

Beleidsregel veiligheid zeeschepen.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,
Gelet op artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

Artikel 1. Toepassing van resoluties en circulaires uitgegeven door de Internationale Maritieme organisatie (IMO)

Bij de toepassing van de bij of krachtens de Schepenwet geldende voorschriften uit het SOLAS-verdrag¹ en de daarbij behorende codes en verplichte resoluties, zullen de nadere invullingen, interpretaties en aanbevelingen worden gehanteerd zoals vervat in de in onderstaande tabellen 1.1 tot en met 1.11 genoemde resoluties en circulaires van de Internationale Maritieme Organisatie.

Tabel 1.1 SOLAS algemeen			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
A.830(19)	Code on Alarms and Indicators, 1995	SOLAS alle hoofdstukken en diverse codes	Schepenbesluit 2004 (SB 2004) art. 40 eerste lid, 41 eerste en tweede lid, 42, 50, 52, 56 en 57.

Tabel 1.2 Scheepsconstructie - sterkte, waterdichte indeling, stabiliteit, werktuigen en elektrische installaties (SOLAS Ch. II-1)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC/Circ.1176	Unified interpretations to Solas Ch. II-1 and XII and to the technical provision for means of access for inspections, zoals gewijzigd door MSC/Circ.1197	SOLAS hoofdstuk II-1 en XII diverse voorschriften	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.966	IACS unified interpretation of "prototype test" (Emergency Towing Arrangements on Tankers)	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 3-4	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
A.265(VIII)	Regulations on subdivision and stability of passenger ships as an equivalent to part B of chapter II of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 4 t/m 25 (=Part B)	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.541	Guidance notes on the integrity of flooding boundaries above the bulkhead deck of passenger ships for proper application of regulations II-1/8 and 20, paragraph 1, of the SOLAS 1974 convention as amended.	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 8 en 20.1	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
A.266(VIII)	Recommendation on a standard method for establishing compliance with the requirements for cross-flooding arrangements in passenger ships	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 8.5	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.755	Side shell doors and stern doors on ro-ro passenger ships	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 20-1	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
A.793(19)	Strength and securing and locking arrangements of shell doors on ro-ro passenger ships	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 20.4	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid

MSC/Circ. 1158	Unified interpretation of Solas, Chapter II-1	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 22	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.706	Guidance on intact stability of existing tankers during liquid transfer operations	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 22	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.919	Guidelines for damage control plans	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 23, 23-1 en 25-8	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.998	IACS Unified Interpretation regarding timber deck cargo in the context of damage stability requirements	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 25-8	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
A.684(17)	Explanatory notes to the SOLAS regulations on subdivision and damage stability of cargo ships of 100 metres in length and over	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 25-1 t/m 25-10 (= Part B1)	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC.76(69)	Extended application of the Explanatory notes to the SOLAS regulations on subdivision and damage stability of cargo ships of 100 metres in length and over (resolution A.684(17))	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 25-1 t/m 25-10 (= Part B1)	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
A.601(15)	Provision and display of manoeuvring information on board ships	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 28	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC.188(79)	Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers	SOLAS hoofdstuk II-1 voorschrift 23-3 en hoofdstuk XII, voorschrift 12	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid

Tabel 1.3 Scheepsconstructie - brandbescherming, branddetectie en brandbestrijding (SOLAS Ch. II-2)

Resolutie/circulaire	Grondslag
MSC/Circ.1120	UI of SOLAS chapter II-2, the FSS Code, the FTP Code and related fire test procedures
MSC.1/Circ.1203	UI of SOLAS chapter II-2 and firetest procedures referred to in the FTP Code.
MSC/Circ.1141	Unified interpretation of the term "first survey" referred to in SOLAS regulations II-2/1.2.2.2, V/19.1.2.2, V/19.2.4.2.2 and V/20.1.2
MSC/Circ.799	Guidelines for performance and testing criteria and surveys of expansion foam concentrates for fire-extinguishing systems of chemical tankers
MSC/Circ.353	Revised guidelines for inert gas systems, zoals gewijzigd door circulaire MSC/Circ.387
MSC/Circ.485	Clarification of inert gas system requirements under SOLAS 1974, as amended

		paragraaf 15.2.1	
MSC/Circ.1037	Unified interpretations of the revised SOLAS Chapter II-2	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 4, 9, 10 en 13	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1169	Unified interpretations of Solas, Chapter II-2	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 4.5.3.3 en 9.7.1.1	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1082	Unified interpretations of the guidelines for the approval of fixed water-based local application fire-fighting systems (MSC/Circ.913)	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 10.5.6	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1081	Unified interpretation of the revised SOLAS Chapter II-2	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 13.3.4 en 13.4.3	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1033	Interim Guidelines for Evacuation Analyses for new and existing passenger ships	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 13.7.4	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
A.654(16) voor schepen gebouwd vóór 1- 1-2004	Graphical symbols for fire control plans	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 15.2.4	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
A.952(23) voor schepen gebouwd na 1-1- 2004	Graphical symbols for shipboard fire control plans	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 15.2.4	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.608; rev 1	Interim guidelines for open-top container ships	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 19	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.729	Design guidelines and operational recommendations for ventilation systems in ro-ro cargo spaces	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 20.3.1	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.914	Guidelines for the approval of alternative fixed water-based fire-fighting systems for special category spaces	SOLAS hoofdstuk II-2 voorschrift 20.6.1 *)	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.582;	Guidelines for the performance and testing criteria, and surveys of low expansion foam concentrates for fixed fire extinguishing systems	FSS-code paragraaf 6.2.3 en 14.2.2	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.798	Guidelines for performance and testing criteria and surveys of medium-expansion concentrates for fire-extinguishing systems	FSS-code paragraaf 14.2.2	SB 2004 art. 40 eerste lid en 41 eerste en tweede lid

Tabel 1.4 Reddingmiddelen (SOLAS Ch. III)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC/Circ.1206	Measures to prevent accidents with lifeboats	SOLAS hoofdstuk III voorschrift 19.3.3, 20 en 36	SB 2004 art. 40 eerste en tweede lid 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1114	Guidelines for periodic testing of Immersion suit and Anti-exposure suit seams and closures	SOLAS hoofdstuk III voorschrift 20.7	SB 2004 art. 40 eerste en tweede lid 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1048	Performance standards and performance tests for manually powered reverse osmosis desalinators	LSA-code paragraaf 4.1.5, 4.4.7 en 4.4.8	SB 2004 art. 40 eerste en tweede lid 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1006	Guidelines on fire test procedures for acceptance of fire-retardant materials for the construction of lifeboats	LSA-code paragraaf 4.4.1.4.	SB 2004 art. 40 eerste en tweede lid 41 eerste en tweede lid

Tabel 1.5 Radiocommunicatie (SOLAS Ch. IV)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC/Circ.1039	Guidelines for shore-based maintenance of satellite EPIRBs	SOLAS hoofdstuk IV voorschrift 15	SB 2004 art. 40 eerste en tweede lid 41 eerste en tweede lid
MSC/Circ.1040	Guidelines on Annual Testing of 406 Mhz Satellite EPIRBs	SOLAS hoofdstuk IV voorschrift 15.9.	SB 2004 art. 40 eerste en tweede lid 41 eerste en tweede lid
A.702(17)	Radio maintenance guidelines for the global maritime distress and safety system (GMDSS) related to sea areas A3 and A4	SOLAS hoofdstuk IV voorschrift 15.7	SB 2004 art. 40 eerste en tweede lid 41 eerste en tweede lid

Tabel 1.6 Veilige navigatie (SOLAS Ch. V)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC/Circ.1079	Guidelines for Preparing Plans for Co-operation between search and rescue services and passenger ships	SOLAS hoofdstuk V voorschrift 7.3	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 vijfde lid en 42 tweede lid
A.890(21)	Principles of safe manning, zoals gewijzigd door resolutie A.955(23)	SOLAS hoofdstuk V voorschrift 14 (en STCW-code)	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 vijfde lid en 42 tweede lid
MSC/Circ.982	Guidelines on Ergonomic Criteria for Bridge Equipment and Layout	SOLAS hoofdstuk V voorschrift 15	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 vijfde lid en 42 tweede lid
MSC.163(78)	Performance standards for shipborne simplified voyage data recorders (S-VDRs)	SOLAS hoofdstuk V voorschrift 20	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 vijfde lid en 42 tweede lid
A.889(21)	Pilot transfer arrangements	SOLAS hoofdstuk V voorschrift 23.1	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 vijfde lid en 42 tweede lid

Tabel 1.7 Vervoer van lading (SOLAS Ch. VI)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
A.714(17)	Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code), zoals gewijzigd door circulaire MSC/Circ.664, MSC/Circ.691, MSC/Circ.740, MSC/Circ.812 en MSC/Circ.1026.	SOLAS hoofdstuk VI voorschrift 1 en 5.1	SB 2004 art. 52

Tabel 1.8 Vervoer van gevaarlijke stoffen (SOLAS Ch. VII)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC/Circ.1095	Revised Minimum Safety Standards for Ships Carrying Liquids in Bulk Containing Benzene	SOLAS hoofdstuk VII en IBC-code diverse voorschriften	SB 2004 Art. 56 eerste lid en 57 eerste lid
MSC.1/Circ.1220	Voluntary Structural Guidelines for New Ships Carrying Liquids in Bulk Containing Benzene	SOLAS hoofdstuk VII en IBC-code diverse voorschriften	SB 2004 Art. 56 eerste lid en 57 eerste lid
MSC/Circ.1116	Unified interpretations of the IBC and IGC Codes	IBC-code paragraaf 8.3.2 en 8.3.3.2 en IGC-code paragraaf 8.2.10	SB 2004 Art. 56 eerste lid en 57 eerste en derde lid

Tabel 1.9 Hogesnelheidsschepen (SOLAS Ch. X)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC/Circ.1102	Interpretations of the 2000 HSC Code and SOLAS chapter X	Solas hoofdstuk X voorschrift 2.2 en 2000 HSC-code, diverse voorschriften	SB 2004 art.42 tweede lid
MSC/Circ.1177	Unified interpretation of the 2000 HSC Code	HSC-code paragraaf 9.1.5	SB 2004 Art. 42 tweede lid

Tabel 1.10 Speciale maatregelen ter bevordering van de maritieme beveiliging (security) (SOLAS Ch. XI)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC.136(76) bij installatie vóór 1 juli 2004	Performance standards for a ship security alert system	SOLAS hoofdstuk XI-2 voorschrift 6	EU-verordening 725/2004, art 3
MSC.147(77) bij installatie na 1 juli 2004	Revised performance standards for a ship security alert system.	SOLAS hoofdstuk XI-2 voorschrift 6	EU-verordening 725/2004, art 3
MSC/Circ.1072	Guidance on Provision of Ship Security Alert Systems	SOLAS hoofdstuk XI-2 voorschrift 6	EU-verordening 725/2004, art 3
MSC/Circ 1190	Guidance on the provision of information for identifying ships when transmitting SSAS alerts	SOLAS hoofdstuk XI-2 voorschrift 6	EU-verordening 725/2004, art 3
MSC Circ. 1156	Guidance on the access of public authorities, emergency response services and pilots on board ships to which Solas Chapter XI-2 and the ISPS-code apply.	SOLAS hoofdstuk XI-2 diverse voorschriften en ISPS-code diverse bepalingen	EU-verordening 725/2004, art 3

Tabel 1.11 Aanvullende veiligheidsmaatregelen voor bulkcarriers (SOLAS Ch. XII)			
Resolutie/circulaire		Grondslag	
MSC.79(70)	Interpretation of SOLAS chapter XII on additional safety measures for bulk carriers	SOLAS hoofdstuk XII voorschrift 2	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 eerste lid en 53 derde lid
MSC.89(71)	Interpretation of the provisions of SOLAS chapter XII on additional safety measures for bulk carriers	SOLAS hoofdstuk XII voorschrift 2	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 eerste lid en 53 derde lid
MSC/Circ.1178	Unified interpretation of Solas regulations XII/4.2 and XII/5.2	SOLAS hoofdstuk XII voorschriften 4.2 en 5.2	SB 2004 art. 40 eerste lid, 41 eerste lid en 53 derde lid

Artikel 2. Beveiliging van schepen

In dit artikel worden de volgende, op de originele Engelse tekst van de ISPS-code gebaseerde, afkortingen gebruikt:

