

## **Reacties op de internetconsultatie**

### ***Wijziging Regeling veiligheid zeeschepen tav schepen voorzien van nationaal veiligheidscertificaat***

#### **Openbare internetconsultatie van 11 juli 2017 tot en met 22 augustus 2017**

Naar aanleiding van de evaluatie van de wijziging van het Schepenbesluit 2004 in 2009 zijn voor de Regeling veiligheid zeeschepen (RVZ) de afgelopen jaren aanpassingen besproken met het Nederlandse maritieme bedrijfsleven. Met de voorgenomen regeling, die beoogd wordt op 1 januari 2018 in werking te treden worden de benodigde aanpassingen aangebracht in de RVZ. Met deze regeling worden naast het geven van verduidelijking van de toepassing van voorschriften in specifiek nationale omstandigheden, voor nieuwe schepen voorschriften vastgelegd die deels zijn gebaseerd op aanbevelingen van erkende instanties (classificatiebureaus, ook wel klassenbureaus genoemd); wordt de regeling op een paar onderdelen geactualiseerd in verband met wijzigingen in internationale regelgeving en een enkele omissie hersteld.

Met de regeling wordt duidelijkheid geschapen voor de sector bij de toepassing van veiligheidsvoorschriften, , handhaving waar nodig beter realiseerbaar en voor de sector uniforme toepassing van voorschriften bevordert, en toepassing van recente ontwikkelingen in de internationale regelgeving mogelijk gemaakt.

#### **De internetconsultatie**

De consultatie vond plaats om belangstellenden de gelegenheid te bieden een reactie te geven op de voorgenomen wijziging van de RVZ. Belangstellenden konden bij hun reactie de gehele voorgenomen wijziging en de toelichting daarop betrekken. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal de opmerkingen zorgvuldig bekijken en trachten hiermee waar mogelijk de regelgeving te verbeteren.

Er zijn in totaal 4 reacties ingediend. Hiervan is een reactie openbaar. De participanten bestaan uit een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart, een werkgevers- en ondernemersorganisatie voor aannemers & dienstverleners in de waterbouw (hierna kortheidshalve aangeduid als "een waterbouworganisatie"), een classificatiebureau en een particulier. De consultatie is een weergave op hoofdlijnen van de ingezonden inbreng.

De reacties van drie participanten te weten een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart, een waterbouworganisatie en een classificatiebureau, hebben gelet op de aard van de reacties aanleiding gegeven met de betreffende participanten in een overleg bijeen te komen teneinde de commentaren door te spreken en te komen tot oplossingen waar nodig.

#### Algemeen

Een waterbouworganisatie geeft aan met betrekking tot deze wetswijziging nauw contact te hebben onderhouden met het classificatiebureau en met de Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart uit deze consultatie, en zich bij hun standpunten aan te sluiten. In het verslag

worden de zienswijzen van deze waterbouworganisatie daarom mede aan deze twee participanten toegerekend.

#### Nieuwe eisen met terugwerkende kracht

Een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart en een waterbouworganisatie stellen dat er in de regeling nieuwe, extra eisen gesteld worden die tot op zekere hoogte gebaseerd zijn op de IACS Recommendation 99 aanbevelingen. Deze participanten vragen zich af of alle betreffende bestaande schepen wel aan deze aanbeveling voldoen, en of deze daarom als uitgangspunt kan dienen voor de nieuwe eisen. Tevens wijzen zij erop dat de IACS Recommendation 99 aanbevelingen niet integraal in de regeling zijn overgenomen, en stellen daarom dat dit hun bovenstaande visie nog versterkt. De participanten lichten hun antwoord toe met voorbeelden.

Bovengenoemde participanten delen verder nog mede dat indien bestaande schepen momenteel niet met terugwerkende kracht aan de voorgestelde nieuwe, extra eisen kunnen voldoen en grote verbouwingen zouden moeten ondergaan, zij bezwaren hebben tegen deze nieuwe extra eisen. In dat geval zou deze participanten er voor willen pleiten dat in de regeling onder meer duidelijk wordt vermeld dat de nieuwe, extra onderdelen alleen gaan gelden voor bepaalde typen vrachtschepen (zie hiervoor ook de reacties onder "vrachtschepen tot 24 meter").

Een waterbouworganisatie brengt in het verlengde hiervan naar voren dat in het wetsvoorstel geen onderscheid wordt gemaakt tussen nieuwbouw en bestaande schepen, en acht het van essentieel belang dat conceptregelgeving alleen van toepassing wordt verklaard voor nieuwbouwschepen gebouwd na inwerkingtreding van de beoogde wetswijziging.

#### Handhaving en overname van huidige eisen in regelgeving

Een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart en een waterbouworganisatie merken op dat een aantal secties uit IACS Recommendation 99 niet zijn overgenomen. De participanten wijzen erop dat dit naar hun mening met name de secties zijn waarin ruimte wordt geboden om op een andere manier dan het strikt volgen van de eisen in de andere secties te voldoen aan voorschriften omtrent het vaargebied en inzetbaarheid van het schip.

Een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart en een waterbouworganisatie geven aan dat zij ervan uitgaan dat wijzigingen in de eisen voor schepen onder paragraaf 1 niet gelden voor bestaande schepen, en zouden dit graag bevestigd zien.

Een waterbouworganisatie vraagt zich af waarom de huidige eisen, dan wel IACS Recommendation 99 aanbevelingen niet van kracht blijven voorzien van een aanvulling voor de eisen aangaande de lensinrichting waarin niet is voorzien is. De participant adviseert om in het wetsvoorstel te verwijzen naar klassenregels.

#### Vrachtschepen tot 24 meter

Een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart en een waterbouworganisatie stellen vast dat paragraaf 1 van bijlage 3 bij de regeling van toepassing is op alle vrachtschepen onder Nederlandse vlag met een lengte tot 24 meter die eigen werktuiglijke voortstuwing hebben. Zij merken hierbij op dat hierin deels oude, gehandhaafde eisen staan, die ook al gelden in bijlage 3,

en stellen hierbij vast dat deze eisen geen deel uitmaken van de IACS Recommendation 99 aanbevelingen. De participanten pleiten ervoor dat in de regelgeving duidelijk wordt vermeld dat de nieuwe, extra onderdelen alleen gaan gelden voor vrachtschepen met een lengte tot 24 meter die eigen werktuiglijke voortstuwing hebben en nieuw gebouwd zullen worden na 1 januari 2018.

Een waterbouworganisatie stelt dat eerder de toezegging is gedaan dat met betrekking tot schepen tot 24 meter geen aanvullende eisen zouden worden gesteld, maar dat de IACS Recommendation 99 aanbevelingen zouden worden gevolgd. Deze participant stelt vast dat in de tekst van het huidige wetsvoorstel eisen opgenomen zijn die strenger zijn dan voornoemde aanbeveling, én de eisen van andere vlaggen, en waarschuwt dat hierdoor het level playing field voor reders met schepen onder Nederlandse vlag kan worden verstoord.

Een classificatiebureau en een waterbouworganisatie geven aan dat de loadline appendix voor vaartuigen tot 24 meter voor nationale vaart ontbreekt. Deze participanten vragen zich ook af welke nieuwe eisen van toepassing zijn op schepen tot 24 meter.

#### Toevoegen van clauses in regelgeving

Een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart en een waterbouworganisatie merken op dat in dit artikel 44 wordt verwezen naar de IMO-circulaire voor het opstellen van de "Handleiding vastzetten lading". Zij wijzen erop dat in de voorgenomen wijzigingen artikel 44 overeenkomstig wordt aangepast, en menen dat is vergeten om de gewijzigde titel ook in de voorgenomen wijziging van artikel 44 mee te nemen.

Een waterbouworganisatie merkt op dat in de praktijk werkschepen van organisaties worden uitgevlagd om elders een project te doen, en weer worden ingevlagd als het werk gereed is. De participant voorziet problemen bij het opnieuw invlaggen van schepen die op tijdelijke basis "bare-boat out" zijn geweest, en stelt voor hierover specifiek iets op te nemen in de tekst van de ontwerperegeling .

De waterbouworganisatie merkt verder op dat de ontwerperegeling geen duidelijk verschil maakt tussen bemande en onbemande pontons. De participant stelt dat met name de eisen met betrekking tot de brandbescherming en de lensinrichting zwaar zijn en ombouw van onbemande pontons vaak technisch alsook economisch niet meer haalbaar is. De participant verzoekt om hetzij opname van een clause hierover in de regeling , hetzij een pragmatische aanvulling voor de eisen aangaande de lensinrichting waarin niet is voorzien is. Hij doet de suggestie om in de ontwerperegeling een verwijzing naar klassenregels op te nemen.

Een waterbouworganisatie merkt op dat er met het onderhavige voorstel "nationale koppen" komen op de bestaande gangbare (internationale) regelgeving. De participant voorziet hierdoor een verslechtering van de concurrentiepositie van reders met schepen onder Nederlandse vlag, terwijl volgens hem de veiligheid door verzwaring van eisen niet zal toenemen.

### SOLAS-verdrag

Een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart en een waterbouworganisatie steunen het voornemen om bepaalde voorschriften van het SOLAS-verdrag niet langer meer van toepassing te verklaren op vrachtschepen van minder dan 300 GT.

Een particulier vraagt zich af of het niet praktischer zou zijn en meer zou aansluiten bij de internationale scheepvaart indien zou worden volstaan met het rechtstreeks van toepassing verklaren van het SOLAS verdrag, met inbegrip van alle huidige en toekomstige wijzigingen en aanvullingen.

### Overig

Een Nederlandse belangenorganisatie voor de zeescheepvaart en een waterbouworganisatie zijn van mening dat de voorgestelde wijzigingen m.b.t. de radiocommunicatie in paragraaf 2 van bijlage 3 als een versoepeling voor bestaande schepen te beschouwen, en verklaren deze wijzigingen te steunen.

Een waterbouworganisatie is van mening dat de ontwerpregeling omtrent de doorlooptijd voor wetswijzigingen een waterbouwbelang dient, en geeft aan dat naar zijn mening de branche niet voldoende bij het proces rond de regelgeving betrokken is geweest.

Een classificatiebureau en waterbouworganisatie wijzen erop dat het niet gebruikelijk is op een uitrustingsrapport te verklaren dat het schip voldoet aan de eisen van het besluit en de regeling, en dat dit op een bijlage zou moeten geschieden bij het certificaat waarop dit is geregeld.

Een particulier vraagt zich af waarom de overheid een veiligheidsregeling als deze beperkt tot commerciële schepen, daar ook met niet-commerciële schepen ongelukken kunnen gebeuren.