

Concept ten behoeve van internetconsultatie juli-augustus 2017

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van, nr. IENM/BSK-2017/10278 tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in verband met verduidelijking en actualisering van enkele technische eisen ten aanzien van schepen voorzien van een nationaal veiligheidscertificaat

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet, artikel 48 van de Wet zeevarenden, en de artikelen 2, derde lid, 6, eerste lid, 22, eerste lid, 46, eerste lid, 48, eerste lid, en 65 van het Schepenbesluit 2004;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling veiligheid zeeschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd:

LY3-Code: de bij GISIS Equivalent nr. XQ7989 van 13 april 2016 bij de IMO genotificeerde Grote Commerciële Jachten Code (The Large Commercial Yacht Code);

minister: Minister van Infrastructuur en Milieu;.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Deze regeling berust mede op de artikelen 2, derde lid, en 6, eerste lid, van het besluit.

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding "1." geplaatst.
2. Er worden vier leden toegevoegd, luidende:
 2. Vanaf de bouwdatum, bedoeld in het eerste lid, wordt een termijn van zes jaren gesteld voor de afbouw van het betreffende schip.
 3. Bij overschrijding van de termijn, bedoeld in het tweede lid, wordt als bouwdatum van het betreffende schip aangemerkt de datum zes jaren eerder dan de dag waarop de afbouw van het betreffende schip is voltooid.
 4. Indien naar het oordeel van de minister sprake is van bijzondere omstandigheden kan afgeweken worden van het derde lid.
 5. Als datum waarop de afbouw van een schip is voltooid wordt aangemerkt de datum van eerste afgifte van:
 - a. de certificaten, bedoeld in de artikelen 4 tot en met 6;
 - b. het nationaal of het internationaal veiligheidscertificaat, bedoeld in de artikelen 5 en 6 van het besluit;
 - c. het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, bedoeld in artikel 7 van het besluit.

D

Artikel 3a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Op het nationaal veiligheidscertificaat is in ieder geval opgenomen:
 - a. categorie waartoe het schip op grond van het eerste lid behoort;
 - b. datum van afgifte van het certificaat;
 - c. plaats van afgifte van het certificaat;
 - d. vervaldatum van het certificaat;
 - e. naam van het schip;
 - f. hoofdafmetingen en geïnstalleerd motorvermogen van het schip;
 - g. verklaring dat onderzoeken aan het schip overeenkomstig artikel 15 van het besluit zijn uitgevoerd en het schip aan de van toepassing zijnde eisen van het besluit en deze regeling voldoet.
2. Onder vernummering van het derde tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Het nationaal veiligheidscertificaat gaat vergezeld van een uitrustingsrapport waarin staat vermeld dat het schip voldoet aan de toepasselijke eisen van het besluit en deze regeling.

E

Artikel 5b. komt te luiden:

Artikel 5b. Certificaat van overeenstemming (LY2-Code en LY3-Code)

1. Voor een schip ten aanzien waarvan op grond van artikel 12a is gekozen voor de toepassing van de LY2-Code, die als bijlage 2 bij deze regeling is gevoegd, is een certificaat van overeenstemming als bedoeld in de LY2-Code benodigd.
2. Voor een schip ten aanzien waarvan op grond van artikel 12a is gekozen voor de toepassing van de LY3-Code, die als bijlage 7 bij deze regeling is gevoegd, is een certificaat van overeenstemming als bedoeld in de LY3-Code benodigd.
3. Voor een schip als bedoeld in artikel 6 van het besluit treedt het certificaat van overeenstemming in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

F

In artikel 9a, eerste lid, aanhef, wordt "onderdeel b onderscheidenlijk c", vervangen door: onderdeel b, c of e.

G

Artikel 12a komt te luiden:

Artikel 12a. Onderzoeken op grond van de LY2-Code en LY3-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 er voor kiezen het betreffende schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de LY2-Code, met uitzondering van de hoofdstukken 16.2.7, 21, 22 en 26 van de Code of de LY3-Code, met uitzondering van de hoofdstukken 16.8, 21, 22 en 26 van de Code indien het schip is gebouwd voor 1 januari 2018.
2. De eigenaar van een schip als bedoeld in het eerste lid dat is gebouwd op of na 1 januari 2018 laat het betreffende schip onderzoeken en certificeren met inachtneming van de LY3-Code, met uitzondering van de hoofdstukken 16.8, 21, 22 en 26 van de Code.
3. Bij toepassing van de LY2-Code dan wel de LY3-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 Codes is voldaan.

H

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Voor Caribisch-Nederlandse schepen als bedoeld in artikel 41b, eerste lid, vindt het onderzoek, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, plaats tussen de tweede en derde verjaardatum.

I

In artikel 20, eerste lid, wordt na "de LY2-Code,", ingevoegd: de LY3-Code,.

J

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt.
2. Het tweede tot en met vierde lid worden vernummerd tot eerste tot en met derde lid.
3. Het derde lid (nieuw) komt te luiden:

3. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die overeenkomstig de CCSS-Code of de SCV-Code zijn gecertificeerd.

K

Artikel 38 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Dit artikel is van toepassing op baggermaterieel als bedoeld in:

- a. IMO-Circulaire nr. 2285: Richtlijnen voor de bouw en het gebruik van baggermaterieel met verminderd vrijboord, DR-67, indien het schip is gebouwd voor 1 januari 2010, dan wel
- b. IMO-Circulaire nr. 236: Richtlijnen voor de bouw en het gebruik van baggermaterieel met verminderd vrijboord, DR-68, zoals laatstelijk gewijzigd, indien het schip is gebouwd na 1 januari 2010.

2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, onder 2^o, kan op verzoek van de eigenaar van een schip gebouwd voor 1 januari 2010 IMO-Circulaire nr. 236 worden toegepast.

L

In de artikelen 43 en 45 wordt "de Minister van Infrastructuur en Milieu", telkens vervangen door: de minister.

M

In artikel 44, eerste lid, wordt "circulaire MSC/Circ.745", vervangen door: circulaire MSC.1/Circ. 1353/Rev.1 .

N

In artikel 48 wordt na "de LY2-Code," ingevoegd: de LY3-Code,.

O

Bijlage 1 behorende bij de Regeling veiligheid zeeschepen vervalt.

P

Bijlage 3 behorende bij de Regeling veiligheid zeeschepen wordt vervangen door de in Bijlage I bij deze regeling opgenomen bijlage 3.

Q

Na bijlage 6 wordt een bijlage toegevoegd, waarvan de inhoud wordt weergegeven in de in Bijlage II bij deze regeling opgenomen bijlage 7.

ARTIKEL II

In artikel 1.1. van de Regeling zeevarenden wordt in het onderdeel *commercieel jacht* na "de LY2-code" ingevoegd: dan wel de LY3-Code .

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2018.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Bijlage I

Bijlage 3 behorende bij artikel 18a van de Regeling veiligheid zeeschepen

§ 1. Eisen voor schepen, bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b

Schepen bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b, voldoen aan de volgende eisen:

- a. ten aanzien van de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische aspecten, aan de eisen opgenomen in de regels, bedoeld in artikel 37, tweede lid, van het besluit;
- b. ten aanzien van de stuurinrichting:
 1. zij zijn voorzien van ten minste twee van elkaar onafhankelijke stuurinrichtingen;
 2. de stuurinrichtingen zijn zodanig ontworpen dat bij volle kracht vooruit, bij volle kracht achteruit en onder de te verwachten bedrijfsomstandigheden een goede werking is gegarandeerd;
 3. de stuurinrichting is, wanneer het schip op de grootst toegestane diepgang in zeewater ligt, in staat om bij de maximum dienstsnelheid vooruit het roer 35°C uitslag aan één zijde te bewegen naar 35°C uitslag aan de andere zijde. De tijdsduur benodigd voor het bewegen van het roer van 35°C uitslag aan één zijde tot 30°C uitslag aan de andere zijde, mag onder dezelfde omstandigheden niet meer dan 28 seconden bedragen;
 4. de stuurinrichting is zodanig uitgevoerd dat bij een enkelvoudige fout in het pijpleidingsstelsel of aan één van de krachtwerktuigen, het defecte gedeelte zo danig buiten bedrijf kan worden gesteld dat de goede werking van de stuurinrichting kan worden gehandhaafd of snel kan worden hersteld;
 5. de stuurinrichtingen kunnen vanaf de brug worden bediend;
 6. het uitvallen van de energievoorziening van de krachtwerktuigen en het laag niveau van de hydraulische olie zijn op de brug gealarmeerd, en
 7. de stand van het roer wordt op de brug aangegeven. Het systeem van de roerstandaanwijzing werkt onafhankelijk van het afstandsbedieningsstelsel;

c. ten aanzien van de lensinrichting:

1. zij zijn voorzien van ten minste één werktuiglijk gedreven lenspomp van voldoende capaciteit die in staat is alle afdelingen van het schip die niet permanent zijn ingericht voor de opslag van vloeistoffen lens te pompen onder alle in de praktijk voorkomende omstandigheden. Bovendien moet aan boord van een schip met een voortstuwingsvermogen van meer dan 130 kW nog een tweede werktuiglijk gedreven pomp aanwezig zijn waarvan de aandrijving niet afhankelijk mag zijn van dezelfde krachtbron. Eén van de pompen moet, buiten de lensleiding om, rechtstreeks uit de machinekamer kunnen zuigen;
2. elke lenspomp moet het water in de lensleiding een snelheid van ten minste 122 meter per minuut kunnen geven;
3. de inrichting van de lensleidingen moet zodanig zijn dat geen water rechtstreeks van buitenboord naar een afdeling kan stromen, of van een afdeling naar een andere;
4. lensleidingen moeten zijn gemaakt van staal of een gelijkwaardig materiaal;
5. de inwendige diameter van de lensleidingen wordt berekend volgens de volgende formule:

$$25 + 1,68\sqrt{L(B + D)}$$

In deze formule is:

L, B en D onderscheidenlijk de lengte, breedte en holte naar de mal als omschreven in het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122);

6. de minimum inwendige diameter bedraagt ten minste 50 mm, en
7. de doorlaat van zuigopeningen van pompen en afsluiters moet ten minste gelijk zijn aan die van de daarop aangesloten leidingen;

d. ten aanzien van de bescherming tegen, de opsporing en de bestrijding van brand:

1. zij zijn voorzien van ten minste één brandbluspomp;
2. de brandbluscapaciteit bedraagt niet minder dan 4/3 van de capaciteit van de voorgeschreven lenspompen;
3. indien meerdere brandbluspompen worden gebruikt, heeft elke brandbluspomp een capaciteit van niet minder dan 80% van de vereiste totale capaciteit gedeeld door het aantal brandbluspompen, maar in geen geval minder dan 10 m³/uur;
4. de brandbluspomp kan vanaf de brug worden gestart zodat onmiddellijk water toevoer van de brandblusleiding beschikbaar is;
5. de waterdruk bij de brandkranen is tenminste 0,20 N/mm² met één

waterstraal in werking, en

6. elk deel van het schip kan met één straal worden bereikt;

e. ten aanzien van de voorzieningen in ruimtes voor machines van categorie A:

1. de eis van voorschrift II-2/10.4 van het SOLAS-verdrag met betrekking tot de vast aangebrachte brandblusinstallatie is van overeenkomstige toepassing;
2. schijnlichten, indien aanwezig, zijn van staal;
3. in schachten van ruimtes voor machines zijn geen ramen, patrijspoorten of lichtranden aangebracht;
4. bedieningsmiddelen zijn aangebracht voor:
 - i. schijnlichten en ventilatieopeningen;
 - ii. sluiten van mechanisch bewogen deuren;
 - iii. stoppen van de ventilatoren;
 - iv. stoppen van brandstofoliepompen; en
 - v. sluiten van de snelafsluiters aan de brandstoftank;
5. de bedieningsmiddelen, genoemd in 4., zijn buiten de desbetreffende ruimte aangebracht en gegroepeerd op zo weinig mogelijk plaatsen. Een dergelijke plaats heeft een veilige toegang van open dek;
6. ventilatiesystemen van ruimtes voor machines van categorie A zijn volledig gescheiden van andere ventilatiesystemen, en
7. er is een wachtklok aanwezig conform de uitvoeringseisen van de Code on Alarms en Indicators 2009;

f. ten aanzien van brandbeheersing, met als doel het insluiten van de brand binnen de ruimte waar deze is ontstaan:

1. het vaartuig wordt onderverdeeld door brandschotten en -dekken;
2. de thermische isolatie van begrenzingsen is afgestemd op het brandgevaar van de ruimte en aangrenzende ruimtes, en
3. de brandwerendheid van de begrenzingsen wordt gehandhaafd bij openingen en doorvoeringen;

g. ten aanzien van structurele brandbeveiliging:

1. de minimale brandwerendheid van schotten en dekken is conform Tabel 1:

Tabel 1

[Punt]	Ruimte	Gescheiden door	Van Ruimte
[(1)]	Ruimte voor	A-60	Accommodatie / controlestations /

	machines van categorie A		gangen / trappen / dienstruimten met hoog brandrisico
[(2)]	Ruimte voor machines van categorie A	A-O	Andere ruimtes dan hierboven vermeld [punt (1)]
[(3)]	Kombuis	A-O	Tenzij anders bepaald
[(4)]	Dienstruimte met een hoog brandrisico anders dan kombuis	B-15	Tenzij bovenstaand vermeld [punt (1)]
[(5)]	gang, trappenhuis	B-O	Tenzij bovenstaand vermeld [punt (1)]
[(6)]	Laadruimte	A-O	Tenzij bovenstaand vermeld [punt (1)]

2. begrenzingen van ruimtes die niet hierboven zijn vermeld zijn van onbrandbaar materiaal;

3. de romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuisen zijn vervaardigd van staal of ander gelijkwaardig materiaal. Voor de toepassing van de omschrijving van staal of ander gelijkwaardig materiaal zoals die gegeven is in het SOLAS-verdrag is de toepasselijke blootstellingduur aan brand een uur. Schepen gebouwd van ander materiaal dan van staal, behoeven speciale aandacht;

4. trappen zijn op ten minste een verdieping afgesloten door schotten en deuren of luiken, teneinde de vrije stroom van rook naar andere dekken van het vaartuig en de luchttoevoer naar het vuur te beperken. Deuren die een dergelijke afsluitende werking hebben, zijn zelfsluitend;

5. openingen in Klasse 'A' schotten zijn voorzien van permanent bevestigde afsluitmiddelen die tenminste dezelfde brandwerendheid hebben als de schotten of dekken waarin deze zijn aangebracht;

6. binnentrappen die ruimtes voor machines bedienen, accommodatieruimtes, dienstruimtes of controlestations zijn van staal of ander gelijkwaardig materiaal;

7. deuren in begrenzingschotten van ruimtes voor machines van categorie A en kombuisen, zijn zelfsluitend behalve wanneer deze op zee gesloten blijven, en

8. waar Klasse 'A' schotten zijn doorboord voor het doorvoeren van elektriciteitskabels, leidingen, schachten, kokers, etc. of voor spanten, balken of andere structurele delen, zijn voorzieningen getroffen om ervoor te zorgen dat de brandwerendheid niet wordt aangetast. Voorzieningen voorkomen eveneens de overdracht van warmte aan niet-geïsoleerde grenzen aan de kruisingen en eindpunten van de schotten en doorboringen, door de horizontale en verticale

grenzen of doorboringen over een afstand van 450 mm te isoleren;

h. ten aanzien van materialen:

1. verven, vernissen en andere stoffen voor afwerking, gebruikt op blootgestelde inwendige oppervlakken produceren bij brand geen overmatige hoeveelheden rook, giftige gassen of dampen en hebben een laag vlamspreidend vermogen type overeenkomstig de onderdelen 2 en 5 van bijlage 1 bij de FTP Code;
2. isolerende materialen zijn onbrandbaar met uitzondering van materialen gebruikt in laadruimtes of koelvrieskamers of dienstruimtes;
3. waar leidingen Klasse 'A' of 'B' schotten doorboren, zijn de leidingen of de onderdelen van de doorboring vervaardigd van staal of ander equivalent materiaal, rekening houdend met de temperatuur en brandwerendheid die dergelijke schotten moeten hebben;
4. leidingen waar olie of brandbare vloeistoffen door accommodatieruimtes en dienstruimtes worden vervoerd, zijn gelet op het brandgevaar vervaardigd uit staal of ander equivalent materiaal;
5. materialen die gemakkelijk onbruikbaar worden door warmte, worden niet gebruikt voor spuipijpen, sanitaire en andere overboord openingen, die dicht bij de lastlijn liggen en waarvan falen, in geval van brand, gevaar voor instromen van water met zich mee zou brengen;
6. de onderste laag van dekbedekkingen in accommodatieruimtes, dienstruimtes en bedieningsstations zijn van materiaal dat noch gemakkelijk kan ontbranden, noch aanleiding kan geven tot vergiftiging- of explosiegevaar bij verhoogde temperaturen, overeenkomstig de onderdelen 2 en 6 van bijlage 1 bij de FTP Code, en
7. materialen die worden gebruikt voor bijvoorbeeld het isoleren van leidingen, in ruimtes voor machines en andere ruimtes met een hoog brandrisico zijn onbrandbaar; dampwerende lagen en kleefstoffen gebruikt bij isolatie, alsmede de isolatie van pijpleidingen voor koudwatersystemen, behoeven niet onbrandbaar te zijn, doch het gebruik ervan is tot het praktisch mogelijke minimum beperkt en de blootgestelde oppervlakken hebben een laag vlamspreidend vermogen;

i. ten aanzien het oppervlak van de isolatie:

in ruimtes waarin olieproducten aanwezig kunnen zijn, is het oppervlak van de isolatie ondoordringbaar voor olie en oliedampen. Isolatie wordt dusdanig aangebracht dat onderdompeling in olie lekkage wordt voorkomen;

j. ten aanzien van ventilatiesystemen:

1. ventilatoren voldoen aan het vereiste dat ze aan en uitgezet kunnen worden en de belangrijkste in- en uitlaten van het ventilatiesysteem gesloten kunnen worden van buiten de ruimte die ze bedienen;
2. ventilatiekanalen bestemd voor ruimtes voor machines van categorie A die door accommodatieruimtes, kombuizen, dienstruimtes of bedieningsstations gaan, zijn vervaardigd van staal en ingericht om de brandwerendheid van de schotten te waarborgen;
3. ventilatiesystemen voor opslagruimtes waar licht ontvlambare producten kunnen worden opgeslagen, worden intrinsiek veilig uitgevoerd;
4. ventilatiekanalen bestemd voor ruimtes voor machines van categorie A en kombuisafzuigsystemen zijn onafhankelijk van ventilatiesystemen van overige ruimtes;
5. er is een ventilatiesysteem aanwezig dat eventuele opeenhoping van gassen die kunnen worden uitgestoten uit batterijen voorkomt, en
6. ventilatieopeningen mogen aangebracht worden onder en in de onderste delen van gangdeuren van passagiersruimtes, bemanningsverblijven en deuren van het dagverblijf. De totale netto-oppervlakte van een dergelijke opening is niet groter dan 0,05 m². Overdrukopeningen en -kanalen zijn niet toegestaan in brandschotten en -dekken;

k. ten aanzien van brandstofsysteem:

1. aan boord van een vrachtschip waar brandstofolie wordt gebruikt, zijn de inrichtingen voor de opslag, de distributie en het gebruik van brandstofolie zodanig dat de veiligheid van het schip en van de zich aan boord bevindende personen is verzekerd;
2. brandstoftanks gelegen binnen de begrenzungswanden van ruimtes voor machines van categorie A, bevatten geen brandstofolie met een vlammpunt lager dan 60°C;
3. brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën worden niet in voorpieltanks vervoerd;
4. oliebrandstofleidingen zijn ver gelegen van hete oppervlakken, elektrische installaties en andere ontstekingsbronnen en zijn afgeschermd, of anderszins doeltreffend beschermd om te voorkomen dat wegspattende of weglekkende olie terecht komt op ontstekingsbronnen. Het aantal verbindingen in deze leidingstelsels wordt tot een minimum beperkt;
5. oppervlakken met temperaturen boven de 220°C waarop brandstofolie terecht kan komen zijn als gevolg van een defect aan het brandstofoliesysteem afdoende geïsoleerd. Voorzorgsmaatregelen worden genomen om te voorkomen dat olie

onder druk, die uit een pomp, filter of voorverwarmers zou kunnen ontsnappen, in aanraking komt met hete oppervlakken, en

6. alle zich aan de buitenkant bevindende hogedrukbrandstoftoevoerleidingen tussen de hogedrukbrandstofpompen en -brandstofinjectoren zijn beveiligd met een systeem van dubbelwandige buizen die brandstof vanuit een defecte hogedrukleiding kunnen binnenhouden. Een geschikte afscheiding rond motoren met een vermogen van 375 kW of minder met brandstofinjectiepompen die meer dan een injector bedienen, mag gebruikt worden als alternatief voor het dubbelwandige leidingsysteem;

l. ten aanzien van gasinstallaties ten behoeve van huishoudelijk gebruik: waar gasinstallaties worden gebruikt voor huishoudelijk gebruik zijn deze periodiek gekeurd, goed onderhouden, 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 teruggebracht;

m. ten aanzien van ruimteverwarming:

ruimteverwarming, indien gebruikt, is bevestigd en zodanig geconstrueerd om brandgevaar tot een minimum te beperken. Het ontwerp en de locatie van deze apparaten is zodanig dat kleding, gordijnen of andere soortgelijke materialen niet kunnen worden geschroeid of vlam kunnen vatten door de warmte van het apparaat;

n. ten aanzien van voorzieningen voor ontsnapping opdat personen aan boord veilig en snel kunnen ontsnappen naar het inschepingsdek voor de reddingmiddelen:

1. functionele eisen:

i. er is voorzien in veilige vluchtwegen;

ii. vluchtwegen worden gehandhaafd in een veilige toestand, vrij van obstakels; en

iii. er is zo nodig voorzien in extra hulpmiddelen om te vluchten, om toegankelijkheid te bieden, een heldere aanduiding en een adequaat plan voor noodsituaties.

2. overige eisen:

i. trappen, ladders en gangen vanuit ruimtes waarin door de bemanning onder normale omstandigheden dienst wordt gedaan, zijn zodanig aangebracht, dat een inschepingsdek voor reddingvaartuigen gemakkelijk kan worden bereikt;

ii. er zijn ten minste twee voorzieningen voor ontsnapping, op een zo groot mogelijke afstand van elkaar, vanuit elk deel van de accommodatieruimtes en

dienstruimtes en controlestations;

iii. de normale uitgang van accommodatieruimtes en dienstruimtes onder het open dek leidt naar het open dek zonder door de ruimtes te gaan waarin een mogelijke brandhaard kan ontstaan (bijvoorbeeld ruimtes voor machines, opslagruimtes van brandbare vloeistoffen);

iv. de tweede vluchtweg mag via patrijspoorten en luiken van voldoende grootte zijn en bij voorkeur direct naar het open dek leiden;

v. er zijn geen doodlopende gangen met een lengte van meer dan 7 meter, en

vi. ten minste twee voorzieningen voor ontsnapping zijn aangebracht in ruimtes voor machines, behalve daar waar de kleine omvang van een ruimte dit praktisch onuitvoerbaar maakt. De vluchtweg bestaat uit stalen trappen of ladders op een zo groot mogelijke onderlinge afstand;

o. ten aanzien van brandblusvoorzieningen om een brand binnen de ruimte waarin deze is ontstaan te blussen. Hiervoor moet aan de volgende functionele eisen worden voldaan:

1. er zijn vaste brandblusinstallaties aanwezig, voor zover van toepassing, met inachtneming van het brandgroeipotentieel van de te beschermen ruimtes; en
2. brandblusmiddelen zijn voor gebruik gereed;

p. ten aanzien van draagbare brandblustoestellen:

1. het aantal draagbare brandblustoestellen is volgens onderstaande Tabel 2:

Tabel 2

<u>DRAAGBARE BRANDBLUSTOESTELLEN</u>	<u>AANTAL</u>
Accommodatie- en dienstruimtes: <ul style="list-style-type: none">• Vaartuigen \geq 150 GT• vaartuigen $<$ 150 GT (zie 6)	\geq 3 \geq 1
Ruimtes voor machines	1 per 375 KW geïnstalleerd vermogen met een minimum van 2 en een maximum van 6

2. blusmedium:

i. de gebruikte blusstof is geschikt voor het blussen van branden in de ruimtes waar de blusser is geplaatst;

ii. de brandblustoestellen voor gebruik in de ruimtes voor machines van vrachtschepen die gebruik maken van olie als brandstof, zijn van het type dat schuim, kooldioxide, droog poeder of ander goedgekeurde stof ontladend, en

daarmee geschikt is om olie brand mee te blussen;

3. capaciteit:

i. de inhoud van een brandblustoestel met vloeibare blusstof is niet groter dan 13,5 liter en niet kleiner dan 9 liter. Een brandblustoestel met een andere blusstof is ten minste even goed draagbaar als een toestel met een vloeibare blusstof van 13,5 liter, terwijl het blusvermogen ten minste gelijkwaardig is aan dat van een toestel met 9 liter vloeibare stof;

ii. de volgende capaciteiten kunnen overeenkomstig worden toegepast:

- 9 liter vloeibare stof (water of schuim);
- 5 kg droog poeder;
- 5 kg kooldioxide;

4. reservevullingen:

een reservevulling is aanwezig voor elk type brandblustoestel. Als wisselen van de vulling aan boord niet eenvoudig mogelijk is, is voor iedere voorgeschreven brandblustoestel een reservebrandblustoestel aanwezig;

5. locatie:

i. de brandblustoestellen worden opgeborgen op makkelijk toegankelijke plaatsen en worden zo ver mogelijk van elkaar geplaatst en niet gegroepeerd;

ii. een van de draagbare brandblustoestellen bestemd voor gebruik in welke ruimte dan ook, is dichtbij de ingang van die ruimte geplaatst, en

6. accommodatieruimtes, dienstruimtes en bedieningsstations zijn voorzien van een voldoende aantal draagbare brandblusapparaten om ten minste te verzekeren dat een brandblustoestel direct klaar is voor gebruik in ieder deel van de ruimtes voor de bemanning. Het aantal is in ieder geval niet minder dan drie, tenzij dit praktisch niet uitvoerbaar is in hele kleine vaartuigen, in welk geval een brandblustoestel beschikbaar is op ieder dek waar zich accommodatieruimtes of dienstruimtes of bedieningsstations bevinden;

q. ten aanzien van brandbestrijdingsapparatuur: er is een brandblusdeken aanwezig.

r. ten aanzien van reddingsmiddelen en radiocommunicatie zijn de hoofdstukken III en IV van het SOLAS-verdrag van overeenkomstige toepassing met uitzondering van de eisen van de volgende voorschriften van hoofdstuk III:

1. voorschrift 6.2.1.1 met betrekking tot het minimum aantal portofoons mits er in ieder geval één portofoon aan boord is;
2. voorschrift 6.3 met betrekking tot het minimum aantal valschermlichten mits het schip zich beperkt tot reizen van ten hoogste 30 zeemijlen uit de kust en er

- nooit minder dan 6 valschermlichten aan boord zijn;
3. voorschrift 6.4.2;
 4. voorschrift 18;
 5. 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, en
 6. voorschrift 32.1.1 met betrekking tot de verplichte hoeveelheid reddingboeien aan boord mits er nooit minder dan 3 reddingboeien aan boord zijn waarvan ten minste 1 met lijn en 1 met licht;

§ 2. Eisen voor schepen, bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel c, van de Regeling veiligheid zeeschepen

Schepen bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel c, voldoen aan de volgende eisen:

- a. bij een aantal van:
 1. 12 bijzondere opvarenden als bedoeld in de SPS-Code of minder: de eisen, bedoeld in paragraaf 1, met uitzondering van onderdeel b, van deze bijlage;
 2. 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;
- b. indien zij naar de werklocatie worden gesleept met bijzondere opvarenden aan boord of op locatie werken met in de nabijheid, op VHF-afstand, het slepende respectievelijk stand-by schip ter beschikking, dat is uitgerust met een voorziening voor radiocommunicatie volgens de desbetreffende voorschriften van hoofdstuk IV van het SOLAS-verdrag, zijn zij in afwijking van het vereiste als bedoeld in onderdeel a, 1. of 2., voor zover het de radiocommunicatie betreft, uitgerust met:
 1. 1 VHF-DSC radio-installatie die in staat is over te schakelen naar de nood- of reserve krachtbron, en
 2. 1 GMDSS 2-wegs VHF radiotelefoonapparaat dat is voorzien van een voor dat doel bestemde batterij en verzegelde reservebatterij.

Bijlage II

Bijlage 7 behorende bij artikel 5b. van de Regeling veiligheid zeeschepen

Toelichting

Algemeen

Met onderhavige regeling worden enkele technische eisen aan schepen in de Regeling veiligheid zeeschepen (de regeling) aangepast.

