



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 31 januari 2024, nr. IENW/BSK-2024/14298, tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in verband met wijziging van Richtlijn (EU) 2009/45 bij Verordening (EU) 2020/411 inzake veiligheidseisen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt en enkele andere aanpassingen en actualiseringen en wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met enkele actualiseringen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/411 van de Commissie van 19 november 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, wat betreft de veiligheidseisen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt (PbEU 2020, L 83), de artikelen 6, eerste lid, 12, 15, vierde lid, 22, 41, vierde lid, 46, en 54, van het Schepbesluit 2004 en de artikelen 32 en 38 van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling veiligheid zeeschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Het onderdeel ‘– *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)’, wordt vervangen door ‘– *resolutie A.1122(30)*: resolutie A.1122(30) van de Algemene Vergadering van de IMO, houdende de Code voor het vervoer en de behandeling van gevaarlijke en schadelijke vloeistoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen (OSV Chemical Code)’.

2. Het onderdeel ‘– *richtlijn 1999/5/EG*: richtlijn nr. 1999/5/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 maart 1999 betreffende radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur en de wederzijdse erkenning van hun conformiteit (PbEG L 91)’, wordt vervangen door ‘– *richtlijn 2014/53/EU*: richtlijn 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van radioapparatuur en tot intrekking van Richtlijn 1999/5/EG (PbEU L 153)’.

B

In de artikelen 5a, tweede lid, en 21, tweede lid, wordt ‘resolutie A.673(16), niet zijnde een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in voorschrift 1.5.3 van die resolutie,’ vervangen door ‘resolutie A.1122(30)’.

C

In de artikelen 5d, tweede lid, en 5e, eerste lid, wordt ‘het certificaat van inspectie’ vervangen door ‘het SCV veiligheidscertificaat’.

D

In artikel 9b wordt ‘resolutie A.673(16)’ vervangen door ‘resolutie A.1122(30)’.



E

Artikel 21b wordt als volgt gewijzigd:

1. De zinsnede 'ten hoogste 60 personen aan boord' wordt vervangen door 'met ten hoogste 60 personen aan boord'.
2. De zinsnede 'voldoet aan de eisen, bedoeld in paragraaf 3 van bijlage 3c' wordt vervangen door 'voldoet aan de eisen van de HSC-Code 2000 of de HSC-Code 1994 en aan de eisen bedoeld in paragraaf 3 van bijlage 3c'.

F

In artikel 35 wordt 'het in bijlage VII van richtlijn 1999/5/EG bedoelde CE-overeenstemmingsmerkteken' vervangen door 'de in de artikelen 19 en 20 van richtlijn 2014/53/EU bedoelde CE-markering'.

G

In artikel 44, eerste lid, wordt 'circulaire MSC.1/Circ. 1353/Rev.1' vervangen door 'circulaire MSC.1/Circ. 1353/Rev.2'.

H

In artikel 44a, zesde lid, wordt 'circulaire MSC/Circ. 1475' vervangen door 'circulaire MSC.1/Circ. 1475'.

I

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Paragraaf 1 wordt als volgt gewijzigd:

a. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e, subonderdeel 6, door een puntkomma, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

- f. bij tewerkstelling aan boord van meer dan 12 bijzondere opvarenden als bedoeld in de SPS-Code: de eisen van de hoofdstukken 2, 3, 4, 6, 8 en 9 van de van overeenkomstige toepassing zijnde SPS-Code. Voor zover in deze eisen wordt verwezen naar het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag worden die verdragen overeenkomstig toegepast met inachtneming van alle op grond van artikel 71 van het besluit toepasselijke wijzigingen van dat verdrag;
- g. ten aanzien van ruimten voor machines die met het oog op arbeidsomstandigheden niet permanent bemand kunnen zijn of waarbij er vrijwillig voor wordt gekozen deze periodiek onbemand te laten zijn:
 1. er zijn voorzieningen voor periodiek onbemande ruimten voor machines aangebracht;
 2. voor alle schepen ongeacht geïnstalleerd voortstuwingsvermogen geldt dat de voorzieningen zodanig zijn dat de veiligheid van het schip onder alle vaaromstandigheden, manoeuvres inbegrepen, tenminste gelijkwaardig is aan die van een schip met bemande ruimten voor machines;
 3. voor schepen met een totaal geïnstalleerd voortstuwingsvermogen van 750 kW of minder voldoen aan paragraaf 3 of aan klassenregels als genoemd in artikel 37, tweede lid, van het besluit mits die equivalent zijn;
 4. voor schepen met een totaal geïnstalleerd voortstuwingsvermogen van meer dan 750 kW voldoen de voorzieningen voor periodiek onbemande ruimten voor machines aan klassenregels als genoemd in artikel 37, tweede lid, van het besluit.

2. Na paragraaf 2 wordt een paragraaf toegevoegd, waarvan de inhoud is weergegeven in de in Bijlage I bij deze regeling opgenomen paragraaf 3.

J

Bijlage 3a wordt als volgt gewijzigd:

1. In paragraaf 1 worden na onderdeel r onder vervanging van de punt aan het slot van subonderdeel 6 door een puntkomma twee onderdelen toegevoegd, luidende:

- s. bij tewerkstelling aan boord van meer dan 12 bijzondere opvarenden als bedoeld in de SPS-Code: de eisen van de hoofdstukken 2, 3, 4, 6, 8 en 9 van de van overeenkomstige



toepassing zijnde SPS-Code. Voor zover in deze eisen wordt verwezen naar het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag worden die verdragen overeenkomstig toegepast met inachtneming van alle op grond van artikel 71 van het besluit toepasselijke wijzigingen van het betreffende verdrag;

- t. ten aanzien van ruimten voor machines die met het oog op arbeidsomstandigheden niet permanent bemand kunnen zijn of waarbij er vrijwillig voor wordt gekozen deze periodiek onbemand te laten zijn:
 1. er zijn voorzieningen voor periodiek onbemande ruimten voor machines aangebracht;
 2. voor alle schepen ongeacht geïnstalleerd motorvermogen geldt dat de voorzieningen zodanig zijn dat de veiligheid van het schip onder alle vaaromstandigheden, manoeuvreren inbegrepen, tenminste gelijkwaardig is aan die van een schip met bemande ruimten voor machines;
 3. voor schepen met een totaal geïnstalleerd motorvermogen van 750 kW of minder voldoen aan paragraaf 3 of aan klassenregels als genoemd in artikel 37, tweede lid, van het besluit mits die equivalent zijn;
 4. voor schepen met een totaal geïnstalleerd voortstuwingsvermogen van meer dan 750 kW voldoen de voorzieningen voor periodiek onbemande ruimten voor machines aan klassenregels als genoemd in artikel 37, tweede lid, van het besluit.

2. Na paragraaf 2 wordt een paragraaf toegevoegd, waarvan de inhoud is weergegeven in de in Bijlage I bij deze regeling opgenomen paragraaf 3.

K

Bijlage 3c wordt als volgt gewijzigd:

1. Paragraaf 1 wordt als volgt gewijzigd:

- a. 'c. ten aanzien van inrichting van openbare ruimten en voorzieningen voor industrieel personeel en passagiers:' wordt vervangen door '13. Ten aanzien van inrichting van openbare ruimten en voorzieningen voor industrieel personeel en passagiers:'.
- b. Subonderdeel d aan het einde van paragraaf 1 vervalt.

2. Paragraaf 3 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het opschrift komt te luiden:

§ 3. Hogesnelheidsoffshoredienstschepen als bedoeld in artikel 6d, eerste lid

b. De aanhef komt te luiden:

Een hogesnelheidsoffshoredienstschip als bedoeld in artikel 6d, eerste lid, voldoet aan de eisen die de HSC-Code 2000 of de HSC-Code 1994 stelt aan vrachtschepen, met de volgende aanvullingen en uitzonderingen:.

c. Subonderdeel 7 van onderdeel b vervalt.

d. In onderdeel c vervalt de aanduiding '1.' en worden de aanduidingen 'i.' tot en met 'v.' vervangen door '1°.' tot en met en '5°.'.

e. In onderdeel d vervalt de aanduiding '1.' en worden de aanduidingen 'i.' en 'ii.' vervangen door '1°.' en '2°.'.

f. In onderdeel g, subonderdeel 7, onder ii, vervalt 'IMO International Life-Saving Appliances Code.'.

L

In bijlage 3d, paragraaf 2, wordt deel B als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 3, subonderdeel a, komt te luiden:

- a. Schepen van de klassen B, C, en D met een lengte van minder dan 24 meter zijn uitgezonderd van de overeenkomstige toepassing van de volgende eisen van Bijlage I, hoofdstuk II-1, deel B-2, van richtlijn 2009/45/EG:
 - 1°. voorschriften 13.5.1, tweede alinea, 13.5.4, 13.5.5;
 - 2°. voorschriften 13.7.1 tot en met 13.7.4, eerste alinea;



- 3°. voorschriften 13.7.5 tot en met 13.7.8;
- 4°. voorschriften 13.8.1 tot en met 13.8.3.

2. Onderdeel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a. De aanhef van onderdeel 4 komt te luiden:

- 4. Ten aanzien van elektrische installaties voldoet het schip aan de volgende eisen:

b. In subonderdeel b wordt 'hoofdstuk D van Bijlage I' vervangen door 'Bijlage I, hoofdstuk II-1, deel D'.

3. Onderdeel 5 komt te luiden:

- 5. Ten aanzien van onbemande ruimten voor machines:
Schepen van de klassen B, C en D met een lengte van minder dan 24 meter zijn uitgezonderd van de overeenkomstige toepassing van voorschrift 5 van Bijlage I, hoofdstuk II-1, deel B van richtlijn 2009/45/EG wat betreft communicatie.

4. Onderdeel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a. Subonderdeel a, onder 1°, komt te luiden:

- 1°. Schepen van de klassen C en D met een lengte van minder dan 24 meter zijn uitgezonderd van de overeenkomstige toepassing van voorschriften 3.2 tot en met 3.6, 4, 5, 6, 7 en 8 van hoofdstuk II-2, deel A, van Bijlage I van richtlijn 2009/45/EG.

b. Subonderdeel b komt te luiden:

- b. Ten aanzien van brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines:
Schepen van de klassen B, C en D met een lengte van minder dan 24 meter zijn uitgezonderd van de overeenkomstige toepassing van voorschriften 6.1 tot en met 6.3 en 6.8.1 tot en met 6.8.3 van Bijlage I, hoofdstuk II-2, deel A, van richtlijn 2009/45/EG.

c. Subonderdeel c komt te luiden:

- c. Ten aanzien van brandweeruitrusting:
Aan boord van schepen behoeft geen brandweeruitrusting beschikbaar te zijn.

5. Onderdeel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a. Subonderdeel a wordt als volgt gewijzigd:

1°. De aanhef komt te luiden:

- a. Ontsnappingsvoorzieningen

2°. In sub-subonderdeel 1° wordt 'voorschriften 6.1.5 en 6.3.2' vervangen door 'voorschriften 6.1.5, 6.1.5a en 6.3.2'.

b. De aanhef van subonderdeel b komt te luiden:

- b. Automatische sprinkler-, branddetectie- en brandalarminstallaties.

ARTIKEL II

De Regeling voorkoming verontreiniging door schepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel m. komt te luiden:

- m. resolutie A.446(XI): resolutie A.446(XI) van de Algemene Vergadering van de IMO, zoals gewijzigd door resolutie A.497(XII) en verder gewijzigd door resolutie A.897(21), houdende



Specificaties voor het ontwerp, de werkwijze en de regeling van ruwe-oliewassystemen;

2. Onderdeel n. komt te luiden:

- n. resolutie A.1122(30): resolutie A.1122(30) van de Algemene Vergadering van de IMO, houdende de Code voor het vervoer en de behandeling van gevaarlijke en schadelijke vloeistoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen (OSV Chemical Code);

B

Artikel 5e vervalt.

C

In de artikelen 14a en 15e wordt 'resolutie A.673(16)' vervangen door 'resolutie A.1122(30)'.

D

In artikel 16b, eerste lid, wordt 'artikel 6 van richtlijn 1999/32' vervangen door 'artikel 13 van richtlijn 2016/802'.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2024.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



BIJLAGE I, BEHOREND BIJ ARTIKEL I, ONDERDELEN H EN I

§ 3. Eisen ten aanzien van tijdelijk onbemande machinekamers voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter en een totaal geïnstalleerd voortstuwingsvermogen van 750 kW of minder

Schepen met een totaal geïnstalleerd voortstuwingsvermogen van 750 kW of minder, voldoen aan de volgende eisen:

- a. ten aanzien van afstandsbediening van voortstuwingsmachines vanaf de navigatiebrug:
 1. de snelheid van het vaartuig, de stuwrichting en, indien van toepassing, de spoed van de schroef zijn onder alle vaaromstandigheden, inclusief manoeuvreren, vanaf de navigatiebrug volledig bestuurbaar;
 2. de afstandsbediening wordt voor elke onafhankelijke schroef uitgevoerd door één enkel bedieningsapparaat, met automatische uitvoering van alle bijbehorende diensten, met inbegrip van, waar nodig, middelen om overbelasting van de voortstuwingsmachines te voorkomen;
 3. de voortstuwingsinstallatie is voorzien van een noodstopvoorziening op de navigatiebrug, die onafhankelijk is van het afstandsbedieningssysteem;
 4. het op afstand bedienen van de voortstuwingsinstallatie mag slechts vanaf één locatie tegelijk mogelijk zijn; op locaties waar op afstand wordt bediend zijn onderling verbonden bedieningsposten toegestaan. Op elke locatie, met uitzondering van volledig mechanische afstandsbedieningen, is een indicator aanwezig die aangeeft op welke locatie de voortstuwingsapparatuur wordt bediend. De overdracht van de besturing vanuit de navigatiebrug en machineruimten is alleen mogelijk in de voortstuwingsmachineruimte of de machinecontrolekamer. Dit systeem bevat middelen om te voorkomen dat de stuwkracht significant verandert wanneer de besturing van de ene naar de andere locatie wordt overgedragen.
 5. het is mogelijk de voortstuwingsinstallatie plaatselijk te bedienen, zelfs in het geval van een storing in enig onderdeel van het afstandsbedieningssysteem;
 6. het ontwerp van het afstandsbedieningssysteem, met uitzondering van volledig mechanische afstandsbedieningssystemen, is zodanig dat bij storing een alarm wordt gegeven. De vooraf ingestelde snelheid en richting van de stuwkracht wordt gehandhaafd totdat de lokale besturing in werking is, behalve voor dynamisch ondersteunde vaartuigen (DSC) en hogesnelheidsvaartuigen (HSC) waarvoor de snelheid tot nul wordt teruggebracht, voor zover praktisch mogelijk en uitvoerbaar, totdat de lokale besturing in werking is;
 7. op de navigatiebrug zijn indicatoren aangebracht voor het schroef- of motortoerental en de stand van de spoed in het geval van schroeven met verstelbare spoed. Daarnaast zijn instrumenten aangebracht, die aangeven:
 - de smeeroliedruk van het voortstuwingswerktuig;
 - de koelwatertemperatuur van het voortstuwingswerktuig; en
 - de bedieningsluchtdruk bij toepassing van pneumatische afstandsbediening;
 8. het aantal automatische opeenvolgende startpogingen waarbij de motoren niet kunnen worden gestart, wordt beperkt om voldoende startluchtdruk of batterijvermogen te waarborgen om lokaal te starten. Na een storing wordt de hoofdmotor niet automatisch gestart. Er is een alarm aanwezig om een lage startluchtdruk of een bijna lege accu aan te geven, dat op een niveau wordt ingesteld om verdere starthandelingen van de motor mogelijk te maken;
- b. ten aanzien van alarmsysteem:

Er is een alarmsysteem aanwezig dat elke storing aangeeft die aandacht vereist en aan het volgende voldoet:

 1. het alarmsysteem, dat zich op een geschikte plaats op de navigatiebrug bevindt, geeft elk afzonderlijk alarm visueel en hoorbaar aan. Een algemeen alarm (bijv. zoemer) kan worden geaccepteerd;
 2. het alarmsysteem is, voor zover praktisch uitvoerbaar, zodanig ontworpen dat een storing in het systeem zelf ook een alarm veroorzaakt;
 3. het alarmsysteem wordt continu gevoed vanuit de normale voeding en vanuit een onafhankelijke energiebron (UPS of accu) en schakelt automatisch over naar een tweede onafhankelijke bron bij uitval van de normale voeding. In dit geval wordt ook een alarm gegeven;
 4. de aanwezigheid van spanning is visueel aangegeven op het alarmpaneel;
 5. het alarmsysteem is in staat om tegelijkertijd meer dan één storing aan te geven en het accepteren van een alarm mag een ander alarm niet verhinderen;
 6. alarmen worden gehandhaafd totdat ze worden geaccepteerd en de visuele indicaties van individuele alarmen blijven bestaan totdat de storing is verholpen, waarna het alarmsysteem automatisch terugkeert naar de normale bedrijfstoestand;
 7. de noodzakelijke alarmen zijn voorzien van een vertragingstijd, indien toepasselijk. Onnodige activering van alarmen tijdens het manoeuvreren wordt voorkomen;
- c. speciale vereisten voor elektrische installaties, automatische bestrijding en alarmsystemen:
 1. indien elektrisch vermogen nodig is om de voortstuwings- en stuurcapaciteiten van het vaartuig in stand te houden, is een elektrische hoofdkrachtbron aanwezig bestaande uit ten



- minste twee generatoren. Indien noodzakelijk voor de aard van het vaartuig wordt automatisch overgeschakeld bij uitval van één van de generatoren.
2. ten aanzien van het automatische regel- en alarmsysteem:
 - i. het regelsysteem is zodanig uitgevoerd dat de diensten die nodig zijn voor de werking van de hoofdvoortstuwingsinstallatie en de hulpwerktuigen, door de noodzakelijke automatische voorzieningen zijn verzekerd;
 - ii. automatisch overschakelen wordt door middel van een alarm aangegeven;
 - iii. er is voor alle belangrijke drukken, temperaturen, vloeistofniveaus en andere van belang zijnde parameters, een alarmsysteem aangebracht dat voldoet aan de eisen van onderdeel b;
 - iv. de navigatiebrug is ingericht met een alarmpaneel, dat ten minste de volgende alarmen afzonderlijk aangeeft:
 - lage smeeroliedruk van de voortstuwingsmotor;
 - hoge koelwater- of luchttemperatuur van de voortstuwingsmotor;
 - laag niveau in het koelwaterexpansievat van de voortstuwingsmotor;
 - lage oliedruk van de keerkoppeling of het pitch control-systeem;
 - hoog bilgewaterpeil in de machineruimte;
 - storing in het afstandsbedieningssysteem indien dit anders dan geheel mechanisch is uitgevoerd;
 - laag brandstofpeil in de verbruikstank;
 - de stuurmachine, zoals genoemd in bijlage 3 of bijlage 3a; en
 - de vast aangebrachte brandblusinstallaties met gas als blusstof;
 - voltages en falen van de branddetectie, accu's etc.; en
 - aanvullende apparatuur zoals de olie water separator;
 - v. nabij de bedieningsplaats waar het voortstuwingswerktuig ter plaatse kan worden bediend, zijn ten minste de volgende instrumenten aanwezig, die het volgende aangeven:
 - de rotatiefrequentie van de schroef of de motor bij toepassing van vaste schroeven of rotatiefrequentie van de schroef en de stand van de schroefbladen bij toepassing van verstelbare schroeven;
 - de smeeroliedruk van het voortstuwingswerktuig;
 - de koelwatertemperatuur van het voortstuwingswerktuig; en
 - de oliedruk van de keerkoppeling of schroefblad-verstelrichting;
 - d. ten aanzien van branddetectie- en brandalarminstallaties:
 1. in ruimten voor machines van categorie A is een vaste branddetectie- en brandalarminstallatie aangebracht;
 2. De installatie moet zo zijn ingericht dat bij brand een hoorbaar en zichtbaar alarm wordt gegeven op de navigatiebrug. In eventuele slaapvertrekken moet dit alarm ook hoorbaar zijn.



aanpassing van de regelgeving in verband met de actualisering van bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG bij richtlijn dan wel bij verordening minimaal.

Voor de Rvz heeft de aanpassing en actualisering van hierboven genoemde bijlage onder andere gevolgen voor bijlage 3d inzake de eisen aan passagiersschepen kleiner dan 24 meter op nationale reizen. In de artikelsgewijze toelichting wordt dit nader toegelicht.

3. Overige wijzigingen

Met onderhavige regeling zijn eveneens enkele wijzigingen aangebracht in de volgende bijlagen bij de Rvz:

- bijlagen 3 en 3a (technische eisen aan vrachtschepen van minder dan 500 GT met een lengte van minder dan 24 meter); en
- bijlage 3c (technische eisen aan onder meer hogesnelheidsoffshoredienstschepen).

Ook worden in de Rvz en de Rvvs verwijzingen naar resoluties geactualiseerd.

In de artikelsgewijze toelichting wordt nader op deze wijzigingen ingegaan.

4. Financiële gevolgen

Uitvoering van verordening (EU) 2020/411 heeft geen financiële gevolgen voor de sector. De bij deze verordening gewijzigde bijlage I van Richtlijn 2009/45/EG heeft tot slechts enkele minimale aanpassingen in bijlage 3d bij de Rvz geleid. Het betreft hoofdzakelijk aanpassing van verwijzingen.

Voor de overige wijzigingen leidt de onderhavige regeling evenmin tot financiële lasten voor de betreffende sector.

De ontwerpregelgeving is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen (omvangrijke) gevolgen voor de regeldruk heeft.

5. Uitvoering en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) houdt toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de scheepvaart en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de inspecteur-generaal (hierna: IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling. De IG heeft de regeling beoordeeld als handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig. De ILT heeft geen extra financiële middelen nodig voor het toezicht. De door de ILT aangedragen tekstsuggesties en opmerkingen zijn voor het overgrote deel overgenomen.

6. Internetconsultatie

De ontwerpregelgeving is niet aangeboden voor internetconsultatie, omdat de aanpassingen geen grote verandering teweeg brengen in de rechten en plichten van burgers en bedrijven, en ook geen ingrijpende gevolgen hebben voor de uitvoeringspraktijk. De aanpassingen ten aanzien van kleine schepen zien op actualisering van verwijzingen naar (enkele van overeenkomstige toepassing zijnde) eisen uit de nieuwe bijlage I bij Richtlijn (EU) 2009/45/EG.

Met de in bijlage 3 en bijlage 3a opgenomen voorschriften ten behoeve van kleine schepen ten aanzien van tijdelijk onbemande machinekamers (UMS, *Unmanned Machinery Space*) wordt de bestendige praktijk geformaliseerd. Omdat de sector in de praktijk reeds naar de instructies uit ItoRO17 handelt levert de formalisering in regelgeving geen ingrijpende gevolgen voor de uitvoeringspraktijk.

Ook voor het overige brengt de regeling geen ingrijpende verandering teweeg in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en evenmin ingrijpende gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Deze wijzigingsregeling betreft geen situaties waarin consultatie in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel. Om deze redenen is afgezien van internetconsultatie.

7. Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Deze regeling treedt met ingang van 1 april 2024 in werking en daarmee op een vast verandermoment.



Artikelsgewijs

Artikel I, onderdelen A, B, D en F, en artikel II

Deze wijzigingen betreffen het actualiseren van verwijzingen naar resoluties in de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen. Resolutie A.673(16) van de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is niet langer in werking. Deze is ingetrokken met de vaststelling van resolutie A.1122(30). Verwijzingen naar eerstgenoemde resolutie en naar voorschriften in die resolutie zijn hier dus op aangepast, zodat wordt verwezen naar de juiste resolutie. Voorschrift 1.5.3 van resolutie A.673(16), waarin een onderscheid werd gemaakt tussen bepaalde offshore ondersteuningsschepen, is in resolutie A.1122(30) niet teruggekomen. Daarmee kan de verwijzing naar dit voorschrift in de Regeling veiligheid zeeschepen alsmede artikel 5e van de Regeling voorkoming verontreiniging schepen vervallen. Deze categorieën schepen behoeften dezelfde certificaten, daar wijzigt dus niets in. Richtlijn 1999/5/EG is ingetrokken en vervangen door richtlijn 2014/53/EU. Verwijzingen naar de vervallen richtlijn zijn gecorrigeerd. Ook is de begripsbepaling van resolutie A.446(XI) aangepast na een wijziging (door resolutie A.897(21)). Daarnaast is een verwijzing naar een vervallen EU richtlijn vervangen door de juiste richtlijn.

Artikel I, onderdelen C, E, G tot en met L

Onderdeel C

Sedert 2014 wordt in de SCV-Code het begrip '*SCV Safety Certificate*' gebruikt in plaats van het oude '*Certificate of Inspection*' (certificaat van inspectie). De artikelen 5d en 5e waren hier nog niet op aangepast. Met deze regeling zijn beide artikelen geactualiseerd.

Onderdeel E

In artikel 21b was abusievelijk de toepassing van de eisen van HSC-Code 1994 en de HSC-Code 2000 (*High Speed Craft Codes*) niet vermeld. De betreffende eisen van de HSC-Codes zijn van toepassing tenzij in paragraaf 3 van bijlage 3c, waarin de aanvullende eisen en uitzonderingen zijn opgenomen, uitdrukkelijk anders is bepaald. Met de toevoeging van beide HSC-Codes in artikel 21b is de omissie weggenomen.

Onderdelen G en H

In artikel 44, eerste lid, en artikel 44a, zesde lid, is een foutieve verwijzing naar een IMO-resolutie gecorrigeerd.

Onderdelen I en J

Deze onderdelen betreffen aanpassingen in bijlage 3 (onderdeel I) en bijlage 3a (onderdeel J) ten aanzien van vrachtschepen van minder dan 500 GT en kleiner dan 24 meter die meer dan 12 bijzondere opvarenden als bedoeld in de SPS-Code (*Special Purpose Ships Code*) vervoeren. Geconstateerd is dat voor deze schepen geen veiligheidseisen zijn opgenomen. Voor schepen zonder voortstuwing is hierin echter wel reeds voorzien. Voor deze schepen is een aantal eisen uit de SPS-Code van overeenkomstige toepassing verklaard. Voor SPS-schepen van minder dan 500 GT met een lengte van minder dan 24 meter gelden dezelfde bepalingen als voor de schepen zonder voortstuwing. Om een consistent veiligheidsniveau te hanteren moeten gelijke bepalingen gelden voor vrachtschepen van minder dan 500 GT met een lengte van minder dan 24 meter. Hiertoe zijn in bijlage 3 en 3a voor deze kleine vrachtschepen SPS-eisen eveneens van overeenkomstige toepassing verklaard.

In bijlage 3 en bijlage 3a zijn ten slotte ten behoeve van kleine schepen voorschriften opgenomen ten aanzien van ruimten tijdelijk onbemande machinekamers (UMS, *Unmanned Machinery Space*). Voor alle schepen geldt dat in beginsel de regels van een klassenbureau moeten worden toegepast. De klassenbureaus hebben regels voor UMS, echter deze zijn niet in alle gevallen uitvoerbaar voor de kleinere schepen. Zo is het bijvoorbeeld op kleine schepen arbotechnisch (technische invulling arbeidsomstandigheden) niet mogelijk de machinekamer permanent te bemannen (in welk geval het wordt gekwalificeerd als een ruimte voor machines dat periodiek zonder toezicht is. Om dit te ondervangen zijn in een zgn. *Instruction to Recognized Organizations* (ItoRO's), te weten ItoRO nr. 17 (ItoRO17), ten aanzien van UMS aanwijzingen voor de klassenbureaus opgenomen met betrekking tot kleine schepen. Deze instructie is bedoeld voor schepen kleiner dan 24 meter met een geïnstalleerd voortstuwingsvermogen van minder dan 750kW. Ter bevordering van de scheepvaartveiligheid is besloten de inhoudelijke instructies, die in de praktijk reeds door de betrokken sector worden gevolgd, te formaliseren door deze op te nemen in de Rvz. ItoRO nr. 17 blijft voor wat betreft de algemene instructies bestaan. Vanaf de inwerkingtreding van onderhavige regeling gelden de UMS-eisen zoals



opgenomen in de paragrafen 3 van zowel bijlage 3 als bijlage 3a voor schepen kleiner dan 24 meter met een geïnstalleerd voortstuwingsvermogen van minder dan 750kW (zie Bijlage I bij onderhavige regeling). De inhoud van de paragrafen is gelijklopend. ItoRO nr. 17 is vanaf de inwerkingtreding van onderhavige regeling zodanig aangepast dat deze niet conflicteert met onderhavige regeling en bestaat uit de algemene instructies voor de RO's hoe om te gaan met UMS notaties.

Onderdeel K

Bijlage 3c, die eisen betreft voor offshoredienstscheepen en hogesnelheidsoffshoredienstscheepen van minder dan 500 GT, is op een aantal onderdelen gewijzigd. Allereerst is in de paragrafen 1 en 3 van deze bijlage de bepaling ten aanzien van de toepasbaarheid van de ISM-Code (*International Safety Management Code*) vervallen. In beide paragrafen werd aangegeven dat voor de toepasbaarheid van deze Code hogesnelheidsoffshoredienstscheepen als vrachtscheepen worden beschouwd. Deze bepaling bleek overbodig te zijn ten aanzien van beide categorieën schepen, omdat de ISM-Code niet van toepassing is op vrachtscheepen van minder dan 500 GT.

Daarnaast is het opschrift van paragraaf 3 van de bijlage in lijn gebracht met het opschrift van de paragrafen 1 en 2 van de bijlage door in het opschrift te verwijzen naar het betreffende artikel uit de Rvz (te weten, artikel 6d, eerste lid). Omdat het voor toepassing van de HSC-Code 2000 en HSC-Code 1994 altijd de bedoeling was de vrachtschip-eisen als basis te gebruiken, is in paragraaf 3 de verwijzing naar 'schepen van categorie B', vervangen door 'vrachtscheepen'. Categorie B-scheepen betreft namelijk passagiersschepen. Tenslotte is in onderdeel g, subonderdeel 7, onder ii, een kennelijke verschrijving weggenomen. Abusievelijk was de vermelding van de IMO *International Life-Saving Appliances Code* opgenomen. Deze vermelding is geschrapt.

Onderdeel L

Bij wijziging van de Rvz in 2019 in het kader van de implementatie van (wijzigings)richtlijn (EU) 2017/2108 is met bijlage 3d bij de Rvz voorzien in een normenpakket voor kleine passagiersschepen (passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter). In die bijlage zijn enkele onderdelen van de 'oude' (vóór 19 september 2021⁵ geldende) bijlage I bij Richtlijn 2009/45/EG overeenkomstig van toepassing zijn verklaard. Bijlage I is bij verordening (EU) 2020/411 ten opzichte van de 'oude' bijlage I op enkele punten gewijzigd. De wijzigingen zien op de meest relevante actualiseringen met betrekking tot het schrappen van alle bepalingen voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter, bepalingen inzake bescherming tegen lawaai, procedures voor het slepen in noodsituaties en voorschriften voor schepen die gebruikmaken van brandstoffen met een laag vlampunt. Deze aanpassing van bijlage I noopte tot enkele minimale aanpassingen in bijlage 3d bij de Rvz. In dat verband zijn verwijzingen waar nodig aangepast. Nog benodigde invullingen en afwijkingen of wijziging daarvan zijn eveneens in deze bijlage opgenomen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*

⁵ Toepassingsdatum van gedelegeerde Verordening (EU) 2020/411.



BIJLAGE BIJ HET ALGEMEEN DEEL VAN DE TOELICHTING

Transponeringstabel gedelegeerde Verordening (EU) 2020/411 van de Commissie van 19 november 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, wat betreft de veiligheidseisen voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt (PbEU 2020, L 83)

Bepaling Verordening (EU) 2020/411	Gewijzigde bepaling Richtlijn 2009/45/EG	Nationale implementatie in Regeling veiligheid zeeschepen, tenzij anders is aangegeven	Toelichting
Artikel 1	Bijlage I behorend bij artikel 6, Bijlage II behorend bij artikel 13 Bijlage III behorend bij artikel 8	Bijlage 3d behorend bij artikel 20b Behoeft geen implementatie Behoeft geen implementatie	Betreft model certificaat Betreft richtsnoeren veiligheidseisen ten behoeve van personen met verminderde mobiliteit
Artikel 2 Inwerkingtreding en toepassing		Behoeft naar zijn aard geen implementatie	