



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 april 2019, nr. IENW/BSK-2019/53132, tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling zeevarenden in verband met schepen gebezigd voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikelen 6, eerste lid, 12, eerste lid, 22, eerste lid, 32 en 46, eerste lid, van het Schepenbesluit 2004 en artikel 2, vierde lid, van de Wet zeevarenden;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling veiligheid zeeschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, eerste lid, wordt in alfabetische volgorde een begrip ingevoegd, luidende:

– *schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen*: schip dat wordt gebezigd voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen, en dat op grond van voor Nederland geldende rechtsregels als pleziervaartuig of vrachtschip de vlag van het Koninkrijk voert;

B

Na artikel 6 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 6a. Bijzonder certificaat schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen, van minder dan 500 GT

1. Voor een schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen van minder dan 500 GT is een bijzonder certificaat benodigd.
2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.
3. Artikel 3a, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6b. Certificaat SPS-Code schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen van 500 GT of meer

1. Voor een schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen van 500 GT of meer is een certificaat benodigd overeenkomstig de SPS-Code 2008.
2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.
3. Artikel 3a, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

C

Na artikel 9b wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9c. Onderzoeken van schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen

Een schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen wordt ter verkrijging van het certificaat, bedoeld in artikel 6a, eerste lid, of artikel 6b, eerste lid, en gedurende de



geldigheidsduur van dat certificaat onderworpen aan de in de SPS-Code 2008 voorgeschreven onderzoeken.

D

Onder vernummering van artikel 18 naar artikel 17a, wordt aan hoofdstuk 2, paragraaf 3, een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 17b. Geldigheidsduur certificaat schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen

1. Artikel 17a, eerste lid, is van overeenkomstige toepassing op certificaten als bedoeld in artikel 6a respectievelijk artikel 6b.
2. Artikel 29, tweede lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing op certificaten als bedoeld in het eerste lid.

E

Na artikel 20 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 20a. Eisen aan schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen

1. Een schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van minder dan 24 meter voldoet aan de eisen opgenomen in bijlage 3b en aan de eisen opgenomen in de ISM-Code.
2. Een schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van 24 meter of meer voldoet aan de eisen opgenomen in de SPS-Code 2008 en aan de eisen opgenomen in de ISM-code.

F

Na artikel 48 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 48a. Voorschriften voor schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen

De kapitein van een schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen, draagt ervoor zorg dat aan boord van het schip de in artikel 20a genoemde voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

G

Na bijlage 3a wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

BIJLAGE 3b. BEHOREND BIJ ARTIKEL 20a, EERSTE LID, VAN DE REGELING VEILIGHEID ZEESCHEPEN

Eisen aan schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van minder dan 24 meter

1. Een schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen voldoet aan bijlage 3a met de volgende aanvullingen:
 - a. ten aanzien van vrijboord en uitwateringsmerk zijn de eisen van het Uitwateringsverdrag van toepassing;
 - b. ten aanzien van de stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand zijn de eisen van de IS-Code 2008 van toepassing.
2. Voor het maken van berekeningen voor lekstabiliteit worden de volgende volumepermeabiliteit toegepast:

Ruimten	Permeabiliteit (%)
Bestemd voor voorraden	60 of 95 indien beperkte hoeveelheid voorraden aanwezig is
Ingenomen door verblijven	95
Ingenomen door machines	85

Ruimten	Permeabiliteit (%)
Bestemd voor vloeistoffen	0 of 95 ¹

¹ Afhankelijk van het percentage dat de zwaarste eisen oplevert.

3. Andere cijfers van volumepermeabiliteit kunnen worden gebruikt als deze zijn onderbouwd met berekeningen.
4. De lekstabiliteit wordt berekend bij het volledig vervuld raken van één compartiment.
5. Voor schepen met één romp en catamarans, niet zijnde schepen als bedoeld in punt 7, wordt als omvang van de beschadiging aangenomen:
 - i. langsscheeps: beschadiging tussen waterdichte dwarsschotten;
 - ii. dwarsscheeps: beschadiging van kleine omvang tot waterdichte langsschotten;
 - iii. verticaal: van de lijn van de onderkant van de spanten naar boven zonder begrenzing.

Indien op een bepaalde plaats een beschadiging van kleinere omvang een gevaarlijkere toestand kan veroorzaken dan wordt deze beschadiging aan de berekeningen ten grondslag gelegd.

6. Ten aanzien van de vereiste stabiliteit van het schip in de eindtoestand na beschadiging en nadat mogelijke vereffening door overvloeien heeft plaatsgevonden, geldt dat:
 - i. de hellingshoek waarbij statisch evenwicht optreedt niet meer dan 7° bedraagt;
 - ii. de kromme van armen van statische stabiliteit van het schip in de eindtoestand van vollopen een minimum bereik van 15° voorbij de evenwichtsstand heeft, waarbij de grootste waarde van de arm van statische stabiliteit binnen dat bereik een waarde van niet minder dan 100 mm heeft;
 - iii. het oppervlak onder de kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit ten minste 0,015 mrad bedraagt, gemeten vanaf de evenwichtshoek;
 - iv. de waterlijn in beschadigde toestand niet minder dan 76 mm bedraagt, gemeten van het vrijboorddek.
7. Voor schepen met een klein waterlijnopervlak en met een groot vrijboord in onbeschadigde toestand, zoals catamarans, wordt als omvang van de beschadiging aangenomen:
 - i. langsscheeps: 10% van de lengte van het schip waarbij beschadiging is opgetreden langs de gehele scheepslengte tussen waterdichte dwarsschotten welke zijn geplaatst op een onderlinge afstand welke niet minder is dan de langsscheepse omvang van schade in de zijde. Wanneer de afstand tussen twee waterdichte dwarsschotten minder is dan de schadelengte, dan worden voor de lekstabiliteitsberekeningen een of meer dwarsschotten genegeerd op een zodanige wijze dat de desbetreffende compartimentlengte gelijk is aan of groter is dan de schadelengte. De bovengenoemde schadelengte wordt niet toegepast binnen de voorpiek- en achterpiekcompartimenten;
 - ii. dwarsscheeps: een afstand tot de hartlijn van het schip binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en steven ter hoogte van de hoogstgelegen indelingslastlijn;
 - iii. verticaal: vanaf de lijn van de onderkant van de spanten naar boven zonder begrenzing.

Van een catamaran wordt aangenomen dat een volledige romp beschadigd is, indien de twee rompen volledig onafhankelijk zijn en er geen kruisverbindingen zijn die, indien beschadigd, het andere romp- en natte dekcompartiment zouden vervullen. Van trimarans wordt beschouwd dat zij schade hebben aan vleugel- en middencompartimenten tot aan hartschip.

8. Indien op een bepaalde plaats een kleinere beschadiging dan in de gevallen, bedoeld in punt 7, onderdelen i tot en met iii, wordt verondersteld, die een gevaarlijkere toestand zou veroorzaken, dan wordt deze beschadiging aan de berekeningen ten grondslag gelegd.
9. Als vorm van een beschadiging wordt een rechthoekig blok aangenomen. Waterdichte compartimenten aan de achterkant van de spiegel die niet deel uitmaken van de romplengte en zich niet uitstrekken tot onder de ontwerpwaterlijn, zoals overhangen en appendages, worden niet in aanmerking genomen bij de beoordeling van de beschadigde lengte.
10. Elke schade aan alle voorste compartimenten van elke romp van een schip met meerderde rompen, welke valt binnen 5% van de lengte van het voorste deel van de waterdichte romp, gemeten op het midden van het schip, wordt beoordeeld op lekstabiliteit.
11. Ten aanzien van de vereiste stabiliteit van het schip in de eindtoestand na beschadiging en nadat mogelijke vereffening door overvloeien heeft plaatsgevonden, geldt dat:
 - i. de slagzijhoek waarbij statisch evenwicht optreedt niet meer dan 15° bedraagt;
 - ii. voldoende stroeve dekoppervlakken en geschikte vasthoudpunten zoals leuningens langs ontsnappingswegen en toegang tot ontsnappingswegen zijn aangebracht. Daarnaast is aandacht besteed aan de middelen om toegang te krijgen tot de reddingsboten, het instappen en het te water laten;
 - iii. de kromme van armen van positieve statische stabiliteit ten minste 20° bedraagt, gemeten



- vanaf de hellingshoek waarbij statisch evenwicht optreedt tot de hoek waarbij verder vervuld raken van het schip optreedt;
- iv. de maximale waarde van de arm van statische stabiliteit in bereik van positieve statische stabiliteit ten minste 200 mm bedraagt;
 - v. het oppervlak onder de kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit ten minste 0,045 mrad bedraagt, gemeten vanaf de evenwichtshoek;
 - vi. de uiteindelijke waterlijn behorende bij het statisch evenwicht onder het laagste punt van elke opening is gelegen welke niet is afgesloten door een goedgekeurde waterdichte afsluiting. Dit omvat openingen zoals luchtpijpen, luikdeuren, deuren en eventuele andere waterdichte afsluitingen;
 - vii. deze beschadiging er niet toe mag leiden dat het schip op een waterlijn van minder dan 76 mm drijft, gemeten van het vrijboorddek;
- Van het gestelde onder vii kan worden afgeweken indien:
- in het ondergedompelde gedeelte van het vrijboorddek geen opslagruimte voor levensreddende apparaten aanwezig zijn;
 - in het ondergedompelde gedeelte van het vrijboorddek geen onderdeel van een verzamelplaats, inschepingsplaats of onderdeel van een ontsnappingsroute is, en
 - niet meer dan 10% van de lengte van de dekrand aan de beschadigde kant onder de waterlijn is en dat negatief vrijboord beperkt is tot maximaal 300 mm, gemeten vanaf de dekrand.

ARTIKEL II

Na artikel 1.3a van de Regeling zeevarenden wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1.3c. Uitzonderingen niet commercieel gebruikte schepen

Niet commercieel gebruikte schepen als bedoeld in artikel 2, derde lid, van de wet, zijn in ieder geval schepen die worden gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Regeling veiligheid zeeschepen.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige wijzigingsregeling wijzigt de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling zeevarenden. De wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen maakt het mogelijk om een bijzonder veiligheidscertificaat voor schepen van minder dan 500 GT, of een SPS-certificaat voor schepen van 500 GT of meer af te geven voor schepen ingeschreven in het Nederlandse vlagregister en die worden gebezigd voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen (hierna: schepen die worden gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen). Het gaat hier om zowel schepen die in het Nederlandse vlagregister zijn ingeschreven als vrachtschip, als om schepen die zijn ingeschreven als pleziervaarttuig.¹

Deze regeling stelt daarmee nieuwe regels aan pleziervaartuigen die niet uitsluitend als pleziervaartuig – namelijk voor recreatieve doeleinden – worden gebezigd, maar die stelselmatig worden gebruikt voor niet recreatieve activiteiten, en voor vrachtschepen. Daardoor valt deze categorie niet onder de uitzondering voor pleziervaartuigen die zijn opgenomen in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, van de Schepenwet, en is die wet met de onderliggende regelgeving van toepassing.

Deze wijzigingsregeling geeft voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen invulling aan de in september 2018 aangekondigde beleidswijziging² ten aanzien van schepen van organisaties met ideële doelstellingen. In aanloop naar deze beleidswijziging is opnieuw bekeken of het huidige pakket aan eisen ten aanzien van de veiligheid van het schip en de bemanning nog past bij het feitelijk gebruik en het risicoprofiel van ieder schip bij verwezenlijking van de doelstellingen van dergelijke organisaties. Geconcludeerd is dat dat niet het geval is en dat daarom eisen nodig zijn ten aanzien van het schip en de bemanning.

Het feit dat er sprake is van schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen brengt ook met zich mee dat deze schepen geen pleziervaartuigen zijn die van het toepassingsbereik van de Wet zeevarenden uitgezonderd. Onder meer uit de memorie van toelichting bij het oorspronkelijke wetsvoorstel³ blijkt dat slechts pleziervaartuigen die recreatief worden gebruikt, zijn uitgezonderd. Dit betekent dat de Wet zeevarenden en de onderliggende regelgeving wel van toepassing zijn op deze schepen.

2. Hoofdpijnen

2.1. Aanleiding

Sinds 1989 kent Nederland het zogenoemde ‘open armen’-beleid, gestart met de verstrekking van een zeebrief als particulier pleziervaartuig aan het schip ‘Greenpeace’ van de organisatie Greenpeace. De sindsdien gehanteerde lijn was dat schepen van organisaties zoals Greenpeace of verenigingen met ideële doelstellingen die opleidingsschepen bezitten voor kansarme jongeren, een zeebrief kunnen krijgen, net zoals pleziervaartuigen. Deze schepen worden bij de aanvraag voor een zeebrief in het Nederlandse vlagregister als pleziervaartuig ingeschreven.

De afgelopen jaren is steeds vaker de vraag gesteld of de gevolgen van dit open armen-beleid en de registratie van deze zeeschepen in het vlagregister als pleziervaartuig op gespannen voet staat met de veiligheid van het schip, de bemanning en de omgeving, aangezien deze schepen niet recreatief worden gebruikt. Zo vragen buitenlandse autoriteiten in het kader van havenstaatcontrole waarom in het Nederlandse vlagregister geregistreerde schepen van een bepaald formaat of GT niet aan internationale verdragen hoeft te voldoen. Omliggende landen kennen een dergelijke inschrijving als pleziervaartuig namelijk niet. In die landen is de vlagregistratie als pleziervaartuig beperkt tot schepen die uitsluitend voor sport of recreatieve doeleinden worden gebruikt. Voor de pleziervaartuigen die reeds zijn ingeschreven in het Nederlandse vlagregister is het op basis van huidige wetgeving echter niet mogelijk om vanuit de vlaggenstaat eenzijdig de inschrijving aan te passen naar een koopvaardij-schip. Ook binnen Nederland is dit vraagstuk actueler geworden, doordat inmiddels meer organisaties

¹ In tegenstelling tot zeeschepen die bedrijfsmatig varen, is het voor pleziervaartuigen die op zee varen niet verplicht een zeebrief te hebben. Voor pleziervaartuigen die internationale zeereizen maken, wordt geadviseerd een zeebrief aan te vragen om zo in buitenlandse havens problemen te voorkomen.

² Kamerstukken 2018/19, 31409, nr. 199.

³ Kamerstukken 1996/97, 25 233, nr. 3.



met verschillende schepen en verschillende doelstellingen van deze mogelijkheid gebruik maken. Tevens zijn er naast de bemanning ook overwegend andere personen aan boord, zoals journalisten of artsen. Deze situatie was in 1988 niet voorzien.

Bovenstaande gaf aanleiding tot het opnieuw beoordelen of de toen ingezette koers om aan dergelijke schepen geen veiligheids- en bemanningseisen te stellen nog steeds opportuun is. Bij de beoordeling van de veiligheidsrisico's die worden gelopen met deze niet recreatief gebruikte schepen is met name bekeken of de risico's die het feitelijke gebruik van deze schepen door de organisaties met zich brengen, aansluiten bij de voor de schepen geldende eisen. In 2018 is geconcludeerd dat de veiligheidsrisico's voor schip, bemanning en omgeving inmiddels dusdanig zijn, dat het niet langer verantwoord is, onder meer ten aanzien van de bemanning en andere personen aan boord van het schip, om de huidige situatie te laten voortbestaan. Dit heeft tot het besluit geleid om bovengenoemde beleidswijziging door te voeren, die bij brief⁴ van 26 september 2018 aan de Tweede Kamer is aangekondigd. Gevolg hiervan is dat veiligheidseisen en bemanningseisen kunnen worden gesteld aan dergelijke schepen. Deze beleidswijziging en het stellen van veiligheids- en bemanningseisen aan in het Nederlandse vlagregister ingeschreven schepen die niet recreatief worden gebruikt, doet geen afbreuk aan het open armen beleid als zodanig. Ook het standpunt van het kabinet ten aanzien van het recht op vreedzaam protest en vrijheid van meningsuiting is niet gewijzigd.

Bij de genoemde beleidswijziging is een onderscheid gemaakt naar het feitelijk gebruik van het individuele schip, hetgeen tevens kan betekenen dat voor ieder afzonderlijk schip binnen één organisatie verschillende eisen kunnen gelden. In deze wijzigingsregeling zijn regels gesteld ten aanzien van schepen die worden gebezigd voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen. Dit kunnen schepen zijn die ofwel als pleziervaartuigen ofwel als vrachtschepen zijn geregistreerd in het Nederlandse vlagregister.

Reden om per direct voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen eisen te stellen is omdat daar de veiligheidsrisico's het grootst worden geacht, gelet op het aantal personen dat aan boord wordt genomen en het langere verblijf zoals bij sommige operaties van deze schepen is gebleken. Bij deze operaties was het verblijf overwegend langer dan tot voor kort het geval was door met name gewijzigde omstandigheden in het Middellandse Zeegebied. Doordat schepen in die regio minder snel een haven vinden om de aan boord genomen drenkelingen te ontschepen, zijn deze schepen noodzaak in alle weersomstandigheden en met grote groepen personen op volle zee te blijven. Dit vergroot de veiligheidsrisico's dusdanig dat de eisen die voortvloeien uit deze wijzigingsregeling direct van toepassing worden.

Met de directe toepassing van veiligheids- en bemanningseisen wordt voor in het vlagregister ingeschreven schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen, afgeweken van de eerdere toezegging om te overleggen over een geschikte overgangstermijn. Een dergelijke overgangstermijn betekent echter dat langer gewacht wordt met het stellen van eisen ter bescherming van alle opvarenden, hetgeen niet langer verantwoord wordt geacht.

2.2. Wijzigingen

2.2.1. Veiligheidseisen

Met het onderscheid tussen pleziervaartuigen die voor sport of recreatieve doeleinden worden gebruikt en pleziervaartuigen die niet recreatief worden gebezigd, worden onder de Schepenwet eisen gesteld aan in het vlagregister ingeschreven schepen die niet recreatief worden gebezigd. In de begripsomschrijving die is toegevoegd aan artikel 1 van de regeling, is dit onderscheid ten aanzien van pleziervaartuigen verduidelijkt. Ook in het vlagregister ingeschreven vrachtschepen die stelselmatig worden gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen vallen onder deze regelgeving.

Wanneer een schip drenkelingen aan boord neemt, kan er sprake zijn van een langdurig verblijf van grote groepen personen aan boord van het betreffende schip. Het gaat er daarbij om dat het schip op veilige wijze wordt ingezet, waarbij de eisen die worden gesteld proportioneel zijn. Daarom is in deze wijzigingsregeling gekozen om aan te sluiten bij de internationale Special Purpose Ships-Code 2008 voor schepen groter dan 24 meter. Deze SPS-Code 2008, bij resolutie MSC.266(84) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen, is ontwikkeld voor schepen gebruikt voor speciale doeleinden (Special Purpose Ships), en heeft betrekking op schepen die grote groepen personen aan boord meenemen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om personeel aan boord van schepen die worden gebruikt voor wetenschappelijke of onderzoeksdoeleinden of ingezet worden in de offshore-industrie. Ook vindt de SPS-Code toepassing ten aanzien van opleidingsschepen, waarbij een deel van de

⁴ Kamerstukken 2018/19, 31 409, nr. 199.



operationele taken aan boord wordt verricht door personen in opleiding.

In de in SPS-Code gestelde generieke eisen aan het schip is het normenkader voor vrachtschepen als uitgangspunt genomen. Echter, er worden zwaardere eisen gesteld om de risico's van het varen met grote groepen mensen aan boord te ondervangen. De eisen zien onder meer op de constructie, waterdichte indeling, stabiliteit, brandbescherming- en bestrijding, reddingsmiddelen, navigatie en communicatie. Naarmate het aantal personen aan boord stijgt, worden de eisen strenger. Het internationaal erkende normenkader sluit daardoor goed aan bij het feitelijke gebruik van schepen die grote groepen personen, niet zijnde bemanning, aan boord hebben, waardoor ook voor in het vlagregister ingeschreven pleziervaartuigen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen uit zee – vaak voormalige koopvaardij schepen – de veiligheid wordt gewaarborgd. Daarbij worden de aan boord genomen drenkelingen voor wat betreft de veiligheidsvoorzieningen gelijkgesteld aan de bijzondere opvarenden als bedoeld in de SPS-code.

Voor schepen kleiner dan 24 meter zijn de eisen in een nieuwe bijlage opgenomen. Hierbij is aangesloten bij de nationale eisen die gelden voor andere kleine schepen opgenomen in bijlage 3a van de Regeling veiligheid zeeschepen. Tevens zijn er nog enkele aanvullende eisen gesteld. Deze eisen zien op het vrijboord, het uitwateringsmerk, en de intacte stabiliteit en lekstabiliteit. Reden om niet aan de sluiten bij de SPS-Code 2008 voor deze schepen kleiner dan 24 meter, is omdat de eisen in de Code daarvoor te zwaar zijn.

Daarnaast zijn voor schepen die drenkelingen aan boord nemen, ongeacht de lengte van het schip, ook de bepalingen uit de International Safety Management-Code (hierna: ISM-Code⁵) verplicht gesteld. De ISM-Code vereist voor ieder schip een veiligheidsmanagementsysteem (hierna: SMS), dat wordt opgesteld met als doel de veilige inzet van het schip. In het SMS wordt onder meer een beschrijving van het gevoerde veiligheids- en milieubeleid, en de instructies en procedures in verband met de veilige inzet van het schip opgenomen. Daarnaast moet het SMS ervoor zorgen dat verplichte eisen (onder meer volgens het SOLAS-verdrag⁶) worden nageleefd en dat tevens richtlijnen en standaarden, onder andere aanbevolen door de International Maritime Organization (hierna: IMO), klassebureaus en door de nationale overheid, worden nageleefd.

De specifieke eisen die samenhangen met het feitelijke gebruik van een schip dat stelselmatig drenkelingen aan boord neemt, moeten worden vastgelegd in het SMS en meer specifiek in de voornoemde instructies en procedures. Voor zover deze instructies en procedures bepaalde voorzieningen vereisen, dienen deze aan boord aanwezig en klaar voor gebruik te zijn. Wanneer een schip als doel heeft het aan boord nemen van drenkelingen op volle zee, moet het SMS een instructie bevatten hoe dit op verantwoorde wijze moet geschieden. Daarbij moet tevens aangegeven worden of daarvoor bepaalde voorzieningen of apparatuur benodigd is. Indien dat het geval is, dient de instructie ook het onderhoud en het gebruiksklaar houden daarvan te omvatten. De instructies en procedures zijn vormvrij en moeten worden opgesteld door de scheepsbeheerder. Vervolgens worden deze beoordeeld in het kader van de ISM-certificering.

Tevens moet het schip een uitrustingsrapport en uitwateringsschema hebben. Dit is nodig geacht, omdat dit gebruikelijke vereisten zijn zodat duidelijk is welke uitrusting aan boord dient te zijn en wat het minimale vrijboord van het schip moet zijn onder diverse omstandigheden.

Schepen van 500 GT of meer verkrijgen een SPS-certificaat op basis van die code indien zij voldoen aan de eisen. Aanvullend daarop is een SOLAS-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen dan wel voor passagiersschepen verplicht, afhankelijk van het aantal personen waarvoor het schip wordt gecertificeerd. Een bijzonder certificaat op basis van artikel 12 van het Schepenbesluit 2004 is benodigd voor schepen van minder dan 500 GT, waaronder ook schepen met een lengte van minder dan 24 meter. Voor wat betreft de onderzoeken en de geldigheidsduur van het bijzonder certificaat voor schepen kleiner dan 500 GT die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen, is eveneens aangesloten bij de internationale eisen opgenomen in de SPS-Code 2008. Daarmee wordt gewaarborgd dat zoveel mogelijk een eenduidig regime van toepassing wordt op schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen.

2.2.2 Bemanningseisen

Zoals in paragraaf 1 reeds is toegelicht is de Wet zeevarenden met onderliggende bemanningsregel-

⁵ De bij resolutie A.741(18) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Internationale Management Code voor scheepsveiligheid en ter voorkoming van verontreiniging (International Safety Management Code).

⁶ Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1976, 157).



geving van toepassing op schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. Dit blijkt onder meer uit de memorie van toelichting bij het oorspronkelijke wetsvoorstel,⁷ waarin verduidelijkt is dat slechts pleziervaartuigen die zodanig worden gebruikt zijn uitgezonderd van de wet. Op grond van de Wet zeevarenden moet de scheepsbeheerder zijn schip zodanig bemannen dat redelijkerwijs alle werkzaamheden aan boord, met inachtneming van de geldende arbeids- en rusttijden, en gelet op de bedrijfsvoering, de beperking van oververmoeidheid van zeevarenden, de risico's op zee en van de lading, kunnen worden verricht zonder gevaar voor de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. Verder moet het schip beschikken over een door de Inspectie leefomgeving en Transport afgegeven bemanningscertificaat op basis van een door de scheepsbeheerder opgesteld bemanningsplan. De aan boord zijnde bemanning dient conform het bemanningscertificaat te beschikken over de kwalificaties die voortvloeien uit het STCW-verdrag.⁸

Tevens is in de Wet zeevarenden uitvoering gegeven aan verplichtingen die voortvloeien uit verdragen van de IMO en de Internationale Arbeidsorganisatie (hierna: IAO). Het belangrijkste verdrag is het Maritiem Arbeidsverdrag (hierna: MAV)⁹, dat betrekking heeft op maritieme arbeidsnormen. De eisen die voortkomen uit dit verdrag zijn ook van toepassing op deze categorie van schepen. Voor schepen van meer dan 500 GT onder Nederlandse vlag die internationale reizen maken, geldt dat zij op basis van deze eisen gecertificeerd moeten worden. Met het certificaat maritieme arbeid wordt dan aangetoond dat deze schepen voldoen aan de vereisten van het MAV.

Het MAV bevat echter een uitzonderingsbepaling voor niet commercieel gebruikte schepen. Deze uitzonderingsbepaling is overgenomen in artikel 2, derde lid, van de Wet zeevarenden. Op grond van deze uitzondering is het bepaalde bij of krachtens hoofdstuk 4B en hoofdstuk 7, paragrafen 8 en 9, van de Wet zeevarenden niet van toepassing op niet commercieel gebruikte schepen. Dat houdt in dat deze schepen niet hoeven te beschikken over een verklaring naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid. Met het ingevoegde artikel 1.3c wordt buiten twijfel gesteld dat schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen, in ieder geval gezien worden als niet commerciële schepen, als bedoeld in artikel 2, derde lid, van de Wet zeevarenden. De overige inhoudelijke vereisten zoals opgenomen in de Wet zeevarenden blijven onverkort van toepassing.

In titel 2 van het MAV zijn regels gesteld over de specifieke arbeidsovereenkomst voor zeevarenden: de zee-arbeidsovereenkomst. Deze regels over de zee-arbeidsovereenkomst zijn vastgelegd in Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW). Het betreft bepalingen over de inhoud en vorm van de arbeidsovereenkomst, de lonen, repatriëring, en de vergoeding voor zeevarenden in het geval van verlies van het schip door schipbreuk. Voorts zijn van belang voor het arbeidsovereenkomstenrecht de bepalingen over medische zorg aan boord van het schip aan de wal, de aansprakelijkheid van de reder en de bepalingen over sociale zekerheid. Dit zijn zogenoemde vlaggenstaatsbepalingen die gelden voor iedere zeevarende die arbeid verricht aan boord van een schip dat met een vlag vaart van een land dat partij is bij het MAV.

Organisaties met ideële doelstellingen varen veelal met vrijwilligers, die vaak niet of beperkt voor hun inspanningen worden betaald. Indien er sprake is van vrijwilligers aan boord van schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen geldt dat het te betalen loon minimaal mag zijn. Het BW biedt hen echter wel bescherming doordat in artikel 7:737 BW is bepaald dat de artikelen 7:718 tot en met 7:720 BW van overeenkomstige toepassing zijn op deze personen. Deze artikelen bepalen dat ook vrijwilligers bij het verrichten van deze werkzaamheden een recht op repatriëring hebben en daarmee gepaard gaande kostenvergoedingen, dat ze recht hebben op vergoedingen en uitkeringen in geval van schipbreuk of een andere ramp en de nabestaanden recht op vergoeding door de werkgever van bepaalde kosten in geval van overlijden.

3. Gevolgen

Het aantal reeds ingeschreven schepen waarop deze regeling momenteel ziet is zeer gering. Daarmee zijn ook de extra administratieve lasten en nalevingskosten over het geheel genomen gering. Echter, voor individuele gevallen is de verwachting wel dat de nalevingskosten aanzienlijk kunnen zijn omdat ingrijpende verbouwingen van het schip nodig kunnen zijn. Het belang van veiligheid van de bemanning en aan boord komende personen is van meer gewicht dan het belang van de scheepseigenaar ten aanzien van de te maken kosten.

⁷ Kamerstukken 1996/97, 25 233, nr. 3.

⁸ Het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144).

⁹ Het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen en aanhangselen.



Schepen die stelselmatig gebruikt gaan worden om drenkelingen aan boord te nemen (hetzij nieuwbouwschepen, hetzij bijvoorbeeld bestaande vrachtschepen) kunnen naar verwachting al grotendeels voldoen aan de eisen volgens deze regeling en in dat geval zullen de extra administratieve lasten en nalevingskosten voor deze schepen gering zijn.

4. Uitvoering en handhaving

De uitvoering en handhaving van de onderhavige regeling ligt bij de ILT. Uitvoering gebeurt in de vorm van certificering en de afgifte van documenten. Klassenbureaus verzorgen in mandaat, namens de minister, de afgifte van die documenten, tenzij het gaat om specifieke eisen waar geen eenduidig kader voor bestaat. In die gevallen is de ILT verantwoordelijk voor de certificering en de afgifte van de betreffende documenten.

Toezicht en handhaving kan plaats vinden in de vorm van inspecties aan boord van schepen en naar de juiste kwalificaties van de bemanningsleden. Verder vindt controle plaats bij de beoordeling van aanvragen voor certificaten door de klassenbureaus of de ILT.

5. Inwerkingtreding

Gelet op het veiligheidsrisico rondom schepen die worden gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen, is besloten om de onderhavige wijzigingsregeling op het eerst mogelijke moment, te weten de dag na publicatie in de Staatscourant, in werking te laten treden. Vanwege de noodzaak van spoedige inwerkingtreding in verband met de veiligheid is afgezien van internetconsultatie.

Artikelsgewijs

ARTIKEL I - Wijziging Regeling veiligheid zeeschepen

Onderdeel A

Met dit onderdeel is in artikel 1 van de Regeling veiligheid zeeschepen een begripsomschrijving ingevoegd van een schip dat stelselmatig wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen. Met de omschrijving daarvoor wordt aangesloten bij het feitelijk gebruik van bepaalde als pleziervaartuig of als vrachtschip in het Nederlandse vlagregister ingeschreven schepen, waarvoor het nodig wordt geacht om een veiligheidscertificaat af te kunnen geven. Door de toevoeging van 'stelselmatig' in deze begripsomschrijving, is duidelijk dat het niet gaat om incidentele Search en Rescue-acties, zoals bedoeld in het VN-zeerechtverdrag waarvoor ieder schip kan worden gesteld, maar om stelselmatige inzet waarbij bijvoorbeeld met het specifieke doel om – vaak grote groepen – drenkelingen aan boord te nemen wordt uitgevaren. Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt ten opzichte van reddingsvaartuigen die zijn uitgezonderd in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet. Reddingsvaartuigen zijn niet in het Nederlandse vlagregister ingeschreven en worden ingezet na alarmering vanuit de Nederlandse Kustwacht in geval van een noodsituatie. Daarvoor varen reddingsvaartuigen overwegend binnen de Nederlandse wateren uit. Hiermee wordt voldaan aan een kuststaatverplichting van Nederland.

Ter beoordeling of acties van schepen die drenkelingen aan boord nemen stelselmatig zijn, kunnen aanwijzingen worden gevonden in communicatie door de eigenaar, bijvoorbeeld in de media, ten aanzien van het gebruik van het schip. Eveneens kan de statutaire doelstelling van de organisatie aanleiding geven om uit te gaan van stelselmatig gebruik.

Omdat het niet wenselijk is dat als vrachtschip ingeschreven schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen aan minder strenge eisen hoeven te voldoen dan de schepen die reeds zijn ingeschreven als pleziervaartuig, is in de begripsomschrijving ook deze categorie vrachtschepen meegenomen. Hierdoor moeten vrachtschepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen, eveneens aan de in deze wijziging opgenomen eisen voldoen. Het toevoegen van passagiersschepen in de begripsomschrijving wordt niet nodig geacht, omdat hier reeds even strenge of strengere veiligheidseisen voor gelden.

Onderdeel B

Hoofdstuk 2, paragraaf 1, betreft de aanwijzing van certificaten voor zeeschepen vanwege veiligheid. Met onderdeel B zijn twee artikelen ingevoegd, waarmee is geregeld dat voor schepen van minder dan 500 GT een bijzonder certificaat op basis van artikel 12 van het Schepenbesluit 2004 kan worden afgegeven, in plaats van een nationaal veiligheidscertificaat. Voor schepen van 500 GT of meer wordt een SPS-certificaat afgegeven. Hierdoor is voor deze laatste categorie aangesloten bij het interna-



tionale certificaat, hetgeen het aandoen van buitenlandse havens zal vergemakkelijken. Tevens zijn de leden van artikel 3, aangaande de gegevens die op het certificaat moeten worden opgenomen en aangaande het uitrustingsrapport en indien nodig het uitwateringsschema, van overeenkomstige toepassing. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 van deze toelichting.

Onderdeel C

Hoofdstuk 1, paragraaf 2, regelt aan welke onderzoeken een schip wordt onderworpen voor het verkrijgen of behouden van een veiligheidscertificaat. Met onderdeel D is een nieuw artikel 9c ingevoegd waarmee is geregeld dat voor de afgifte van certificaten die voor deze schepen, bij de onderzoeken zoals voorgeschreven ter verkrijging van het internationale SPS- certificaat wordt aangesloten.

Onderdeel D

Met dit onderdeel is een nieuw artikel 17b ingevoegd ten aanzien van de geldigheidsduur van certificaten genoemd in artikelen 6a en 6b. Voor het nieuwe bijzondere certificaat is aangesloten bij de geldigheidsduur van SPS-certificaat. Op basis van artikel 17a (nieuw) bedraagt de geldigheidsduur vijf jaar.

Onderdeel E

Hoofdstuk 3 van de regeling bevat de veiligheidseisen waaraan een schip moet voldoen om in aanmerking te komen voor een certificaat. In onderdeel G is een nieuw artikel 20a ingevoegd ten aanzien van de eisen voor schepen gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen. In dit artikel zijn twee categorieën onderscheiden: voor schepen langer dan 24 meter zijn de eisen uit de SPS-Code en de ISM-Code van toepassing verklaard. Dit betekent dat deze schepen, ongeacht of ze zijn geregistreerd als vrachtschip of pleziervaartuig, moeten voldoen aan alle eisen in die codes. Omdat deze eisen te zwaar zijn voor kleinere schepen, wordt voor schepen kleiner dan 24 meter aangesloten bij de nationale eisen voor kleine vrachtschepen, die reeds zijn opgenomen in bijlage 3a. Daarnaast worden enkele aanvullende eisen nodig geacht, gelet op het feitelijke gebruik van deze schepen. Deze eisen zijn opgenomen in bijlage 3b. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 van het algemeen deel.

Onderdeel F

Op basis van artikel 48 is de kapitein van een schip verplicht ervoor te zorgen dat de voorschriften en verplichtingen die voortvloeien uit de verschillende door de IMO vastgestelde codes en resoluties worden nageleefd. Met dit onderdeel is een artikel 48a ingevoegd dat een vergelijkbare verplichting oplegt aan de kapitein van een schip gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen. Hiermee is de kapitein verplicht zorg te dragen voor de naleving van de in artikel 18b genoemde voorschriften en verplichtingen.

Onderdeel G

Met onderdeel G is een bijlage toegevoegd aan de regeling. In deze bijlage staan de eisen opgenomen waaraan een schip kleiner dan 24 meter dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen moet voldoen. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten bij bijlage 3a met een aantal aanvullende eisen. Deze aanvullende eisen zijn gebaseerd op de internationale eisen betreffende rijboord, het uitwateringsmerk, en de intacte stabiliteit en lekstabiliteit.

ARTIKEL II - Wijziging Regeling zeevarenden

In artikel II wordt de Regeling zeevarenden zodanig gewijzigd dat wordt verduidelijkt dat de in artikel 2, derde lid, van de wet opgenomen uitzondering voor het hebben van een MAV-certificaat in ieder geval geldt voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2 van deze toelichting.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*