

Wijziging Regeling veiligheid zeeschepen

Regeling tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in verband met de uitvoering van verordening (EG) nr. 336/2006 (Internationale Veiligheidsmanagementcode)

*Datum 19 maart 2008/Nr. HDJZ/SCH/2008-350
Hoofddirectie Juridische Zaken*

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 februari 2006 inzake de implementatie van de Internationale Veiligheidsmanagementcode in de Gemeenschap en tot intrekking van verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie (PbEU L 64), alsmede op de artikelen 3, eerste lid, 7, eerste lid, en 11, tweede lid, van de Wet buitenlandse schepen en de artikelen 12, 22, 32, 51 en 65 van het Schepenbesluit 2004;

Besluit:

Artikel I

De Regeling veiligheid zeeschepen¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:
p. verordening (EG) 336/2006: verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 februari 2006 inzake de implementatie van de Internationale Veiligheidsmanagementcode in de Gemeenschap en tot intrekking van verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie (PbEU L 64).

B

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 7a. Veiligheidsmanagementcertificaat (EU)

1. Artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel a, en het tweede lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing op passagiersschepen als bedoeld in artikel 2, vierde lid, van verordening (EG) 336/2006, vrachtschepen van 500 GT of meer en verplaatsbare offshore booreenheden van 500 GT of meer voor zover deze schepen gebruikt worden voor nationale reizen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op de volgende schepen:

- a. voor andere dan handelsdoeleinden gebruikte overheidsschepen;
- b. schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voorstuwing, houten schepen met een primitieve constructie en pleziervaartuigen, tenzij zij een bemanning hebben of zullen hebben en meer dan twaalf passagiers voor handelsdoeleinden vervoeren;
- c. andere passagiersschepen dan ro-ro-passagiersveerboten als bedoeld in artikel 2, elfde lid, van verordening (EG) 336/2006, varende in de zeegebieden van klasse C en D als bedoeld in artikel 4 van richtlijn 98/18/EG.

C

In artikel 8, eerste lid, wordt de zinsnede 'Artikel 9, aanhef en onderdeel b' vervangen door:

Artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel b

D

In artikel 57, eerste lid, wordt de zinsnede 'De artikelen 4, eerste en tweede lid, 7, eerste lid, 9, 13, 19, 22, derde lid, 30, 47 en 50' vervangen door:

Artikel 9, aanhef en eerste lid, onderdeel a, en het tweede lid, van het besluit en de artikelen 4, eerste en tweede lid, 7, eerste lid, 7a, 9, 13, 19, 22, derde lid, 30, 47 en 50

E

Artikel 58, onderdeel a, komt te luiden:
a. het schip niet is voorzien van een ingevolge artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel a, en het tweede lid, van het besluit, artikel 4, eerste lid, 7, eerste lid of 7a benodigd certificaat;

Artikel II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 24 maart 2008.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huizinga-Heringa.*

¹ Stcrt. 2004, 248; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 6 juli 2006 (Stcrt. 135).

Toelichting

Met de onderhavige regeling wordt de Regeling veiligheid zeeschepen (Rvz) gewijzigd om uitvoering te geven aan verordening (EG) nr. 336/2006 van het

Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 februari 2006 inzake de implementatie van de Internationale Veiligheidsmanagementcode in de Gemeenschap en tot intrekking van verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van de Europese Unie (PbEU L 64). De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft in 1993 de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voorkoming van verontreiniging (ISM-Code) aangenomen. De ISM-Code heeft als doelstellingen de veiligheid op zee te verzekeren en te bereiken dat er niemand gewond raakt, dat er geen mensenlevens verloren gaan en dat er geen schade aan het milieu – met name het zeemilieu – en aan eigendommen wordt toegebracht. In de ISM-Code is bepaald dat de maatschappijen die de schepen exploiteren een veiligheidsmanagementstelsel ontwikkelen, uitvoeren en onderhouden. Dit is een gestructureerd en gedocumenteerd systeem dat het maatschappijpersoneel in staat stelt het veiligheids- en milieubeschermsbeleid van de maatschappij op doeltreffende wijze uit te voeren. In de afgelopen jaren is de ISM-Code op mondiaal niveau voor steeds meer schepen, zoals bijvoorbeeld ro-ro-passagiersveerboten, en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, bindend geworden. Met bovengenoemde verordening wordt het ontwikkelen, uitvoeren en onderhouden van een veiligheidsmanagementstelsel voor vier categorieën schepen verplicht gesteld. Namelijk voor vrachtschepen van 500 GT of meer en passagiersschepen die onder de vlag varen van een lidstaat van de Europese Unie en gebruikt worden voor internationale reizen, voor vrachtschepen van 500 GT of meer en passagiersschepen ongeacht de vlag waaronder zij varen en gebruikt worden voor binnenlandse reizen, voor vrachtschepen van 500 GT of meer en passagiersschepen ongeacht de vlag waaronder zij varen en gebruikt worden voor internationale reizen en voor verplaatsbare offshore booreenheden van 500 GT of meer die gebruikt worden voor binnenlandse reizen.

In artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel a, en het tweede lid, van het Schepenbesluit 2004 is de ISM-Code als verplicht gesteld voor bepaalde Nederlandse vrachtschepen en passagiersschepen die voor internationale reizen gebruikt worden. De onderhavige regeling voorziet allereerst in het treffen van uitvoeringsregelgeving met betrekking tot Nederlandse schepen die gebruikt

worden voor het maken van nationale reizen. In het eerste lid van artikel 7a van de Rvz is bepaald dat artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel a, en het tweede lid, van het Schepenbesluit 2004 van overeenkomstige toepassing is op de in dit lid genoemde categorieën schepen. Zodoende werken de overige bepalingen uit het Schepenbesluit 2004 met betrekking tot het internationale veiligheidsmanagementcertificaat (bijvoorbeeld over het onderzoek van het schip, de geldigheidsduur van een certificaat en verplichtingen van de kapitein) door in de Rvz. De verordening bepaalt verder dat de ISM-Code ook van toepassing is op bepaalde categorieën buitenlandse schepen. Daarom bepaalt deze regeling vervolgens dat ook in hoofdstuk 6 van de Rvz (Buitenlandse schepen in Nederlandse wateren) uitvoering gegeven wordt aan deze verordening.

Administratieve lasten

Op basis van het standaardkostenmodel is een berekening gemaakt van de administratieve lasten die voortvloeien uit de

toepassing van deze regeling. Bij deze berekening zijn de administratieve lasten voor vrachtschepen en passagiersschepen die internationale reizen maken buiten beschouwing gelaten aangezien de ISM-Code op grond van internationale verplichtingen voor deze schepen al bindend is. De verordening roept nieuwe verplichtingen in het leven voor zeezeilschepen en sportvissersvaartuigen. De administratieve lasten voor deze twee categorieën schepen komen neer op een bedrag van maximaal € 301.732. Dit bedrag is als volgt opgebouwd.

De kosten van een veiligheidsmanagementcertificaat voor een schip bedragen maximaal € 2069. Voor de 60 zeezeilschepen betekent dit een bedrag van € 124.140. Voor de 27 sportvissersvaartuigen komen de kosten uit op € 31.374. De kosten voor een conformiteitsdocument bedragen maximaal

€ 2069 per maatschappij. Voor de 60 maatschappijen van de zeezeilschepen bedragen de kosten € 124.140 en voor de 19 maatschappijen van de sportvissersvaartuigen bedragen de kosten € 22.078. Bij de berekening van de genoemde bedragen is verder onvolgende rekening gehouden met het effect op de administratieve lasten als voor meerdere certificaten tegelijk onderzoek wordt verricht. Verwacht wordt dat in dat geval de bedragen lager zullen zijn. Momenteel ontbreekt echter een adequate berekeningsmethode om deze effecten in de berekening mee te nemen. Een concept van deze regeling is ter toetsing aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) voorgelegd. Op 6 maart 2008 heeft Actal besloten dit concept niet te selecteren voor een advies vanwege de door het College gehanteerde selectiecriteria.

Transponeringstabel

Verordening (EG) nr. 336/2006	Uitvoering door:
Artikel 1	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 2	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 3, eerste lid, onderdeel a en c	Artikel 9, eerste lid, onderdeel a, Schepenbesluit 2004
Artikel 3, eerste lid, onderdeel b	Artikel 7a, eerste lid, en 57 Regeling veiligheid zeeschepen
Artikel 3, eerste lid, onderdeel d	Artikel 7a, eerste lid, Regeling veiligheid zeeschepen
Artikel 3, tweede lid	Artikel 7a, tweede lid, Regeling veiligheid zeeschepen
Artikel 4	Artikel 7a Regeling veiligheid zeeschepen en artikel 9, eerste lid, onderdeel a, tweede lid, Schepenbesluit 2004
Artikel 5	Artikel 7a Regeling veiligheid zeeschepen en artikel 9, eerste lid, onderdeel a, 49 en 63 Schepenbesluit 2004
Artikel 6	Artikel 7a Regeling veiligheid zeeschepen en artikel 9, eerste lid, onderdeel a, 18, 20, tweede lid, 26, tweede lid, 27, 29 en 30 Schepenbesluit 2004
Artikel 7, eerste lid	Wordt in deze regeling geen toepassing aan gegeven
Artikel 7, tweede lid	Wordt in deze regeling geen toepassing aan gegeven
Artikel 7, derde en vierde lid	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 8, eerste en tweede lid	Artikel 9, eerste lid, onderdeel a, 29 en 30 Schepenbesluit 2004
Artikel 8, derde en vierde lid	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 9	Artikel 16 Schepenwet, artikel 58 Regeling veiligheid zeeschepen en artikel 1 Aanwijzingsbesluit toezichthouders Wet buitenlandse schepen
Artikel 10	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 11	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 12	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 13	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving
Artikel 14	Behoeft geen nadere uitvoeringsregelgeving

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J.C. Huizinga-Heringa.*