Bijlage: Eisen aan schepen met een lengte van 24 meter of meer die worden gebezigd voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen

Schepen met een lengte van 24 meter en meer, en van 500 GT of meer moeten voldoen aan de eisen van de SPS-Code. De hoofdstukken van de SPS-Code verwijzen naar verschillende hoofdstukken van SOLAS-verdrag. Deze schepen verkrijgen een SPS-certificaat en aanvullend daarop is een SOLAS-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen dan wel voor passagiersschepen verplicht, afhankelijk van het aantal personen waarvoor het schip wordt gecertificeerd. Daarom wordt in onderstaande verwijzing naar artikelen gerefereerd die aansluiten bij het internationale veiligheidscertificaat (SOLAS) (zoals artikel 40 van het Schepenbesluit 2004).

Een bijzonder certificaat op basis van artikel 12 van het Schepenbesluit 2004 is benodigd voor schepen van minder dan 500 GT, ongeacht de lengte. Het bijzonder certificaat treedt in plaats van een nationaal veiligheidscertificaat. Voor wat betreft de eisen voor schepen met een lengte van 24 meter en meer, en van minder dan 500 GT die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen, is eveneens aangesloten bij de internationale eisen opgenomen in de SPS-Code 2008. Daarnaast zijn de eisen in verband met een nationaal veiligheidscertificaat van overeenkomstige toepassing. Daarom wordt in de verwijzing naar artikelen gerefereerd die aansluiten bij het nationaal veiligheidscertificaat (zoals artikel 41 van het Schepenbesluit 2004).

Veiligheidseisen volgens de SPS-Code en het SOLAS-verdrag
Algemeen: Een schip wordt ontworpen, gebouwd en onderhouden volgens de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische regels van een instantie, voor zover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens het Schepenbesluit 2004 gestelde regels.

Verwijzing: artikel 37 (Klassenregels) van het Schepenbesluit 2004.

Constructie: Onder constructie wordt mede verstaan de romp en de waterdichte indeling. Voornaamste eis is dat de constructie aan de eisen van een erkend klassenbureau moet voldoen. Dit betreft bijvoorbeeld de zwaarte van constructieonderdelen en de huiddikte van de romp. Dit is van belang voor een voldoende sterk schip.

Verwijzing: Artikelen 36 (Aanwijzing klassenbureaus) en 37 (Klassenregels) van het Schepenbesluit 2004.

Stabiliteit: Dit betreft de stabiliteit van een schip in intacte toestand en in lekke toestand.

Intacte stabiliteit: Het schip in onbeschadigde toestand moet bij verstoring (bijv. golven, wind) in staat zijn om omslaan te voorkomen en om rechtop te komen zodra de storing is opgeheven, in de beoogde operationele omstandigheden.

Verwijzing: Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS), en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004; en
artikelen 20 (Eisen op grond van bijzondere Codes (IMO, CMOU, MCA)) en 22 (Nadere regels betreffende de stabiliteit van schepen) van de Regeling veiligheid zeeschepen.

Lekstabiliteit: Bij een aanvaring en/of in beschadigde toestand mag het schip niet onmiddellijk kapseizen, zodat de opvarenden de kans hebben om veilig van boord te gaan.

Verwijzing: Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS) en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004; en
artikel 20 (Eisen op grond van bijzondere Codes (IMO, CMOU, MCA)) van de Regeling veiligheid zeeschepen.

Waterdichte indeling: Er moeten op bepaalde plaatsen waterdichte schotten worden geplaatst, zodat bij een aanvaring niet onmiddellijk het gehele schip vol water stroomt.

Verwijzing: Artikelen 36 en 37 van het Schepenbesluit 2004; en

Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS) en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004.

Machine- en elektrische installatie: Machine-installaties (middelen voor voortstuwing en besturing) zorgen ervoor dat de snelheid en koers van het schip geregeld is in de beoogde operationele omstandigheden, ook wanneer er bepaalde systemen uitvallen. Daarnaast moeten er voorzieningen zijn voor de bescherming tegen brand (bijv. brandbluspompen), de afwatering en de ventilatie van ruimten.

Elektrische installaties bevatten stroombronnen voor het voeden van systemen aan boord (bijv. alarm, rookdetectie, verlichting, navigatiesystemen, pompen) en noodstroomvoorzieningen voor de essentiële veiligheidssystemen (bijv. alarm, noodverlichting, drainage en systemen nodig om alle opvarenden te kunnen evacueren).

Verwijzing: Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS) en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004; en
artikel 23 (Nadere regels betreffende werktuiglijke en elektrische installaties) van de Regeling veiligheid zeeschepen.

Bescherming tegen brand: Het schip moet gecompartimenteerd zijn zodat een brand zich niet over het hele schip kan uitbreiden, maar beperkt blijft tot een bepaalde ruimte. Daarnaast wordt het gebruik van brandbare materialen beperkt en er worden middelen voorgeschreven ter detectie, insluiting en bestrijding van een brand. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om beschikbaarheid van brandblussers, vaste brandblusinstallatie in de machinekamer en sprinklersystemen. Ook zijn er voorzieningen voor extra bescherming van de vluchtwegen en toegang voor brandbestrijding.

Verwijzing: Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS) en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004.

Reddingmiddelen: Een schip moet reddingmiddelen (zoals reddingsvlotten en reddingsvesten) aan boord hebben die qua aantal zijn afgestemd op het aantal personen aan boord.

Verwijzing: Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS) en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004.

Communicatieapparatuur: Het gaat hier om apparatuur waarmee de normale communicatie met de wal kan plaatsvinden en ook om de communicatie in noodsituaties.

Verwijzing: Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS) en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004.

Navigatie: Het gaat hier om het ontwerp van de brug i.v.m. het zicht op de zeeoppervlak en de apparatuur die aan boord moet zijn voor een veilige navigatie, variërend van kompas tot met een radar.

Verwijzing: Artikelen 40 (Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten - SOLAS) en 41 (Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat) van het Schepenbesluit 2004; en
Artikel 24 (Nadere regels betreffende de veiligheid van navigatie) van de Regeling veiligheid zeeschepen.

Security: Dit omvat de maatregelen die moeten worden genomen voor een zo goed mogelijke beveiliging van het schip tegen terroristische daden e.d. De eisen zijn voorgeschreven in de ISPS Code.

Verwijzing: Artikel 50 (Beveiliging van schepen (SOLAS)) van het Schepenbesluit 2004; en
Artikel 31 (Nadere regels betreffende de beveiliging van schepen (SOLAS, EU)) van de Regeling veiligheid zeeschepen.

ISM-code
De doelstellingen van de ISM-Code zijn het waarborgen van de veiligheid op zee, het voorkomen van menselijk letsel of het verlies van mensenlevens, en het voorkomen van schade aan het milieu, met name het mariene milieu, en aan eigendommen. Om de doelstellingen van de code te bereiken wordt een bedrijf verplicht om een veiligheidsmanagementsysteem te ontwikkelen, implementeren en onderhouden dat de volgende vereisten bevat:

1. een beleid inzake veiligheid en milieubescherming;
2. instructies en procedures om een veilige exploitatie van schepen en bescherming van het milieu te waarborgen overeenkomstig de toepasselijke internationale en vlaggenstaatwetgeving;
3. gedefinieerde niveaus van gezag en communicatielijnen tussen walpersoneel en personeel aan boord;
4. procedures voor het melden van ongevallen en non-conformiteiten aan de bepalingen van deze Code;
5. procedures om zich voor te bereiden en te reageren op noodsituaties; en
6. procedures voor interne audits en managementevaluaties.

Verwijzing: Artikel 49 (Veiligheidsmanagementsysteem (SOLAS)) van het Schepenbesluit 2004.

Bemanningseisen: STCW – verdrag
De eisen voor de bemanningsleden die aan boord van een zeeschip werken zijn vastgelegd in het STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) van de IMO. Bemanningsleden moeten zijn opgeleid, getraind en gediplomeerd volgens dit verdrag.

De vereisten van het STCW-verdrag zijn geïmplementeerd in de Wet zeevarenden en onderliggende regelgeving. De Wet zeevarenden bevat bepalingen omtrent de verplichtingen en bevoegdheden van de scheepsbeheerder en de kapitein, het bemanningsplan en het bemanningscertificaat, de vaarbevoegdheden, kennis- en ervaringseisen en de monstering en medische keuring van de bemanning. Uitgangspunt is dat een veilige vaart begint met een goed opgeleide bemanning. Elke zeevarende moet beschikken over een monsterboekje en een vaarbevoegdheidsbewijs dat ziet op de door hen uit te oefenen functie aan boord. Het vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven wanneer voldaan is aan de eisen van opleiding, ervaring en lichamelijke geschiktheid. Ieder zeeschip dient te voldoen aan de eisen inzake 'minimum safe manning' en toont dat aan met een bemanningscertificaat. Een scheepsbeheerder doet middels een bemanningsplan een voorstel waarin een beschrijving wordt gegeven van het vaargebied en kenmerken van het schip en het aantal en de functies van de bemanningsleden die aan boord werken. Met het bemanningsplan wordt aangetoond dat met de voorgestelde bemanningssamenstelling op een veilige en (milieu)verantwoorde manier kan worden gewerkt en gevaren. Het bemanningsplan dient als basis voor het door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) af te geven bemanningscertificaat.

Een dergelijk bemanningscertificaat wordt aangevraagd bij de ILT. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de website van de ILT.

Verwijzing: STCW-verdrag, Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, Londen, 07-07-1978; Wet zeevarenden en onderliggende regelgeving; Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Arbeidsomstandigheden: MLC
De Maritime Labour Convention (MLC), 2006 van de ILO is ook van toepassing. In dit verdrag zijn eisen opgenomen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden van zeevarenden.

De MLC, 2006 is ontworpen om een wereldwijd juridisch instrument te worden als "vierde pijler" van het internationale regelgevingsstelsel voor scheepvaart, ter aanvulling op de eerder vermelde verdragen van de IMO, SOLAS, STCW, en MARPOL.

De MLC is geïmplementeerd in de Wet zeevarenden (Wz), het Burgerlijk Wetboek (BW) en de Arbeidsomstandighedenwet.

In de Wz zijn de vereisten opgenomen over de verplichte medische keuring voor zeevarenden, opleiding en kwalificaties, de bemanningssterkte, de scheepskok, de accommodatie en voeding van zeevarenden.

In afdeling 12 van titel 10 van boek 7 BW zijn de bepalingen over de zee-arbeidsovereenkomst opgenomen. Het gaat dan om bepalingen uit de MLC inzake de inhoud en vorm van de arbeidsovereenkomst (Voorschrift 2.1), de lonen (Voorschrift 2.2), het recht op verlof (Voorschrift 2.4), repatriëring (Voorschrift 2.5) en de vergoeding voor zeevarenden in het geval van verlies van het schip door schipbreuk (Voorschrift 2.6). Voorts zijn van belang voor het arbeidsovereenkomstenrecht de bepalingen over medische zorg aan boord van het schip en aan de wal (Voorschrift 4.1), de aansprakelijkheid van de reder (Voorschrift 4.2) en bepalingen over sociale zekerheid (Voorschrift 4.5). Organisaties met ideële doelstellingen varen veelal met vrijwilligers, die vaak niet of heel beperkt voor hun inspanningen worden betaald. In dit geval wordt toegestaan dat het te betalen loon minimaal mag zijn. De overige inhoudelijke vereisten die voortkomen uit de vermelde internationale verdragen en zijn opgenomen in de Wet zeevarenden en het Burgerlijk Wetboek blijven onverkort van toepassing. Zo hebben ook vrijwilligers die werken aan boord van het schip, recht op repatriëring en daarmee gepaard gaande kostenvergoedingen, zij hebben recht op vergoedingen en uitkeringen in geval van schipbreuk of een andere ramp, recht op medische zorg in het geval van ziekte en bij een ongeval, en nabestaanden hebben recht op vergoeding door de werkgever van bepaalde kosten in geval van overlijden.

Verwijzing: Wet zeevarenden en onderliggende regelgeving; Arbeidstijdenbesluit vervoer; Burgerlijk Wetboek; Arbeidsomstandighedenwet.

Load Line Verdrag
Het Load Line Verdrag (het uitwateringsverdrag of Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen) is een internationaal verdrag dat eisen stelt aan het schip om te voorkomen dat schepen overbeladen worden. Het is verplicht om op basis van berekening een merk aan te romp te lassen zodat het zichtbaar is tot welk niveau het schip mag worden geladen. Daarnaast worden eisen gesteld aan de openingen van een schip (zoals ventilatie, luchtleidingen, deuren) om de waterdichte ruimten te beschermen tegen water dat door deze opening kan binnenstromen.

Verwijzing: Artikel 39 (Eisen op grond van het Uitwateringsverdrag) van het Schepenbesluit 2004.

Tonnage verdrag
Tonnage is de maat om de grootte van een schip uit te drukken. Dat is gerelateerd aan het volume. Het tonnage verdrag maakt onderscheid tussen bruto en netto tonnenmaat.

De bruto-tonnenmaat, die bepalend is voor de toepasbaarheid van de eisen, wordt berekend met een formule waarin het scheepsvolume onder het bovendek en de ingesloten ruimtes boven het bovendek is opgenomen.

Verwijzing: Artikel 1, eerste lid, van het Schepenbesluit 2004.