Afkorting	Engelse term	Nederlandse vertaling
CSO	Company Security Officer	Veiligheidsbeambte van de maatschappij
ISSC	International Ship security certificate	Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat
RSO	Recognised Security Organisation	Erkende veiligheidsorganisatie
SSA	Ship Security Assessment	Beoordeling van de scheepsbeveiliging
SSAS	Ship Security Alert System	Scheepsveiligheidsalarmsysteem
SSO	Ship Security Officer	Scheepsveiligheidsbeambte
SSP	Ship Security Plan	Scheepsveiligheidsplan

In aanvulling op hetgeen in tabel 1.10 is aangegeven, wordt ten aanzien van de beveiliging van schepen tegen terrorisme, piraterij, criminaliteit en vandalisme de volgende nationale beleidsregel toegepast.

Art. 2.1 Certificering bij registratie van bestaande schepen in Nederland

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, eerste, tweede en derde lid

Bij registratie van bestaande schepen in Nederland als bedoeld in ISPS Code deel A, artikel 19.4.1, wordt de volgende werkwijze gehanteerd:

1. Indien de beheerder dezelfde blijft:

Het bestaande SSP wordt door een door Nederland erkende RSO naar het Nederlandse normenkader gekeurd en aan boord geverifieerd. Indien de RSO het SSP recentelijk had goedgekeurd en geverifieerd voor een andere vlag, kan worden volstaan met een controle op de specifieke Nederlandse interpretaties.

Als deze keuring en verificatie met goed gevolg worden afgerond kan een langlopend certificaat als bedoeld in ISPS-code deel A art 19.2.1 worden afgegeven.

2. Indien er een nieuwe beheerder komt:

De reguliere ISSC-procedure wordt doorlopen op grond waarvan een langlopend certificaat kan worden afgegeven. Daarbij kunnen delen van het oude SSP worden hergebruikt, voorzover deze geschikt zijn voor de nieuwe situatie. Zij worden door de RSO opnieuw in de nieuwe context beoordeeld

Eventueel kan, mits voldaan is aan de voorwaarden van artikel 19.4.2 van deel A van de ISPS Code, de RSO op grond van art 19.4.1 van deel A van de ISPS code, eerst een interim certificaat afgeven.

Art. 2.2 Certificering bij Nieuwbouw

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, eerste, tweede en derde lid

Bij nieuwbouw wordt de gehele reguliere ISSC procedure doorlopen, op grond waarvan een langlopend certificaat kan worden afgegeven. Eventueel kan, mits voldaan is aan de voorwaarden van artikel 19.4.2 van deel A van de ISPS Code, de RSO op grond van art 19.4.1 van deel A van de ISPS code, eerst een interim certificaat afgeven.

Art. 2.3 Veranderingen aan reeds goedgekeurde SSP's en security uitrusting

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3 eerste, tweede, derde en vijfde lid

Elke voorgenomen verandering als bedoeld in ISPS-Code deel A, artikel 9.5 en ISPS-code deel B art 1.12 *die de mate van beveiliging van het schip beïnvloedt*, wordt vooraf door de CSO gemeld aan de betreffende RSO. De CSO geeft hierbij de consequenties van de voorgenomen verandering aan. De RSO beslist of de verandering kan worden doorgevoerd en zo ja onder welke voorwaarden. Iedere verandering dient te leiden tot een tenminste even hoog beveiligingsniveau.

Wanneer veranderingen de goedkeuring van de RSO behoeven, worden de betreffende pagina's in het SSP door de RSO gewaarmerkt.

Tabel 2.1 bevat de veranderingen die in elk geval de goedkeuring van de RSO behoeven en de wijze waarop de RSO de beoordeling uitvoert.

Veranderingen die niet de goedkeuring van de RSO behoeven, worden door de kapitein of SSO en door de CSO goedgekeurd en in een verklaring vastgelegd. Deze verklaring, ondertekend door de CSO, wordt in het SSP opgenomen en de betreffende pagina's in het SSP worden door de SSO of

de kapitein geparafeerd. Deze veranderingen zullen bij de eerstvolgende geplande verificatie door de RSO worden geëvalueerd.

Tabel 2.1 Veranderingen in een SSP die in ieder geval de goedkeuring van de RSO behoeven

Nr	Relevante onderdeel SSP	Wijze van beoordeling
1	Procedure met betrekking tot het bevestigen van een verandering in het veiligheidsniveau (<i>security level</i>)	1
2	Beveiligingsmaatregelen die genomen worden bij veiligheidsniveau (<i>security level</i>) 2 en 3,	2*
3	Rapportage van security-incidenten, naar CSO, Vlagstaat, Haven- en Kust autoriteiten	1
4	Frequenties voor het testen of kalibreren van beveiligingsuitrusting (<i>security equipment</i>)	1
5	Oefeningen (<i>drills and excercises</i>) en veiligheidsinstructies (<i>briefings</i>)	1
6	Auditeren van de beveiligingsmaatregelen en het SSP, inclusief de frequentie van audits	1
7	Herzieningsproces (<i>review</i>) van het SSP	1
8	Documentatie (<i>records</i>) (wat, hoe en waar bewaard)	1
9	Procedures ter voorkoming van onbevoegd inzien van SSA, SSP en de documentatie (<i>records</i>)	1
10	Identificatie van gebieden waarvoor beperkingen gelden (<i>restricted areas</i>) en tijden waarop dit geldt	2
11	Toegangsprotocollen en overige procedures (oa. doorzoeken) betreffende gebieden waarvoor beperkingen gelden (<i>restricted areas</i>)	1
12	Procedure voor het gebruik van veiligheidsapparatuur (<i>security equipment</i>) (oa camera's)	1
13	Verlichting van dek en toegangspunten	2*
14	Procedures voor wachtlopen en toegangscontrole bij alle veiligheidsniveaus (<i>security levels</i>)	1
15	Regelingen met betrekking tot beveiligings assistentie vanaf de wal, (oa patrouille boten, bewaking)	1
16	Onderhouds procedures voor veiligheidsapparatuur (<i>security equipment</i>)	1
17	Ship Security Alert System (SSAS): alle gerelateerde zaken, zoals type, lokatie bedieningspunten (<i>activation points</i>), ontvanger, etc. uitgezonderd de frequenties (zie 4)	2

Verklaring wijze van beoordeling:

1. Evaluatie op basis van documentatie
2. Evaluatie op basis van documentatie en verificatie aan boord
- 2* Evaluatie op basis van documentatie en, voorzover praktisch uitvoerbaar, verificatie aan boord

Art. 2.4 Training en opleiding van de CSO

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, eerste, tweede, derde en vierde lid

De CSO moet beschikken over de kennis en vaardigheden die nodig zijn om de uit ISPS Code deel A art. 11 voortvloeiende taken naar behoren te verrichten (ISPS Code deel A art. 13.1). Daartoe dient de CSO tenminste te kunnen aantonen dat een training is gevolgd conform ISPS code deel B art. 13.1.

Art. 2.5 Interne beoordelingen (*reviews/audits*) van het SSP

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, vijfde lid

Ter voldoening aan ISPS-code, deel B art. 1.12 en 9.2.6 wordt het SSP tussen twee opeenvolgende keuringen of herkeuringen in het kader van de vernieuwing van het certificaat tenminste één keer onderworpen aan een interne beoordeling (*review/audit*).

Art. 2.6 Toegangscontrole

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, eerste, tweede en derde lid

De volgens ISPS Code deel A, artikel 7.2.2 verplichte toegangscontrole behoeft niet noodzakelijkerwijs te worden uitgevoerd door een permanente *gangway watch*. Ook andere methoden zijn toegestaan, bijvoorbeeld een uitkijk op de brug, personeel aan dek of beveiligingscamera's. Kernpunt is dat er te allen tijde zicht is op wie er aan boord komt en dat personen die toegang tot het schip

willen verkrijgen direct benaderd worden met het verzoek hun identiteit en de reden van hun komst bekend te maken.

Art. 2.7 Doorzoeken van personen die toegang tot het schip willen verkrijgen
Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, eerste, tweede, derde en vierde lid

Onverminderd de verplichtingen van de kapitein conform Solas XI-2, voorschrift 8.2 wordt, ter voldoening aan ISPS Code deel A, artikel 9.4, en deel B, artikel 9.15, de frequentie voor het doorzoeken van personen die toegang tot het schip willen verkrijgen als volgt vastgesteld.

Bij veiligheidsniveau (*security level*):
1: zoals noodzakelijk geacht door de SSO of de CSO

2: tenminste willekeurig 1 op 10 personen en minimaal 1 daadwerkelijke controle per aanloophaven.

3: iedereen.

Art. 2.8 Contactpunt voor navraag SSAS alarm indien de CSO aan boord is

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, eerste, tweede en derde lid

ISPS Code deel A, artikel 11.1 sluit niet uit dat de CSO een functionaris aan boord van het schip is. Als de reder daarvoor gekozen heeft is er een vast contactpunt van de reder aan de wal nodig waarmee het Kustwachtcentrum in contact kan treden bij alarmering via het SSAS. Het is immers niet de bedoeling bij een stil alarm (*covert alert*) direct in contact te treden met het schip. (Zie ook MSC/Circ. 1073 *Measures to Enhance Maritime Security; Directives for maritime rescue co-ordination centres (MRCCS) on acts of violence against ships*).

Dit contactpunt kan het op grond van de registratiewetgeving verplichte contactpunt aan de wal zijn, maar ook een andere organisatie of persoon.

Er dient een overeenkomst te zijn tussen de reder en de betrokken partij, waarin is vastgelegd dat het contactpunt te allen tijde bereikbaar is voor assistentie in geval van een alarmmelding. Het contactpunt dient zoveel mogelijk relevante gegevens over het

betreffende schip (bijvoorbeeld type schip, lading, positie, aantal bemanningsleden, aanwezigheid gevaarlijke stoffen, etc) aan de overheid te kunnen verstrekken.

De bereikbaarheidsgegevens van het contactpunt worden bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat aangemeld. Deze zorgt voor doorgeleiding van de informatie naar het Kustwachtcentrum.

Art. 2.9 Oefeningen (drills and exercises)

Grondslag: EU-verordening 725/2004, art 3, eerste, tweede, derde en vijfde lid

Oefeningen (*drills*) volgens ISPS deel A art. 13.4 en deel B art. 13.6 testen het securitysysteem van het schip en worden aan boord gehouden. De SSO is de eerstverantwoordelijke voor de uitvoering hiervan.

Oefeningen (*exercises*) volgens ISPS deel A art. 13.5 testen het securitysysteem van de maatschappij en de effectieve coördinatie en implementatie van de SSP's. Zij worden conform ISPS deel B art. 13.7 jaarlijks met tussenpozen van niet langer dan 18 maanden gehouden. De organisatie hiervan is, in lijn met het ISM-systeem, de verantwoordelijkheid van de maatschappij (in casu de CSO). Bij een exercise zijn (voorzover van toepassing) meerdere, maar niet noodzakelijkerwijs alle, schepen van de maatschappij betrokken. Rapportages over de oefeningen worden over de hele in Nederland geregistreerde vloot van de maatschappij verspreid en aan boord bewaard. Leerpunten uit de oefening worden op de gehele in Nederland geregistreerde vloot van de maatschappij toegepast. Bij de oefeningen (*exercises*) kunnen ook overheidsinstanties worden betrokken.

Indien een maatschappij participeert in een oefening (*exercise*) die door binnenlandse of buitenlandse overheidsinstantie(s) wordt georganiseerd, telt deze mee als de jaarlijks verplichte oefening volgens ISPS deel B, art. 13.7. Ook dan worden de rapportage en de leerpunten over de gehele in Nederland geregistreerde vloot van de maatschappij verspreid en toegepast.

Artikel 3. Inspectie van sloepslopers met inbegrip van de eindverbindingen
Grondslag: SOLAS hoofdstuk III, voorschrift 20.4
SB 2004 art. 40 en 41

Bij de inspectie van sloepslopers worden de volgende verschijnselen in ieder geval aangemerkt als gebreken die noodzaken tot het vernieuwen van de sloepslopers en/of de eindverbindingen:

- ernstige roestvorming;
- intering;
- vervorming of beschadiging van afzonderlijke kabelstrengen of van de gehele draad;
- verstoring van de kabelconstructie;
- andere zodanige afwijkingen dat de sterkte wordt aangetast of de slijtagegevoeligheid in ernstige mate toeneemt;
- een eindverbinding die niet een vergelijkbaar sterke eindverbinding oplevert als de door de oorspronkelijke leverancier geleverde eindverbinding. Een eindverbinding door middel van draadklemmen (kabelkiezen) is niet toegestaan.

Overigens voldoet de sloepsloper met inbegrip van de eindverbinding aan de voorschriften van de fabrikant van het tewaterlatingsmiddel.

De kapitein of de eigenaar van het schip kan bepaalde, door de bevoegde autoriteiten aan te wijzen, delen van de draad/sloepsloper aan een trekproef laten onderwerpen. Indien deze delen de trekproef doorstaan, behoeft de draad/sloepsloper niet te worden vervangen.

Artikel 4. Vaststelling van het aantal overlevingspakken aan boord van vrachtschepen
Grondslag: SOLAS hoofdstuk III, voorschrift 32.3.3
SB 2004 art.40 en 41

Onder 'watch station' wordt verstaan (SOLAS hoofdstuk III, voorschrift 7.2.1.2) 'bridge, engine control room and any other manned watch station'. Onder 'workstation' wordt verstaan: een locatie waar herhaaldelijk werk wordt uitgevoerd op zee gedurende een langere periode.

Het aantal vereiste overlevingspakken wordt als volgt vastgesteld:

Aantal overlevingspakken =
Het totale aantal opvarenden waarvoor reddingmiddelen aanwezig zijn, zoals vermeld in het uitrustingsrapport behorende bij het (inter)nationaal veiligheidscertificaat (uitrustingsgetal)
plus
de benodigde overlevingspakken voor 'watch or workstations which are located remotely from the place or places where immersion suits are normally stowed'

Voor de *watch or workstations* als hierboven genoemd wordt toegepast:
– 2 overlevingspakken op de brug plus
– 2 overlevingspakken in de Engine Control Room plus
– 2 overlevingspakken dichtbij elk 'remotely located survival craft station' (zoals bedoeld in SOLAS hoofdstuk III, voorschrift 31.1.4) op het voor- of achterschip (in aanvulling op de vereiste redding gordels conform SOLAS hoofdstuk III, voorschrift 7.2.1.2) plus
– op overige *watch or workstations*, indien aanwezig, een aantal overlevingspakken afhankelijk van het aantal personen dat doorgaans aanwezig is.

Op non-conventieschepen zonder Engine Control Room (b.v. kleine sleepboten) waar normaal gesproken op zee niet gewerkt of wachtgelopen wordt in de machinekamer, kan doorgaans worden volstaan met overlevingspakken voor het maximaal aantal opvarenden (uitrustingsgetal) plus twee extra overlevingspakken op de brug.

Artikel 5

De Beleidsregel betreffende de inspectie van sloepslopers (Stcrt. 2003, nr. 37) wordt ingetrokken.

Artikel 6

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel veiligheid zeeschepen

Artikel 7

Deze beleidsregel zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst en treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij worden geplaatst.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, J.F. de Leeuw.

¹ Het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

Toelichting

Algemeen

De maritieme veiligheidsregelgeving voor schepen onder Nederlandse vlag wordt in hoge mate internationaal bepaald. De basis wordt gevormd door het SOLAS-verdrag. Sinds enkele jaren heeft de Nederlandse overheid zich ten doel gesteld om de maritieme regelgeving aanzienlijk te vereenvoudigen en daarbij meer op de internationale en Europese kaders aan te sluiten. Er wordt naar gestreefd de "nationale koppen" zoveel als mogelijk te laten vervallen. De invoering per 1 januari 2005 van de eerste tranche van het Schepenbesluit 2004 (SB 2004) is daarvan een resultaat. Door een systeem van dynamische verwijzing zijn de internationale afspraken direct van kracht en werken wijzigingen daarin automatisch in de Nederlandse wetgeving door.

Op detailniveau voorzien de verdragen en Codes vaak in discretionaire ruimte voor de overheid van de vlaggenstaat van het schip. Vanuit het streven om zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de internationale regelgeving wordt in Nederland zeer terughoudend omgegaan met de mogelijkheid om deze ruimte in te vullen met meer gedetailleerde nationale regels. De invulling van deze ruimte wordt zo veel mogelijk aan de discretie van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelaten, opdat in samenspraak met de eigenaar van een schip maatwerk geleverd kan worden.

In de toezichtpraktijk blijkt dat de maritieme sector behoefte heeft aan duidelijkheid vooraf met betrekking tot de wijze waarop het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de discretionaire ruimte invult. In dat verband is bij de introductie van het SB 2004 aan de sector toegezegd dat er een inventarisatie zou plaatsvinden van alle door de IMO uitgegeven resoluties en circulaire die zullen worden

gebruikt voor het invullen van de open normen uit de verdragen. Deze beleidsregel voorziet daarin. Een van deze beleidsregel afwijkende invulling of interpretatie kan worden toegestaan indien wordt aangetoond dat op even adequate wijze aan het algemeen verbindend voorschrift wordt voldaan als wanneer de beleidsregel zou zijn toegepast. Het niveau van veiligheid of milieubescherming moet minstens even hoog zijn.

De beleidsregel heeft in belangrijke mate betrekking op de certificering van schepen en organisaties. De certificering is voor een groot deel opgedragen aan erkende klassenbureaus, die namens het Hoofd van Scheepvaartinspectie de certificaten afgeven. Daarmee vormt de beleidsregel ook een belangrijke leidraad voor deze klassenbureaus. Mocht er naast deze beleidsregel nog nadere invulling nodig zijn dan kunnen de IACS-interpretaties worden toegepast.

De maritieme regelgeving is niet statisch. Technische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Met name van de kant van Internationale Maritieme Organisatie verschijnen regelmatig nieuwe aanbevelingen en richtlijnen (guidelines) die hun weerslag kunnen vinden in de beleidsregel. Regelmatig zullen dan ook wijzigingen in de beleidsregel doorgevoerd worden.

De beleidsregel vormt onderdeel van het normenkader zoals dat door de Inspectie Verkeer en Waterstaat door middel van het programma EasyRules als service voor gebruikers op internet toegankelijk wordt gemaakt (zie <http://www.ivw.nl>).

Per artikel

Artikel 1

In IMO-verband zijn en worden veel niet verplichtende interpretaties en nadere invullingen van de regelgeving vastgelegd in resoluties en circulaire (zogenoemde non-mandatory instruments). Deze hebben in het algemeen een groot internationaal draagvlak en vervullen een belangrijke functie om te komen tot internationaal geaccepteerde uniforme standaarden en werkwijzen. Het is Nederlands beleid om deze zoveel mogelijk te volgen.

Artikel 1 noemt de non-mandatory instruments die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie als beleidsregel worden gehanteerd. Zij zijn in tabelvorm weergegeven, gegroepeerd naar hun grondslag: de hoofdstukken van het SOLAS-verdrag. In de twee laatste kolommen is de grondslag specifiek aangegeven door verwijzing naar de betreffende bepaling van het verdrag of de code en door verwijzing naar de bepaling in de nationale regelgeving op grond waarvan dat onderdeel van het verdrag/code in Nederland verplicht is. De volledige tekst van de genoemde documenten kan worden gevonden in EasyRules op de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (www.ivw.nl)

Artikel 2

De regelgeving op het gebied van beveiliging van schepen bevat veel elementen die nadere invulling door de nationale overheid vereisen. In de afgelopen jaren is in overleg met de sector deze invulling vastgesteld. In artikel 2 is dit vastgelegd.

Artikel 3

Dit artikel geeft een nadere invulling van de SOLAS-bepaling ten aanzien van het onderhoud van sloepslopers. Dit naar aanleiding van een aantal ongevallen tijdens het behandelen van reddingboten en een uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart daarover (URS 2001, nr.2) Een slechte staat van de sloepslopers gold daarbij als één van de oorzaken.

De Nederlandse regering heeft aan de IMO gemeld hoe zij bij controles daarmee omgaat (door de IMO gepubliceerd als Solas SLS.14/Circ. 113 van 22 april 1993 Equivalent arrangement accepted under regulation I/5 – Maintenance of falls – Statement by the Government of the Netherlands). Deze beleidsregel maakt duidelijk welke criteria moeten worden gehanteerd bij de inspectie van sloepslopers.

Artikel 4

Bij het van kracht worden van het gewijzigd SOLAS hoofdstuk III, voorschrift 32.3.3 op 1 juli 2006 bleek dit voor meerdere uitleg vatbaar. Artikel 4 maakt duidelijk welke uitleg Hoofd Scheepvaartinspectie hanteert.