



Wijziging Regeling veiligheid zeeschepen in verband met het nationaal veiligheidscertificaat

16 juni 2009

Nr. CEND/HDJZ-2009/571 sector SCH

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet en de artikelen 6, eerste lid, 12, 15, vierde lid, 22, 25, tweede lid, 32, 40, derde lid, 41, vierde lid, en 46 van het Schepenbesluit 2004;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling veiligheid zeeschepen wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 1, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel p door een puntkomma de volgende onderdelen toegevoegd, luidende:

- q. *verjaardatum*: een met de vervaldatum corresponderende dag en maand van elk jaar dat gelegen is tussen de datum van afgifte en de vervaldatum van een certificaat;
- r. *ruimten voor machines*: ruimten als bedoeld in voorschrift II-2/3, onderdeel 30, van het SOLAS-verdrag;
- s. *ruimten voor machines van categorie A*: ruimten als bedoeld in voorschrift II-2/3, onderdeel 31, van het SOLAS-verdrag;
- t. *IS-Code*: de bij resolutie A.749(18) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle scheepstypen waarvoor IMO-voorschriften bestaan (Intact Stability Code);
- u. *LY2-Code*: de bij Circular letter nr. 2950 van 23 maart 2009 bij de IMO genotificeerde Grote Commerciële Jachten Code (Large Commercial Yacht Code);
- v. *resolutie MSC.235(82)*: de bij resolutie MSC.235(82) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen Richtlijnen voor het ontwerp en de bouw van offshore bevoorradings-schepen (2006) (Guidelines for the design and construction of offshore supply vessels, 2006);
- w. *resolutie A.673(16)*: de bij resolutie A.673(16) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Richtlijnen voor het vervoer en de behandeling van beperkte hoeveelheden gevaarlijke en schadelijke vloeistoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen (Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels).

B

In artikel 2 wordt de zinsnede 'Codes of richtlijnen' vervangen door: Codes, resoluties of richtlijnen.

C

In hoofdstuk 2 wordt na het opschrift van § 1. Benodigde certificaten een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3a Nationaal veiligheidscertificaat

1. Een nationaal veiligheidscertificaat is benodigd voor de volgende categorieën schepen:
 - a. een vrachtschip van minder dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer, niet zijnde een schip als bedoeld in onderdeel c;
 - b. een vrachtschip met een lengte van minder dan 24 meter, niet zijnde een schip als bedoeld in onderdeel c;
 - c. een schip dat niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing is voorzien;
 - d. een vrachtschip van 500 GT of meer, uitsluitend bestemd en gebruikt voor nationale reizen.



2. Als nationaal veiligheidscertificaat wordt vastgesteld het in bijlage 1 bij deze regeling opgenomen model, met dien verstande dat verschillende opschriften worden gehanteerd afhankelijk van de categorie waartoe een schip op grond van het eerste lid behoort.

D

Na artikel 5 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 5a Certificaat voor offshore bevoorradingsschepen (IMO)

1. Voor een offshore bevoorradingsschip als bedoeld in resolutie MSC.235(82) is het bij die resolutie behorende certificaat benodigd.
2. Voor een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in resolutie A.673(16), niet zijnde een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in voorschrift 1.5.3 van die resolutie, is het bij die resolutie behorende certificaat benodigd.
3. Het certificaat, bedoeld in het tweede lid, treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

Artikel 5b Certificaat van overeenstemming (LY2-Code)

1. Voor een schip ten aanzien waarvan op grond van artikel 12a is gekozen voor toepassing van de LY2-Code is een certificaat van overeenstemming als bedoeld in de LY2-Code benodigd.
2. Voor een schip als bedoeld in artikel 6 van het besluit treedt het certificaat van overeenstemming in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

E

In artikel 9 wordt 'de artikelen 4 tot en met 7' vervangen door 'de artikelen 3a tot en met 7' en wordt 'Codes of richtlijnen' vervangen door: Codes, resoluties of richtlijnen.

F

In hoofdstuk 2 worden na het opschrift van § 2. Onderzoeken twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 9a Onderzoeken van schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is

1. Een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b onderscheidenlijk c, wordt ter verkrijging van het nationaal veiligheidscertificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de volgende onderzoeken:
 - a. een eerste onderzoek;
 - b. een tussentijds of periodiek onderzoek;
 - c. een hernieuwd onderzoek in verband met vernieuwing van het certificaat;
 - d. een onderzoek van de romp aan de buitenzijde;
 - e. een onderzoek in verband met herstellingen en vernieuwingen aan het schip.
2. De onderzoeken, bedoeld in het eerste lid, omvatten het volgende:
 - a. het in onderdeel a, b of c bedoelde onderzoek is een volledig onderzoek van de constructie van de romp, de waterdichte afsluiting, de werktuigen inclusief de stuurinrichting, de elektrische installatie, de navigatie- en radio-uitrusting, de redding-, brandblus- en veiligheidsmiddelen, de lichten en overige middelen ter voorkoming van aanvaringen;
 - b. het in onderdeel e bedoelde onderzoek wordt uitgevoerd nadat een ongeval heeft plaatsgehad of een onvolkomenheid is ontdekt waardoor twijfel is ontstaan of het schip nog geschikt is voor een veilige vaart en in verband hiermee herstellingen zijn uitgevoerd.

Artikel 9b Onderzoeken van offshore bevoorradingsschepen (IMO)

Een offshore bevoorradingsschip als bedoeld in resolutie MSC.235(82), onderscheidenlijk een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in resolutie A.673(16) wordt ter verkrijging van de voor die schepen benodigde certificaten en gedurende de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan onderzoeken ter vaststelling dat is voldaan aan de in de resoluties opgenomen richtlijnen.



G

Na artikel 12 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12a Onderzoeken op grond van de LY2-Code

1. De eigenaar van een beroepsmatig gebruikt, zeegaand schip van minder dan 3000 GT met een loodlijnlengthe van 24 meter of meer en dat ontworpen en gebouwd is en gebruikt wordt voor uitsluitend het vervoer van niet meer dan 12 passagiers kan ervoor kiezen om dat te schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de LY2-Code, die als bijlage 2 bij deze regeling is gevoegd.
2. Indien ten aanzien van een schip overeenkomstig het eerste lid is gekozen voor toepassing van de LY2-Code, strekken de in de artikelen 13 tot en met 15 van het besluit bedoelde onderzoeken er mede toe om na te gaan of aan de eisen van die Code is voldaan.

H

Artikel 14 komt te luiden:

Artikel 14 Tijdstippen van onderzoek

1. De in artikel 9a bedoelde onderzoeken vinden plaats op de volgende tijdstippen:
 - a. een eerste onderzoek voordat een schip in dienst wordt gesteld;
 - b. een tussentijds of periodiek onderzoek in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na ofwel de tweede ofwel de derde verjaardatum;
 - c. een hernieuwd onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van het certificaat wordt onderworpen in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat;
 - d. een onderzoek van de romp aan de buitenzijde twee maal in een periode van vijf jaar, mits de periode tussen twee romponderzoeken niet meer bedraagt dan 36 maanden;
 - e. een onderzoek nadat herstellingen en vernieuwingen aan een schip hebben plaatsgevonden.
2. De in de artikelen 9b tot en met 13 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende Codes, resoluties en richtlijnen voorgeschreven tijdstippen, mits 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.

I

Artikel 15 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het tweede lid wordt 'de artikelen 11 en 12' vervangen door: de artikelen 11, 12 en 12a.
2. In het derde lid wordt 'de artikelen 10 tot en met 12' vervangen door: de artikelen 9a tot en met 12a.

J

In artikel 16 wordt 'de artikelen 10 tot en met 12' vervangen door: de artikelen 9a tot en met 12a.

K

In hoofdstuk 3 worden na het opschrift van § 1. Eisen aan schepen twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 18a Eisen aan schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b en c

1. Schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b en c, voldoen aan de eisen, bedoeld in paragraaf 1 onderscheidenlijk 2 van bijlage 3.
2. In afwijking van het eerste lid behoeven schepen, bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel c, en gebouwd voor de datum van inwerkingtreding van deze regeling tot 1 januari 2013 niet te voldoen aan de eisen, bedoeld in paragraaf 2, onderdeel b, van bijlage 3, mits voor de aan boord tewerkgestelde bijzondere opvarenden voldoende reddingmiddelen aanwezig zijn en radiocommunicatie met het begeleidende schip mogelijk is.



Artikel 18b Eisen aan schepen, gecertificeerd onder de LY2-Code

Indien ten aanzien van een schip overeenkomstig artikel 12a is gekozen voor toepassing van de LY2-Code voldoet dat schip aan de eisen van die Code.

L

In artikel 19, tweede lid, wordt 'bijlage 1' vervangen door: bijlage 4.

M

Artikel 21 komt te luiden:

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

1. Een offshore bevoorradingsschip voldoet aan de eisen van resolutie MSC.235(82).
2. Een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in resolutie A.673(16), niet zijnde een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in voorschrift 1.5.3 van die resolutie, voldoet aan de eisen van voornoemde resolutie.

N

Artikel 22, eerste en tweede lid, komt te luiden:

1. Een schip voldoet aan de op dat schip toepasselijke stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand van de IS-Code.
2. Het eerste lid is niet van toepassing 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.

O

Het vierde en vijfde lid van artikel 23 worden vervangen door:

4. Op een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b, is voorschrift II-1/43.2 van het SOLAS-verdrag van overeenkomstige toepassing en is de aan boord aanwezige elektrische noodkrachtbron in staat om gedurende ten minste 6 uur stroom te leveren ten behoeve van de noodverlichting in kombuizen, eetzalen en andere ruimten voor algemeen gebruik.
5. Aan boord van een schip worden de in resolutie A.468(XII) van de Algemene Vergadering van de IMO voorgeschreven maatregelen ter beperking van geluidhinder getroffen (Code on noise levels on board ships).
6. Aan boord van een schip is een acetyleen las- en snij-installatie, bestaande uit acetyleen- en zuurstofflessen met inbegrip van de ruimte voor opslag, distributieleidingen, slangen en appendages zodanig opgesteld en ingericht dat het risico van brand of explosie bij zowel een in gebruik zijnde als buiten gebruik zijnde installatie tot een minimum is teruggebracht.
7. De aan boord van een schip in gebruik zijnde elektrische lastoestellen met bijbehorende apparatuur zijn zodanig ingericht dat deze geen gevaar voor personen of voor de omgeving kunnen opleveren met inachtneming van de bijzondere omstandigheden aan boord.

P

Na het tweede lid van artikel 24 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Een schip met een lengte van 24 meter of meer, dat voorzien is van een automatische stuurinrichting, is op de brug uitgerust met een wachalarminstallatie die voldoet aan de eisen van resolutie MSC.128(75) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, inhoudende eisen betreffende de wachalarminstallatie op de brug (Performance standards for a bridge navigational watch alarm system (BNWAS)).



Q

In artikel 25, eerste lid, wordt 'bijlage 2' vervangen door: bijlage 5.

R

In artikel 26, eerste en tweede lid, wordt 'artikel 5 of 6' vervangen door: artikel 5, 5a of 6.

S

In artikel 27 wordt 'de artikelen 19 tot en met 24' vervangen door: de artikelen 18a tot en met 24.

T

In hoofdstuk 3 worden na het opschrift van § 4. Vrijstellingen twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 37a Vrijstelling voor bepaalde schepen ten aanzien van het standaard en reserve magnetisch kompas en kompaspeiltoestel

1. Op schepen van minder dan 150 GT die nationale of internationale reizen maken en schepen van minder dan 500 GT die nationale reizen maken, zijn het standaard magnetisch kompas en het kompaspeiltoestel of hun alternatieve voorziening vrijgesteld van de eis onafhankelijk te zijn van elke elektrische krachtbron opgenomen in voorschrift 19.2.1.1, onderscheidenlijk 19.2.1.2 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag, mits deze voorzieningen ten minste onafhankelijk zijn van de elektrische hoofdkrachtbron.
2. Schepen van 150 GT of meer, doch minder dan 500 GT, die nationale reizen maken, zijn vrijgesteld van de eis voorzien te zijn van een reserve magnetisch kompas opgenomen in voorschrift 19.2.2.1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag, mits een tweede kompas vast is opgesteld.

Artikel 37b Vrijstellingen voor schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel a

Schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel a, zijn vrijgesteld van de eisen van de volgende voorschriften van het SOLAS-verdrag:

- a. met betrekking tot Hoofdstuk II-1:
 - 1°. het hebben van de machinekamertelegraaf opgenomen in voorschrift 37;
 - 2°. de tijdsduur van 18 uur als bedoeld in de voorschriften 43.2.2, 43.2.3 en 43.2.4, mits gedurende ten minste 6 uur genoemde ruimten en voorzieningen van energie kunnen worden voorzien;
 - 3°. voorschrift 43.2.5, 43.2.6.1 en 43.2.6.2;
 - 4°. voorschrift 43.3.1.2 en 43.3.1.3;
 - 5°. voorschrift 43.3.3, 43.3.4 en 43.4;
- b. met betrekking tot Hoofdstuk II-2:
 - 1°. voorschrift 10.2.2.3.3;
 - 2°. voorschrift 10.2.3.3.3, mits is voorzien in een straalpijp waarmee de in voorschrift 10.2.1.6 genoemde druk kan worden gehandhaafd en een straal water, waarbij slechts gebruik wordt gemaakt van één slanglengte;
 - 3°. voorschrift 10.10, mits ten minste één brandweerbijl aanwezig is;
- c. met betrekking tot Hoofdstuk III:
 - 1°. voorschrift 31.2 met betrekking tot het hebben van een hulpverleningsboot, mits alternatieve voorzieningen zijn getroffen om een drenkeling binnen 15 minuten horizontaal binnenboord te brengen;
 - 2°. voorschrift 32.1.1 met betrekking tot de verplichte hoeveelheid reddingboeien aan boord, mits er niet minder dan 3 reddingboeien aan boord zijn waarvan ten minste 1 met lijn en 1 met licht.

U

Na artikel 39 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 39a Vrijstellingen op grond van LY2-Code

Schepen van 500 GT of meer ten aanzien waarvan op grond van artikel 12a is gekozen voor de toepassing van de LY2-Code zijn vrijgesteld van de in de hoofdstukken II-1, II-2, III en IV van het SOLAS-verdrag opgenomen eisen, mits zij voldoen aan de LY2-Code.



V

Artikel 40 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

- 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 de IS-Code;

2. Het tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

- a. de vrijstelling geldt uitsluitend voor reizen in een vaargebied van maximaal 35 mijl uit de Nederlandse kust;

W

Artikel 41 komt te luiden:

Artikel 41 Vrijstellingen schepen zonder middelen tot werktuiglijke voortstuwing

Schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn vrijgesteld van:

- a. de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag, met uitzondering van voorschrift V/19.2.1.7;
- b. de eisen van artikel 24, en
- c. indien van toepassing: artikel 41, eerste lid, van het besluit.

ARTIKEL II

De volgende resoluties worden bekendgemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

- resolutie MSC.235(82) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, inhoudende Richtlijnen voor het ontwerp en de bouw van offshore bevoorradingschepen (2006) (Guidelines for the design and construction of offshore supply vessels, 2006);
- resolutie A.673(16) van de Algemene Vergadering van de IMO, inhoudende Richtlijnen voor het vervoer en de behandeling van beperkte hoeveelheden gevaarlijke en schadelijke vloeistoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen (Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels), met de wijziging van deze resolutie bij resolutie MSC.236(82);
- resolutie A.749(18) van de Algemene Vergadering van de IMO, inhoudende de Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand voor alle scheepstypen waarvoor IMO-voorschriften bestaan (Intact Stability Code);
- resolutie MSC.128(75) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, inhoudende eisen betreffende de wachalarminstallatie op de brug (Performance standards for a bridge navigational watch alarm system (BNWAS));
- resolutie A.468(XII) van de Algemene Vergadering van de IMO inhoudende maatregelen ter beperking van geluidhinder (Code on noise levels on board ships).

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop artikel 6 van het besluit in werking treedt.

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

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



TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Met de nu voorliggende wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: Rvz) wordt de bij de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004 aangekondigde tweede fase van de modernisering van de regelgeving op het gebied van de technische en operationele veiligheid van zeeschepen deels afgerond. Met deze regeling wordt het systeem van verlening van certificaten van deugdelijkheid op grond van het Schepenbesluit 1965 voor alle categorieën schepen (behalve zeilschepen en kleine zeegaande jachten, bestemd voor commercieel gebruik; hierop wordt in paragraaf 3 nader ingegaan) afgeschaft en vervangen door het nationaal veiligheidscertificaat (hierna: NVC). Voor een uitvoerige uitleg van deze modernisering en de nieuwe systematiek wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004. Zoals daarin reeds is aangegeven verschillen de eisen die op grond van deze regeling worden gesteld inhoudelijk weinig van de eisen die op grond van het oude Schepenbesluit 1965 golden voor niet-conventieschepen (zijnde zeeschepen waarop het SOLAS¹- en Uitwateringsverdrag² niet van toepassing zijn). Gelijktijdig met de inwerkingtreding van deze regeling treden de nog niet van kracht geworden bepalingen van het Schepenbesluit 2004 eveneens in werking en wordt het Schepenbesluit 1965 voor Nederland voor alle categorieën zeeschepen, behalve kleine zeegaande zeil- en motorjachten bestemd voor commercieel gebruik, ingetrokken. Enkele artikelen van laatstgenoemd besluit zullen voorts in stand blijven voor de Nederlandse Antillen en Aruba. Hierop wordt in paragraaf 3 dieper ingegaan.

De Rvz moet steeds in samenhang met het Schepenbesluit 2004 worden gelezen. Het Schepenbesluit 2004 bevat de algemene, internationaal voorgeschreven veiligheidsregels ten aanzien van conventieschepen. In de Rvz zijn de nationale en Europeesrechtelijke voorschriften neergelegd, evenals de vrijstellingen op grond van artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet die zijn toegestaan op grond van het Uitwaterings- en SOLAS-verdrag). Voor een goed begrip van de structuur van de Rvz en de onderhavige aanpassing daarvan is het volgende van belang. Ieder schip dat een zeereis onderneemt moet in beginsel voorzien zijn van een veiligheidscertificaat. Afhankelijk van de grootte en het vaargebied is dat een veiligheidscertificaat op grond van de bovengenoemde verdragen dan wel een nationaal veiligheidscertificaat. Om een certificaat te verkrijgen zijn onderzoeken voorgeschreven, die doorgaans worden verricht door klassenbureaus. Vervolgens zijn in de Rvz eisen opgenomen waaraan schepen tijdens de reis moeten voldoen. Tot slot bevat de Rvz vrijstellingen van internationale voorschriften en mogelijkheden om een schip van een bijzonder certificaat te laten voorzien. Die bijzondere certificaten hebben betrekking op schepen met bijzondere eigenschappen, doeleinden of vaargebieden.

Het uitgangspunt bij de technische voorschriften voor niet-conventieschepen is dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de voorschriften op grond van het SOLAS-verdrag. In de meeste gevallen is desalniettemin een afwijkende set voorschriften in het leven geroepen. Hoewel een groot deel van het SOLAS-verdrag kan worden toegepast zou – gezien de bouw, inrichting en gebruik van de verschillende categorieën schepen waarvoor een NVC benodigd is – onverkorte toepassing van de SOLAS-voorschriften leiden tot een onnodig en onevenredig zwaar eisenpakket, dat in veel gevallen bovendien praktisch onuitvoerbaar blijkt.

De niet-conventieschepen, waarvoor een NVC benodigd is, zijn in vijf categorieën te onderscheiden:

- (1) vrachtschepen van minder dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer;
- (2) vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter;
- (3) schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing;
- (4) kleine zeegaande jachten, bestemd voor commercieel gebruik; de zogenaamde Commercial Cruising Vessels;
- (5) vrachtschepen van 500 GT of meer, uitsluitend bestemd en gebruikt voor nationale reizen.

Voor de eisen ten aanzien van (1) vrachtschepen van minder dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer is in het Schepenbesluit 2004 zelf in beginsel aangesloten bij het regime uit het Uitwaterings- en SOLAS-verdrag, zij het dat hier bepaalde vrijstellingen gelden. Voor de (2) vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter is eveneens bij de eisen van het SOLAS-verdrag aansluiting gezocht maar de lijst vrijstellingen is langer dan bij de vorige categorie. Aangezien het formuleren van

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.

² Het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.



vrijstellingen tot een onoverzichtelijk set regels zou leiden is voor deze categorie een deel van de inhoudelijke eisen uitgeschreven. De (3) schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, zoals pontons, kranen, bokken, bagger- en aannemersmateriaal, moeten ongeacht hun tonnage voorzien zijn van een NVC. De eisen voor beide laatste categorieën zijn opgesomd in bijlage 3 bij deze regeling. Voor de (4) kleine zeegaande motor- en zeiljachten, bestemd voor commercieel gebruik (ook wel genoemd 'Commercial Cruising Vessels', CCV's) is een set eisen ('Voorschriften voor Commercial Cruising Vessels') in voorbereiding. Het betreft hier beroepsmatig gebruikte zeegaande schepen van minder dan 500 GT met een lengte van 12 meter of meer die minder dan 12 passagiers (motorjachten) of minder dan 36 passagiers (zeiljachten) vervoeren. De eisen voor deze categorie schepen zullen in een later stadium aan de Rvz worden toegevoegd. Voor de achtergrond hiervan zij verwezen naar paragraaf 3 van deze toelichting. Vooralsnog worden de in de aanstaande Voorschriften voor Commercial Cruising Vessels opgestelde eisen in de vorm van een beleidsregel toegepast bij de afgifte van een certificaat van deugdelijkheid op grond van het Schepenbesluit 1965. Tot slot is ook een NVC benodigd voor (5) vrachtschepen met een bruto tonnage van 500 of meer die uitsluitend voor nationale reizen worden gebruikt. In de praktijk omvat deze categorie weinig of geen schepen aangezien het overgrote deel voorzien is van een internationaal veiligheidscertificaat. De regels voor laatstgenoemde categorie zijn dezelfde als voor bovengenoemde categorie (1).

Opgemerkt zij dat ingevolge artikel 37 van het Schepenbesluit 2004 ook voor de schepen waarvoor een NVC benodigd is, de klassenregels van toepassing zijn.

§ 2. Vrijstellingen

Naast de in paragraaf 1 beschreven introductie van het NVC worden in deze regeling tevens bepalingen van vrijstelling toegevoegd voor schepen die onder de reikwijdte van het SOLAS-verdrag vallen maar daar gezien hun constructie en oogmerk van gebruik niet aan kunnen voldoen. Speciale aandacht wordt besteed aan een vrijstellingsregeling voor grote, meestal zeer luxueus ingerichte zeegaande jachten die uit bedrijfsmatig oogpunt gebruikt worden voor het vervoer van kleine groepen passagiers. Voor deze categorie schepen is in het Verenigd Koninkrijk een set eisen ontwikkeld die beter bekend staat onder de naam Large Commercial Yacht Code (hierna: LY2-Code). Aangezien veel van deze jachten worden gebouwd in Nederland is het wenselijk om scheepseigenaren en -bouwers de mogelijkheid te bieden deze LY2-Code in Nederland toe te passen. Schepen die voldoen aan deze LY2-Code worden voorzien van een certificaat van overeenstemming, gebaseerd op de LY2-Code. Dat certificaat gaat vergezeld van een internationaal veiligheidscertificaat (op grond van het SOLAS-verdrag). Om tot afgifte van deze certificaten te kunnen overgaan is de LY2-Code op grond van voorschrift 5 van hoofdstuk I van het SOLAS-verdrag ('Equivalent's') gemeld aan het secretariaat van de IMO en bij Circulair letter nr. 2950 van 23 maart 2009 aan de overige leden van de IMO gezonden.

§ 3. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Het Schepenbesluit 2004 dat in afwachting van de invoering van het NVC nog niet geheel in werking is getreden, zal gelijktijdig met deze regeling geheel van kracht worden. In verband met (internationale) ontwikkelingen op het gebied van de certificering van zeilende passagiersschepen treedt het Schepenbesluit 2004 en daardoor ook de Rvz voor die categorie schepen en kleine zeegaande jachten, bestemd voor commercieel gebruik (de 'CCV's', waaronder de zeilende passagiersschepen) voorlopig nog niet in werking. Ten slotte blijven delen van het Schepenbesluit 1965 die tot op heden nog van kracht zijn gebleven alsmede de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 329/2004 (Overgangsmaatregelen) nog in stand totdat de Regeling veiligheid Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse zeeschepen overeenkomstig de Rvz is aangepast.

Het overgangsrecht met betrekking tot de introductie van het NVC is neergelegd in artikel 72 van het Schepenbesluit 2004. De certificaten van deugdelijkheid blijven hun gelding behouden totdat zij op grond van artikel 7 van de Schepenwet vervallen. Tot die tijd blijven ook de bepalingen met betrekking tot onderzoeken en eisen die op grond van het Schepenbesluit 1965 voor het betreffende schip golden van toepassing. Een schip waarvoor een NVC benodigd is hoeft dus pas te worden voorzien van een NVC bij het eerstvolgende onderzoek ten behoeve van de vernieuwing van de certificaten.

§ 4. Notificatie

De conceptwijzigingsregeling is op 17 juni 2008 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2008/0235/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, 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), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217).



De notificatie was voor de Commissie van de Europese Gemeenschappen aanleiding tot het maken van twee tussentijdse opmerkingen. Ten eerste heeft de Commissie een opmerking gemaakt over hoe in de Rvz is vastgelegd dat slechts schepen onder Nederlandse vlag aan de genotificeerde eisen moeten voldoen. Hierop heeft Nederland gereageerd dat dit uit het stelsel van hogere regelgeving (de Schepenwet en het Schepenbesluit 2004) volgt. Ten tweede heeft de Commissie een opmerking gemaakt over het ontbreken van een bepaling betreffende de wederzijdse erkenning. Op deze opmerking heeft Nederland gereageerd dat de wederzijdse erkenning reeds geregeld is in de artikelen 28 en 36 van de Rvz.

Tevens wordt een afschrift van de vastgestelde wijzigingsregeling op grond van artikel 7, vierde lid, onderdeel c, van 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), zoals laatstelijk gewijzigd bij richtlijn nr. 2003/75/EG van 30 juli 2003 (PbEG L 190) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen gezonden.

§ 5. Nationale eisen, deregulering, bedrijfseffecten en administratieve lasten

De administratieve lasten, en ook de uitvoerings- en handhavinglasten voor de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: IVW), die voortvloeien uit onderdelen van de regeling zijn eerder berekend en toegelicht in paragraaf 6 van de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004. Inmiddels hebben op enkele onderdelen van die berekening wijzigingen en aanvullingen plaatsgevonden. Hieronder worden de administratieve lasten berekend die afwijken of aanvullend zijn op hetgeen in de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004 is vermeld. Het betreft gevolgen voor de administratieve lastendruk als gevolg van de regelgeving ten behoeve van de (1) zeegaande jachten ten aanzien waarvan gekozen is voor toepassing van de LY2-Code en (2) de registratieplicht die verband houdt met de uitbreiding van het vaargebied tot 35 zeemijlen van de categorie sportvissersvaartuigen.

Ad (1): Met de LY2-Code is een geheel nieuwe set voorschriften geïntroduceerd voor zeegaande jachten voor commercieel gebruik. De eigenaar van een schip kan ervoor kiezen zijn schip onder toepassing van de LY2-Code te (laten) bouwen en te certificeren. Het betreft hier dus uitdrukkelijk een vrijwillige certificering; het alternatief is certificering als vrachtschip conform het SOLAS-verdrag. Zoals onder paragraaf 2 van deze toelichting reeds is aangegeven worden deze zeegaande jachten voorzien van internationale veiligheidscertificaten. Cap Gemini Ernst & Young verrichtte in 2001 onderzoek naar de administratieve lasten (zie paragraaf 6 van de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004), waarbij een gemiddeld bedrag van € 2.069 is berekend dat jaarlijks met een bepaald certificaat en de daarmee verband houdende onderzoeken is gemoeid. De LY2-Code voorziet in de afgifte van een extra certificaat ('certificaat van overeenstemming') bovenop de vereiste internationale veiligheidscertificaten. De voor de certificering conform de LY2-Code verplichte onderzoeken worden gelijktijdig verricht met de reeds verplichte onderzoeken voor internationale veiligheidscertificering (artikel 13 van het Schepenbesluit 2004) en zorgen op zichzelf niet voor een lastenverzwaring. Indien gekozen wordt voor toepassing van de LY2-Code voor schepen waarvoor een nationaal veiligheids-certificaat benodigd is, is geen sprake van lastenverzwaring aangezien het certificaat van overeenstemming in de plaats treedt van het NVC. Eén extra certificaat betekent een verzwaring van € 2.069 per schip per jaar. Verwacht wordt dat op jaarbasis vier jachten zullen worden gebouwd volgens de LY2-Code. De totale administratieve lasten bedragen dan maximaal: $4 \times € 2.690 = € 8.276$. Deze lastendruk valt lager uit wanneer een jacht voorzien moet zijn van een NVC, omdat het certificaat van overeenstemming zoals gezegd in de plaats treedt van het NVC.

Ad (2): Als gevolg van de uitbreiding van het vaargebied van de sportvissersvaartuigen van 20 naar 35 mijl uit de Nederlandse kust (zie verder hieronder de toelichting bij het gewijzigde artikel 40), kan de in artikel 50, tweede lid, van de Rvz omschreven registratieverplichting voor de kapitein van toepassing worden. De hiermee gemoeide administratieve lasten, die overigens het rechtstreekse gevolg zijn van een verzoek van de sportvisserijsector om het vaargebied uit te breiden, worden als volgt berekend. Uitgaande van het door Cap Gemini Ernst & Young in 2001 verrichte onderzoek naar de administratieve lasten met betrekking tot het opzetten van een registratiesysteem en het doorgeven van persoonsgegevens en aannemende dat op jaarbasis sprake is van 140 dagreizen met een 25-tal sportvissersvaartuigen bedragen de administratieve lasten: $€ 45$ (uurtarief) $\times 2$ (tijd) $\times 140$ (frequentie) $\times 25$ (aantal) $= € 315.000$. Voor de volledigheid zij opgemerkt dat een kapitein van een sportvissersvaartuig ervoor kan kiezen binnen 20 mijl van de plaats van vertrek te blijven. In dat geval geldt bovengenoemde registratieverplichting niet.

Een ontwerp van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Actal heeft besloten de ontwerpregeling niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven.



Wat de effecten voor het bedrijfsleven betreft zij opgemerkt dat de regeling van invloed is op scheepsbouwbedrijven, scheepseigenaren en klassenbureaus. Deze bedrijven zullen – op het moment dat de op grond van het Schepenbesluit 1965 afgegeven certificaten van deugdelijkheid hun geldigheid verliezen – op aanvraag voorzien worden van een NVC. Zoals hierboven reeds is uiteengezet bevat de regeling voorts een aantal maatwerkbepalingen ten aanzien van offshore ondersteuningsschepen, offshore bevoorradingsschepen en schepen ten aanzien waarvan gekozen kan worden voor toepassing van de LY2-Code. De keuze voor een certificeringssysteem is reeds uitvoerig beschreven in de nota van toelichting van het besluit dat de grondslag biedt voor deze regeling: het Schepenbesluit 2004. Gezien het internationale karakter van deze sector is certificering noodzakelijk. Ten opzichte van de bestaande situatie (namelijk een verplichte certificering als vrachtschip op grond van het SOLAS-verdrag) verschaft deze regeling meer certificeringsmogelijkheden voor het bedrijfsleven.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel C (artikel 3a)

Artikel 6, eerste lid, van het Schepenbesluit 2004 bepaalt in welke gevallen een NVC benodigd is en schrijft voor dat het NVC bij ministeriële regeling wordt vastgesteld. Het nieuwe artikel 3a bevat allereerst een opsomming van categorieën schepen waarvoor een NVC benodigd is. In het tweede lid wordt het model van het NVC vastgesteld. Hoewel voor de verschillende categorieën verschillende eisen gelden wordt toch één model van het NVC gehanteerd. Het verschil komt tot uitdrukking in het opschrift van het certificaat dat per categorie verschilt. Het model verschaft duidelijkheid voor zowel de eigenaar als de handhavende instantie. De eisen waar de schepen van categorie a (vrachtschepen van minder dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer) aan moeten voldoen, staan vermeld in het Schepenbesluit 2004 zelf. De eisen voor de categorieën in de onderdelen b en c staan uitgeschreven in bijlage 3 van deze regeling. Wat de eisen betreft van de in onderdeel d omschreven categorie (vrachtschepen van 500 GT of meer, uitsluitend gebruikt voor nationale reizen) wordt aangesloten bij de eisen voor schepen bedoeld in het eerste lid, onderdeel a. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat regulering van vrachtschepen van 500 GT of meer en kleiner dan 24 meter, die uitsluitend nationale reizen maken, niet nodig is aangezien deze categorie schepen in Nederland niet bestaat.

Artikel I onder D (artikelen 5a en 5b)

In artikel 5a, eerste lid, van de regeling is bepaald dat resolutie MSC.235(82) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) van toepassing is op de offshore bevoorradingsschepen. Deze resolutie is op 1 december 2006 aangenomen en bevat richtlijnen voor het ontwerp en de bouw van offshore bevoorradingsschepen. De resolutie bevat tevens een model voor een zogenaamd Document of Compliance (document van overeenstemming), ten bewijze van het feit dat het desbetreffende bevoorradingsschip ontworpen en gebouwd is volgens genoemde richtlijnen.

In het tweede lid van dit artikel is bepaald dat resolutie A.673(16) van de Algemene Vergadering van de IMO, als gewijzigd bij MSC resolutie 236(82), houdende richtlijnen voor het vervoer en behandeling van beperkte hoeveelheden gevaarlijke en schadelijke vloeistoffen in bulk met offshore ondersteuningsschepen van toepassing is op de offshore ondersteuningsschepen. De resolutie bevat eveneens een model certificaat, het zogenaamde Certificate of Fitness (certificaat van geschiktheid) voor offshore ondersteuningsschepen. Door toepassing van deze resolutie behoeft dit type schepen de voorschriften van de International Bulk Chemical Code of International Gas Carrier Code niet volledig toe te passen om toch te voorzien in een voldoende niveau van veiligheid en milieubescherming. Van de werkingssfeer van dit artikel zijn uitgezonderd de offshore ondersteuningsschepen die zijn gebouwd om schadelijke stoffen te vervoeren die enkel een gevaar kunnen inhouden voor het mariene milieu (voorschrift 1.5.3 van resolutie A.673(16)). Voor deze categorie offshore ondersteuningsschepen is weliswaar hetzelfde certificaat vereist, maar dat is voorgeschreven op grond van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen.

In het derde lid is bepaald dat ten aanzien van de offshore ondersteuningsschepen het voorgeschreven certificaat van geschiktheid in de plaats treedt van het NVC. Het voor de offshore bevoorradingsschepen benodigde document van overeenstemming kan niet voor het NVC in de plaats treden omdat beneden de tonnagegrens van 500 GT de bij het document van overeenstemming behorende richtlijnen voor het ontwerp en de bouw van offshore bevoorradingsschepen volgens IMO resolutie MSC.235(82) slechts ten dele gelden. Het NVC voorziet in aanvulling op die eisen in de veiligheids-eisen met betrekking tot scheepsbouw, werktuigbouw, elektrotechniek, brandbescherming, reddingmiddelen en radiocommunicatie.

Zoals in paragraaf 2 van deze toelichting al is aangegeven wordt het de Nederlandse scheeps-



eigenaren en -bouwers mogelijk gemaakt om de onder auspiciën van het Verenigd Koninkrijk opgestelde LY2-Code toe te passen op Nederlandse zeegaande jachten voor commercieel gebruik. Artikel 5b voorziet in die keuzemogelijkheid. Nederland heeft deze Code bij de IMO aangemeld als gelijkwaardig ('equivalent') aan de voorschriften van het SOLAS-verdrag, waarna de IMO bij Circular letter Nr. 2950 van 23 maart 2009 de Code aan de overige leden van de IMO heeft gezonden (op grond van hoofdstuk I, voorschrift 5). Om aan te tonen dat aan de LY2-Code wordt voldaan, is een in die Code voorgeschreven certificaat van overeenstemming nodig. Zodra gebleken is dat een schip voldoet aan de Code, wordt voor het desbetreffende schip tevens voorzien in de afgifte van certificaten als vereist door het SOLAS-verdrag en het Uitwateringsverdrag. Het Verenigd Koninkrijk heeft overigens in een eerder stadium aan de IMO gemeld voor deze categorie schepen de LY2-Code toe te passen. De IMO heeft dit vervolgens onder de IMO-lidstaten verspreid door middel van Circular letter Nr. 1996 van 25 juli 1997. Voor de goede orde zij opgemerkt dat in artikel 5b niet is voorzien in het systeem van dynamische verwijzing, maar de statische verwijzing. Voorstellen tot wijziging van de eisen in deze Code worden eerst besproken in een daartoe ingesteld (internationaal) comité waarin ook Nederland participeert. Uiteindelijk is het een eigen afweging van de Nederlandse regering of wijzigingen in de Code ook van toepassing zullen worden op Nederlandse jachten.

Artikel I onder E (artikel 9)

Evenals de internationaal, op grond van het SOLAS-verdrag voorgeschreven veiligheidscertificaten gaan de nationale veiligheidscertificaten vergezeld van een uitrustingsrapport (Record of Equipment). Het rapport is een weergave van de specificaties van de aan boord aanwezige (voorgeschreven) uitrusting, zoals details van de reddingmiddelen.

Artikel I onder F en H (artikelen 9a, 9b en 14)

De artikelen 9a en 14, eerste lid, voorzien in een nadere invulling van artikel 15, vierde lid, van het Schepenbesluit 2004 wat betreft de onderzoeken waaraan vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter worden onderworpen en de tijdstippen waarop de desbetreffende onderzoeken plaatsvinden. De verplichting tot het doen van jaarlijkse onderzoeken, zoals voorheen op grond van het Schepenbesluit 1965 verplicht gesteld, is geschrapt. Volstaan kan worden met de tijdstippen van onderzoek die in artikel 14 staan vermeld. Artikel 9b is gebaseerd op artikel 22 van het Schepenbesluit 2004; het betreft hier immers een bijzonder certificaat en geen NVC.

Artikel I onder G (artikel 12a)

Op grond van dit artikel kan een eigenaar ervoor kiezen om een schip te laten onderzoeken en certificeren volgens de LY2-Code, indien het schip voldoet aan de toepassingseisen. Deze Code kan toegepast worden voor zeegaande jachten voor commercieel gebruik van minder dan 3000 GT met een lengte van 24 meter of meer, geschikt voor het vervoer van niet meer dan 12 passagiers. De Code is ontwikkeld in het Verenigd Koninkrijk met de bedoeling een maatwerkpakket veiligheidsnormen vast te stellen dat rekening houdt met de specifieke kenmerken van deze zeegaande schepen. Het eisenpakket van de Code is gelijkwaardig aan de eisen in het SOLAS- en Uitwateringsverdrag die gelden voor vrachtschepen. De certificering betreft geen verplichting maar slechts een keuzemogelijkheid die is ingegeven door de beleidswens om Nederlandse eigenaren te bewegen deze schepen niet alleen in Nederland te laten bouwen maar ook te laten certificeren en registreren (d.w.z. onder Nederlandse vlag brengen). Zie ook de toelichting bij paragraaf 2 van het algemene deel van deze toelichting en de toelichting bij het nieuwe artikel 5b. Als een eigenaar er niet voor kiest om gebruik te maken van deze mogelijkheid zal moeten worden voldaan aan de voorschriften voor het verkrijgen van een internationaal veiligheidscertificaat dan wel een nationaal veiligheidscertificaat. Een en ander hangt af van de grootte en het vaargebied van het betreffende schip.

Artikel I onder I en J (artikelen 15 en 16)

In artikel 15, derde lid, wordt de opsomming van artikelen uitgebreid met artikel 9a van de regeling om zeker te stellen dat de uitvoering van de onderzoeken door een erkende organisatie kan geschieden. Tevens wordt de opsomming in het tweede en derde lid uitgebreid met de onderzoeken volgens de LY2-Code (zie artikel 12a). De toevoeging van artikel 12a in het tweede lid is nodig om de onderzoeken voor te schrijven voor schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Aangezien ook een categorie niet-conventieschepen (vrachtschepen van minder dan 500 GT en schepen die minder dan 12 passagiers vervoeren) volgens de LY2-Code gebouwd kan worden, is toevoeging van artikel 12a in het derde lid eveneens nodig. De aanpassing in artikel 16 strekt ertoe de aantekening door degene die het onderzoek heeft verricht op het desbetreffende certificaat te laten plaatsnemen.



Artikel I onder K (artikelen 18a en 18b)

De scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische eisen waaraan een schip waarvoor een NVC benodigd is, moet voldoen ten behoeve van de certificaatafgifte zijn de regels opgenomen in de nieuwe artikelen 18a en 18b. De verplichting blijft overigens ook na afgifte van het NVC op de eigenaar van het schip rusten. In het nieuwe artikel 18a wordt verwezen naar de in bijlage 3 opgenomen eisen omtrent de stuurinrichting, de brandbescherming en brandbestrijding. Ook is verwezen naar de voorschriften van de hoofdstukken III (reddingmiddelen) en IV (radiocommunicatie) van het SOLAS-verdrag onder uitdrukkelijke vermelding van de uitgezonderde voorschriften. Ingevolge artikel 41, vijfde lid, van het besluit voldoet een schip tevens aan de van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk V (navigatie) van het SOLAS-verdrag. Op deze wijze is een pakket eisen samengesteld dat een voldoende veiligheidsniveau voor de betrokken schepen garandeert, maar niet meer eisen stelt dan noodzakelijk is om dat niveau te bereiken.

In artikel 18a en bijlage 3 wordt specifiek aandacht besteed aan schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing en uiteenlopend van constructie of type zijn. Deze categorie kan pontons, kranen, bokken en bagger- of aannemersmaterieel omvatten. De hoeveelheid daarop tewerkgesteld personeel kan afhankelijk van het type schip en het doel waarvoor het schip wordt ingezet sterk verschillen. Juist omdat het aantal opvarenden dat aan boord werkzaam is sterk kan variëren en ook aanzienlijk kan zijn, is wat betreft de eisen aansluiting gezocht bij enerzijds de eisen voor vrachtschepen, kleiner dan 24 meter, zoals neergelegd in paragraaf 1 van bijlage 3 bij tewerkstelling aan boord van 12 of minder bijzondere opvarenden (d.w.z. geen passagiers en geen deel uitmakend van de bemanning) en anderzijds de eisen van de Special Purpose Ships Code van de IMO (SPS-Code) wanneer meer dan 12 bijzondere opvarenden aan boord tewerkgesteld zijn. De SPS-Code kent zwaardere eisen naargelang het aantal bijzondere opvarenden groter is. Het aantal aan boord van deze schepen tewerkgestelde bijzondere opvarenden is dus bepalend voor de eisen en niet de lengte van het schip. Indien sprake is van een bemande sleepreis (dat wil zeggen, een reis over zee waarbij bijvoorbeeld ponton met bemanning wordt versleept naar een bepaalde bestemming) kan worden volstaan met de eis van voldoende reddingmiddelen voor de aanwezige bemanning en het voorzien in een mogelijkheid van radiocommunicatie met het slepende schip. In alle gevallen geldt dat ten aanzien van de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische aspecten wordt voldaan aan de klassenregels.

Het tweede lid van artikel 18a bepaalt dat voor de niet-werktuiglijk voortbewogen schepen, die gebouwd zijn vóór de datum van inwerkingtreding van deze regeling het eerste lid geldt met ingang van 1 januari 2013. Gedurende de overgangperiode tot 1 januari 2013 gelden de reeds op grond van het Schepenbesluit 1965 toegepaste eisen, namelijk de aanwezigheid van voldoende reddingmiddelen voor de aan boord tewerkgestelde bijzondere opvarenden en de mogelijkheid van radiocommunicatie met het begeleidende schip. Deze eisen gelden onverminderd de toepasselijke klassenregels.

Artikel 18b heeft betrekking op schepen ten aanzien waarvan gekozen is voor toepassing van de LY2-Code. Zie ook de toelichting in paragraaf 2 van het algemene deel van de toelichting en de toelichting bij de nieuwe artikelen 5b en 12a. De eisen bestaan deels uit voorschriften van de relevante internationale verdragen en deels uit, indien toepassing ervan niet redelijk of praktisch haalbaar is, daarmee gelijkwaardige voorschriften. Opgemerkt zij overigens dat het onderdeel bemanning buiten het bestek van de Rvz valt en om die reden zijn de paragrafen die op bemanningseisen betrekking hebben uit de oorspronkelijk door het Verenigd Koninkrijk bij de IMO ingediende LY2-Code verwijderd. Voor bemanningsaspecten wordt verwezen naar de regels van de Zeevaartbemanningwet.

Artikel I onder M en N (artikelen 21 en 22)

In artikel 21, eerste lid, wordt voor de eisen ten aanzien van de offshore bevoorradingsschepen verwezen naar IMO resolutie MSC.235(82). Met deze resolutie is IMO resolutie A.469(XII) ingetrokken. De in deze resolutie opgenomen 'Richtlijnen voor het ontwerp en de bouw van offshore bevoorradingsschepen, 2006' zijn speciaal ontwikkeld voor dit type schepen met het oog op het verhogen van de veiligheid van dergelijke schepen en van het daarop tewerkgestelde personeel, waarbij rekening gehouden is met de unieke ontwerpkenmerken en dienstverlenende eigenschappen van deze schepen. De richtlijnen voorzien bovendien in een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan de relevante eisen van het SOLAS-verdrag en in het bijzonder aan de stabiliteitscriteria van de Code inzake de stabiliteit in onbeschadigde toestand (Intact Stability Code). In het tweede lid van artikel 21 wordt voor de eisen ten aanzien van de offshore ondersteuningsschepen verwezen naar IMO resolutie A.673(16), als gewijzigd bij resolutie MSC.236(82). Eerder werd door middel van de Bekendmakingen aan de Scheepvaart nrs. 280/1992 (Stcrt. 1992, 70) en 281/1992 (Stcrt. 1992, 70 en 2000, 28) naar de toepasselijke resoluties verwezen. Met deze regeling is de verwijzing naar deze bekendmakingen komen te vervallen.



In artikel 22, eerste lid, zijn de stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand opgenomen door een rechtstreekse verwijzing naar de Intact Stability Code. Ook de verwijzing naar de Bekendmakingen aan de Scheepvaart nrs. 255/1990 (Stcrt. 117) en 279/1992 (Stcrt. 70) is daarmee komen te vervallen.

Artikel I onder O (artikel 23)

In artikel 23, vierde lid (nieuw), is ook voor de categorie schepen waarvoor een NVC is benodigd een tijdsduur opgenomen gedurende welke noodverlichting noodzakelijk wordt geacht in de daar genoemde ruimten. Een tijdsduur van ten minste 6 uur is voldoende mede gezien de relatief korte reisduur en het vaarpatroon van deze schepen.

In artikel 23, vijfde lid (nieuw), wordt voor de voorschriften ter beperking van geluidhinder aan boord van schepen rechtstreeks verwezen naar IMO resolutie A.468(XII) 'Code on noise levels on board ships'. Voorheen werd deze IMO resolutie door middel van Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 213/1987 (Stcrt. 1987, 132 en 2000, 20) voorgeschreven. In richtlijn nr. 2003/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (lawaai) (PbEU L 42) wordt tot 15 februari 2011 ten behoeve van de werknemers op zeeschepen en zeegaande vissersvaartuigen vrijstelling verleend van de verplichtingen van deze richtlijn. De verplichtingen op grond van richtlijn 2003/10/EG zijn geïmplementeerd in het Arbeidsomstandighedenbesluit (Stb. 2006, 56) dat op 15 februari 2006 in werking is getreden. In dit besluit is van belang artikel 9.35a 'Lawaai aan boord van zeeschepen en zeegaande vissersvaartuigen' met de bepaling dat artikel 6.8 'Maatregelen ter voorkoming of beperking van de blootstelling aan lawaai' tot 15 februari 2011, derhalve vijf jaar na de datum van inwerkingtreding, niet geldt voor werknemers op zeeschepen en zeegaande vissersvaartuigen. Deze in voornoemde richtlijn opgenomen overgangsperiode stelt niet alleen de ontwerpers en bouwers van nieuwe schepen in staat rekening te houden met de nieuwe eisen, maar ook voor de bestaande schepen kan worden nagegaan welke aanvullende voorzieningen (voor de werknemer) met ingang van 15 februari 2011 nodig zijn. In de periode tot 15 februari 2011 wordt in de Rvz toepassing gegeven aan bovengenoemde IMO-resolutie.

In artikel 23, zesde en zevende lid (nieuw), is een voorschrift opgenomen voor de aan boord van schepen in gebruik zijnde acetyleen las- en snij-installaties, respectievelijk elektrische lastoestellen. De verwijzing naar de voorheen toepasselijke Bekendmakingen aan de Scheepvaart nrs. 35/1965 (Acetyleen las- en snij-installaties; Stcrt. 1965, 169) en 328/2001 (Voorschriften betreffende elektrisch lassen; Stcrt. 2001, 220) is niet langer nodig.

Artikel I onder P (artikel 24)

Voor alle schepen met een lengte van 24 meter of meer en voorzien van een automatische stuurinrichting is een wachalarminstallatie op de brug verplicht. Het nieuwe derde lid van artikel 24 bevat een rechtstreekse verwijzing naar IMO-resolutie MSC.128(75) die eisen bevat betreffende de wachalarminstallatie op de brug. Voorheen gold deze verplichting voor schepen met een lengte van 24 meter of meer op grond van artikel 93a van het Schepenbesluit 1965. Vervolgens werd via Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 234/1988 (Wachalarminstallatie voor schepen, geen vissersvaartuigen zijnde; Stcrt. 1998, 142) verwezen naar de desbetreffende IMO-norm.

Artikel I onder R (artikel 26)

Wijziging van artikel 26 is nodig om de regels met betrekking tot onder meer stabiliteit, werktuiglijke en elektrische installaties, de veiligheid van navigatie en medische uitrusting eveneens van toepassing te laten zijn op de offshore ondersteuningsschepen en offshore bevoorradingschepen. Deze bepaling is niet van toepassing op schepen die op grond van artikel 5b volgens de LY2-Code worden gecertificeerd aangezien de LY2-Code zelf voorziet in voorschriften over bovengenoemde onderwerpen.

Artikel I onder T (artikelen 37a en 37b)

In artikel 37a, eerste lid, is, ter uitvoering van voorschrift 1.4 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en artikel 40, derde lid, van het Schepenbesluit 2004, aangegeven in hoeverre het standaard magnetisch kompas en het kompaspeiltoestel aan boord van schepen van minder dan 150 GT op alle reizen en schepen van minder dan 500 GT die nationale reizen maken, zijn vrijgesteld van de eis onafhankelijk te zijn van elke elektrische krachtbron. In beide gevallen is voor deze apparatuur voldoende dat zij ten minste onafhankelijk is van de elektrische hoofdkrachtbron.

In artikel 37a, tweede lid, is, ter uitvoering van voorschrift 1.4 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en artikel 40, derde lid, van het Schepenbesluit 2004, aangegeven dat vrachtschepen van 150 GT of



meer en minder dan 500 GT, die nationale reizen maken, vrijgesteld zijn van het plaatsen van een reserve magnetisch kompas, onder voorwaarde dat een tweede kompas vast is opgesteld. De reden hiervoor is dat voor deze categorie kleine vrachtschepen een tweede volwaardig magnetisch kompas uit oogpunt van veiligheid niet nodig is en kan worden volstaan met een minder vergaande eis, namelijk de aanwezigheid van een tweede standaard kompas.

Artikel 37b voorziet voor schepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer (zie artikel 3a, eerste lid onderdeel a) waarvoor een NVC benodigd is in een aantal uitdrukkelijk genoemde vrijstellingen van eisen ondergebracht in de hoofdstukken II-1, II-2 en III van het SOLAS-verdrag. Zoals in paragraaf 1 van de toelichting reeds is aangegeven vallen deze schepen in beginsel niet onder de reikwijdte van deze hoofdstukken van het SOLAS-verdrag maar is besloten zoveel mogelijk aan te sluiten bij de eisen van dat verdrag. Dit is geregeld in artikel 41, eerste lid, van het Schepenbesluit 2004. De grootte en lengte van deze schepen rechtvaardigen echter een regime dat op onderdelen afwijkt van het SOLAS-verdrag. In deze regeling worden de afwijkingen beschouwd als vrijstellingen, maar deze dienen niet verward te worden met de vrijstellingen van de eisen van het SOLAS-verdrag voor conventieschepen. Conventieschepen dienen immers voorzien te zijn van een internationaal veiligheidscertificaat en – indien een vrijstellingsregeling op grond van het SOLAS-verdrag wordt toegepast – een 'Exemption certificate'.

De in artikel 37b genoemde vrijstellingen zijn gebaseerd op artikel 41, vierde lid, van het Schepenbesluit 2004. Aan de verleende vrijstellingen van SOLAS-voorschriften ligt de gedachte ten grondslag dat deze schepen enerzijds geringer van afmeting en tonnage zijn in vergelijking tot de werkelijk onder het SOLAS-verdrag vallende schepen en anderzijds reizen maken van een relatief korte duur. De aan boord aanwezige bemanning is ook navenant anders van samenstelling. Voor het bereiken van een adequaat veiligheidsniveau aan boord van deze schepen is onverminderde toepassing van de SOLAS-voorschriften daarom niet in alle opzichten noodzakelijk. Zo kan in sommige gevallen worden volstaan met een gedeeltelijke vrijstelling, bijvoorbeeld een geringere tijdsduur ten behoeve van de noodverlichting of een alternatieve voorziening voor de hulpverleningsboot, maar ook met een gehele vrijstelling, bijvoorbeeld het aanbrengen van voorzieningen om een lens- of ballastpomp geschikt te maken als brandbluspomp naast de al voorgeschreven brandbluspompen.

Artikel I onder U (artikel 39a)

Daar de artikelen 39 en 40, eerste lid, van het Schepenbesluit 2004 in beginsel ook van toepassing zijn op schepen van 500 GT of meer die onder de LY2-Code zijn gecertificeerd, wordt in artikel 39a vrijstelling hiervan verleend om reden dat de LY2-Code al voorziet in deze eisen.

Artikel I onder V (artikel 40)

De verwijzing in artikel 40, eerste lid, onder a, naar Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 279/1992 (Stabiliteit van schepen in intacte toestand, geen offshore bevoorradingschepen of onbemande pontons voor vervoer van deklading zijnde) heeft plaatsgemaakt voor een directe verwijzing naar de Intact Stability Code (Stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand), aangenomen bij resolutie A.749(18) van de Algemene Vergadering van de IMO.

In artikel 40, tweede lid, onderdeel a, is de aangegeven beperking van het vaargebied, namelijk tot 20 mijl uit de Nederlandse kust, zijnde het vaargebied van klasse B als bedoeld in richtlijn 98/18/EG, uitgebreid tot 35 mijl uit de Nederlandse kust. Zie ook paragraaf 4 van het algemene deel van de toelichting. Het vaargebied van deze vaartuigen wordt hiermee gelijkgeschakeld aan het vaargebied van een gelijkwaardige groep sportvissersvaartuigen varend vanuit havens in België. Tot de toekenning van de uitbreiding van het vaargebied is pas besloten na te hebben nagegaan dat het veiligheidsniveau tezamen met de overige beperkende voorwaarden voor deze categorie van met naam en toenaam genoemde sportvissersvaartuigen in voldoende mate wordt gehandhaafd. Het voornemen tot uitbreiding van het vaargebied is bij brief van de Permanente Vertegenwoordiging van het Koninkrijk der Nederlanden bij de Europese Unie van 5 april 2006, kenmerk 19735, gemeld aan de Europese Commissie, overeenkomstig de procedure van artikel 7, vierde lid, van richtlijn 98/18/EG. De melding van dit voornemen heeft niet tot een reactie geleid van de Europese Commissie of van de andere lidstaten van de Europese Unie waardoor de uitbreiding kan worden vastgesteld.

Artikel I onder W (artikel 41)

Artikel 41, vierde lid, voorziet in een vrijstelling voor de categorie niet-werktuiglijk voortbewogen schepen met een lengte van 24 meter of meer. Met het oog op de toepasselijkheid van artikel 41, eerste lid, van het besluit, in geval de lengte 24 meter of meer bedraagt, wordt vrijstelling verleend teneinde toepassing van dubbele regelgeving voorkomen.



Artikel II

Artikel 60 van de Rvz schrijft voor dat in de Staatscourant mededeling wordt gedaan van de wijze van bekendmaking van de Codes, resoluties en circulaires van de IMO. In dit afzonderlijke artikel wordt bekendgemaakt dat de Codes en resoluties die op grond van de onderhavige wijziging van de Rvz van kracht worden ter inzage liggen bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zijn de betreffende regels te raadplegen via de bij wijze van service door de Inspectie Verkeer en Waterstaat toegankelijk gemaakte applicatie EasyRules (www.ivw.nl).

Artikel III

Deze regeling kan pas in werking treden op het moment dat de bepalingen in het Schepenbesluit 2004 die eraan ten grondslag liggen in werking treden. Die inwerkingtreding is eind 2008 voorzien. Daarbij zij opgemerkt dat het Schepenbesluit 2004 voorlopig niet in werking zal treden voor CCV's (zie paragraaf 3 van deze toelichting). Dit betekent dat ook de Rvz bij haar inwerkingtreding niet zal gelden voor deze categorie schepen; het Schepenbesluit 1965 blijft voornamelijk hierop van toepassing.

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