

Regeling veiligheid zeeschepen

Regeling houdende nadere regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van in Nederland geregistreeerde zeeschepen, alsmede regels met betrekking tot de veiligheid van buitenlandse schepen in Nederlandse wateren (Regeling veiligheid zeeschepen)

16 december 2004/Nr. HDJZ/
SCH/2004-2755
Hoofddirectie Juridische Zaken

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

Besluit:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

- 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 bulkclading (*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 deklust 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*);

f. MODU-Code 1989: de bij resolutie A.649(16) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1989 (*Mobile Offshore Drilling Units Code, 1989*);

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

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

i. richtlijn 96/98/EG: richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46);

j. richtlijn 98/18/EG: richtlijn nr. 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144);

k. richtlijn 98/41/EG: richtlijn nr. 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PbEG L 188);

l. richtlijn 1999/5/EG: richtlijn nr. 1999/5/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 maart 1999 betreffende radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur en de wederzijdse erkenning van hun conformiteit (PbEG L 91);

m. richtlijn 1999/35/EG: richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidsschepen (PbEG L 138);

n. richtlijn 2003/25/EG: richtlijn nr. 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PbEU L 123);

o. verordening (EG) 725/2004: verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129).

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

Artikel 2. Bouwdatum van een schip

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

Artikel 3. Toepassingsbereik

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

Hoofdstuk 2. Certificaten en onderzoeken

§ 1. Benodigde certificaten

Artikel 4. Certificaat voor passagiersschepen in nationale vaart (EU)

1. Voor passagiersschepen waarmee nationale reizen worden ondernomen van of naar een haven in de Europese Unie, is het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op:

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

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

Artikel 5. Certificaten voor verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 8. Scheepsbeveiligingscertificaat passagiersschepen in nationale vaart (EU)

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

2. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing en op houten of primitief gebouwde schepen.

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

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

§ 2. Onderzoeken

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

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

Artikel 11. Onderzoeken van verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)

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

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

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

- 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 13. Onderzoeken van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersschepen (EU)

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

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

3. Voor schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 8 van richtlijn 2003/25/EG benodigd is, strekken de in

het eerste lid bedoelde controles en onderzoeken er tevens toe om vast te stellen of aan de specifieke stabiliteitsvereisten van richtlijn 2003/25/EG is voldaan.

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

Artikel 14. Tijdstippen van onderzoek

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

Artikel 15. Uitvoering onderzoeken door erkende organisaties

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

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

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

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

Artikel 16. Aantekening van onderzoeken

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

§ 3. Afgifte en geldigheid van certificaten

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 3. Eisen aan schip en bedrijfsvoering

§ 1. Eisen aan schepen

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

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

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

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

4. Het derde lid is, voorzover dat in economisch opzicht redelijk en uitvoerbaar is, van overeenkomstige toepassing op

schepen, gebouwd voor 1 oktober 2004, die na die datum een verbouwing ondergaan.

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

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

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

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

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

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

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

1. Een schip voldoet aan de op dat schip toepasselijke stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand van bekendmaking aan de scheepvaart nr. 255/1990 (Stcrt. 117) of bekendmaking aan de scheepvaart nr. 279/1992 (Stcrt. 70).

2. Het eerste lid is niet van toepassing op offshore bevoorradingsschepen, op passagiersschepen waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd is, en op vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter waarvoor geen certificaat benodigd is.

3. Ro-ro-passagiersschepen waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 8 van richtlijn 2003/25/EG benodigd is, voldoen tevens aan de ingevolge de artikelen 6 en 7 van die richtlijn toepasselijke stabiliteitseisen voor schepen in beschadigde toestand.

Artikel 23. Nadere regels betreffende werktuiglijke en elektrische installaties

1. De elektrische installaties aan boord van een schip voldoen aan de normen in Publicatie 92 (Elektrische installaties aan boord van schepen) van de Internationale Elektrotechnische Commissie of daaraan gelijkwaardige normen van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau.

2. De bouw en inrichting en het onderhoud van elektrische personenliften voldoen aan:

a. de regels van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau, of:

b. de door het Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft uitgegeven norm NEN 28 383.

3. In aanvulling op voorschrift II-1/42.2, onderscheidenlijk II-1/43.2, van het SOLAS-verdrag is de aan boord van een schip aanwezige elektrische noodkrachtbron tevens in staat om gedurende ten minste 36 uur, indien het een passagiersschip betreft, en ten minste 18 uur, indien het een vrachtschip betreft, stroom te leveren ten behoeve van de noodverlichting in kombuizen, eetzaal en andere ruimten voor algemeen gebruik.

4. Aan boord van een schip worden de in bekendmaking aan de scheepvaart nr. 213/1987 (Stcrt. 114) voorgescreven maatregelen ter beperking van geluidhinder getroffen.

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

Artikel 24. Nadere regels betreffende de veiligheid van navigatie

1. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op vrachtschepen van minder dan 300 GT.

2. Voorschrift V/19.2.5.4 van het SOLAS-verdrag is van overeenkomstige toepassing op schepen van minder dan 500 GT, met uitzondering van passagiersschepen waarvoor het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 98/18/EG, benodigd is.

Artikel 25. Medische uitrusting (EU, IMO)

1. Aan boord van een schip is de in de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen voorgescreven medische uitrusting met de daarbij behorende handleidingen en controlelijsten aanwezig, volgens de voorschriften vervat in bijlage XVI van het Schepenbesluit 1965.

2. Aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag worden vervoerd, is een Nederlandstalige uitgave van de bij circulaire MSC/Circ.857 van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO vastgestelde Medische Eerste Hulp Gids bij ongevallen met gevaarlijke stoffen (*Medical First Aid Guide for use in accidents involving dangerous goods; MFAG*) aanwezig.

3. Aan boord van schepen waarop de in voorschrift V/14.3 van het SOLAS-verdrag bedoelde werktal niet het Nederlands is, is in plaats van een Nederlandstalige uitgave een Engelstalige uitgave van de in het tweede lid bedoelde Gids aanwezig.

Artikel 26. Nadere regels in relatie tot benodigde certificaten

1. Een schip waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat, een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikel 5 of 6 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de ingevolge de artikelen 21, 22, eerste lid, 23, 24 en 25 toepasselijke eisen.

2. Een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 5 of 6 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat bovendien aan de ingevolge artikel 40, derde lid, van het besluit toepasselijke eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Artikel 27. Gelijkwaardige voorzieningen
Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Europese richtlijnen of IMO-resoluties is bepaald, afwijking toestaan van de in de artikelen 19 tot en met 24 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

Artikel 28. Wederzijdse erkenning

1. Dit artikel is van toepassing op schepen die vanuit een scheepsregister in een andere lidstaat van de Europese Unie of een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, zijn overgeschreven naar een Nederlands scheepsregister.

2. Met de in de artikelen 20, 21, 22, eerste lid, 23 en 24 bedoelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door of vanwege een andere lidstaat van de Europese Unie of een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

§ 2. Eisen aan de bedrijfsvoering over schepen

Artikel 29. Veiligheidscommissie (ILO)

1. De veiligheidscommissie aan boord van een schip met een bemanning van meer dan vijftien personen bestaat uit ten minste twee bevaren schepelingen. In de commissie zijn zowel de 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 30. Registratie van opvarenden aan boord van passagiersschepen (EU)

1. De eigenaar van een passagiersschip voorziet in een systeem voor de registratie van passagiersgegevens, dat voldoet aan richtlijn 98/41/EG.

2. Voorts draagt de eigenaar zorg voor de aanstelling van een passagiersregistratiebeambte als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 98/41/EG, die is belast met de in artikel 8 van die richtlijn genoemde taken.

3. De eigenaar draagt er zorg voor dat de passagiersgegevens te allen tijde onmiddellijk beschikbaar zijn om aan de aangewezen instantie te worden doorgegeven voor opsporings- en reddingsoperaties in een noodgeval of na een ongeluk.

4. De eigenaar draagt er tevens zorg voor dat nadere gegevens over personen die hebben verklaard in noodsituaties speciale zorg of bijstand nodig te hebben, naar behoren worden geregistreerd en aan de kapitein worden doorgegeven voordat het passagiersschip vertrekt.

5. Persoonsgegevens van passagiers worden niet langer bewaard dan noodzakelijk is in verband met opsporings- en reddingsactiviteiten.

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

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

2. Toepassing van de ISPS-Code geschiedt met inachtneming van de ingevolge artikel 3, vijfde lid, van verordening (EG) 725/2004 verplichte bepalingen van deel B van die Code.

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

§ 3. Toelatingseisen voor scheepsuitrusting

Artikel 32. Toepassingsbereik

1. Deze paragraaf is van toepassing op uitrusting waarvoor bij plaatsing aan boord van een schip, gelet op de op dat schip toepasselijke eisen, een typegoedkeuring is vereist.

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

Artikel 33. Europese typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting

1. Uitrusting als bedoeld in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG mag slechts aan boord worden geplaatst, indien zij:

- a. is voorzien van het in bijlage D van richtlijn 96/98/EG weergegeven merk van overeenstemming, of
- b. vergezeld gaat van een certificaat van gelijkwaardigheid of een certificaat ten behoeve van beproeving als bedoeld in de artikelen 20 en 21 van de Wet scheepsuitrusting.

2. Gebruik van uitrusting waarvoor een certificaat van gelijkwaardigheid of een certificaat ten behoeve van beproeving is afgegeven, is slechts toegestaan met inachtneming van de aan het desbetreffende certificaat verbonden voorschriften of beperkingen.

3. Indien een schip zich in een haven buiten de Europese Unie bevindt en het vanuit het oogpunt van tijd, vertraging en kosten redelijkerwijs niet uitvoerbaar is om uitrusting aan boord te plaatsen waarvoor overeenkomstig richtlijn 96/98/EG een EG-typegoedkeuring is verleend, mogen noodzakelijke vervangingen van uitrusting in afwijking van het eerste lid geschieden door het aan boord plaatsen van niet overeenkomstig richtlijn 96/98/EG goedgekeurde uitrusting, mits daarbij wordt voldaan aan de in artikel 16, eerste en tweede lid, van die richtlijn genoemde voorwaarden.

Artikel 34. Nationale typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting

1. Uitrusting, niet zijnde uitrusting als bedoeld in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG, is van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan in afwijking van artikel 33 toestaan dat aan boord van bepaalde categorieën schepen, niet zijnde schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5 van het besluit benodigd is, uitrusting wordt geplaatst die niet aan de prestatie- en beproevingsnormen uit bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG voldoet, en voor die uitrusting een typegoedkeuring verlenen, mits zulks zonder gevaar voor die schepen en hun opvarenden mogelijk is.

3. Aan een typegoedkeuring als bedoeld in het eerste of tweede lid kunnen beperkingen met betrekking tot het gebruik van de desbetreffende uitrusting worden verbonden.

Artikel 35. Europese typegoedkeuringen voor R&TTE-apparatuur

In afwijking van de artikelen 33 en 34, eerste lid, mag aan boord van vrachtschepen van minder dan 150 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, en vrachtschepen van minder dan 300 GT waarmee nationale reizen worden ondernomen, tevens apparatuur worden geplaatst die is voor-

zien van het in bijlage VII van richtlijn 1999/5/EG bedoelde CE-overeenstemmingsmerkteken voor radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur, mits die apparatuur zodanig is ontworpen dat haar correcte werking in een maritieme omgeving is gegarandeerd.

Artikel 36. Wederzijdse erkenning
Met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleende typegoedkeuring wordt gelijkgesteld een daaraan gelijkwaardige typegoedkeuring, verleend door of vanwege een andere lidstaat van de Europese Unie, dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel 37. Vrijwaringsclausule
1. Indien ten aanzien van uitrusting die is voorzien van het merk van overeenstemming, bedoeld in bijlage D van richtlijn 96/98/EG, toepassing is gegeven aan artikel 23, eerste lid, van de Wet scheepsuitrusting, neemt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie passende voorlopige maatregelen om te voorkomen dat die uitrusting aan boord van schepen wordt geplaatst of gebruikt. Zonodig verbiedt hij de plaatsing of het gebruik aan boord van schepen.
2. Artikel 23, tweede lid, van de Wet scheepsuitrusting is van overeenkomstige toepassing.

§ 4. Vrijstellingen

Artikel 38. Verminderd vrijboord voor baggermaterieel
1. Dit artikel is van toepassing op baggermaterieel als bedoeld in IMO-Circulaire nr. 2285: Richtlijnen voor de bouw en het gebruik van baggermaterieel met verminderd vrijboord (*Guidelines for the Construction and Operation of Dredgers Assigned Reduced Freeboards; DR-67*).
2. Aan baggermaterieel van 500 GT of meer, gebouwd op of na 5 augustus 2000, dat voldoet aan de in het eerste lid bedoelde richtlijnen, kan door de vaststelling van een baggerlastlijn een verminderd vrijboord worden toegekend voor het laden, lossen en vervoeren van bagger.
3. Aan de toekenning van het verminderde vrijboord kunnen beperkingen met betrekking tot vaargebieden en vaarcondities worden verbonden. Deze beperkingen worden vermeld op het internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering of, indien voor het schip een nationaal veiligheids-certificaat benodigd is, in een aanhangsel bij dat certificaat.

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

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

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

Artikel 40. Sportvissersvaartuigen

1. Schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt voor recreatieve visserij met meer dan 12 passagiers, zijn, indien zij op 17 augustus 2000 waren voorzien van een op grond van het Schepenbesluit 1965 afgegeven geldig certificaat van deugdelijkheid, bij het ondernemen van nationale reizen vrijgesteld van:
 - a. de stabiliteitseisen voor schepen in beschadigde toestand, opgenomen in hoofdstuk II-1, deel B, van de bijlage bij richtlijn 98/18/EG, mits ten minste wordt voldaan aan de stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand, opgenomen in bekendmaking aan de scheepvaart nr. 279/1992 (Stcrt. 70);
 - b. de eisen inzake constructieve brandbescherming, opgenomen in hoofdstuk II-2 van de bijlage bij richtlijn 98/18/EG, mits is voldaan aan de voorwaarde dat in elk geval de verblijven voor passagiers voldoen aan de eisen inzake constructieve brandbescherming voor vrachtschepen uit bijlage IV van het Schepenbesluit 1965, zoals die luiden op 31 december 2004, of aan de voorwaarde dat de vluchtwegen uit die verblijven naar het open dek voldoende breed zijn en korter dan vijf meter.
2. Aan de in het eerste lid bedoelde vrijstelling zijn de navolgende beperkingen verbonden:
 - a. de vrijstelling geldt uitsluitend voor reizen in vaargebieden van klasse B als bedoeld in richtlijn 98/18/EG;
 - b. met het schip mogen slechts reizen worden ondernomen bij daglicht, bij een windkracht van ten hoogste 6 Beaufort en een significante golfhoogte van ten hoogste 2 meter.
3. De vrijstelling geldt niet voor schepen met nachtaccommodatie voor passagiers.

Artikel 41. Zeilschepen en niet-werktuiglijk voortbewogen schepen

1. Zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, zijn vrijgesteld van de voorschriften V/20, V/22.1.1 tot en met V/22.1.5 en V/30 van het SOLAS-verdrag.
2. Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zijn overeenkomstig voorschrift

V/3.1 van het SOLAS-verdrag vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van dat verdrag, met uitzondering van voorschrift V/19.2.1.7. Tevens zijn zij vrijgesteld van de in artikel 24 bedoelde eisen.

Hoofdstuk 4. Vervoer van lading

Artikel 42. Vervoer van deklust hout (IMO)

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

Artikel 43. Nadere regels voor het vervoer van 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:
 - a. met betrekking tot het vervoer van radioactieve stoffen in bulk, behorende tot klasse 7 van de BC-Code: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
 - b. met betrekking tot het vervoer van overige bulkclading: de Minister van Verkeer en Waterstaat.

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

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

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

Artikel 45. Bevoegde autoriteiten IMDG-Code

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

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

Artikel 46. EmS-Gids (IMO)

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

Hoofdstuk 5. Verplichtingen van de kapitein

§ 1. Algemene bepalingen

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

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

Artikel 48. Voorschriften voor bijzondere scheepstypen (IMO)

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

Artikel 49. Beheer medische uitrusting (EU)

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

Artikel 50. Aantal en persoonsgegevens opvarenden (EU)

- De kapitein van een passagiersschip draagt er zorg voor dat het aantal opvarenden van het schip voor het vertrek uit de haven wordt geteld, en dat dit aantal zowel aan hem als aan de in artikel 30 bedoelde passagiersregistratiebeambte of het in dat artikel bedoelde passagiersregistratiesysteem wordt medegedeeld.
- De kapitein van een passagiersschip waarmee een reis van meer dan 20 zee-mijlen vanaf de plaats van vertrek wordt ondernomen, draagt er tevens zorg voor dat voor het vertrek de navolgende gegevens worden verzameld en uiterlijk 30 minuten na het vertrek aan de passagiersregistratiebeambte of aan het passagiersregistratiesysteem worden doorgegeven:
 - de achternamen van de opvarenden;
 - de voornamen of de initialen;
 - het geslacht;
 - de leeftijdscategorie (volwassene, kind of zuigeling) waartoe de persoon behoort, dan wel leeftijd of geboortjaar;
 - door passagiers op eigen initiatief verstrekte informatie in verband met behoefte aan speciale zorg of bijstand in noodsituaties.

Artikel 51. Incidenten met gevaarlijke stoffen (IMO)

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

Artikel 52. Bijhouden dagboeken

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

§ 2. Vrijstellingen

Artikel 53. Uitwatering van baggermaterieel met verminderd vrijboord

- Baggerschepen waaraan krachtens artikel 38 een verminderd vrijboord is toegekend, zijn tijdens het laden, lossen en vervoeren van bagger vrijgesteld van de in het Uitwateringsverdrag opgenomen verplichting om bij de uitwatering de toepasselijke seizoenslastlijnen in acht te nemen, met dien verstande dat

het schip geen geringer vrijboord mag hebben dan volgens de voor dat schip vastgestelde baggerlastlijn is toegestaan.

- De kapitein van een schip als bedoeld in het eerste lid draagt er zorg voor dat de in IMO-circulaire nr. 2285, bedoeld in artikel 38, opgenomen voorschriften en de in voorkomend geval aan de toekenning van het verminderde vrijboord verbonden beperkingen worden nageleefd.

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

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

Artikel 55. Niet-werktuiglijk voortbewogen schepen

- 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.
- De artikelen 64 van het besluit en 52 van deze regeling zijn niet van toepassing op schepen als bedoeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 6. Buitenlandse schepen in Nederlandse wateren

Artikel 56. Toepassingsbereik

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

Artikel 57. Voorschriften met betrekking tot buitenlandse schepen

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

Artikel 58. Handhaving

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

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

Artikel 59. Strafbare feiten

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

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Artikel 60. Bekendmaking van Codes e.d.

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

Artikel 61. Wijzigingen van Codes e.d.

- 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.
- Ministeriële besluiten op grond van het eerste lid worden bekendgemaakt in de Staatscourant.

Artikel 62. Wijzigingen van richtlijnen

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

Artikel 63. Inwerkingtreding

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

Artikel 64. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling veiligheid zeeschepen.

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

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

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 nationaal beleid of ter uitvoering van Europese regelgeving aan zeeschepen worden gesteld. Deels gaat het daarbij om voorschriften in aanvulling op hetgeen reeds in de internationale verdragen is geregeld, deels om voorschriften voor schepen waarop de internationale verdragen niet of slechts beperkt van toepassing zijn (ook wel aangeduid als 'niet-conventieschepen').

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

van deze toelichting), zullen in beginsel alle veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen ofwel in het Schepenbesluit 2004 ofwel in deze regeling zijn opgenomen. De toegankelijkheid en overzichtelijkheid van de veiligheidsregelgeving voor zeeschepen zal daardoor aanzienlijk worden verbeterd.

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

Opgemerkt zij nog dat het toepassingsbereik van deze regeling beperkt is tot Nederland en (met uitzondering van hoofdstuk 6) de hier te lande geregistreerde schepen. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba en de in die landen geregistreerde schepen wordt door middel van een aparte regeling uitvoering gegeven aan het Schepenbesluit 2004: de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen. De reden voor deze splitsing is gelegen in de uiteenlopende regionale verplichtingen van de landen, waarbij voor Nederland vooral moet worden gedacht aan de uit het EG-verdrag voortvloeiende verplichtingen. Niet alleen noodzaakt het EG-verdrag (dat op het terrein van de scheepvaart alleen voor Nederland relevant is) tot materiële verschillen in wet- en regelgeving, ook bij de totstandkoming van die wet- en regelgeving moeten in de Europese context bijzondere procedurele verplichtingen in acht worden genomen. Door de uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 te splitsen in regelgeving voor Nederland en regelgeving voor de Nederlandse Antillen en Aruba kan op maat worden voorzien in de uiteenlopende behoeften van de landen. Bovendien maakt splitsing het eenvoudiger om in onderhavige regeling tevens uitvoering te geven aan de Wet buitenlandse schepen, die als Nederlandse wet niet geldt in de Nederlandse Antillen en Aruba.

§ 2. Gefaseerde inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004

Het nieuwe Schepenbesluit is op 1 juli 2004 reeds beperkt in werking getreden, namelijk ten aanzien van de internationale beveiligingsvoorschriften voor schepen. Op 1 januari 2005 zal het besluit ook ten aanzien van de overige verplicht-

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

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

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat het overgrote deel van de onder het Schepenbesluit 1965 geldende regelingen en bekendmakingen in verband met de inwerkingtreding van het nieuwe Schepenbesluit per 1 januari 2005 en de totstandkoming van deze regeling zal worden ingetrokken. Voor de ministeriële regelingen zal dit geschieden in een aparte intrekkingregeling; de

bekendmakingen aan de scheepvaart worden ingetrokken bij bekendmaking nr. 330/2004. In totaal gaat het daarbij om 76 bekendmakingen en 30 ministeriële regelingen. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de intrekkingregeling en naar bekendmaking nr. 330/2004.

§ 3. *Structuur en systematiek van de regeling*

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

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

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

Tot besluit kan nog worden opgemerkt dat in de regeling minder verschillende tonnagegrenzen, lengtegrenzen, vaargebieden e.d. worden onderscheiden dan

onder het Schepenbesluit 1965 het geval was. Getracht is om hierin enige stroomlijning en uniformering aan te brengen, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij ook reeds internationaal of Europees geldende grenzen en vaargebieden.

§ 4. *Bijzondere certificaten*

Het Schepenbesluit 2004 bevat een aantal basisregels met betrekking tot de voor een schip benodigde veiligheidscertificaten: voor passagiersschepen en vrachtschepen van meer dan 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, is in beginsel een internationaal veiligheidscertificaat op grond van het SOLAS-verdrag vereist (zie artikel 5 van het besluit); voor overige schepen is in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat vereist (artikel 6). In aanvulling op deze algemene regels maakt artikel 12 van het besluit het mogelijk om voor bepaalde categorieën van schepen bij ministeriële regeling een bijzonder certificaat te eisen. In de nota van toelichting bij het besluit is reeds aangegeven dat het daarbij vooral gaat om bijzondere certificaten op grond van IMO-Codes of Europese regelgeving.

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

Het bovenstaande geldt niet voor schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Zoals al in de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004 werd opgemerkt, blijven op deze schepen de internationale certificaatsverplichtingen van toepassing; het bijzondere certificaat treedt in dat geval

niet in de plaats van het internationale veiligheidscertificaat. Toepassing van een bijzondere Code resulteert voor deze categorie schepen slechts in een vrijstelling van (bepaalde) algemene eisen (zie artikel 39) en niet in een vrijstelling van de verplichting om over een internationaal certificaat te beschikken. Naast het bijzondere certificaat blijft dus het internationale veiligheidscertificaat vereist. Bovendien is voor deze schepen tevens een internationaal certificaat van vrijstelling vereist (zie artikel 11 van het besluit).

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

§ 5. Nationale eisen, deregulering en vermindering administratieve lasten

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

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

Verder wordt niet langer tot in detail geregeld hoe en met welke regelmaat de aan boord van een schip aanwezige uitrusting moet worden geïnspecteerd, onderhouden en beproefd. Volstaan

wordt met de algemene in het SOLAS-verdrag opgenomen eisen dat de uitrusting in deugdelijke staat moet verkeren. Het accent komt vooral te liggen op het resultaat. Ten aanzien van de wijze waarop dat resultaat wordt bereikt, krijgt de reder een grotere keuzevrijheid. Een bijkomende overweging is geweest dat voor ISM-plichtige schepen (zie artikel 9 van het Schepenbesluit 2004) ook reeds op grond van de ISM-Code geldt dat de reder zorg moet dragen voor deugdelijk onderhoud van schip en uitrusting.

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

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

§ 6. Europeesrechtelijke aspecten

De onderhavige regeling strekt mede ter uitvoering van een aantal Europese richtlijnen en verordeningen. Hierin onderscheidt de regeling zich van de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen, waarin geen uitvoering wordt gegeven aan Europese regelgeving. De reden hiervoor is gelegen in de bijzondere positie van de Nederlandse Antillen en Aruba ten opzichte van de Europese Unie. Beide landen hebben ten opzichte van de Europese Unie de status van LGO (landen en gebieden overzee). Eén van de consequenties van deze bijzondere status is dat de Europese scheepvaartregulering niet geldt voor de in die landen geregistreerde schepen. Beide landen worden

alleen gebonden door Europese regelgeving die (mede) op de Associatieregeling voor landen en gebieden overzee is gebaseerd. Omdat de Europese scheepvaartregulering niet aan dit vereiste voor medegelding voldoet, behoeft die regulering niet door de Nederlandse Antillen en Aruba te worden geïmplementeerd. Dit laat overigens onverlet dat veel Europese regelgeving door de lidstaten van de Europese Unie ook moet worden toegepast op buitenlandse schepen die hun havens aandoen. Langs die weg kunnen Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen die op Europese havens varen, indirect toch met Europese regelgeving te maken krijgen. Het principiële verschil is evenwel dat zij in dat geval als 'bezoekend schip' aan de kust- en havenstaatwetgeving van de lidstaat van ontvangst zijn onderworpen, terwijl voor Nederlandse schepen de verplichting om aan Europese scheepvaartregulering te voldoen uit hoofde van de vlaggenstaatwetgeving geldt.

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

Omwille van de spoedige totstandkoming zijn in deze regeling in eerste instantie geen normen en technische

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

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

Artikel 3

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

ring van hoofdstuk 6, dat van toepassing is op buitenlandse schepen in Nederlandse wateren.

Artikel 4

De internationale verdragen gelden in beginsel alleen voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen (vgl. de artikelen 4 en 5 van het besluit). Het wordt aan de individuele vlaggenstaten overgelaten om te bepalen aan welke eisen schepen op binnenlandse reizen moeten voldoen. Naar aanleiding van een aantal ernstige ongevallen met passagiersschepen heeft de Europese Unie in 1998 evenwel besloten tot vaststelling van een geharmoniseerd Europees veiligheidsregime voor passagiersschepen waarmee binnenlandse reizen in Europese wateren worden gemaakt. Bij dit regime, dat is neergelegd in richtlijn 98/18/EG, behoort een Europees veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, dat vergelijkbaar is met het internationale veiligheidscertificaat voor passagiersschepen uit het SOLAS-verdrag. In de systematiek van het Schepenbesluit 2004 geldt het Europese veiligheidscertificaat als een bijzonder certificaat in de zin van artikel 12 van het besluit. Voor passagiersschepen die onder de richtlijn vallen, treedt dit bijzondere certificaat in de plaats van het op grond van artikel 6 van het besluit benodigde nationaal veiligheidscertificaat.

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

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

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

Artikel 5

Voor verplaatsbare offshore booreenheden ('mobile offshore drilling units') bestaan sinds 1979 bijzondere veiligheidseisen van de IMO, die zijn neergelegd in de MODU-Code. Deze Code (die afhankelijk van de bouwdatum van het schip in zijn 1979- of 1989-versie van toepassing is) voorziet in specifieke ontwerpcriteria, constructievoorschriften en veiligheidsmaatregelen voor offshore booreenheden, met als doel de veiligheidsrisico's voor het personeel aan boord en de risico's voor het milieu zoveel mogelijk te beperken. Internationaal heeft de MODU-Code slechts de status van aanbeveling; toepassing van de Code is op grond van de verdragen niet verplicht. Het Koninkrijk onderschrijft echter het belang van deze bijzondere regels voor booreenheden en heeft de toepassing van die regels daarvoor 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 39 van deze regeling). In verband met deze vrijstelling is voor het schip dan tevens een internationaal certificaat van vrijstelling als bedoeld in artikel 11 van het besluit benodigd.

De bekendmakingen aan de scheepvaart waarbij de MODU-Code 1979 en 1989 in eerste instantie verplicht werden gesteld, zijn ter voldoening aan richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de

Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109) genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificaties nr. 97/0658/NL (MODU-Code 1979) en nrs. 97/0660/NL en 97/0661/NL (MODU-Code 1989).

Artikel 6

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

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

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

Code in de plaats van het in artikel 6 van het besluit bedoelde nationaal veiligheidscertificaat.

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

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

Artikel 7

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

In een tweetal richtlijnen heeft de Europese Unie de hogere lekstabiliteitsnorm uit het Verdrag van Stockholm verplicht gesteld voor alle reizen met ro-ro-passagiersschepen van of naar een haven in de Europese Unie. Voor schepen in nationale vaart is dat gebeurd door middel van een wijziging van richtlijn 98/18/EG (zie richtlijn nr. 2003/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003; PbEU L 123); voor schepen in internationale vaart door middel van richtlijn 2003/25/EG. Het onderhavige artikel strekt ter implementatie van laatstgenoemde richtlijn.

Van het voldoen aan de hogere lekstabiliteitsnorm dient te blijken door middel van een speciaal certificaat. In arti-

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

Artikel 8

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

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

Artikel 9

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

Artikelen 10 tot en met 12

Deze artikelen regelen de onderzoeken waaraan schepen in verband met de bijzondere certificaten uit de artikelen 4 tot en met 6 worden onderworpen. In de toelichting bij artikel 6 is reeds vermeld dat toepassing van de DSC- of SPS-

Code niet verplicht is: de eigenaar van het schip kan daarvoor kiezen. Deze keuzemogelijkheid is geregeld in artikel 12 (vgl. artikel 16 van het besluit).

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

Artikel 13

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

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

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

Artikelen 14 tot en met 16

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

Artikel 15 sluit aan bij de bestaande praktijk dat een groot deel van de onderzoeken niet door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie (lees: de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat), maar door daartoe aangewezen organisaties wordt verricht. De onderzoeken van het *safety management* en de beveiliging van schepen (zie de artikelen 18 en 19 van het besluit) worden door daartoe aangewezen organisaties verricht. In de praktijk zijn dit – ook voor de beveiliging van schepen – de internationale klassenbureaus, ofschoon de beveiligingsonderzoeken van schepen ook door specifiek voor die taak erkende, gespecialiseerde beveiligingsorganisaties zouden kunnen worden uitgevoerd. De eigenaar is overigens vrij om voor de in de artikelen 18 en 19 van het besluit bedoelde onderzoeken een ander klassenbureau te kiezen dan waar zijn schip in voorkomend geval is geklasseerd.

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

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

Artikelen 17 en 18

Deze artikelen regelen de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 tot en met 7 bedoelde certificaten. De geldigheidsduur van de certificaten voor passagiers-

schepen en voor vrachtschepen komt overeen met de geldigheidsduur van soortgelijke, op grond van het besluit benodigde certificaten (zie artikel 29 van het besluit).

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

Artikel 19

Dit artikel regelt de eisen waaraan passagiersschepen in nationale vaart moeten voldoen. De richtlijn onderscheidt vier klassen van schepen, afhankelijk van het vaargebied waarin die schepen opereren. De lidstaten moeten op grond van artikel 4 van de richtlijn de onder hun jurisdictie vallende wateren in vier vaargebieden indelen. Deze variëren van een vaargebied vlak onder de kust met een geringe significante golfhoogte (klasse D) tot een onbeperkt vaargebied zonder golfhoogte-restricties (klasse A). Voor schepen in vaargebieden van klasse A gelden dezelfde eisen die ook voor passagiersschepen in internationale vaart gelden, namelijk de eisen van het SOLAS-verdrag. De eisen voor de overige vaargebieden zijn een getrapte vermindering ten opzichte van het SOLAS-verdrag, waarbij voor vaargebieden van klasse D uiteraard de minst zware eisen gelden.

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

Artikel 20

Het onderhavige artikel ziet op de eisen die op grond van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code aan schepen worden gesteld. Voor niet-conventieschepen gelden deze eisen in plaats van de eisen die zouden hebben gegolden, als voor deze schepen een nationaal veiligheidscertificaat vereist was geweest (vgl. de artikelen 5, tweede lid, en 6, tweede lid). Voor conventieschepen resulteert het voldoen aan de bijzondere eisen van een Code in een

vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag (zie artikel 39). Opgemerkt zij nog dat naast de bijzondere eisen van een Code in beginsel ook steeds aan de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zal moeten worden voldaan (zie artikel 40, derde lid, van het besluit). Genoemd hoofdstuk geldt immers voor alle schepen, ongeacht de reizen die zij maken.

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

Artikel 21

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

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

Het onderhavige artikel zal bij gelegenheid van de tweede tranche uitvoeringsregelgeving op grond van het Schepenbesluit 2004 worden gewijzigd en geactualiseerd. Overwogen wordt om rechtstreeks aan te sluiten bij de hierboven genoemde IMO-Code voor *offshore supply vessels* en bij de (nieuwe) Code betreffende stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle scheepstypen waarvoor IMO-voorschriften bestaan (*Intact Stability Code*), aangenomen bij resolu-

tie A.749(18) van de Algemene Vergadering van de IMO. Voor de offshore ondersteuningsschepen zal eveneens rechtstreeks naar de relevante IMO-regelgeving worden verwezen. De in het onderhavige artikel genoemde bekendmakingen kunnen dan worden ingetrokken.

Artikel 22

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

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

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

De in dit artikel genoemde bekendmakingen zijn ter voldoening aan richtlijn nr. 83/189/EEG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificaties nrs. 97/0650/NL (bekendmaking nr. 255/1992) en 97/0569/NL (bekendmaking nr. 279/1992).

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

Artikel 23

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

Het SOLAS-verdrag bevat geen voorschriften voor elektrische personenliften. Deze liften vallen, in tegenstelling tot goederenliften en andere hefwerktuigen, ook niet onder de arbeidsomstandighedenwetgeving. Om die reden is het wenselijk om voor liften in aanvullende eisen te voorzien (zie het tweede lid). Daarbij wordt aangesloten bij de particuliere normen die ook reeds op grond van bekendmaking nr. 294/1992 (die per 1 januari 2005 wordt ingetrokken) 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 behoeft slechts voor bepaalde ruimten te kunnen worden geleverd. Het is echter van essentieel belang dat de opvarenden van een schip in situaties waarin men op de noodverlichting van een schip is aangewezen, uit alle openbare ruimten hun weg naar buiten kunnen vinden. Om die reden is de op grond van het Schepenbesluit 1965 geldende eis dat de noodkrachtbron in staat moet zijn om stroom te leveren ten behoeve van alle openbare ruimten, in het derde lid van dit artikel gehandhaafd.

Het vierde lid strekt deels ter uitvoering van het SOLAS-verdrag en deels ter uitvoering van nationaal beleid. Voorschrift II-1/36 van het verdrag bepaalt dat in ruimten voor machines

maatregelen ter beperking van geluidshinder 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 geluidshidernormen uit de arbeidsomstandighedenwetgeving op een schip niet goed toepasbaar zijn.

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

De bekendmakingen nrs. 204/1986, 294/1992, 213/1987 zijn ter voldoening aan richtlijn nr. 83/189/EEG en richtlijn nr. 98/34/EG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificaties nr. 97/0583/NL (bekendmaking nr. 204/1986), nr. 97/0579/NL (bekendmaking nr. 294/1992) en nrs. 97/0565/NL en 99/0300/NL (bekendmaking nr. 213/1987). Ook de in het derde lid van dit artikel opgenomen eis is genotificeerd, als onderdeel van het Schepenbesluit 1965: zie notificatie nr. 97/0638/NL. Bekendmaking nr. 35/1965 behoeft de nooit notificatie, omdat zij reeds gold toen richtlijn 83/189/EEG van kracht werd.

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

Artikel 24

In dit artikel wordt een aantal uitrustings-eisen uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie) van overeenkomstige toepassing verklaard op schepen onder de 300 GT en 500 GT. Het gaat daarbij om uitrustings-eisen die op grond van het SOLAS-verdrag alleen voor schepen van meer dan 300 GT, onderscheidenlijk 500 GT,

gelden. De voorschriften V/19.2.3.1 en V/19.2.3.4 bepalen dat aan boord van een schip een echolood en een log aanwezig moeten zijn; voorschrift V/19.2.5.4 schrijft voor dat schepen onder meer met 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 25

Het eerste lid van dit artikel strekt (indirect) ter uitvoering van richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113). Deze richtlijn bevat onder meer regels met betrekking tot de aan boord van schepen benodigde medische uitrusting. De richtlijn is thans geïmplementeerd door middel van de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen en bijlage XVI bij het Schepenbesluit 1965. Uit praktische overwegingen blijft deze oude implementatiewetgeving nog even van kracht. Bij de tweede tranche regelgeving ter uitvoering van het Schepenbesluit 2004 zal echter ook die regelgeving in (een bijlage bij) de onderhavige regeling worden opgenomen.

Met het tweede lid van het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 van het SOLAS-verdrag. In dat voorschrift is bepaald dat de vlaggenstaat moet zorgen voor 'detailed instructions on (...) medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods'. Daarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO ontwikkelde richtlijnen, waarmee wordt bedoeld op de door de IMO vastgestelde Eerste Hulp Gids 'MFAG'. Ter uitvoering van voorschrift VII/2.4 is daarom in het tweede lid bepaald dat aan boord van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, een exemplaar van die gids aanwezig moet zijn. De gids moet bovendien zijn gesteld in de overeenkomstig artikel V/14.3 voor het schip vastgestelde 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 26

Dit artikel strekt ertoe om de in beginsel niet aan een certificaat opgehangen eisen in te passen in het voor een schip geldende certificeringskader. Bedoelde eisen gaan daardoor deel uitmaken van het totaal van eisen dat ten grondslag ligt aan de afgifte van een certificaat (vgl. artikel 41, vijfde lid, van het besluit). De reden dat in het tweede lid niet ook het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen uit artikel 4 wordt genoemd, is dat richtlijn 98/18/EG zelf al verwijst naar de toepasselijke eisen uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. De eisen van hoofdstuk V maken daardoor reeds deel uit van het certificeringskader voor passagiersschepen in nationale vaart.

Artikel 27

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

Artikel 28

Dit artikel heeft betrekking op de technische eisen die op grond van nationaal beleid worden gesteld aan schepen en hun uitrusting. In het artikel wordt voorzien in de gelijkstelling van Nederlandse eisen met daaraan gelijkwaardige eisen uit een andere lidstaat van de Europese Unie of de EER. Wel is daarbij de beperking aangebracht dat de gelijkstelling alleen geldt voor schepen die vanuit een register in een andere lidstaat naar een Nederlands register worden overgeschreven. Het onderhavige artikel strekt ertoe om onnodige belemmeringen bij de overdracht van schepen tussen verschillende registers weg te nemen; het heeft uitdrukkelijk niet tot doel om de toepassing van buitenlandse normen in zijn algemeenheid mogelijk te maken.

Artikel 29

Dit artikel geeft nadere uitvoering aan het in 1970 onder auspiciën van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) tot stand gekomen Verdrag tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden (ILO-verdrag nr. 134), dat is geïmplementeerd in hoofdstuk IIIA van de Schepenwet. In het verdrag is onder meer bepaald dat er aan boord van schepen een veiligheidscommissie (of veiligheidscommissaris) moet zijn, die tot taak heeft de kapitein van het schip te adviseren op het vlak van de voorkoming van arbeidsongevallen (zie artikel

7 van het verdrag en artikel 26e van de Schepenwet). In artikel 26f van de Schepenwet is bepaald dat de samenstelling van de commissie bij ministeriële regeling wordt geregeld, terwijl krachtens artikel 26h van de wet nadere regels met betrekking tot de werkwijze van de veiligheidscommissie kunnen worden gesteld. Voorts is in artikel 26e, tweede lid, van de Schepenwet bepaald dat bij ministeriële regeling bepaalde categorieën van schepen kunnen worden uitgezonderd van de verplichting om een veiligheidscommissie in te stellen.

Aan de artikelen 26e, 26f en 26h van de Schepenwet werd tot op heden uitvoering gegeven door middel van drie afzonderlijke regelingen. De samenstelling van de veiligheidscommissie werd geregeld bij regeling van 23 november 1983 (Stcrt. 197), terwijl de regeling van 23 september 1983 (Stcrt. 244) 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. Daarvoor zijn twee redenen. De eerste reden betreft het streven naar meer gebundelde wetgeving en minder losse regelingen. De tweede reden houdt verband met het kabinetsbeleid tot vermindering van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

Met de veiligheidscommissie was een bedrag van ca. 1,8 miljoen euro aan administratieve lasten gemoeid. Voor een belangrijk deel werd dat bedrag veroorzaakt door de in de regeling van 23 september 1983 neergelegde administratieve procedures die in het kader van de advisering door de veiligheidscommissie in acht moesten worden genomen. Besloten is om de regels betreffende de werkwijze van de commissie volledig te laten vervallen, omdat het nut van wettelijke regels ter zake niet opweegt tegen de administratieve lasten die die regels genereren. De voorheen bij ministeriële regeling vastgestelde richtlijnen kunnen ook in de vorm van voorlichting aan de sector worden gecommuniceerd. De Algemene commissie tot voorkoming van arbeidsongevallen zeevarenden (ACVAZ), ingesteld bij artikel 26a van de Schepenwet, zal hiervoor zorgdragen. Op zichzelf zijn de richtlijnen wel degelijk nuttig, omdat de samenstelling van de veiligheidscommissie aan boord van een schip in de praktijk vaak aan wijzigingen onderhevig is, als een gevolg van mutaties in de bemannings-samenstelling. Voor de nieuwe leden van de commissie kunnen de richtlijnen dan als nuttige leidraad bij hun advies-functie dienen.

Voorts is kritisch gekeken naar de samenstelling van de commissie. Dit heeft ertoe geleid dat een groter aantal

schepen voortaan met een éénkoppige veiligheidscommissie mag volstaan. Het omslagpunt komt thans bij een bemanningssterkte van vijftien personen te liggen, terwijl het voorheen bij vijf personen lag. De oude eis dat schepen met een bemanning van meer dan tien personen over een driekoppige veiligheidscommissie moesten beschikken, wordt verlaten. Voortaan geldt voor schepen met meer dan vijftien bemanningsleden dat zij slechts verplicht zijn om een twee personen tellende veiligheidscommissie aan boord te hebben. ILO-verdrag nr. 134 biedt ook ruimte voor de nu bepaalde minimumvariant. Artikel 7 van dat verdrag bepaalt namelijk dat *'Provision shall be made for the appointment, from amongst the crew of the ship, of a suitable person or suitable persons or of a suitable committee responsible, under the Master, for accident prevention'*.

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

Artikel 30

Het onderhavige artikel geeft tezamen met artikel 50 uitvoering aan richtlijn 98/41/EG, waarin – in aanvulling op voorschrift III/27 van het SOLAS-verdrag – een aantal verplichtingen inzake de registratie van passagiers aan boord van passagiersschepen is opgenomen. Deze verplichtingen vinden hun oorsprong in een aantal zware ongevallen met (ro-ro-)passagiersschepen met een groot verlies aan mensenlevens. Onderzoek naar deze ongevallen toonde aan dat ten tijde van het ongeval niet alleen onbekend was hoeveel passagiers zich aan boord bevonden, maar dat tevens de personalia van de passagiers niet volledig beschikbaar waren. Het is van groot belang dat bij het opzetten van een reddingsactie na een ongeval het aantal aan boord aanwezige opvarenden aan de reddingsorganisatie bekend is, zodat de benodigde inzet van reddings-eenheden kan worden bepaald. Bovendien kan alleen op deze wijze worden

zekergestellt dat bij de beëindiging van de reddingsactie met iedere opvarende rekening is gehouden. De eveneens verplichte registratie van personalia is van belang om betrokkenen of nabestaanden adequaat te kunnen inlichten.

Op grond van voorschrift III/27 van het SOLAS-verdrag geldt reeds dat de kapitein van een passagiersschip alle opvarenden van het schip voorafgaand aan vertrek moet tellen en hun (voornaamste) personalia moet registreren. De registratieplicht op grond van de richtlijn gaat iets verder (zie artikel 50). Het belangrijkste element uit de richtlijn is echter dat zij eigenaars van passagiersschepen ertoe verplicht om een registratiesysteem voor passagiersgegevens op te zetten en om ook speciale registratie-beambten aan te stellen. De passagiersregistratie wordt hiermee ook in de bedrijfsorganisatie van de eigenaar verankerd.

In artikel 8 van de richtlijn is bepaald dat geregistreerde persoonsgegevens niet langer mogen worden bewaard dan nodig is voor de toepassing van de richtlijn. In de considerans van de richtlijn wordt in dat kader verwezen naar de in richtlijn 95/46/EG vastgelegde beginselen inzake gegevensbescherming. Bedoelde verplichting is geïmplementeerd in het derde lid van artikel 30.

Artikel 31

Dit artikel bevat nadere regels betreffende de beveiliging van schepen. Het eerste lid geeft uitvoering aan voorschrift XI-2/6.2.1 van het SOLAS-verdrag, waarin is bepaald dat de *Administration* een instantie aan wijst, waartoe – al dan niet door tussenkomst van de *Company Security Officer (CSO)* – de door het *Ship Security Alert System (SAS)* gegeneerde alarmmeldingen kunnen worden gericht. Gekozen is voor het Kustwachtcentrum, dat ook al andere taken op *security*-gebied heeft. Zo is het Kustwachtcentrum bijvoorbeeld belast met het doorgeven van het overeenkomstig artikel 63, derde lid, van het besluit vastgestelde beveiligingsniveau voor in Nederland geregistreerde schepen. Ook fungeert het Kustwachtcentrum als het *'point of contact'* waartoe schepen in Nederlandse wateren zich kunnen richten voor advies of bijstand op beveiligingsgebied of waar die schepen hun bezorgdheid over aan *security* gerelateerde zaken kunnen melden (zie voorschrift XI-2/7.2 van het verdrag).

In de toelichting bij artikel 8 werd reeds gemeld dat de Europese Unie een aantal aanvullende eisen op *security*-gebied heeft vastgesteld. Zo stelt verordening (EG) 725/2004 ook bepaalde onderdelen van deel B van de ISPS-Code, die internationaal slechts de status van aanbeveling hebben, verplicht. Aan dit aspect van de verordening wordt in het tweede lid uitvoering gegeven.

Met het derde lid wordt uitvoering gegeven aan voorschriften A/5.7 en A/10.1 van de ISPS-Code, waarin is bepaald dat de *Administration* de bewaartermijnen voor beveiligingsverklaringen en andere aan *security*-gerelateerde documentatie moet bepalen. Voor de beveiligingsverklaringen geldt dat deze niet langer behoeven te worden bewaard dan nodig is om aan voorschrift XI-2/9.2.3 te kunnen voldoen. In dat voorschrift is bepaald dat een schip bij het aanlopen van een haven bepaalde *security*-informatie moet kunnen verstrekken met betrekking tot de laatste tien contacten die het met havenfaciliteiten heeft gehad. Voor de in voorschrift A/10 bedoelde documentatie, die ook relevant kan zijn voor de certificering van het schip, is bepaald dat die documentatie gedurende drie jaren moet worden bewaard. De ratio daarachter is dat dit de erkende beveiligingsorganisaties in staat stelt om zich op basis van die documentatie een beeld te vormen van de feitelijke beveiligings-situatie aan boord van een schip, wanneer dat schip in verband met het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat aan een tussentijds of hernieuwd onderzoek wordt onderworpen.

Artikelen 32 tot en met 35

Deze artikelen hebben betrekking op de toelating van scheepsuitrusting. Voor veel uitrusting geldt op grond van de verdragen dat die uitrusting van een door de vlaggenstaat goedgekeurd type moet zijn om aan boord van een schip te mogen worden gebruikt. In 1996 heeft de Europese Unie een richtlijn met geharmoniseerde Europese normen voor scheepsuitrusting vastgesteld (richtlijn 96/98/EG). Op grond van deze richtlijn mag, voorzover de richtlijn van toepassing is, aan boord van schepen nog slechts uitrusting worden geplaatst die is voorzien van het Europese merk van overeenstemming voor scheepsuitrusting, dat wordt gesymboliseerd door de in bijlage D van de richtlijn opgenomen afbeelding van een stuurwiel. Voor uitrusting die onder de richtlijn valt, komt het Europese merk van overeenstemming in de plaats van de voorheen benodigde typegoedkeuring van de vlaggenstaat.

Hoewel de lijst van uitrusting waarop de richtlijn van toepassing is (opgenomen in bijlage A.1 van de richtlijn) reeds een aantal malen bij wijzigingsrichtlijn is aangevuld, geldt de richtlijn (nog) niet voor alle scheepsuitrusting waarvoor op grond van de verdragen een typegoedkeuring is vereist. Voor uitrusting die niet in bijlage A.1 van de richtlijn wordt genoemd, is derhalve nog steeds een nationale typegoedkeuring van de vlaggenstaat vereist. In Nederland wordt die typegoedkeuring van oudsher door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleend.

Formeel geldt richtlijn 96/98/EG alleen voor uitrusting, bestemd voor plaatsing aan boord van conventieschepen. In deze regeling is er echter voor gekozen om de richtlijn in beginsel ook toe te passen ten aanzien van uitrusting voor niet-conventieschepen. Op het merendeel van die schepen zijn de eisen van de verdragen immers van overeenkomstige toepassing (zie artikel 41 van het besluit). Het ligt daarom voor de hand om voor de uitrusting van die schepen dezelfde typegoedkeuringseisen te laten gelden als voor de uitrusting van conventieschepen. Bovendien resulteert dit in een eenvoudig toepasbaar systeem: voor uitrusting die onder de richtlijn valt, geldt in beginsel dat die uitrusting van het Europese merk van overeenstemming moet zijn voorzien (zie artikel 33, eerste lid), terwijl voor uitrusting die niet onder de richtlijn valt, een typegoedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is vereist (zie artikel 34, eerste lid). Op deze hoofdregel bestaat evenwel een drietal uitzonderingen.

De eerste uitzondering is dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op grond van artikel 34, tweede lid, kan toestaan dat aan boord van niet-conventieschepen uitrusting wordt geplaatst die niet aan richtlijn 96/98/EG voldoet. Deze bevoegdheid is opgenomen omdat de prestatie- en beproevingsnormen uit de richtlijn, waar het gaat om uitrusting bestemd voor kleinere niet-conventieschepen, soms te zwaar zijn in verhouding tot het beoogde veiligheidsniveau. In die gevallen – waarbij met name moet worden gedacht aan uitrusting bestemd voor schepen van minder dan 24 meter – moet het Hoofd van de Scheepvaartinspectie minder zware goedkeuringseisen kunnen hanteren. Uiteraard kan hij ook voor uitrusting die niet onder de richtlijn valt, minder zware eisen hanteren, als die uitrusting voor kleinere niet-conventieschepen is bestemd. Dit behoeft evenwel niet expliciet te worden geregeld, omdat artikel 34, eerste lid, daar reeds voldoende ruimte voor biedt.

De overige twee uitzonderingen vloeien voort uit richtlijn 96/98/EG en richtlijn 1999/5/EG. Op grond van richtlijn 96/98/EG is geen merk van overeenstemming vereist voor uitrusting die ten behoeve van beproeving aan boord wordt geplaatst. Evenmin is dat merk vereist voor innovatieve uitrusting. Wel schrijft de richtlijn voor dat de uitrusting in dat geval van een door de vlaggenstaat afgegeven certificaat vergezeld moet gaan (zie artikel 33, eerste lid, onder b). Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 20 en 21 van de Wet scheepsuitrusting (Kamerstukken II 1999/2000, 26 878, nr. 3). Voorts is in richtlijn 96/98/EG een uitzondering opgenomen voor de vervanging van uit-

rusting in havens buiten de Europese Unie. Wanneer in die havens geen Europees goedgekeurde uitrusting verkrijgbaar is, mag aan boord van het schip ook uitrusting worden geplaatst die niet overeenkomstig richtlijn 96/98/EG is goedgeurd (zie artikel 33, derde lid). Wel dient dan het niveau van de Europese typegoedkeuring zoveel mogelijk te worden benaderd. Artikel 16, eerste en tweede lid, van genoemde richtlijn bevat daarvoor een aantal voorschriften.

Richtlijn 1999/5/EG bevat geharmoniseerde Europese goedkeuringnormen voor radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur, die ook van toepassing kunnen zijn op bepaalde radio- en navigatieapparatuur, bestemd voor gebruik aan boord van schepen. Weliswaar is in de richtlijn een uitzondering opgenomen voor apparatuur, bestemd voor gebruik aan boord van schepen, doch die uitzondering geldt alleen voor apparatuur die onder richtlijn 96/98/EG valt. Dit betekent dat ten aanzien van radio- en navigatieapparatuur waarvoor op grond van het SOLAS-verdrag geen typegoedkeuring is vereist, niet de eis kan worden gesteld dat die apparatuur alleen aan boord mag worden geplaatst, indien zij voldoet aan de toelatingseisen uit de artikelen 33 en 34. Ook het aan boord plaatsen van overeenkomstig richtlijn 1999/5/EG goedgekeurde apparatuur moet in dat geval worden toegestaan (zie artikel 35). Wel dient het dan te gaan om apparatuur die geschikt is voor gebruik in een maritieme omgeving. Deze aanvullende eis is neergelegd in een tweetal beschikkingen van de Europese Commissie: zie de beschikking van 22 september 2000 over de toepassing van artikel 3, lid 3, onder e, van richtlijn 1999/5/EG op radioapparatuur die bestemd is om op niet-SOLAS-zeeschepen te worden geïnstalleerd voor deelname aan het wereldwijde maritieme nood- en veiligheidssysteem en die niet onder richtlijn 96/98/EG inzake uitrusting van zeeschepen valt (PbEG L 269), alsmede de beschikking van 25 maart 2003 betreffende de toepassing van artikel 3, lid 3, onder e, van richtlijn 1999/5/EG op radioapparatuur die bedoeld is om op niet-SOLAS-schepen te worden gebruikt en om deel te nemen aan het automatische identificatiesysteem (AIS) (PbEU L 81).

Opgemerkt zij nog dat op grond van deze regeling niet meer de algemene regel geldt dat ook de niet-voorgeschreven uitrusting aan boord van schepen van een typegoedkeuring moet zijn voorzien (vgl. artikel 105 van het Schepenbesluit 1965). In beginsel behoeft alleen de voorgeschreven uitrusting (voorzover voor die uitrusting een typegoedkeuring is vereist: zie artikel 32), aan de in de artikelen 33 e.v. opgenomen toelatingseisen te voldoen. Op dit beginsel bestaat één uitzondering: in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-

verdrag is bepaald dat ook de niet-voorgescreven navigatieapparatuur die aan boord van een schip wordt geplaatst, van een typegoedkeuring moet zijn voorzien, voorzover het althans gaat om apparatuur waarvoor IMO-prestatienormen bestaan. Dat de toelatingseisen uit de artikelen 33 e.v. ook op deze categorie van niet-voorgescreven uitrusting van toepassing zijn, is uitdrukkelijk geregeld in artikel 32, tweede lid.

Artikel 36

Dit artikel voorziet in de wederzijdse erkenning van typegoedkeuringen. Het gaat daarbij om typegoedkeuringen van uitrusting die (nog) niet onder het geharmoniseerde Europese typegoedkeuringsregime voor scheepsuitrusting valt (zie artikel 33). Op grond van artikel 36 mag aan boord van Nederlandse schepen ook uitrusting worden geplaatst die – bijvoorbeeld – van een Duitse typegoedkeuring is voorzien, mits die typegoedkeuring, gelet op de prestatie- en beproevingsnormen waarop zij is gebaseerd, gelijkwaardig is aan de Nederlandse typegoedkeuring.

Artikel 37

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 13 van richtlijn 96/98/EG, waarin is bepaald dat uitrusting die, hoewel zij conform de richtlijn is goedgekeurd, toch gevaarlijk blijkt te zijn, niet aan boord van schepen mag worden geplaatst. In het artikel wordt aangesloten bij artikel 23 van de Wet scheepsuitrusting, waarin – eveneens ter uitvoering van artikel 13 van de richtlijn – is geregeld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat passende maatregelen moet nemen om gevaarlijke uitrusting uit de handel te nemen. In het geval daartoe door de Minister wordt besloten, rust op het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de verplichting om ook maatregelen te nemen om het gebruik van die uitrusting tegen te gaan. Ingevolge het tweede lid moeten de andere lidstaten van de Europese Unie en de Europese Commissie van die maatregelen in kennis worden gesteld.

Artikel 38

In 2001 zijn door een groep experts, bestaande uit vertegenwoordigers van de klassenbureaus, de baggerindustrie, de scheepsbouwindustrie en de overheden van België, Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland richtlijnen vastgesteld voor de bouw en het gebruik van baggerschepen met een verminderd vrijboord. De richtlijnen gelden voor baggerschepen die zijn voorzien van middelen om in de beun geladen baggerspecie in één keer in zeer korte tijd middels bodemkleppen te lossen; het gaat hier met name om de zogenaamde sleepopperzuigers. Dergelijke schepen worden veel gebruikt voor het uitbaggeren en het onderhouden van

vaarwegen en havenbekkens, voor gebruik bij landaanwinning en zand- en grindwinning op zee. De bodemkleppen waarmee zij zijn uitgerust, maken het mogelijk om, indien nodig, de lading snel te storten en dus het vrijboord binnen zeer korte tijd te vergroten, waardoor deze schepen kan worden toegestaan om dieper af te laden dan op grond van het Uitwateringsverdrag gebruikelijk is.

Baggerschepen die aan deze richtlijnen voldoen, kunnen van een verminderd vrijboord worden voorzien. Dit geschiedt door de toekenning van een bijzondere baggerlastlijn. Wel worden bij de toekenning van het verminderde vrijboord een aantal beperkingen opgelegd, zoals het vaargebied waarbinnen en de voorwaarden waaronder van het verminderde vrijboord gebruik mag worden gemaakt (zie ook artikel 53).

De richtlijnen zijn totstandgekomen in de vorm van een regionale overeenkomst op grond van artikel 6, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag. De richtlijnen zijn medegegeeld aan de IMO en internationaal bekendgemaakt door middel van IMO-circulaire nr. 2285 van 17 januari 2001. Tevens zijn de richtlijnen in ontwerp aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen medegegeeld, ter voldoening aan richtlijn 98/34/EG: zie notificatie nr. 2000/0024/NL.

Artikel 39

In de toelichting bij de artikelen 5 en 6 is reeds vermeld dat toepassing van de MODU-Code, de DSC-Code of de SPS-Code voor conventieschepen tot een vrijstelling van de meer algemene eisen van het SOLAS-verdrag leidt. Voor het schip blijft evenwel een internationaal veiligheidscertificaat benodigd. Het bij de Code behorende certificaat treedt daarvoor – anders dan bij niet-conventieschepen – niet voor in de plaats. Bovendien is voor het schip, indien het op grond van het onderhavige artikel van bepaalde SOLAS-eisen is vrijgesteld, een internationaal certificaat van vrijstelling nodig (zie artikel 11 van het besluit).

Artikel 40

In het Nederlandse kustgebied varen al tientallen jaren schepen met een lengte van 24 meter of meer, die ten behoeve van de sportvisserij worden ingezet. Het gaat daarbij om circa 25 schepen; veelal voormalige vissersvaartuigen met een gemiddelde lengte van 33 meter. Nagenoeg al deze schepen hebben steeds onder voortdurend toezicht van de Scheepvaartinspectie gestaan en hun zeewaardigheid in de loop der jaren ruimschoots bewezen. Gelet op hun bouwjaar, lengte en vaargebied, zouden deze 'sportvissersvaartuigen' ingevolge artikel 6 van richtlijn 98/18/EG in 2007 en 2008 moeten (gaan) voldoen aan de

bepalingen van deze richtlijn inzake bestaande passagiersschepen van 'klasse B'.

Op grond van artikel 7, derde lid, van de richtlijn mag een lidstaat, op voorwaarde dat het veiligheidsniveau niet wordt verlaagd, maatregelen vaststellen waarbij schepen voor binnenlandse reizen onder bepaalde operationele omstandigheden worden vrijgesteld van bepaalde specifieke eisen van richtlijn 98/18/EG. Van deze vrijstellingsmogelijkheid is door Nederland gebruik gemaakt ten aanzien van de sportvissersvaartuigen, omdat het onverkort toepassen van de richtlijn voor deze categorie schepen tot onevenredig zware eisen zou leiden. Het voornemen daartoe is op 1 juli 2003 overeenkomstig de procedure van artikel 7, vierde lid, van de richtlijn gemeld aan de Europese Commissie (nr. DS-200987/03).

Aan de vrijstelling zijn in het tweede lid van het onderhavige artikel een aantal operationele beperkingen verbonden: de vrijstelling geldt slechts voor een vaargebied van 20 mijl uit de Nederlandse kust en onder gunstige vaarcondities. Bovendien geldt de vrijstelling niet voor schepen met nachtaccommodatie (zie het derde lid). Voor schepen met nachtaccommodatie gelden zwaardere eisen dan voor schepen die dekpassagiers vervoeren. Aan boord van schepen met nachtaccommodatie moeten bijvoorbeeld adequate vluchtwegen aanwezig zijn om de passagiers in staat te stellen om bij brand of een ander ongeval vanuit hun nachtaccommodatie het dek te bereiken. Ten overvloede zij opgemerkt dat de vrijstelling voorts alleen geldt voor vaartuigen die reeds op 17 augustus 2000 (de datum waarop de Regeling passagiersschepen nationale vaart, waarmee uitvoering werd gegeven aan richtlijn 98/18/EG, in werking trad) van een geldig certificaat van deugdelijkheid waren voorzien. Nieuwe vaartuigen die zullen worden aangewend als sportvissersvaartuig zullen geheel moeten voldoen aan de richtlijn.

Artikel 41

In het eerste lid van dit artikel worden zeilschepen onder meer vrijgesteld van de verplichting om een reisgegevensrecorder aan boord te hebben. Volgens voorschrift V/20.2 kunnen schepen van deze verplichting worden vrijgesteld, als kan worden aangetoond dat het koppelen van de recorder met bestaande sensoren onredelijk en onpraktisch is. Bovendien vallen zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, niet onder de volledige bepalingen van het SOLAS verdrag (vgl. artikel 5, tweede lid, van het besluit), waardoor ook niet alle voor de levering van informatie aan de recorder benodigde sensoren aanwezig hoeven te zijn. Zo missen zeilschepen de voor de werking van de

recorder essentiële sensoren van de voortstuwingsinstallatie; zij worden immers voortbewogen door zeilen. Daarnaast kunnen deze schepen door hun bouw en hun zeilvoering niet aan alle eisen ten aanzien van het uitzicht vanaf de brug voldoen (voorschrift V/22). Het gaat hier dan met name om het zichtveld vanaf de stuurpositie dat afhankelijk van de zeilvoering in meer of mindere mate door de zeilen belemmerd wordt. Ook is een gevolg van het varen onder zeil dat het schip aan de wind onder helling vaart; hierdoor kan eveneens niet aan de zichtveld eisen worden voldaan en moeten deze schepen van de betreffende eisen worden vrijgesteld. Omdat deze categorie zeilschepen niet onder de bepalingen van het SOLAS-verdrag valt, kunnen zij tevens worden vrijgesteld van de in voorschrift V/30 opgenomen verplichting om aan boord een lijst met alle operationele beperkingen te hebben.

In het tweede lid worden niet van werktuiglijke middelen tot voortstuwung voorziene schepen vrijgesteld van de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS verdrag. Deze schepen navigeren immers niet zelfstandig, maar kunnen voor vervoer over zee alleen worden gesleept. Om dezelfde reden zijn zij ook vrijgesteld van de uit artikel 24 voortvloeiende verplichtingen. Het is echter wel nodig dat zij door andere schepen opgemerkt kunnen worden, met name bij slecht zicht. De eis dat zij een radarreflector aan boord moeten hebben (zie voorschrift V/19.2.1.7) is daarom gehandhaafd.

Artikel 42

Dit artikel strekt ter uitvoering van de door de IMO aanbevolen *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes* uit 1991. De Code bevat niet alleen concrete normen voor het vervoer van 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 22, eerste lid). Bijlage D is een weergave van voorschrift 44 van het Uitwateringsverdrag, dat reeds op grond van het besluit geldt. De in het derde lid opgenomen afwijking van onderdeel 3.2.1 van de Houtvaartcode maakt het mogelijk om met behoud van een verantwoord veiligheidsniveau de ladingcapaciteit van het dek optimaal te benutten. Met het vierde lid wordt voldaan aan het gestelde in onderdeel 4.5.1 van de Houtvaartcode.

De bekendmaking aan de scheepvaart waarbij de Houtvaartcode in eerste instantie werd geïmplementeerd, is ter voldoening aan richtlijn 83/189/EEG genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen: zie notificatie nr. 97/0036/NL.

Artikel 43

Het onderhavige artikel bevat nadere regels voor het vervoer van bulkclading, die zowel gelden voor het vervoer van niet-gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag) als voor het vervoer van gevaarlijke bulkclading (hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag). De BC-Code, die internationaal als aanbeveling geldt, was onder het Schepenbesluit 1965 geïmplementeerd in het Handboek Gestorte Ladingen. In de Code zijn voorschriften opgenomen voor het vervoer van gestorte ladingen die gemakkelijk kunnen overgaan, een grote dichtheid hebben, geheel of gedeeltelijk vloeibaar kunnen worden tijdens het vervoer of die gevaren van chemische aard kunnen inhouden of andere gevaarlijke eigenschappen bezitten. De voorschriften van de BC-Code gelden in aanvulling op de algemene voorschriften voor het vervoer van lading en het vervoer van gevaarlijke stoffen, opgenomen in de hoofdstukken VI en VII van het SOLAS-verdrag. De BC-Code is niet van toepassing op het vervoer van gestort graan e.d.; daarvoor gelden de in de Graancode opgenomen regels (zie hoofdstuk VI, deel C, van het SOLAS-verdrag en artikel 53, tweede lid, van het besluit).

In de Code wordt op een aantal plaatsen verwezen naar een 'Competent Authority'. In de meeste gevallen is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat. Voor radioactieve bulkclading is de bevoegde autoriteit echter de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Opgemerkt zij nog dat het Handboek Gestorte Ladingen niet langer een verplicht boekwerk aan boord zal zijn. Vanwege de in dat handboek opgeno-

men aanbevelingen betreffende het gebruik van bestrijdingsmiddelen, het betreden van besloten ruimten en dergelijke blijft het echter wel een nuttig boekwerk om aan boord te hebben.

De toepassing van de BC-Code – toen nog opgenomen in het Handboek Gestorte Ladingen – is in het kader van de 7e wijziging van dat handboek (bekendmaking nr. 312/1996) genotificeerd aan de Europese Commissie, ter voldoening aan richtlijn 83/189/EEG: zie notificatie nr. 97/0632/NL.

Artikelen 44

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

Bedoelde richtlijnen waren aanvankelijk geïmplementeerd door middel van de Regeling handleiding vastzetten lading (genotificeerd onder notificatienummer 98/0435/NL). In verband met de totstandkoming van de onderhavige regeling wordt de Regeling handleiding vastzetten lading per 1 januari 2005 ingetrokken.

Artikel 45

In de IMDG-Code, die voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm bevat, worden bepaalde bevoegdheden opgedragen aan een 'Competent Authority'. Dit artikel regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de IMDG-Code als bevoegde autoriteit geldt. Meestal is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, doch voor radioactieve stoffen is de bevoegde autoriteit de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (zie ook artikel 43, tweede lid).

Artikel 46

Voorschrift VII/2.4 verplicht de overheid ertoe om 'detailed instructions on emergency response' vast te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij wordt verwezen naar de terzake door de IMO vastgestelde richtlijnen. In het onderhavige artikel wordt uitvoering gegeven aan voorschrift VII/2.4 door de vanwege de IMO aanbevolen 'Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods' ('EmS-Guide') verplicht te stellen. Met betrekking tot de taal waarin die gids gesteld moet zijn (zie het tweede lid), zij verwe-

zen naar hetgeen dienaangaande in de toelichting bij artikel 25, tweede en derde lid, is opgemerkt.

De EmS-Gids was onder het Schepenbesluit 1965 opgenomen in het Handboek Gevaarlijke Stoffen. Dit handboek zal, evenals het Handboek Gestorte Ladingen (zie artikel 43), niet langer een verplicht boekwerk zijn. Vanwege de in het handboek opgenomen informatie blijft het echter wel een nuttig handboek om aan boord te hebben.

Artikelen 47 en 48

In de toelichting bij hoofdstuk 5 van het besluit is uiteengezet dat de kapitein verantwoordelijk is voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. In richtlijn 98/18/EG en de in artikel 48 genoemde Codes zijn de verplichtingen van de kapitein nader ingevuld. In grote lijnen komen deze verplichtingen overeen met de verplichtingen die ook op grond van het SOLAS-verdrag gelden. Voor een nadere toelichting zij dan ook verwezen naar de toelichting bij de artikelen 60 tot en met 62 van het besluit.

Opgemerkt zij nog dat de artikelen 47 en 48 niet afdoen aan de verplichtingen die reeds op grond van het besluit gelden. In dat verband moet met name worden gewezen op artikel 61, eerste lid, van het besluit, dat uitvoering geeft aan de operationele voorschriften van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (veiligheid van navigatie). Voor schepen als bedoeld in artikel 48 zij ook gewezen op artikel 60 van het besluit, dat betrekking heeft op de operationele voorschriften die voortvloeien uit het Uitwateringsverdrag. Schepen van meer dan 24 meter waarmee internationale reizen worden ondernomen, dienen in aanvulling op de voorschriften, bedoeld in artikel 48, tevens aan de operationele voorschriften uit het Uitwateringsverdrag te voldoen.

Artikel 49

Dit artikel strekt, evenals artikel 25, eerste lid, ter uitvoering van richtlijn 92/29/EEG. Artikel 25 heeft betrekking op de (medische) uitrustings-eisen voor schepen; het onderhavige artikel ziet op een aantal daarmee verband houdende verplichtingen van de kapitein. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de Regeling medische uitrusting aan boord van zeeschepen, die vooralsnog gehandhaafd wordt.

Artikel 50

In dit artikel zijn de operationele bepalingen uit richtlijn 98/41/EG opgenomen (zie ook de toelichting bij artikel 30). Deze bepalingen gelden in aanvulling op hetgeen reeds in voorschrift III/27 van het SOLAS-verdrag is geregeld (zie in dat verband artikel 61, tweede lid,

van het besluit). De verantwoordelijkheid voor de naleving van de operationele bepalingen berust bij de kapitein.

Artikel 51

Het eerste lid van dit artikel hangt samen met artikel 46. In dat artikel is bepaald dat aan boord van een schip waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd, een exemplaar van de EmS-Gids aanwezig moet zijn. Bij incidenten met die gevaarlijke stoffen dient de kapitein er zorg voor te dragen dat de in de EmS-Gids opgenomen procedures worden gevolgd.

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

Artikel 52

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

Artikel 53

De in artikel 38 geregelde toekenning van een verminderd vrijboord leidt tevens tot een vrijstelling van de in het Uitwateringsverdrag opgenomen verplichting om niet dieper af te laden dan volgens de toepasselijke seizoenslastlijn is toegestaan (zie ook artikel 60 van het besluit). Wel geldt daarbij uiteraard de beperking dat niet dieper mag worden afgeladen dan volgens de toegekende baggerlastlijn is toegestaan. Ook dienen bij het varen met een verminderd vrij-

boord de operationele voorschriften uit IMO-circulaire nr. 2285, alsmede de in voorkomend geval aan de toekenning verbonden beperkingen in acht te worden genomen. Deze voorschriften en beperkingen kunnen bijvoorbeeld verband houden met de weersomstandigheden waaronder of de maximale golfhoogte waarbij met verminderd vrijboord mag worden gevaren.

Artikel 54

De in voorschrift V/26 van het SOLAS-verdrag opgenomen verplichting om binnen twaalf uur voor vertrek de stuurinrichting te testen is gebaseerd op het gegeven dat deze stuurinrichting op een in de haven verblijvend schip normaliter wordt afgezet. Het is dan belangrijk om na het weer opstarten van de stuurinrichting de goede werking ervan te controleren. Schepen op korte internationale reizen doen zeer regelmatig havens aan (verblijven meestal ook slechts korte tijd in die havens), maken intensief gebruik van de stuurinrichting en laten deze in de haven veelal bijstaan. Bovendien zijn de reizen vaak van zo korte duur dat binnen de in voorschrift V/26 genoemde periode van 12 uur één of meer havens worden aangedaan. Voor deze schepen kan dan ook worden volstaan met het één maal per week testen van de stuurinrichting. Voorschrift V/26.5 geeft daartoe de mogelijkheid.

Artikel 55

De in dit artikel bedoelde niet-werktuiglijk voortbewogen schepen behoeven niet te voldoen aan een aantal voorschriften uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Indien geen stuurgerei aanwezig is omdat het schip ook geen eigen voortstuwing heeft, of wanneer het schip niet onder eigen voortstuwing, maar gesleept en dus zonder gebruik te maken van eigen stuurgerei naar zijn bestemming wordt gebracht, hoeft 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.

Artikelen 56 tot en met 59

Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds is uiteengezet, strekt de regeling mede ter uitvoering van een aantal Europese richtlijnen betreffende de zeescheepvaart. Voor veel van deze richtlijnen geldt dat zij niet alleen op in

Nederland geregistreerde schepen moeten worden toegepast, maar ook ten aanzien van buitenlandse schepen waarmee reizen worden ondernomen van of naar een Nederlandse haven, ongeacht de vlag waaronder die schepen varen. De grondslag om regels te stellen met betrekking tot buitenlandse schepen in Nederlandse wateren is neergelegd in de Wet buitenlandse schepen. Voor een nadere toelichting op het voorgaande zij verwezen naar de parlementaire behandeling van die wet (Kamerstukken II 2003/04, 29 394, nrs. 3, 5 en 6).

De Wet buitenlandse schepen maakt het mogelijk om de op grond van de Schepenwet voor Nederlandse schepen geldende regels, voorzover die regels strekken ter uitvoering van een richtlijn, bij ministeriële regeling van overeenkomstige toepassing te verklaren op buitenlandse schepen. Omwille van de overzichtelijkheid is ervoor gekozen om dit in dezelfde regeling te doen, waarin de desbetreffende richtlijnen ook voor in Nederland geregistreerde schepen zijn geïmplementeerd, te weten de onderhavige regeling. Opgemerkt zij nog dat de in deze regeling opgenomen voorschriften voor buitenlandse schepen ook gelden voor in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen die een Nederlandse haven aandoen. In de Wet buitenlandse schepen is bepaald dat die schepen (waarop de Europese scheepvaartregelgeving alleen van toepassing is, wanneer zij een Europese haven aandoen) voor de toepassing van die wet worden gelijkgesteld met buitenlandse schepen (zie in dat verband ook artikel 56, tweede lid).

Op grond van artikel 57 moeten buitenlandse schepen waarmee reizen van of naar Nederlandse havens worden ondernomen, aan de Europese veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen voldoen. In het eerste lid van dat artikel wordt een aantal artikelen uit deze regeling van overeenkomstige toepassing verklaard. Voor de achtergronden zij verwezen naar de toelichting bij de desbetreffende artikelen. In het tweede lid van artikel 57 wordt verwezen naar een tweetal SOLAS-voorschriften, die voor Nederlandse schepen in het Schepenbesluit 2004 zijn geïmplementeerd. Bedoelde SOLAS-voorschriften komen overeen met de uitrustings-eisen die op grond van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van

de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) aan schepen in Europese vaart worden gesteld. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat artikel 10 van de regeling niet van overeenkomstige toepassing is verklaard op buitenlandse schepen. De onderzoeken waaraan een buitenlands schip op grond van richtlijn 98/18/EG wordt onderworpen, moeten worden verricht door de vlaggenstaat van dat schip. Dit in tegenstelling tot de onderzoeken, bedoeld in artikel 13, die door de staat of staten van ontvangst moeten worden uitgevoerd.

De bevoegdheid tot het aanhouden van een buitenlands schip is geregeld in artikel 7, eerste lid, van de Wet buitenlandse schepen. De gevallen waarin een dergelijk schip aangehouden kan worden, zijn geregeld in artikel 58 van deze regeling. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ingevolge artikel 7, tweede lid, van de Wet buitenlandse schepen aanhouding kan plaatsvinden indien het schip zich bevindt in een (Nederlandse) haven, of in de Nederlandse territoriale zee, komende van of op weg naar een (Nederlandse) haven.

Overtreding van de krachtens artikel 3 van de Wet buitenlandse schepen gestelde regels is een strafbaar feit, voorzover dat bij ministeriële regeling als zodanig is aangemerkt (zie artikel 11, tweede lid, van die wet). Op grond van artikel 59 van deze regeling is overtreding van de voorschriften, bedoeld in artikel 57 een strafbaar feit.

Artikel 60

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

Artikelen 61 en 62

Deze artikelen regelen het tijdstip waarop wijzigingen van de IMO-instrumenten en richtlijnen waarnaar in deze regeling dynamisch wordt verwezen, voor de toepassing van de regeling doorwerken.

Artikel 62, tweede en derde lid, bevat een bijzondere voorziening met betrekking tot het moment waarop wijzigingen

in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG doorwerken. Voor uitrusting die bij wijzigingsrichtlijn aan de opsomming in bijlage A.1 wordt toegevoegd (waardoor het goedkeuringsregime van de richtlijn ook voor die uitrusting gaat gelden) geldt een overgangstermijn van twee jaren. Gedurende deze zogenaamde 'uitverkooptermijn' behoeft de aan boord van een schip te plaatsen uitrusting nog niet aan de richtlijn voldoen. Dit stelt de producenten van scheepsuitrusting in de gelegenheid om hun voorraden van nog niet overeenkomstig de richtlijn gekeurde uitrusting te verkopen. Wel geldt daarbij, om misbruik te voorkomen, de beperking dat het moet gaan om reeds voor de vaststelling van de wijzigingsrichtlijn vervaardigde en typegoedgekeurde uitrusting. Het tijdstip waarop bedoelde termijn aanvangt, pleegt in de wijzigingsrichtlijnen te worden vastgesteld.

Artikel 63

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop, met uitzondering van de bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat, ook het besluit in werking treedt. De bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat zullen pas medio 2005 in werking treden. In verband hiermee is eveneens voorzien in de uitgestelde inwerkingtreding van de artikelen 4, derde lid, 5, tweede lid, en 6, tweede lid, van deze regeling.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat de in artikel 19, tweede lid, genoemde bijlage met zeegebieden als bedoeld in artikel 4 van richtlijn 98/18/EG niet in de Staatscourant wordt gepubliceerd. De bijlage is identiek aan de bijlage bij de Regeling zeegeande passagiersschepen in nationale vaart (Stcrt. 2000, 170). Bovendien kan de bijlage – conform artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van richtlijn 98/18/EG – worden geraadpleegd op de internetsite van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Scheepvaart. In de formele bekendmaking van de bijlage wordt voorzien door terinzagelegging bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gevestigd aan de Koningskade 4 te Den Haag.

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