In de regeling wordt uitvoering gegeven aan het Schepenbesluit 2004 (Stb. 2004, 284), dat op 1 januari 2005 met uitzondering van de bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat (hierna: NVC) in werking is getreden. Het Schepenbesluit 2004 heeft op een groot aantal onderdelen betreffende de veiligheid en certificering van zeeschepen het Schepenbesluit 1965 vervangen teneinde een nieuw en modern kader te bieden voor de ter uitwerking van de Schepenwet te stellen regels betreffende de veiligheid en certificering van schepen. Daarbij is onder meer de implementatie van internationale en Europese regelgeving betrokken waarbij waar nodig uitvoering is gegeven aan een aantal nog niet of niet volledig geïmplementeerde wijzigingen van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), het "SOLAS-verdrag". Bij Koninklijk Besluit van 16 december 2004 (Stb. 2004, 699) is het Schepenbesluit 1965 op een aantal onderdelen ingetrokken. De bepalingen in het Schepenbesluit 2004 inzake het NVC zijn op 1 juli 2009 in werking getreden. Deze bepalingen zijn van toepassing op schepen die niet onder de werking van internationale maritieme verdragen vallen, de zogenoemde niet-conventieschepen. Het betreft schepen groter dan 24 meter en minder dan 500 GT. In de regeling worden deze bepalingen uitgewerkt. De regeling bevat daarnaast regels voor vrachtschepen kleiner dan 24 meter.

In de loop van de jaren na de inwerkingtreding van het Schepenbesluit 2004 wat betreft de NVC bepalingen op 1 juli 2009 en de uitwerking daarvan in de regeling is vanuit de uitvoeringspraktijk door het bedrijfsleven en de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) ten aanzien van deze schepen een aantal onduidelijkheden in de regeling geconstateerd, met name betreffende brandveiligheidsvoorschriften voor schepen die worden gecertificeerd op grond van

de regeling. Vanuit de uitvoering is voorts geconstateerd dat de in de regeling bepaalde onderzoekstermijn niet goed is toegesneden op Caribisch-Nederlandse zeeschepen. Er is daarnaast een omissie geconstateerd in het mechanisme van kiellegging. Vanuit de uitvoering zijn voorts de communicatievoorschriften voor vaartuigen zonder voorstuwning te zwaar bevonden. Met onderhavige regeling worden in verband hiermee de benodigde aanpassingen aangebracht in de regeling. Het betreft hier grotendeels vastlegging in regelgeving van bestendige praktijk.

In de regeling worden verder enkele onderdelen geactualiseerd in verband met de internationale ontwikkelingen. Zo wordt een verwijzing opgenomen naar een nieuwe set van richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) betreffende baggerwerktuigen (DR68) en naar een nieuwe (herziene) Code voor grote commerciële jachten (LY3-Code). Ook wordt een verwijzing opgenomen naar de herziene IMO richtlijnen voor het opstellen van de Handleiding vastzetten lading (MSC./Circ.745).

In de artikelgewijze toelichting wordt nader ingegaan op de wijzigingen.

Waar nodig worden aanpassingen van gelijke aard in de regelgeving van de Caribische landen van het Koninkrijk opgenomen. Hiertoe zal de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen separaat worden gewijzigd.

Administratieve lasten en nalevingskosten

Deze regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten en nalevingskosten. Een belangrijk deel van de aanpassingen betreft formalisering van bestaande praktijk, waarmee geen extra financiële lasten in het leven worden geroepen. Ook de overige aanpassingen brengen geen extra administratieve lasten en nalevingskosten voor de betreffende sector met zich mee.

Uitvoering en handhaving

De 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 geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar is en geen gevolgen heeft voor de capaciteit of middelen van de ILT.

Internetconsultatie (PM)

Het ontwerp van de regeling is in de periode van...2017 tot en met ... 2017 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerp. Er zijn reacties ingediend.

Notificatie (PM)

Het ontwerp van deze regeling is op 30 juni 2017 gemeld aan de Europese Commissie (notificatienummer 2017/0218/NL), ter voldoening aan artikel 5, eerste lid, van richtlijn 2015/1535/EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie) (PbEU 2015, L 241). De notificatie heeft betrekking op artikel I, onderdelen G, I, J, K, M, N, van de ontwerpregeling in samenhang met de bijlagen I en II bij de ontwerpregeling, die mogelijk technische voorschriften bevatten. Deze voorschriften zijn nodig ter bevordering van de scheepvaartveiligheid en zijn evenredig aan het met deze voorschriften beoogde doel. De notificatie heeft tot het maken van opmerkingen.

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 wijzigingsregeling treedt met ingang van 1 januari 2018 in werking en daarmee op een vast verandermoment. Er is niet afgeweken van de minimale publicatietermijn van twee maanden.

Artikelgewijs

ARTIKEL I

Onderdelen A, E, G, I en N (wijziging van de artikelen 1, 5b, 12a, 20 en 48 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

Voor grote, meestal zeer luxueus ingerichte zeegaande jachten die gebruikt worden voor het vervoer van groepen van maximaal 12 passagiers, is in het Verenigd Koninkrijk een set eisen ontwikkeld die bekend staat onder de naam Large Commercial Yacht Code (LY2-Code). Omdat veel van deze jachten worden gebouwd in Nederland is in 2009 in de Regeling veiligheid zeeschepen voor

scheepseigenaren en -bouwers de mogelijkheid gecreëerd om deze Code in Nederland toe te passen. De LY2-Code is door de Britse scheepvaartautoriteiten geëvalueerd, waarna de aanpassingen van de LY2-Code zijn opgenomen in de LY3-Code. Het betreft onder meer herziening van de vereisten voor de radio-installatie en voor de inspectie van de tuigage en een aantal aanpassingen in verband met wijzigingen in het SOLAS-verdrag.

Evenals destijds de LY2-Code heeft Nederland ook de LY3-Code bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangemeld als gelijkwaardig ('equivalent') aan de voorschriften van het SOLAS-verdrag en het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275), het "Uitwateringsverdrag". De eisen aan zeevarenden die de LY3-Code bevat, worden in Nederland niet gehanteerd. Daarvoor in de plaats gelden de Nederlandse eisen volgens de Wet zeevarenden en onderliggende regelgeving. Nederland heeft de LY3-Code daarom ook niet bij de IMO aangemeld als gelijkwaardig aan het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Trb. 1981, 144), het "STCW-verdrag" en daarin zijn voor zowel de LY2-Code als de LY3-Code een aantal hoofdstukken uit die Codes uitgezonderd. De IMO heeft de equivalentie in hun database (GISIS) internationaal bekend gemaakt.

Onderdelen B, D en O (artikel 1a, wijziging artikel 3a van en vervallen bijlage 1 bij de Regeling veiligheid zeeschepen)

Artikel 6 van het Schepenbesluit 2004 bepaalt dat de minister van Infrastructuur en Milieu bij regeling het nationaal veiligheidscertificaat vaststelt. Op basis hiervan stelt de minister vast aan welke eisen dit certificaat in ieder geval dient te voldoen. Het model van het nationaal veiligheidscertificaat maakt niet langer deel uit van de Regeling veiligheid zeeschepen. Hiermee kunnen aanpassingen van het model op meer efficiënte wijze worden doorgevoerd.

Onderdeel C (wijziging artikel 2 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

In het algemeen geldt dat een schip moet voldoen aan de eisen zoals die geldig zijn op de bouwdatum. Als bouwdatum geldt de dag waarop de kiel is gelegd of waarop een bouwstadium is bereikt dat vergelijkbaar is met het stadium van kiellegging in overeenstemming met hetgeen daarover in de toepasselijke regels is bepaald. In de praktijk is gebleken dat in sommige gevallen een kiel wordt gelegd en dat pas zeer geruime tijd later verder wordt gegaan met de bouw van het schip. De na de

bouwdatum gewijzigde of nieuwe eisen zijn dan niet van toepassing op dat schip. Op deze wijze kan dan ook worden vermeden dat het schip aan de nieuwste (aanpassingen van) eisen moet voldoen. Een oplossing om deze om veiligheidsredenen ongewenste situatie tegen te gaan is gevonden door invulling te geven aan het derde lid van artikel 2 van het Schepenbesluit 2004, waarin de minister nadere regels kan stellen aan de termijn van de afbouw van een schip. Na constatering van de genoemde gevallen is met de sector overeengekomen om een maximale termijn van 6 jaren toe te staan waarbinnen het schip afgebouwd kan worden. De sector heeft zich aan deze afspraak gehouden. Met de aanpassing van artikel 2 wordt de bestendige praktijk geformaliseerd.

In het geval de termijn van 6 jaren wordt overschreden, schuift de bouwdatum op naar de datum 6 jaren eerder dan de voltooiing van de afbouw van het schip. Voor bepaalde situaties, waarbij bijvoorbeeld door omstandigheden een werf het schip niet tijdig kan afbouwen, is er de mogelijkheid om af te wijken van de termijn. Als afbouwdatum wordt de afgifte van de verschillende veiligheidscertificaten aangemerkt.

Onderdeel F (wijziging artikel 9a van de Regeling veiligheid zeeschepen)

Voor passagiersschepen die voor de bedrijfsmatige vaart binnen het Caribisch gebied worden gebruikt en voor Caribisch-Nederlandse vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter is een nationaal veiligheidscertificaat vereist. Ter verkrijging van het nationaal veiligheidscertificaat, worden deze schepen onderworpen aan de onderzoeken genoemd in artikel 9a van de Regeling veiligheid zeeschepen. Abusievelijk zijn deze categorieën niet genoemd in de aanhef van het eerste lid van artikel 9a. Met de aanpassing wordt deze omissie hersteld.

Onderdeel H (wijziging artikel 14 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

Omdat Caribisch-Nederlandse schepen als bedoeld in artikel 41b van de Regeling veiligheid zeeschepen niet zijn onderworpen aan een jaarlijks onderzoek door het klassenbureau, wordt het tussentijds onderzoek in het midden van de geldigheidsperiode van het certificaat uitgevoerd te weten tussen de tweede en derde verjaardatum.

Onderdeel J (wijziging artikel 24 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

Voor schepen van 300 GT of meer vereist hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag betreffende veiligheid van navigatie een zogenoemde speedlog (snelheidsmeter, V/19.2.3.4)) en echolood (dieptemeter, V/19.2.3.1). In Nederland zijn deze eisen

overeenkomstig van toepassing verklaard op schepen onder de 300 GT. Omdat deze kleine, veelal snelle, schepen doorgaans goed manoeuvreerbaar en weinig diepgang hebben, zijn deze meetinstrumenten echter niet nodig. Daarnaast hebben al deze schepen een GPS (Global Positioning System) ontvanger aan boord waarmee de snelheid over de grond nauwkeurig kan worden bepaald. De eis te beschikken over een speedlog wordt daarom geschrapt. Een echolood wordt van belang voor de veiligheid van navigatie wanneer een schip in een vaargebied opereert waarin de diepgang van het schip ten opzichte van de beschikbare waterdiepte kritisch wordt of kan worden. Dit is op vaartuigen kleiner dan 24 meter normaliter echter niet het geval. Het vereiste te beschikken over een speedlog en een echolood is dan ook achterhaald en is daarom geschrapt uit artikel 24.

Onderdeel K (wijziging artikel 38 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

In 2001 zijn bij IMO-Circulaire nr. 2285 richtlijnen bekendgemaakt voor de bouw en het gebruik van baggerschepen met een verminderd vrijboord (DR-67). Deze richtlijnen gelden voor baggerschepen die zijn voorzien van middelen om in de beun geladen baggerspecie in één keer in korte tijd door middel van bodemkleppen te lossen. In 2011 zijn bij IMO-Circulaire nr. 236 herziene richtlijnen voor de bouw en het gebruik van baggerschepen met een verminderd vrijboord internationaal bekendgemaakt (DR-68). De richtlijnen uit 2001, DR-67, blijven van toepassing aan boord van schepen waar de kiel van is gelegd vóór 1 januari 2010. Na deze datum is DR-68 van toepassing. Eigenaren van schepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1 januari 2010 kunnen evenwel de DR-68 richtlijnen toepassen. De mogelijkheid daartoe is opgenomen in een nieuw tweede lid.

Onderdeel L (wijziging artikel 43 en 45 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

De 'Minister van Infrastructuur en Milieu' is met deze wijzigingsregeling in artikel 1 van de Regeling veiligheid zeeschepen gedefinieerd onder de begripsbepaling 'minister'. In verband hiermee is in de artikelen 43 en 45 'Minister van Infrastructuur en Milieu' vervangen door 'minister'.

Onderdeel M (wijziging artikel 44 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

De in artikel 44 genoemde IMO richtlijnen voor het opstellen van de Handleiding vastzetten lading (MSC/Circ.745) zijn herzien en vervangen door de richtlijnen in het IMO document MSC.1/Circ. 1353/Rev.1. Het eerste lid van artikel 44 is in verband hiermee geactualiseerd.

Onderdeel P (wijziging bijlage 3 van de Regeling veiligheid zeeschepen)

Bijlage 3 behorende bij artikel 18a van de Regeling veiligheid zeeschepen is opnieuw vastgesteld in verband met de omvang van de wijzigingen.

- Brandveiligheid

Voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter waren de eisen in het Schepenbesluit 1965 van kracht. Deze eisen waren mede ten behoeve van de sector gebundeld in de zogenoemde 'Richtlijn kleine vaartuigen'. Voor de duidelijkheid is een boekwerk opgesteld waarin de specifieke eisen voor deze schepen waren genoemd. Dit boekwerk werd uitgegeven met de naam Richtlijn kleine vaartuigen.

In de "Richtlijn" waren onderwerpen opgenomen die ook in het SOLAS-verdrag zijn geregeld maar dus niet van toepassing zijn op deze categorie schepen, te weten eisen aan de structurele brandbescherming, vluchtwegen, brandblussystemen, brandblustoestellen en lenssystemen. Bij de totstandkoming van het Schepenbesluit 2004 is deze richtlijn echter niet meegenomen omdat er vanuit is gegaan dat de klassenbureaus de ontbrekende onderwerpen in hun zogenoemde Rules (privaatrechtelijke eisen) zouden opnemen. In de praktijk blijkt echter dat er dermate grote verschillen zijn tussen de door de klassenbureaus gehanteerde normen voor brandbestrijding, dat niet alleen grote verschillen ontstaan bij de bouwkosten onder verschillende klassenbureaus, maar hiermee ook een niet gelijkwaardig veiligheidsniveau is ontstaan. Zo worden bijvoorbeeld verschillende brandwerende eisen gesteld. Ter bevordering van de brandveiligheid en teneinde een gelijk veiligheidsniveau te waarborgen zijn aanvullende eisen voor schepen kleiner dan 24 meter die zien op de brandveiligheid, die overeenkomstig het SOLAS-verdrag reeds van toepassing zijn op schepen onder 500 GT en groter dan 24 meter, in bijlage 3 bij de Regeling veiligheid zeeschepen opgenomen.

Hierbij zijn onderdelen uit de zogenoemde IACS99¹ aanbevelingen als uitgangspunt genomen. Deze aanbevelingen konden de klassenbureaus reeds op vrijwillige basis toepassen en worden reeds door reders en werven toegepast. Zo worden in de praktijk in deze schepen hoge drukbrandstofleidingen reeds vrijwel altijd van een dubbele wand voorzien. Hiermee wordt lekkage uit met name hoge drukbrandstofleidingen voorkomen, waardoor sproeien van brandstof op hete motoronderdelen vrijwel is uitgesloten.

- Radiocommunicatie

¹ IACS, International Association of Classification Societies, overkoepelend orgaan van 12 classificatiebureaus

De aanpassing betreft de eisen op het gebied van radiocommunicatie voor schepen zonder voortstuwing. De van overeenkomstige toepassing zijnde eisen van Hoofdstuk IV van het SOLAS verdrag zijn financieel onevenredig zwaar gebleken voor niet permanent bemande vaartuigen hetgeen ook hoge kosten met zich meebrengt. Omdat tijdens het slepen of werken met dergelijke schepen in de onmiddellijke nabijheid een schip met alle voorgeschreven communicatiemiddelen aan boord is zijn bepaalde eisen niet nodig. Op deze schepen moet echter wel een aantal minimale voorzieningen aanwezig zijn. Deze zijn in bijlage 3 bij de Regeling veiligheid zeeschepen opgenomen. De bijlage is hiertoe aangepast.

- Lenssystemen

Omdat in de eerder genoemde IACS-aanbevelingen niets over lenssystemen is opgenomen, zijn in onderhavige regeling opgenomen eisen gebaseerd op regelgeving betreffende lenssystemen uit het verleden.

Onderdeel Q

De in artikel 5b genoemde LY3-Code is als bijlage 7 toegevoegd aan de Regeling veiligheid zeeschepen en opgenomen in Bijlage II bij deze regeling. De LY2-Code is reeds opgenomen in bijlage 2 bij de Regeling veiligheid zeeschepen.

ARTIKEL II

Met dit artikel wordt in de definitie van commercieel jacht in artikel 1.1. van de Regeling zeevarenden een verwijzing opgenomen naar de LY3-Code. Deze wijziging vloeit voort uit artikel I, onderdelen A, E, G, I en N, inzake het opnemen van de veiligheidseisen voor commerciële jachten op grond van de LY3-Code. Zoals eerder vermeld worden de eisen aan zeevarenden die de LY2-Code en de LY3-Code bevat niet gehanteerd. Daarvoor in de plaats gelden de Nederlandse eisen volgens de Wet zeevarenden en onderliggende regelgeving. Met het opnemen van de LY3-Code in artikel 1 van de Regeling zeevarenden wordt bewerkstelligd dat de accommodatie-eisen die van toepassing zijn op commerciële jachten ook gelden indien deze vallen onder de reikwijdte van de LY3-Code.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen