

Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen

Regeling houdende nadere regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde zeeschepen (Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen)

16 december 2004/Nr. HDJZ/
SCH/2004-2756
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen en de Minister van Toerisme en Transport van Aruba; Gelet op de artikelen 12, 22, 32, 46, 48, eerste lid, 51, 54, 58 en 65 van het Schepenbesluit 2004, de artikelen 5, eerste lid, 26e, tweede lid, en 26f van de Schepenwet en de in artikel 1 van deze regeling genoemde Codes;

Besluit:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

- besluit: Schepenbesluit 2004;
- BC-Code: de bij resolutie A.434(XI) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO)¹ van de Verenigde Naties aangenomen Code voor het veilig vervoer van vaste bulkloading (*Bulk Cargoes Code*);
- DSC-Code: de bij resolutie A.373(X) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen Code voor de veiligheid van dynamisch ondersteunde schepen (*Dynamically Supported Craft Code*);
- Houtvaartcode: de bij resolutie A.715 (17) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor het veilig vervoer van deklast hout (*Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes*);
- MODU-Code 1979: de bij resolutie A.414(XI) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1979 (*Mobile Offshore Drilling Units Code, 1979*);
- MODU-Code 1989: de bij resolutie A.649(16) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1989 (*Mobile Offshore Drilling Units Code, 1989*);

g. SPS-Code: de bij resolutie A.534(13) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de veiligheid van schepen voor bijzondere doeleinden (*Special Purpose Ships Code*);

h. EmS-Gids: de bij circulaire MSC/Circ.1025 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde Noodmaatregelen en -procedures voor schepen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd (*Emergency response procedures for ships carrying dangerous goods; EmS Guide*).

2. Voor de toepassing van het besluit en deze regeling wordt met een internationale reis gelijkgesteld een reis tussen de Nederlandse Antillen en Nederland of tussen Aruba en Nederland.

Artikel 2. Bouwdatum van een schip

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

Artikel 3. Toepassingsbereik

Deze regeling is van toepassing op schepen die op grond van Nederlands-Antilliaanse of Arubaanse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren.

Hoofdstuk 2. Certificaten en onderzoeken

§ 1. Benodigde certificaten

Artikel 4. Certificaten voor verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)

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

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

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

Artikel 5. Certificaten op grond van DSC-Code en SPS-Code (IMO)

1. Voor een schip ten aanzien waarvan op grond van artikel 8 is gekozen voor toepassing van de DSC-Code of de SPS-Code, is het bij de desbetreffende Code behorende certificaat benodigd. Indien is gekozen voor toepassing van de DSC-Code, is voor het schip tevens de bij die Code behorende exploitatievergunning benodigd.

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

Artikel 6. Bij certificaten behorende uitrustingsrapporten, aanhangsels e.d.

De in de artikelen 4 en 5 bedoelde certificaten gaan vergezeld van de bij die certificaten behorende uitrustingsrapporten en aanhangsels, alsmede van de in de desbetreffende Codes voorgeschreven stabiliteitsgegevens of andere gegevens met betrekking tot schip of lading.

§ 2. Onderzoeken

Artikel 7. Onderzoeken van verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)

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

Artikel 8. Onderzoeken op grond van DSC-Code en SPS-Code (IMO)

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

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

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

Artikel 9. Tijdstippen van onderzoek

De in de artikelen 7 en 8 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende Codes voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat het hernieuwde onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, steeds plaatsvindt in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat.

Artikel 10. Uitvoering onderzoeken door erkende organisaties

1. De onderzoeken, bedoeld in de artikelen 18 en 19 van het besluit, worden uitgevoerd door een daartoe krachtens artikel 23 van het besluit aangewezen organisatie naar keuze van de eigenaar.
2. De onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 13 tot en met 17 van het besluit of de artikelen 7 en 8 van deze regeling wordt onderworpen, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie of door een krachtens artikel 23 van het besluit aangewezen organisatie waar het schip is geklasseerd.

Artikel 11. Aantekening van onderzoeken

Van de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 7 en 8 tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, wordt door degene die het onderzoek heeft verricht, aantekening geplaatst op het certificaat.

§ 3. Afgifte en geldigheid van certificaten

Artikel 12. Certificaten op grond van MODU-Code, DSC-Code of SPS-Code (IMO)

1. De in artikel 5 bedoelde certificaten hebben, indien zij zijn afgegeven voor een passagiersschip, een geldigheidsduur van een jaar. De in artikel 4 bedoelde certificaten hebben, evenals de in artikel 5 bedoelde certificaten die zijn afgegeven voor vrachtschepen, een geldigheidsduur van vijf jaren.
2. De artikelen 29, tweede lid, 30 en 31 van het besluit zijn van overeenkomstige toepassing op certificaten als bedoeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 3. Eisen aan schip en bedrijfsvoering

§ 1. Eisen aan schepen

Artikel 13. Eisen op grond van MODU-Code, DSC-Code en SPS-Code (IMO)

1. Een schip waarvoor een certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de DSC-Code of de SPS-Code, benodigd is, voldoet aan de eisen van de desbetreffende Code.
2. Indien in een Code als bedoeld in het eerste lid wordt verwezen naar het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag, wordt dat verdrag toegepast

met inachtneming van alle op grond van artikel 71 van het besluit toepasselijke wijzigingen van dat verdrag.

Artikel 14. Bijzondere eisen voor offshore bevoorradingsschepen en ondersteuningschepen (IMO)

1. Offshore bevoorradingsschepen voldoen aan de eisen van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 280/1992 (Stcrt. 70).
2. Offshore ondersteuningschepen, gebruikt voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk, voldoen aan de eisen van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 281/1992 (Stcrt. 70).

Artikel 15. Nadere regels betreffende de stabiliteit van schepen (IMO)

1. Een schip voldoet aan de op dat schip toepasselijke stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 279/1992 (Stcrt. 70) of bekendmaking aan de scheepvaart nr. 255/1990 (Stcrt. 117).
2. Het eerste lid is niet van toepassing op offshore bevoorradingsschepen en op vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter waarvoor geen certificaat benodigd is.

Artikel 16. Nadere regels betreffende werktuiglijke en elektrische installaties

1. De elektrische installaties aan boord van een schip voldoen aan de normen in Publicatie 92 (Elektrische installaties aan boord van schepen) van de Internationale Elektrotechnische Commissie of daaraan gelijkwaardige normen van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau.
2. De bouw en inrichting en het onderhoud van elektrische personenliften voldoen aan:
a. de regels van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau, of:
b. ISO-norm 8383 in combinatie met EN 81-1 (1998), dan wel de door het Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft uitgegeven norm NEN 28 383.
3. In aanvulling op voorschrift II-1/42.2, onderscheidenlijk II-1/43.2, van het SOLAS-verdrag is de aan boord van een schip aanwezige elektrische noodkrachtbron tevens in staat om gedurende ten minste 36 uur, indien het een passagiersschip betreft, en ten minste 18 uur, indien het een vrachtschip betreft, stroom te leveren ten behoeve van de noodverlichting in kombuizen, eetzalen en andere ruimten voor algemeen gebruik.
4. Aan boord van een schip worden de in bekendmaking aan de scheepvaart nr. 213/1987 (Stcrt. 114) voorgeschreven maatregelen ter beperking van geluidhinder getroffen.

5. De opstelling en inrichting van acetyleen las- en snij-installaties voldoet aan de eisen van bekendmaking nr. 35/1965 (Stcrt. 169).

Artikel 17. Nadere regels betreffende de veiligheid van navigatie

1. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op vrachtschepen van minder dan 300 GT.
2. Voorschrift V/19.2.5.4 van het SOLAS-verdrag is van overeenkomstige toepassing op schepen van minder dan 500 GT.

Artikel 18. Medische uitrusting

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

Artikel 19. Nadere regels in relatie tot benodigde certificaten

1. Een schip waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat, een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikel 4 of 5 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de ingevolge de artikelen 14 tot en met 18 toepasselijke eisen.
2. Een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 4 of 5 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat bovendien aan de ingevolge artikel 40, derde lid, van het besluit toepasselijke eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Artikel 20. Gelijkwaardige voorzieningen

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke resoluties van de IMO is bepaald, afwijking toestaan van de in de artikelen 13 tot en met 17 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijk-

waardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

§ 2. Eisen aan de bedrijfsvoering over schepen

Artikel 21. Veiligheidscommissie (ILO)

1. De veiligheidscommissie aan boord van een schip met een bemanning van meer dan vijftien personen bestaat uit ten minste twee bevaan schepelingen. In de commissie zijn zowel de scheeps-officieren als de scheepsgezellen vertegenwoordigd.

2. Aan boord van een schip met een bemanning van ten hoogste vijftien personen wordt ten minste één veiligheidscommissaris benoemd.

3. De verplichting, bedoeld in artikel 26e, eerste lid, van de Schepenwet, geldt niet voor vissersvaartuigen en schepen met een bemanning van minder dan vijf personen.

Artikel 22. Nadere regels betreffende de beveiliging van schepen

1. De nationale instantie waartoe de in voorschrift XI-2/6.2.1 van het SOLAS-verdrag bedoelde, door het Ship Security Alert System gegenereerde alarmmeldingen kunnen worden gericht, is het Kustwachtcentrum Curaçao.

2. Beveiligingsverklaringen als bedoeld in voorschrift XI-2/1.15 van het SOLAS-verdrag behoeven niet langer te worden bewaard dan nodig is om aan voorschrift XI-2/9.2.3 van dat verdrag te voldoen. De minimumtermijn voor het bewaren van de in voorschrift A/10.1 van de ISPS-Code bedoelde documentatie bedraagt drie jaren.

§ 3. Toelatingseisen voor scheepsuitrusting

Artikel 23. Typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting

1. Uitrusting waarvoor bij plaatsing aan boord van een schip, gelet op de op dat schip toepasselijke eisen, een typegoedkeuring is vereist, is van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type.

2. Onder uitrusting waarvoor een typegoedkeuring is vereist, wordt mede verstaan uitrusting als bedoeld in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-verdrag.

3. Met uitrusting van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type wordt gelijkgesteld uitrusting die is voorzien van het Europese merk van overeenstemming voor scheepsuitrusting, bedoeld in bijlage D van richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46).

§ 4. Vrijstellingen

Artikel 24. Vrijstellingen op grond van MODU-Code, DSC-Code of SPS-Code (IMO)

Schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, van het besluit benodigd is, zijn vrijgesteld van:

- indien zij voldoen aan de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989 of de DSC-Code: de in de hoofdstukken II-1, II-2, III en IV van het SOLAS-verdrag opgenomen eisen;
- indien zij voldoen aan de SPS-Code: de in die Code aangegeven eisen van het SOLAS-verdrag.

Artikel 25. Zeilschepen en niet-werktuiglijk voortbewogen schepen

1. Zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, zijn vrijgesteld van de voorschriften V/20, V/22.1.1 tot en met V/22.1.5 en V/30 van het SOLAS-verdrag.

2. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn overeenkomstig voorschrift V/3.1 van het SOLAS-verdrag vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van dat verdrag, met uitzondering van voorschrift V/19.2.1.7. Tevens zijn zij vrijgesteld van de in artikel 17 bedoelde eisen.

Hoofdstuk 4. Vervoer van lading

Artikel 26. Vervoer van deklast hout (IMO)

1. Het vervoer van deklast hout aan boord van schepen met een lengte van 24 meter of meer geschiedt met inachtneming van de in de Houtvaartcode, met uitzondering van de bijlagen bij die Code, opgenomen voorschriften.

2. Het vervoer van pakketten gebundeld hout op de luiken is uitsluitend toegestaan, indien:

- voorzieningen zijn aangebracht om het zijdelings verschuiven van de onderste laag van de deklast te voorkomen;
- de wijze van beladen van de sjoinrichting en de overige onderdelen van de uitrusting voor de deklast door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn goedgekeurd.

3. De maximale hoogte van pakketten gebundeld hout die op de luiken worden vervoerd, wordt in afwijking van voorschrift 3.2.1 van de Houtvaartcode gemeten vanaf de bovenzijde van het luikhoofd.

4. De beproeving, markering en certificering van kettingen, gebruikt bij het sjoinen van deklast hout, bedoeld in voorschrift 4.5.1 van de Houtvaartcode, geschiedt overeenkomstig EN-norm 818-2 of de door het Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft uitgegeven norm NEN-EN 818-2.

Artikel 27. Nadere regels voor het vervoer van bulkclading (IMO)

1. In aanvulling op de hoofdstukken VI, deel B, en VII, deel A-1, van het SOLAS-verdrag worden bij het vervoer van gestorte lading en het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk de voorschriften van de BC-Code in acht genomen.

2. De bevoegde autoriteiten, bedoeld in de BC-Code, zijn:

- voor in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen: de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;
- voor in Aruba geregistreerde schepen: de Minister van Toerisme en Transport van Aruba.

Artikel 28. Nadere regels betreffende het vastzetten van lading (IMO)

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

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

Artikel 29. Bevoegde autoriteiten IMDG-Code

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

- voor in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen: de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;
- voor in Aruba geregistreerde schepen: de Minister van Toerisme en Transport van Aruba.

Artikel 30. EmS-Gids (IMO)

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

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

Hoofdstuk 5. Verplichtingen van de kapitein

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 31. Voorschriften voor bijzondere scheepstypen (IMO)

De kapitein van een schip waarvoor een certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de

DSC-Code of de SPS-Code, benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Artikel 32. Beheer medische uitrusting

1. De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige medische uitrusting in goede staat verkeert en zonodig wordt aangevuld of vernieuwd.
2. De artikelen 2 en 3 van de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen zijn van toepassing.

Artikel 33. Incidenten met gevaarlijke stoffen (IMO)

1. De kapitein van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, draagt er bij een incident met die stoffen zorg voor dat de in de EmS-Gids opgenomen procedures worden gevolgd.
2. Meldingen van incidenten met gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift VII/6 of VII/7-4 van het SOLAS-verdrag voldoen aan de bij resolutie A.851(20) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Richtlijnen voor het rapporteren van incidenten met gevaarlijke, schadelijke of milieuverontreinigende stoffen (Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants).

Artikel 34. Bijhouden dagboeken

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

§ 2. Vrijstellingen

Artikel 35. Beproeven van stuurinrichting op korte reizen (SOLAS)

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

Artikel 36. Niet-werktuiglijk voortbewogen schepen

1. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn vrijgesteld van de voorschriften V/26 tot en met V/28 van het SOLAS-verdrag.
2. De artikelen 64 van het besluit en 34 van deze regeling zijn niet van toepassing op schepen als bedoeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Artikel 37. Bekendmaking van Codes e.d.

Van de wijze van bekendmaking van de op grond van deze regeling toepasselijke Codes, resoluties en circulaire van de IMO wordt mededeling gedaan in de Curaçaosche Courant en in de Landscourant van Aruba.

Artikel 38. Wijzigingen van Codes e.d.

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

Artikel 39. Inwerkingtreding

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

Artikel 40. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in het Afkondigingsblad van Aruba worden geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

¹ Op 22 mei 1982 is de naam van de Organisatie gewijzigd in 'Internationale Maritieme Organisatie' (IMO).

Toelichting

Algemeen

§ 1. Inleiding

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

zeeschepen (zie de artikelen 26e e.v. van de Schepenwet en artikel 21 van deze regeling).

De reden dat de regeling niet uitsluitend ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 strekt, is gelegen in het streven naar meer geconsolideerde wetgeving en minder 'losse' regelingen. Uiteraard heeft dat streven ook ten grondslag gelegen aan de keuze om één regeling ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 te maken, in plaats van de ruim honderd kleine regelingen en bekendmakingen aan de scheepvaart die in de loop der tijd onder het Schepenbesluit 1965 tot stand zijn gekomen. Na een korte overgangperiode waarin nog een klein aantal oude regelingen tijdelijk van kracht zal blijven (zie paragraaf 2 van deze toelichting), zullen in beginsel alle veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen ofwel in het Schepenbesluit 2004 ofwel in deze regeling zijn opgenomen. De toegankelijkheid en overzichtelijkheid van de veiligheidsregulering voor zeeschepen zal daardoor aanzienlijk worden verbeterd.

Opgemerkt zij nog dat het toepassingsbereik van deze regeling is beperkt tot Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen. Voor in Nederland geregistreerde schepen wordt door middel van een aparte regeling uitvoering gegeven aan het Schepenbesluit 2004: de Regeling veiligheid zeeschepen. De reden voor deze splitsing is gelegen in de uiteenlopende regionale verplichtingen van de landen, waarbij onder meer moet worden gedacht aan de uit het EG-verdrag voortvloeiende verplichtingen. In de Nederlandse regeling wordt tevens uitvoering gegeven aan een aantal richtlijnen van de Europese Unie op scheepvaartgebied die uitsluitend voor het land Nederland behoeven te worden geïmplementeerd. Voor een uitgebreidere toelichting zij verwezen naar de toelichting bij genoemde regeling.

§ 2. Gefaseerde inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004

Het nieuwe Schepenbesluit is op 1 juli 2004 reeds beperkt in werking getreden, namelijk ten aanzien van de internationale beveiligingsvoorschriften voor schepen. Op 1 januari 2005 zal het besluit ook ten aanzien van de overige verplichtingen in werking treden, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nieuwe 'nationaal veiligheidscertificaat' (zie artikel 6 van het besluit). De invoering van dit nieuwe certificaat vergt – mede omdat de aan dat certificaat ten grondslag te leggen eisen gemoderniseerd moeten worden – nog enige voorbereiding en zal om die reden pas medio 2005 plaatsvinden. Voor de categorie schepen waarvoor in de nieuwe situatie een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn, blijft daarom nog gedurende korte tijd het certificaat van deugdelijkheid op grond van het Sche-

penbesluit 1965 verplicht. In verband hiermee blijven ook bepaalde eisen uit dat besluit tijdelijk nog van kracht. Om er geen misverstanden over te laten bestaan om welke eisen het daarbij gaat, is een bijzondere bekendmaking aan de scheepvaart vastgesteld (bekendmaking nr. 329/2004) met daarin een overzicht van de eisen die, in afwachting van de invoering van het nationaal veiligheids-certificaat, voornamelijk op grond van het Schepenbesluit 1965 van kracht blijven.

Vanwege het feit dat het nieuwe besluit per 1 januari 2005 nog niet volledig in werking treedt, heeft de onderhavige regeling in eerste instantie slechts betrekking op de categorieën schepen waarvoor het besluit wel reeds per 1 januari zal gaan gelden. Zodra het Schepenbesluit 2004 ook ten aanzien van het nationaal veiligheidscertificaat in werking treedt, zal de onderhavige regeling worden aangevuld met de daarvoor benodigde nadere regels. Van die gelegenheid zal dan tevens gebruik worden gemaakt om een aantal reeds per 1 januari 2005 geldende bepalingen uit de regeling te vernieuwen. Het gaat daarbij met name om de artikelen 14 tot en met 18, waarin nog ten dele wordt verwezen naar een aantal oude regelingen en bekendmakingen onder het Schepenbesluit 1965. De bekendmakingen zullen zoveel mogelijk worden vervangen door verwijzingen naar (actuele) IMO-instrumenten of door nog op te stellen doelvoorschriften, terwijl de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen – na stroomlijning en actualisering – zal worden vervangen door een bijlage bij de onderhavige regeling.

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat het overgrote deel van de onder het Schepenbesluit 1965 geldende regelingen en bekendmakingen in verband met de inwerkingtreding van het nieuwe Schepenbesluit per 1 januari 2005 en de totstandkoming van deze regeling zal worden ingetrokken. Voor de ministeriële regelingen zal dit geschieden in een aparte intrekkingsregeling; de bekendmakingen aan de scheepvaart worden ingetrokken bij bekendmaking nr. 330/2004. In totaal gaat het daarbij om 76 bekendmakingen en 30 ministeriële regelingen. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de intrekkingsregeling en naar bekendmaking nr. 330/2004.

§ 3. Structuur en systematiek van de regeling

In de regeling is aangesloten bij de structuur en systematiek van het Schepenbesluit 2004. De indeling volgt zoveel mogelijk de indeling van het besluit en evenals in het besluit wordt in de regeling dynamisch verwezen naar de toepasselijke internationale voorschriften.

Voor nadere toelichting zij verwezen naar het algemeen deel van de nota van toelichting bij het besluit.

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

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

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

§ 4. Bijzondere certificaten

Het Schepenbesluit 2004 bevat een aantal basisregels met betrekking tot de voor een schip benodigde veiligheids-certificaten: voor passagiersschepen en vrachtschepen van meer dan 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, is in beginsel een internationaal veiligheidscertificaat op grond van het SOLAS-verdrag vereist (zie artikel 5 van het besluit); voor overige schepen is in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat vereist (artikel 6). In aanvulling op deze algemene regels maakt artikel 12 van het besluit het

mogelijk om voor bepaalde categorieën van schepen bij ministeriële regeling een bijzonder certificaat te eisen. In de nota van toelichting bij het besluit is reeds aangegeven dat het daarbij vooral gaat om bijzondere certificaten op grond van IMO-Codes.

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

Het bovenstaande geldt niet voor schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Zoals al in de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004 werd opgemerkt, blijven op deze schepen de internationale certificatieverplichtingen van toepassing; het bijzondere certificaat treedt in dat geval niet in de plaats van het internationale veiligheidscertificaat. Toepassing van een bijzondere Code resulteert voor deze categorie schepen slechts in een vrijstelling van (bepaalde) algemene eisen (zie artikel 24) en niet in een vrijstelling van de verplichting om over een internationaal certificaat te beschikken. Naast het bijzondere certificaat blijft dus het internationale veiligheidscertificaat vereist. Bovendien is voor deze schepen tevens een internationaal certificaat van vrijstelling vereist (zie artikel 11 van het besluit).

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

§ 5. Nationale eisen en deregulering

In het voorgaande is reeds opgemerkt dat deze regeling de nationale bijzonderheden en aanvullingen ten opzichte van

het internationale regime bevat. Bij de totstandkoming van deze regeling is kritisch gekeken naar het nut van alle aanvullende nationale eisen die onder het Schepenbesluit 1965 golden. Dit heeft ertoe geleid dat een groot aantal nationale eisen is geschrapt. In veel gevallen blijkt thans ook met de regels van de klassenbureaus of met de algemene eisen uit de verdragen te kunnen worden volstaan. Voorbeelden van (aanvullende) nationale eisen die om die reden niet meer terugkeren, zijn de voorschriften voor patrijspoorten, ramen en lichtranden (artikel 42 Schepenbesluit 1965), de voorschriften voor vul- en luchtpijpen en peilvoorzieningen (artikelen 43 en 43a Schepenbesluit 1965), de nadere eisen betreffende elektrische installaties en elektrotechnische voorzieningen voor werktuiglijke installaties (bijlage II Schepenbesluit 1965) en de voorschriften met betrekking tot lens- en ballastinrichtingen (bijlage III Schepenbesluit 1965).

Ook ten aanzien van onderwerpen waarin niet door klassenregels of verdragen wordt voorzien, heeft deregulering plaatsgevonden. Zo keert bijvoorbeeld de eis dat ook alle niet voorgeschreven uitrusting van een typegoedkeuring moet zijn voorzien (artikel 105 Schepenbesluit 1965) niet terug – met één uitzondering: zie artikel 23, tweede lid – en zijn ook de voorschriften betreffende de ruimten voor passagiers (hoofdstuk VIII Schepenbesluit 1965) geschrapt. Overigens dient voor de volledigheid ook te worden opgemerkt dat een aantal nationale eisen niet als nationale eis terugkeert, omdat inmiddels een vergelijkbare eis in de internationale verdragen is opgenomen.

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

De hierboven beschreven deregulering heeft ertoe geleid dat in de regeling vrijwel geen aanvullende nationale eisen meer zijn opgenomen, waardoor het nationale beleidselement onder het nieuwe besluit nog maar een fractie is van het nationale beleidselement onder het Schepenbesluit 1965. Alleen de

meest essentiële eisen uit het oude besluit zijn gehandhaafd (zie met name de artikelen 14 tot en met 17).

Artikelsgewijs

Artikel 1

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

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

In het op basis van artikel 4 van de Schepenwet tot stand gekomen Bemanningsbesluit Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen (Stb. 2002, 44) is een soortgelijke beperking aangebracht. Deze geldt ten aanzien van het begrip 'reizen nabij de kust' zoals bedoeld in het internationale Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144). In dat verdrag wordt met 'reizen nabij de kust' bedoeld reizen binnen een bepaalde afstand van de kust van de verdragspartij. In genoemd besluit is er niet voor gekozen daarbij de kusten van het Koninkrijk als uitgangspunt te hanteren maar deze soort reizen te beperken tot de wateren binnen 250 mijl van de kusten van enig eiland van de Nederlandse Antillen, dan wel uit de kust van Aruba. In het Nederlandse Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart (Stb. 2001, 25) zijn 'reizen nabij de kust' beperkt tot 30 mijl uit de Nederlandse kust. Reizen tussen enerzijds het land Nederland en anderzijds de Koninkrijksdelen in de West worden daarmee ook in de bemanningswetgeving als internationale reizen beschouwd.

Artikel 2

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

Artikel 3

In het algemeen deel van de toelichting is reeds toegelicht dat de voor Nederlandse schepen geldende regels in een aparte regeling zijn opgenomen: de Regeling veiligheid zeeschepen. De onderhavige regeling geldt alleen voor in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen.

Artikel 4

Voor verplaatsbare offshore booreenheden ('mobile offshore drilling units') bestaan sinds 1979 bijzondere veiligheidseisen van de IMO, die zijn neergelegd in de MODU-Code. Deze Code (die afhankelijk van de bouwdatum van het schip in zijn 1979- of 1989-versie van toepassing is) voorziet in specifieke ontwerpcriteria, constructievoorschriften en veiligheidsmaatregelen voor offshore booreenheden, met als doel de veiligheidsrisico's voor het personeel aan boord en de risico's voor het milieu zoveel mogelijk te beperken. Internationaal heeft de MODU-Code slechts de status van aanbeveling; toepassing van de Code is op grond van de verdragen niet verplicht. Het Koninkrijk onderschrijft echter het belang van deze bijzondere regels voor booreenheden en heeft de toepassing van die regels daarom voor schepen onder Koninkrijksvlag verplicht gesteld, aanvankelijk bij bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling MODU-Code Schepenbesluit 1965. Deze laatste regeling wordt in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling per 1 januari 2005 ingetrokken.

Bij de MODU-Code behoort een speciaal veiligheidscertificaat voor offshore booreenheden, dat in de systematiek van het Schepenbesluit 2004 als een bijzonder certificaat in de zin van artikel 12 van het besluit geldt. Voor booreenheden die niet onder artikel 5 van het besluit vallen (hetgeen met name het geval zal zijn, wanneer zij niet van eigen middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien), treedt dit certificaat in de plaats van het op grond van artikel 6 van het besluit benodigde nationaal veiligheidscertificaat. Voor booreenheden die wel onder artikel 5 van het besluit vallen, is naast het bijzondere certificaat op grond van de MODU-Code ook het internationale veiligheidscertificaat benodigd. Toepassing van de Code resulteert voor deze schepen in een vrijstelling van de algemene SOLAS-eisen die aan het internationale veiligheidscertificaat ten grondslag liggen (zie artikel 24 van deze regeling). In verband met deze vrijstelling is voor het schip dan tevens een internationaal certificaat van vrijstelling als bedoeld in artikel 11 van het besluit benodigd.

Artikel 5

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

De SPS-Code geldt voor zogeheten 'special purpose ships' en heeft betrekking op schepen met meer dan 12 bijzondere opvarenden die niet tot de normale bemanning van het schip behoren, maar die ook niet als passagiers kunnen worden aangemerkt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om personeel aan boord van schepen die worden gebruikt voor wetenschappelijke of onderzoekdoeleinden. Ook vindt de Code toepassing ten aanzien van opleidingsschepen, waarbij een deel van de operationele taken aan boord wordt verricht door personen in opleiding. Ingevolge de Code worden de bijzondere opvarenden niet als passagiers beschouwd, hetgeen van belang is voor de eisen die zowel in technische als in operationele zin aan het schip worden gesteld. De achtergrond van dit bijzondere regime voor special purpose ships is dat van bijzondere opvarenden mag worden verwacht dat zij over een redelijke kennis van de inrichting van het schip beschikken en ook enigszins geoefend zijn in veiligheidsprocedures en het gebruik van veiligheidsuitrusting. Deze extra kennis en oefening onderscheidt hen van de gemiddelde passagier.

Zowel voor de DSC-Code als voor de SPS-Code geldt dat toepassing van de Code niet verplicht is. De eigenaar van een schip kan daarvoor kiezen: zie artikel 8. Kiest de eigenaar voor toepassing van een van deze Codes, dan leidt dit ertoe dat voor het schip ook de bij de desbetreffende Code behorende certificatieverplichting gaat gelden. De certificaten bij beide Codes gelden als bijzondere certificaten in de zin van artikel 12 van het besluit. Schepen die onder artikel 5 van het besluit vallen, zijn, indien zij voldoen aan de DSC- of SPS-Code, vrijgesteld van bepaalde algemene eisen van het SOLAS-verdrag (zie artikel 24). Voor schepen die niet onder artikel 5 van het besluit vallen, treedt het bijzondere certificaat bij de Code in de plaats van het in artikel 6 van het besluit bedoelde nationaal veiligheidscertificaat.

De SPS-Code was aanvankelijk geïmplementeerd bij bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling SPS-Code Schepenbesluit 1965; de DSC-Code was geïmplementeerd door middel van de Regeling DSC-Code Schepenbesluit 1965. Beide

regelingen worden in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling ingetrokken.

Artikel 6

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

Artikelen 7 en 8

Deze artikelen regelen de onderzoeken waaraan schepen in verband met de bijzondere certificaten uit de artikelen 4 en 5 worden onderworpen. In de toelichting bij artikel 5 is reeds vermeld dat toepassing van de DSC- of SPS-Code niet verplicht is: de eigenaar van het schip kan daarvoor kiezen. Deze keuze-mogelijkheid is geregeld in artikel 8 (vgl. artikel 16 van het besluit). De in onderhavige artikelen geregelde onderzoeken zijn, evenals de onderzoeken waaraan een schip op grond van de artikelen 13 tot en met 17 van het besluit wordt onderworpen, gebaseerd op het in de nota van toelichting bij het besluit beschreven *Harmonized System of Survey and Certification* ('HSSC').

Artikelen 9 tot en met 11

De artikelen 9 en 11 bevatten nadere regels met betrekking tot de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 7 en 8 wordt onderworpen. Beide artikelen komen qua strekking overeen met de artikelen 20 en 21 van het besluit. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de nota van toelichting bij het besluit.

Artikel 10 sluit aan bij de bestaande praktijk dat een deel van de onderzoeken niet door ambtenaren van de Scheepvaartininspectie, maar door daartoe aangewezen organisaties wordt verricht. De onderzoeken van het *safety management* en de beveiliging van schepen (zie de artikelen 18 en 19 van het besluit) worden door daartoe aangewezen organisaties verricht. In de praktijk zijn dit – ook voor de beveiliging van schepen – de internationale klassenbureaus, ofschoon de beveiligingsonderzoeken van schepen ook door specifiek voor die taak erkende, gespecialiseerde beveiligingsorganisaties zouden kunnen worden uitgevoerd. De eigenaar is overigens vrij om voor de in de artikelen 18 en 19 van het besluit bedoelde onderzoeken een ander klassenbureau te kiezen dan waar zijn schip in voorkomend geval is geklasseerd. De overige onderzoeken waaraan een schip op grond van het besluit of deze regeling wordt onderworpen kunnen, indien het een geklasseerd schip betreft, volledig worden uitgevoerd door het klassenbureau waar het schip is geklasseerd. Onderzoeken van niet-geklasseerde schepen worden in beginsel steeds door de Scheepvaartininspectie uitgevoerd.

Artikel 12

Dit artikel regelt de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 en 5 bedoelde certificaten. De geldigheidsduur van de certificaten voor passagiersschepen en voor vrachtschepen komt overeen met de geldigheidsduur van soortgelijke, op grond van het besluit benodigde certificaten (zie artikel 29 van het besluit). In het tweede lid wordt tevens een aantal bepalingen uit het besluit van overeenkomstige toepassing verklaard. Het gaat daarbij om regels betreffende de vernieuwing van certificaten (artikel 30), bijzondere verlengingen van certificaten (artikel 31) en de afgifte van kortlopende certificaten (artikel 29, tweede lid).

Artikel 13

Het onderhavige artikel ziet op de eisen die op grond van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code aan schepen worden gesteld. Voor niet-conventieschepen gelden deze eisen in plaats van de eisen die zouden hebben gegolden, als voor deze schepen een nationaal veiligheidscertificaat vereist was geweest (vgl. de artikelen 4, tweede lid, en 5, tweede lid). Voor conventieschepen resulteert het voldoen aan de bijzondere eisen van een Code in een vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag (zie artikel 24). Opgemerkt zij nog dat naast de bijzondere eisen van een Code in beginsel ook steeds aan de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zal moeten worden voldaan (zie artikel 40, derde lid, van het besluit). Genoemd hoofdstuk geldt immers voor alle schepen, ongeacht de reizen die zij maken.

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

Artikel 14

Dit artikel voorziet in een aantal bijzondere eisen voor offshore bevoorradingsschepen en offshore ondersteuningsschepen, gebruikt voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De in het eerste lid genoemde bekendmaking bevat eisen betreffende de waterdichte afsluiting en indeling en de stabiliteit van offshore bevoorradingsschepen en strekt ter uitvoering van twee resoluties van de Algemene Vergadering van de IMO: resolutie A.469 (XII), houdende voorschriften ten aanzien van het ontwerp en de constructie van offshore bevoorradingsschepen, en

resolutie A.562(14), houdende voorschriften ter bepaling van de invloed van wind op de intacte stabiliteit. De in het tweede lid genoemde bekendmaking bevat specifieke geschiktheidseisen voor het vervoer van beperkte hoeveelheden gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen en geeft daarmee uitvoering aan resolutie A.673(16) van de Algemene Vergadering van de IMO.

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

Artikel 15

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

Het artikel is niet van toepassing op offshore bevoorradingsschepen (zie het tweede lid). De intacte stabiliteit van die schepen is geregeld in bekendmaking nr. 280/1992 (zie artikel 14). Tevens worden in het tweede lid niet-certificaatplichtige vrachtschepen van minder dan 12 meter uitgezonderd (zie ook artikel 6, tweede lid, van het besluit). Deze uitzondering houdt verband met het feit dat het praktisch niet uitvoerbaar is om ten aanzien van deze categorie schepen, die niet worden onderworpen aan certificeringsonderzoeken, vast te stellen of zij aan de eisen betreffende intacte stabiliteit voldoen.

Bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 zal het onderhavige artikel worden geactualiseerd. De huidige bekendmakingen zullen worden vervangen door een verwijzing naar eerdergenoemde *Intact Stability Code* van de IMO.

Artikel 16

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

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

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

Het vierde lid strekt deels ter uitvoering van het SOLAS-verdrag en deels ter uitvoering van nationaal beleid. Voorschrift II-1/36 van het verdrag bepaalt dat in ruimten voor machines maatregelen ter beperking van geluidhinder moeten worden getroffen. Ter

invulling van dat voorschrift is in bekendmaking nr. 213/1987 de bij resolutie A.468(XII) van de Algemene vergadering van de IMO vastgestelde *Code on noise levels on board ships* van toepassing verklaard. In diezelfde bekendmaking is echter tevens bepaald dat bedoelde Code ook geldt voor bepaalde verblijfsruimten aan boord van een schip. Deze eis wordt gehandhaafd, omdat de algemene geluidshindernormen uit de arbeidsomstandighedenwetgeving op een schip niet goed toepasbaar zijn.

Ten behoeve van het aan boord verrichten van reparatiewerkzaamheden zijn veel schepen uitgerust met acetyleen las- en snij-installaties. Daar dergelijke installaties door het gebruik van acetyleen en zuurstof risicovol van aard zijn, is het van belang dat de opstelling en uitvoering ervan zodanig zijn, dat die risico's worden geminimaliseerd. Om die reden worden in het vijfde lid van het onderhavige artikel de in bekendmaking nr. 35/1965 opgenomen voorschriften betreffende de opstelling en uitvoering van acetyleen las- en snij-installaties gehandhaafd.

Bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 zullen het vierde en vijfde lid nog worden gewijzigd. In het vierde lid zal dan zoveel mogelijk rechtstreeks naar de *Code on noise levels on board ships* worden verwezen, terwijl het vijfde lid waarschijnlijk door een doelvoorschrift zal worden vervangen. De thans in het vierde en vijfde lid genoemde bekendmakingen kunnen daarna komen te vervallen.

Artikel 17

In dit artikel wordt een aantal uitrustings-eisen uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie) van overeenkomstige toepassing verklaard op schepen onder de 300 GT en 500 GT. Het gaat daarbij om uitrustings-eisen die op grond van het SOLAS-verdrag alleen voor schepen van meer dan 300 GT, onderscheidenlijk 500 GT, gelden. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 bepalen dat aan boord van een schip een echolood en een log aanwezig moeten zijn; voorschrift V/19.2.5.4 schrijft voor dat schepen onder meer met roerstandindicatoren en met tachometers voor elke schroef moeten zijn uitgerust. Deze navigatieuitrusting is essentieel voor een veilige vaart met het schip. Dezelfde functionele eisen werden ook onder het Schepenbesluit 1965 aan een schip gesteld.

Artikel 18

Het eerste lid van dit artikel bevat regels met betrekking tot de aan boord van schepen benodigde medische uitrusting. Onder het Schepenbesluit 1965 waren deze regels opgenomen in de Regeling medische uitrusting aan boord van zee-

schepen en bijlage XVI bij het Schepenbesluit 1965. Uit praktische overwegingen blijft deze oude regelgeving nog even van kracht. Bij de tweede tranche regelgeving ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 zullen echter ook de regels betreffende de medische uitrusting in (een bijlage bij) de onderhavige regeling worden opgenomen.

Met het tweede lid van het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 van het SOLAS-verdrag. In dat voorschrift is bepaald dat de vlaggenstaat moet zorgen voor *'detailed instructions on (...) medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods'*. Daarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO ontwikkelde richtlijnen, waarmee wordt bedoeld op de door de IMO vastgestelde Eerste Hulp Gids 'MFAG'. Ter uitvoering van voorschrift VII/2.4 is daarom in het tweede lid bepaald dat aan boord van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, een exemplaar van die gids aanwezig moet zijn. De gids moet bovendien zijn gesteld in de overeenkomstig artikel V/14.3 voor het schip vastgestelde werktal. Dit om te voorkomen dat de eerste hulpverlening wordt bemoeilijkt doordat men de taal waarin de gids is gesteld, onvoldoende machtig is. Opgemerkt zij nog dat in de regeling niet is bepaald dat de instructies uit MFAG altijd moeten worden opgevolgd. De omstandigheden waaronder eerste hulp moet worden verleend, kunnen – zeker aan boord van een schip – in bepaalde gevallen aan de praktische uitvoerbaarheid van de in MFAG opgenomen instructies in de weg staan. Dat laat uiteraard onverlet dat het raadzaam is om MFAG wel altijd te raadplegen.

Artikel 19

Dit artikel strekt ertoe om de in beginsel niet aan een certificaat opgehangen eisen in te passen in het voor een schip geldende certificeringskader. Bedoelde eisen gaan daardoor deel uitmaken van het totaal van eisen dat ten grondslag ligt aan de afgifte van een certificaat (vgl. artikel 41, vijfde lid, van het besluit).

Artikel 20

Evenals de verdragen bevatten de op grond van deze regeling toepasselijke resoluties van de IMO vaak bepalingen op grond waarvan de *Administration* afwijking van de in die resoluties neergelegde eisen mag toestaan, indien door middel van een gelijkwaardige voorziening een vergelijkbaar veiligheidsniveau kan worden bereikt. Voor een nadere toelichting op deze zogeheten *'Equivalent arrangements'* zij verwezen naar artikel 47 van het besluit, dat qua strekking identiek is aan het onderhavige artikel.

Artikel 21

Dit artikel geeft nadere uitvoering aan het in 1970 onder auspiciën van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) tot stand gekomen Verdrag tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden (ILO-verdrag nr. 134), dat is geïmplementeerd in hoofdstuk IIIA van de Schepenwet. In het verdrag is onder meer bepaald dat er aan boord van schepen een veiligheidscommissie (of veiligheidscommissaris) moet zijn, die tot taak heeft de kapitein van het schip te adviseren op het vlak van de voorkoming van arbeidsongevallen (zie artikel 7 van het verdrag en artikel 26e van de Schepenwet). In artikel 26f van de Schepenwet is bepaald dat de samenstelling van de commissie bij ministeriële regeling wordt geregeld, terwijl krachtens artikel 26h van de wet nadere regels met betrekking tot de werkwijze van de veiligheidscommissie kunnen worden gesteld. Voorts is in artikel 26e, tweede lid, van de Schepenwet bepaald dat bij ministeriële regeling bepaalde categorieën van schepen kunnen worden uitgezonderd van de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen.

Aan de artikelen 26e, 26f en 26h van de Schepenwet werd tot op heden uitvoering gegeven door middel van drie afzonderlijke regelingen. De samenstelling van de veiligheidscommissie werd geregeld bij regeling van 23 november 1983 (Stcrt. 197), terwijl de regeling van 23 september 1983 (Stcrt. 244) voorzorg in regels betreffende de werkwijze van de commissie. Tevens werden bij regeling van 6 november 1981 (Stcrt. 218) vissersvaartuigen uitgezonderd van de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen. Per 1 januari 2005 worden deze drie regelingen ingetrokken en (deels) vervangen door het onderhavige artikel. Besloten is om de regels betreffende werkwijze van de commissie volledig te laten vervallen, omdat het nut van wettelijke regels hier niet opweegt tegen de lasten die die regels genereren. De voorheen bij ministeriële regeling vastgestelde richtlijnen kunnen ook in de vorm van voorlichting aan de sector worden gecommuniceerd.

Voorts is kritisch gekeken naar de samenstelling van de commissie. Dit heeft ertoe geleid dat een groter aantal schepen voortaan met een éénkoppige veiligheidscommissie mag volstaan. Het omslagpunt komt thans bij een bemanningssterkte van vijftien personen te liggen, terwijl het voorheen bij vijf personen lag. De oude eis dat schepen met een bemanning van meer dan tien personen over een driekoppige veiligheidscommissie moesten beschikken, wordt verlaten. Voortaan geldt voor schepen met meer dan vijftien bemanningsleden dat zij slechts verplicht zijn om een twee personen tellende veiligheidscommissie aan boord te hebben. ILO-verdrag nr. 134 biedt ook ruimte voor de nu bepaal-

de minimumvariant. Artikel 7 van dat verdrag bepaalt namelijk dat *'Provision shall be made for the appointment, from amongst the crew of the ship, of a suitable person or suitable persons or of a suitable committee responsible, under the Master, for accident prevention'*.

Tevens is de ondergrens voor de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen opgetrokken. Aanvankelijk gold alleen voor vissersvaartuigen dat zij waren uitgezonderd van die verplichting, doch per 1 januari 2005 zal deze uitzondering ook voor koopvaardij-schepen met een bemanning van minder dan vijf personen gelden. Bij een zo kleine bemanning wordt het niet meer nuttig geacht om één van de bemanningsleden als veiligheidscommissaris aan te stellen. Opgemerkt zij nog dat uit het oogpunt van volledigheid ook de uitzondering voor vissersvaartuigen in deze regeling is opgenomen, hoewel deze regeling in feite niet voor vissersvaartuigen bestemd is. Omdat het hier echter niet om een materiële verplichting, maar slechts om een uitzonderingsbepaling gaat, heeft de wens om zoveel mogelijk gecombineerd uitvoering te geven aan de artikelen 26e e.v. van de Schepenwet, de doorslag gegeven.

Artikel 22

Dit artikel bevat nadere regels betreffende de beveiliging van schepen. Het eerste lid geeft uitvoering aan voorschrift XI-2/6.2.1 van het SOLAS-verdrag, waarin is bepaald dat de *Administration* een instantie aanwijst, waartoe – al dan niet door tussenkomst van de *Company Security Officer (CSO)* – de door het *Ship Security Alert System (SAS)* gegenereerde alarmmeldingen kunnen worden gericht. Gekozen is voor het Kustwachtcentrum Curaçao, dat ook het uitgaande berichtenverkeer op *security*-gebied verzorgt. Zo vervult het Kustwachtcentrum bijvoorbeeld een rol bij het doorgeven van het overeenkomstig artikel 63, derde lid, van het besluit vastgestelde beveiligingsniveau.

Met het tweede lid wordt uitvoering gegeven aan voorschriften A/5.7 en A/10.1 van de ISPS-Code, waarin is bepaald dat de *Administration* de bewaartermijnen voor beveiligingsverklaringen en andere aan *security*-gerelateerde documentatie moet bepalen. Voor de beveiligingsverklaringen geldt dat deze niet langer behoeven te worden bewaard dan nodig is om aan voorschrift XI-2/9.2.3 te kunnen voldoen. In dat voorschrift is bepaald dat een schip bij het aanlopen van een haven bepaalde *security*-informatie moet kunnen verstrekken met betrekking tot de laatste tien contacten die het met havenfaciliteiten heeft gehad. Voor de in voorschrift A/10 bedoelde documentatie, die ook relevant kan zijn voor de certificering van het schip, is bepaald dat die documentatie gedurende drie

jaren moet worden bewaard. De ratio daarachter is dat dit de erkende beveiligingsorganisaties in staat stelt om zich op basis van die documentatie een beeld te vormen van de feitelijke beveiligings-situatie aan boord van een schip, wanneer dat schip in verband met het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat aan een tussentijds of hernieuwd onderzoek wordt onderworpen.

Artikel 23

Dit artikel heeft betrekking op de toelating van scheepsuitrusting. Voor veel uitrusting geldt op grond van de verdragen dat die uitrusting van een door de vlaggenstaat goedgekeurd type moet zijn om aan boord van een schip te mogen worden gebruikt. In het Koninkrijk wordt die typegoedkeuring van oudsher door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleend.

In 1996 heeft de Europese Unie een richtlijn met geharmoniseerde Europese normen voor scheepsuitrusting vastgesteld (richtlijn nr. 96/98/EG). Met het oog op de mogelijkheid dat in de Nederlandse Antillen of Aruba geregistreerde schepen worden uitgerust met in de Europese Unie vervaardigde en goedgekeurde uitrusting, is in het derde lid geregeld dat ook uitrusting die is voorzien van het Europese keurmerk voor scheepsuitrusting (dat wordt gesymboliseerd door de afbeelding van een stuurwiel) aan boord mag worden geplaatst. Voor die uitrusting is dan geen (aanvullende) typegoedkeuring door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie meer benodigd. Anders dan voor in Nederland geregistreerde schepen, is het echter niet verplicht om Europees goedgekeurde uitrusting aan boord te plaatsen. Die verplichting uit de richtlijn geldt alleen voor in Nederland geregistreerde schepen.

Op grond van deze regeling geldt niet meer de algemene regel dat ook de niet-voorgeschreven uitrusting aan boord van schepen van een typegoedkeuring moet zijn voorzien (vgl. artikel 105 van het Schepenbesluit 1965). In beginsel behoeft alleen de voorgeschreven uitrusting (voorzover voor die uitrusting een typegoedkeuring is vereist: zie het eerste lid) van een goedgekeurd type te zijn. Op dit beginsel bestaat één uitzondering: in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-verdrag is bepaald dat ook de niet-voorgeschreven navigatieapparatuur die aan boord van een schip wordt geplaatst, van een typegoedkeuring moet zijn voorzien, voorzover het althans gaat om apparatuur waarvoor IMO-prestatienormen bestaan. Dat artikel 23 ook op deze categorie van niet-voorgeschreven uitrusting van toepassing is, is uitdrukkelijk geregeld in het tweede lid.

Artikel 24

In de toelichting bij de artikelen 4 en 5 is reeds vermeld dat toepassing van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code voor conventieschepen tot een vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag leidt. Voor het schip blijft evenwel een internationaal veiligheidscertificaat benodigd. Het bij de Code behorende certificaat treedt daarvoor – anders dan bij niet-conventieschepen – niet voor in de plaats. Bovendien is voor het schip, indien het op grond van het onderhavige artikel van bepaalde SOLAS-eisen is vrijgesteld, een internationaal certificaat van vrijstelling nodig (zie artikel 11 van het besluit).

Artikel 25

In het eerste lid van dit artikel worden zeilschepen onder meer vrijgesteld van de verplichting om een reisgegevensrecorder aan boord te hebben. Volgens voorschrift V/20.2 kunnen schepen van deze verplichting worden vrijgesteld, als kan worden aangetoond dat het koppelen van de recorder met bestaande sensoren onredelijk en onpraktisch is. Bovendien vallen zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, niet onder de volledige bepalingen van het SOLAS verdrag (vgl. artikel 5, tweede lid, van het besluit), waardoor ook niet alle voor de levering van informatie aan de recorder benodigde sensoren aanwezig hoeven te zijn. Zo missen zeilschepen de voor de werking van de recorder essentiële sensoren van de voortstuwingsinstallatie; zij worden immers voortbewogen door zeilen. Daarnaast kunnen deze schepen door hun bouw en hun zeilvoering niet aan alle eisen ten aanzien van het uitzicht vanaf de brug voldoen (voorschrift V/22). Het gaat hier dan met name om het zichtveld vanaf de stuurpositie dat afhankelijk van de zeilvoering in meer of mindere mate door de zeilen belemmerd wordt. Ook is een gevolg van het varen onder zeil dat het schip aan de wind onder helling vaart; hierdoor kan eveneens niet aan de zichtveldeisen worden voldaan en moeten deze schepen van de betreffende eisen worden vrijgesteld. Omdat deze categorie zeilschepen niet onder de bepalingen van het SOLAS-verdrag valt, kunnen zij tevens worden vrijgesteld van de in voorschrift V/30 opgenomen verplichting om aan boord een lijst met alle operationele beperkingen te hebben.

In het tweede lid worden niet van werktuiglijke middelen tot voortstuwing voorziene schepen vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS verdrag. Deze schepen navigeren immers niet zelfstandig, maar kunnen voor vervoer over zee alleen worden gesleept. Om dezelfde reden zijn zij ook vrijgesteld van de uit artikel 17 voort-

vloeiende verplichtingen. Het is echter wel nodig dat zij door andere schepen opgemerkt kunnen worden, met name bij slecht zicht. De eis dat zij een radar-reflector aan boord moeten hebben (zie voorschrift V/19.2.1.7), is daarom gehandhaafd.

Artikel 26

Dit artikel strekt ter uitvoering van de door de IMO aanbevolen *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes* uit 1991. De Code bevat niet alleen concrete normen voor het vervoer van deklast hout, maar ook meer algemeen geformuleerde uitgangspunten die bij dat vervoer in acht moeten worden genomen. De belangrijkste redenen voor het vaststellen van de Code werden gevormd door het toenemend aantal ongevallen met vrachtschepen ten gevolge van het overgaan en verlies van deklast hout, alsmede door veranderingen in de aard van het vervoer, de constructie van schepen en de techniek van het beladen van deklast hout. Omdat er ook ongevallen waren geweest met schepen onder de vlag van het Koninkrijk, werd toepassing van de zogeheten 'Houtvaartcode' in de jaren '90 voor schepen onder Koninkrijksvlag verplicht gesteld, aanvankelijk in een bekendmaking aan de scheepvaart en later door middel van de Regeling Houtvaartcode (die in verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling zal worden ingetrokken).

Bij de Houtvaartcode behoren vier bijlagen. Deze zijn niet van toepassing verklaard, om de volgende redenen. Bijlage A bevat slechts aanbevelingen, terwijl bijlage B geen betrekking heeft op deklading, maar op lading onderdeks. Voorts is aan bijlage C reeds uitvoering gegeven door middel van bekendmaking nr. 279/1992 (zie artikel 15, eerste lid). Bijlage D is een weergave van voorschrift 44 van het Uitwateringsverdrag, dat reeds op grond van het besluit geldt. De in het derde lid opgenomen afwijking van onderdeel 3.2.1 van de Houtvaartcode maakt het mogelijk om met behoud van een verantwoord veiligheidsniveau de ladingcapaciteit van het dek optimaal te benutten. Met het vierde lid wordt voldaan aan het gestelde in onderdeel 4.5.1 van de Houtvaartcode.

Artikel 27

Het onderhavige artikel bevat nadere regels voor het vervoer van bulkclading, die zowel gelden voor het vervoer van niet-gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag) als voor het vervoer van gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag). De BC-Code, die internationaal als aanbeveling geldt, was onder het Schepenbesluit 1965 geïmplementeerd in het Handboek Gestorte Ladingen. In de Code zijn voorschriften opgenomen voor het vervoer van gestor-

te ladingen die gemakkelijk kunnen overgaan, een grote dichtheid hebben, geheel of gedeeltelijk vloeibaar kunnen worden tijdens het vervoer of die gevaren van chemische aard kunnen inhouden of andere gevaarlijke eigenschappen bezitten. De voorschriften van de BC-Code gelden in aanvulling op de algemene voorschriften voor het vervoer van lading en het vervoer van gevaarlijke stoffen, opgenomen in de hoofdstukken VI en VII van het SOLAS-verdrag. De BC-Code is niet van toepassing op het vervoer van gestort graan e.d.; daarvoor gelden de in de Graancode opgenomen regels (zie hoofdstuk VI, deel C, van het SOLAS-verdrag en artikel 53, tweede lid, van het besluit).

In de Code wordt op een aantal plaatsen verwezen naar een 'Competent Authority'. Het tweede lid regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de IMDG-Code als bevoegde autoriteit geldt.

Opgemerkt zij nog dat het Handboek Gestorte Ladingen niet langer een verplicht boekwerk aan boord zal zijn. Vanwege de in dat handboek opgenomen aanbevelingen betreffende het gebruik van bestrijdingsmiddelen, het betreden van besloten ruimten en dergelijke blijft het echter wel een nuttig boekwerk om aan boord te hebben.

Artikel 28

Op grond van de voorschriften VI/5.6 en VII/5 van het SOLAS-verdrag dient voor elk (vracht)schip een zogeheten 'Handleiding vastzetten lading' (*Cargo Securing Manual*) te worden opgesteld voor het laden, stuwen en zeevast zetten van lading. Daarbij is bepaald dat deze handleiding 'shall be drawn up to a standard at least equivalent to the relevant guidelines developed by the Organisation'. In dat kader wordt verwezen naar de door de IMO aanbevolen *Guidelines for the Preparation of the Cargo Securing Manual*, die in het onderhavige artikel van toepassing worden verklaard. In verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling wordt de Regeling handleiding vastzetten lading, waarin de bedoelde richtlijnen aanvankelijk waren geïmplementeerd, per 1 januari 2005 ingetrokken.

Artikel 29

In de IMDG-Code, die voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm bevat, worden bepaalde bevoegdheden opgedragen aan een 'Competent Authority'. Dit artikel regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de IMDG-Code als bevoegde autoriteit geldt.

Artikel 30

Voorschrift VII/2.4 verplicht de overheid ertoe om 'detailed instructions on emergency response' vast te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen,

waarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO vastgestelde richtlijnen. In het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 door de vanwege de IMO aanbevolen *Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods* ('*EmS-Guide*') verplicht te stellen. Met betrekking tot de taal waarin die gids gesteld moet zijn (zie het tweede lid), zij verwezen naar hetgeen dienaangaande in de toelichting bij artikel 18, tweede en derde lid, is opgemerkt.

De EmS-Gids was onder het Schepenbesluit 1965 opgenomen in het Handboek Gevaarlijke Stoffen. Dit handboek zal, evenals het Handboek Gestorte Ladingen (zie artikel 27), niet langer een verplicht boekwerk zijn. Vanwege de in het handboek opgenomen informatie blijft het echter wel een nuttig handboek om aan boord te hebben.

Artikel 31

In de toelichting bij hoofdstuk 5 van het besluit is uiteengezet dat de kapitein verantwoordelijk is voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. In de Codes zijn de verplichtingen van de kapitein nader ingevuld. In grote lijnen komen deze verplichtingen overeen met de verplichtingen die ook op grond van het SOLAS-verdrag gelden. Voor een nadere toelichting zij dan ook verwezen naar de toelichting bij de artikelen 60 tot en met 62 van het besluit.

Opgemerkt zij nog dat artikel 31 niet afdoet aan de verplichtingen die reeds op grond van het besluit gelden. In dat verband moet met name worden gewezen op artikel 61, eerste lid, van het besluit, dat uitvoering geeft aan de operationele voorschriften van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie). Tevens zij gewezen op artikel 60 van het besluit, dat betrekking heeft op de operationele voorschriften die voortvloeien uit het Uitwateringsverdrag. Schepen van meer dan 24 meter waarmee internationale reizen worden ondernomen, dienen in aanvulling op de voorschriften, bedoeld in het onderhavige artikel, tevens aan de operationele voorschriften uit het Uitwateringsverdrag te voldoen.

Artikel 32

Dit artikel strekt houdt verband met artikel 18, waarvan het eerste lid betrekking heeft op de (medische) uitrustings-eisen voor schepen; het onderhavige artikel ziet op een aantal daarmee verband houdende verplichtingen van de kapitein. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen, die vooralsnog gehandhaafd wordt.

Artikel 33

Het eerste lid van dit artikel hangt samen met artikel 30. In dat artikel is bepaald dat aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd, een exemplaar van de EmS-Gids aanwezig moet zijn. Bij incidenten met die gevaarlijke stoffen dient de kapitein er zorg voor te dragen dat de in de EmS-Gids opgenomen procedures worden gevolgd.

Op grond van de voorschriften VII/6 en VII/7.4 van het SOLAS-verdrag dient van incidenten waarbij een schip op zee verpakte of gestorte gevaarlijke lading heeft verloren of kan hebben verloren, melding te worden gedaan aan de dichtstbijzijnde kuststaat. Voor deze staat is het van groot belang om zo volledig en nauwkeurig mogelijk over het incident te worden geïnformeerd, zodat gericht actie kan worden ondernomen om de gevaarlijke lading te bergen of de gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Met het oog hierop heeft de IMO richtlijnen vastgesteld voor het rapporteren van incidenten met gevaarlijke stoffen. Op grond van het tweede lid dienen deze richtlijnen bij het rapporteren van dergelijke incidenten te worden gevolgd.

Artikel 34

Het onderhavige artikel komt qua strekking overeen met artikel 64 van het besluit. Het verschil met dat artikel is er in gelegen, dat artikel 64 verwijst naar de op grond van het besluit toepasselijke verdragen en Codes, terwijl in het onderhavige artikel een relatie wordt gelegd met de op grond van deze regeling toepasselijke Codes. Het onderhavige artikel betekent overigens niet dat artikel 64 van het besluit in het geheel niet van toepassing is. Voorzover voor schepen waarop deze regeling van toepassing is, ook bepalingen uit het besluit gelden (te denken valt onder meer aan artikel 61, eerste lid, maar ook aan de in hoofdstuk 4 van het besluit opgenomen voorschriften voor het vervoer van lading), zal het onderhavige artikel gelden in aanvulling op de verplichtingen die reeds uit artikel 64 van het besluit voortvloeien.

Artikel 35

De in voorschrift V/26 van het SOLAS-verdrag opgenomen verplichting om binnen twaalf uur voor vertrek de stuurinrichting te testen is gebaseerd op het gegeven dat deze stuurinrichting op een in de haven verblijvend schip normaliter wordt afgezet. Het is dan belangrijk om na het weer opstarten van de stuurinrichting de goede werking ervan te controleren. Schepen op korte internationale reizen doen zeer regelmatig havens aan (verblijven meestal ook slechts korte tijd in die havens), maken intensief gebruik van de stuurinrichting en laten deze in de haven veelal bijstaan. Bovendien zijn de reizen vaak van zo korte duur dat

binnen de in voorschrift V/26 genoemde periode van 12 uur één of meer havens worden aangedaan. Voor deze schepen kan dan ook worden volstaan met het één maal per week testen van de stuurinrichting. Voorschrift V/26.5 geeft daartoe de mogelijkheid.

Artikel 36

De in dit artikel bedoelde niet-werktuiglijk voortbewogen schepen behoeven niet te voldoen aan een aantal voorschriften uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Indien geen stuurgerei aanwezig is omdat het schip ook geen eigen voortstuwing heeft, of wanneer het schip niet onder eigen voortstuwing, maar gesleept en dus zonder gebruik te maken van eigen stuurgerei naar zijn bestemming wordt gebracht, behoeft niet aan de in voorschrift V/26 opgenomen verplichting om voor aanvang van de reis de stuurinrichting te beproeven,

te worden voldaan. Van deze verplichting kunnen bedoelde schepen dus worden vrijgesteld. Van de verplichting zeekaarten en boekwerken aan boord te hebben (voorschrift V/27) en het bijhouden van dagboeken (voorschrift V/28) kunnen deze schepen eveneens worden vrijgesteld. Aangezien zij geen werktuiglijke voortstuwing beschikbaar hebben, worden zij op zee gesleept, in welk geval de verplichtingen uit beide SOLAS-bepalingen bij het slepende vaartuig liggen.

Artikel 37

De door de IMO vastgestelde Codes en (uitvoerings)resoluties plegen niet in het Tractatenblad bekend te worden gemaakt. Met het oog hierop regelt het onderhavige artikel de wijze waarop die instrumenten bekend worden gemaakt (vgl. artikel 70 van het besluit).

Artikel 38

Dit artikel regelt het tijdstip waarop wijzigingen van de IMO-instrumenten waarnaar in deze regeling dynamisch wordt verwezen, voor de toepassing van de regeling doorwerken.

Artikel 39

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat, ook het besluit in werking treedt. De bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat zullen pas medio 2005 in werking treden. In verband hiermee is eveneens voorzien in de uitgestelde inwerkingtreding van de artikelen 4, tweede lid, en 5, tweede lid, van deze regeling.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*