekend mogen worden verondersteld bij zeevarenden, is dit handboek niet langer noodzakelijk, temeer daar het niet kan voorzien in een snelle informatie van de zeevarenden over de regelmatige wijzigingen in die routingssystemen. Deze snelle informatie kan alleen worden bereikt door de wijzigingen op te nemen in de Berichten aan Zeevarenden, hetgeen ook reeds geschiedt. Eveneens via deze Berichten aan Zeevarenden moeten de zeekaarten worden bijgehouden, ook voor wat betreft bedoelde wijzigingen, zoals is voorgeschreven in artikel 94, derde lid, van het Schepenbesluit 1965. Een en ander maakt de informatie die via het handboek en de aanvullingen daarop wordt gegeven, overbodig.

De geldende bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, die tot nu toe in het handboek als apart onderdeel waren opgenomen, dienen wel als verplicht boekwerk aan boord te blijven gehandhaafd. Middels de wijziging van artikel 163 (verplichte boekwerken) wordt hieraan gevolg gegeven.

#### *Artikel I, Q:*

Door deze wijziging vervalt het onderscheid dat in de huidige bepaling wordt gemaakt ten aanzien van aantekening in het scheepsdagboek, wanneer in een Nederlandse/Nederlands Antilliaanse haven of in een buitenlandse haven gevaarlijke stoffen zijn geladen. Dit onderscheid wordt niet langer noodzakelijk geacht nu artikel 6, vierde lid, van bijlage XVII van het Schepenbesluit 1965 bij dit wijzigingsbesluit is komen te vervallen.

Tevens is met deze wijziging bereikt dat nu ook aantekening in het scheepsdagboek moet worden gehouden van al hetgeen bij lossen is gedaan om ongevallen met gevaarlijke stoffen te voorkomen. Dit houdt verband met het gestelde in het tweede lid van artikel 154 van het Schepenbesluit van 1965.

#### *Artikel I, R:*

Verwezen zij naar de toelichting op de wijziging van artikel 158 bij artikel I, P.

#### *Artikel I, S:*

Met de toevoeging van dit artikel wordt beoogd aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid te bieden, waar gewenst, regelen te stellen ten aanzien van de constructie, inrichting en uitrusting van schepen die worden gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard. Te denken ware bij voorbeeld aan mobiele booreilanden, bevoorradingschepen voor de offshore, draagvleugelboten en hulpschepen voor duikwerkzaamheden. De ter zake geldende bepalingen van het Schepenbesluit 1965 kunnen op dit soort bijzondere schepen niet of niet volledig worden toegepast, evenmin als de overeenkomstige internationale bepalingen als vermeld in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 met Bijlage (Trb. 1976, 157).



Door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn dan ook door middel van resoluties aanbevelingen aangenomen die moeten worden beschouwd als equivalent voor de op bedoelde schepen van toepassing zijnde voorschriften van genoemd verdrag. Door een aantal lidstaten van IMO worden deze aanbevelingen reeds als equivalente voorschriften op die schepen toegepast. Opname van die aanbevelingen in het Schepenbesluit 1965 zelf is voornamelijk niet mogelijk daar zij aan de hand van de in de praktijk opgedane ervaringen en door de snel voortschrijdende technische ontwikkelingen, vooral in de offshore sector, veelvuldig gewijzigd moeten worden. Ingevolge het onderhavige artikel worden de bedoelde aanbevelingen van IMO nu opgenomen in één of meerdere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie uit te geven Bekendmakingen aan de Scheepvaart.

*Artikel I, U:*

Deze wijziging vloeit voort uit de wijziging van artikel 150.

*Artikel II, A:*

Op 20 november 1973 is door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) Resolutie A. 274 (VIII) aangenomen. In deze Resolutie worden aanbevelingen gegeven voor het toepassen en het aanbrengen van lichtterugkaatsend materiaal op reddingmiddelen aan boord van schepen. Op vrijwillige basis werd dit lichtterugkaatsend materiaal al sinds enige tijd aangebracht op de reddingmiddelen aan boord van Nederlandse schepen. Aan de hand van de hierdoor opgedane ervaring en uit proefnemingen in de praktijk is gebleken dat bedoeld materiaal het opsporen van schipbreukelingen en drenkelingen bij nacht aanzienlijk vergemakkelijkt, waardoor bij reddingacties belangrijke tijdswinst kan worden behaald.

Door de onderhavige wijziging wordt aan het gestelde in deze Resolutie uitvoering gegeven. De gedetailleerde voorschriften voor de wijze van aanbrengen van het materiaal zullen worden opgenomen in een Bekendmaking aan de Scheepvaart, gebaseerd op dit nieuwe artikel.

*Artikel II, B:*

Het bepaalde in het nu vervallen vierde lid van artikel 6 hield in dat, alvorens een reis werd ondernomen met een Nederlands schip waarmee verpakte gevaarlijke stoffen werden vervoerd vanuit een haven in Nederland of de Nederlandse Antillen, een speciale lijst of gedetailleerd stuwplan van deze stoffen ter inzage moest worden aangeboden aan het districtshoofd van de Scheepvaartinspectie onderscheidenlijk het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in de Nederlandse Antillen. Dit voorschrift wordt momenteel niet meer als zinvol en praktisch beschouwd. Enerzijds is het niet van toepassing op Nederlandse schepen in buitenlandse havens noch op buitenlandse schepen in havens in Nederland of de Nederlandse Antillen; anderzijds geschiedt de controle op de naleving van de voorschriften voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen niet meer ten kantore van de Scheepvaartinspectie, doch daadwerkelijk aan boord aan de hand van die lijst of dat stuwplan. Hiertoe, en mede in verband met de toename van het vervoer van bedoelde stoffen zijn voor wat betreft Nederland destijds ook de kommandant en de controleurs van het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen ter beschikking gesteld van de dienst van de Scheepvaartinspectie (koninklijk besluit van 5 juli 1979, Stcrt. 134). Voor wat betreft de Nederlandse Antillen geschiedt de daadwerkelijke controle aan boord door de Havenveiligheidsinspectie.

Het vervallen van het vijfde lid van dit artikel vloeit voort uit het vervallen van het vierde lid.



#### *Artikel II, C:*

Deze wijziging vloeit voort uit het proces-verbaal van correctie van 22 december 1982 van de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie (Trb. 1983, 32), houdende wijzigingen in de Engelse tekst van de Bijlage van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenslevens op zee, 1973.

#### *Artikel II, D:*

De wijzigingen van artikel 3 en artikel 4, eerste lid, onder a, b en c, van bijlage XXII vloeien voort uit het bepaalde in Voorschrift VI/I en bijbehorend Aanhangsel van het STCW-verdrag.

De wijziging van artikel 4, eerste lid, onder d, vloeit voort uit de wens de hoogte van het daar genoemde tarief niet langer te regelen in deze bijlage zelf, maar in een regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat (in overeenstemming met de minister van Economische Zaken), waardoor wordt bereikt dat het tarief sneller en op eenvoudiger wijze dan voorheen kan worden aangepast.

Het vervallen van artikel 7 houdt verband met het feit dat door geen der daarin genoemde categorieën personen nog gebruik gemaakt wordt van de in dat artikel aangegeven mogelijkheid tot het verkrijgen van een zogenaamd dienstdiploma als sloepsgast.

De wijziging van artikel 8, nu vernummerd tot artikel 7, is eveneens in verband met het bovenvermelde omtrent de tarieven. Het nieuw ingevoegde artikel 9 geeft de grondslag voor de eerderevermelde ministeriële regeling tot vaststelling van die tarieven.

#### *Artikel II, E:*

De bepalingen van deze nieuwe ingevoegde bijlage vloeien voort uit de Voorschriften V/1 b (1) (2), V/2 b (1) (2) en V/3 b (1) (2) van het STCW-verdrag.

#### *Artikel III*

Tijdens de behandeling in de Rijksministerraad van het ontwerp van het Besluit van 5 december 1980 (Stb. 774), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965, werd door de minister van Binnenlandse Zaken opgemerkt dat de in het Besluit gebruikte terminologie op het gebied van bescherming tegen, opsporing en bestrijding van brand aan boord van schepen (in de bijlagen IV en V van het Schepenbesluit) niet geheel in overeenstemming was met de terminologie zoals die werd gebruikt in overige wetgeving ter zake van brandbestrijding. Naar aanleiding van deze opmerking werd contact opgenomen met de onder het Ministerie van Binnenlandse Zaken ressorterende Inspectie voor het Brandweerwezen.

Raadpleging van bedoelde overige wetgeving, diverse normbladen en van het boekje «Brandweertermen» van de Stichting Brandweeropleiding in Nederland (in samenwerking met de Stichting Nationaal Brandpreventie Instituut), alsmede het advies van eerdergenoemde Inspectie hebben geleid tot de onderhavige wijzigingen. Hierbij zij opgemerkt dat nu niet alleen de destijds aan de orde zijnde bijlagen IV en V bij het Schepenbesluit op dit punt zijn gewijzigd, doch ook alle andere bijlagen evenals het Schepenbesluit zelf.

#### *Artikel IV*

De overgangsbepalingen vervat in onderdeel A van dit Artikel regelen de toepassing van de nieuwe voorschriften uit het onderhavige wijzigingsbesluit, voor zover deze betreffen de constructie, inrichting en uitrusting op bestaande schepen. Dergelijke bepalingen zijn noodzakelijk omdat de

gewijzigde bepalingen ten aanzien van constructie en inrichting op een bestaand schip niet altijd praktisch uitvoerbaar zijn en omdat aan de gewijzigde eisen ten aanzien van uitrusting niet direkt uitvoering kan worden gegeven.

De overgangsbepalingen vervat in onderdeel B van dit Artikel zijn gebaseerd op Artikel VII (2) en op de Voorschriften II/6, vijfde lid, III/6, zesde lid, V/1, derde lid, V/2, derde lid, en V3/3, derde lid, van het STCW-verdrag.

Met de in onderdeel B, onder 3, van dit Artikel gestelde zinsnede «binnen de voorafgaande 5 jaar» wordt bedoeld een periode van 5 jaar direct voorafgaande aan de datum waarop een kapitein of schepeling nog geacht kan worden te voldoen aan bedoelde eisen. Ingevolge het gestelde in de aanvang van dit onderdeel, onder 3, kan deze datum maximaal 2 jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van artikel II, onderdeel E, liggen.

Voor wat betreft de kennis die voor het verkrijgen van het diploma als sloepsgast wordt gevorderd, wordt het niet nodig geacht de overgangsbepaling uit te strekken tot de 5 jaar waartoe Artikel VII (2) van het STCW-verdrag de mogelijkheid biedt, maar wordt een termijn van 2 jaar voldoende geacht.

De overgangsbepalingen opgenomen in onderdeel C van dit artikel, geven uitvoering aan resolutie nr. A. 494 (XII) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Deze resolutie geeft interimmaatregelen voor de meting van schepen, «nieuwe» schepen zijnde in de zin van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen 1969 (Trb. 1970, 194).

Deze interimmaatregelen dienen ter voorkoming van een situatie zoals die bijvoorbeeld zou kunnen ontstaan bij de bouw van twee zusterschepen, waarvan de kiel vóór, respectievelijk na, 18 juli 1982 is gelegd («bestaand» respectievelijk «nieuw» schip in de zin van genoemd verdrag), waarbij door het nieuwe metingssysteem het schip van na 18 juli 1982 een tonnagegrens overschrijdt waardoor het aan meerdere veiligheidseisen zou moeten voldoen dan haar identieke zusterschip van vóór 18 juli 1982.

Overeenkomstig het standpunt van de Maritieme Veiligheidscommissie van IMO neergelegd in bovengenoemde Resolutie nr. A.494 (XII), wordt gemeend dat in zulk een situatie aan ontwerpers, reders en bouwers van schepen de mogelijkheid moet worden geboden de consequenties te evalueren naar rato van de opgedane ervaringen met bedoeld verdrag, aan de bepalingen waarvan nationale uitvoering wordt gegeven middels de Meetbrievewet 1981.

#### *Artikel V*

De wijzigingen die verband houden met de Meetbrievewet 1981, alsmede de andere wijzigingen die niet voortvloeien uit het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst dan wel uit de wijziging van de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935, treden in werking dertig dagen na de publikatie in het Staatsblad, omdat het besluit dan geacht kan worden zowel in Nederland als op de Nederlandse Antillen alom bekend te zijn.

Met de inwerkingtreding van de overige onderdelen zal worden gewacht tot dat het bovenbedoelde STCW-verdrag voor Nederland van kracht zal zijn geworden. Aangenomen mag worden dat dan inmiddels ook de wijziging van de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935 haar beslag zal hebben gekregen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes