



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Datum	BBZ
17 februari 2009	Kuipersdijk 13
Contactpersoon	1601 CL ENKHUIZEN
Dhr. F. Kersbergen	
Doorkiesnummer	
(070) 456 4597	
Bijlage(n)	
2	
Onderwerp	Uw kenmerk
Certificering zeilschepen en invulling eisen	Ons kenmerk
Solas hoofdstuk IV en V.	VENW/IVW-2009/2606

Geachte heren Baalbergen en Van Ommen,

In reactie op uw schrijven d.d. 18 december 2008 betreffende de invulling van hoofdstuk IV en V van het Solasverdrag, in relatie tot EU/98/18 certificering als bestaand schip voor vaargebied C en D, wil ik u als volgt informeren. Daarnaast wil ik u middels dit schrijven van een aantal aanvullende ontwikkelingen op de hoogte brengen.

In relatie tot de EU/98/18 certificering:

Met betrekking tot de eisen genoemd in hoofdstuk IV betreffende het **distress panel, de (2^e) EPIRB en het distress alarm panel** moet worden gesteld dat deze in beginsel verplicht zijn. De uitvoering aan boord is echter sterk afhankelijk van het begrip "conning position", stuurhuis en stuurstand. Zoals door u aangegeven lijkt het er sterk op dat bij het opstellen van de Solas eisen weinig rekening is gehouden met de configuraties zoals aan boord van de zeilschepen voor komen.

Uitgangspunt voor IVW is de "conning position". Vanuit de conning position dient dan ook te kunnen worden gealarmeerd cq alarmering te kunnen worden geregistreerd. Indien de radio apparatuur, alarmmeldingen e.d zich niet op de conning position bevinden, dient de plek van de radio apparatuur permanent te zijn bezet. Tevens dient de communicatie tussen de plek van de radio apparatuur en de "conning position" geborgd te zijn.

Afhankelijk van de conning position in relatie tot de locatie van de radio-apparatuur, kan een aanvullend distress panel, EPIRB en/of distress alarm panel vereist worden.

Met betrekking tot de **Aeronautical frequencies** is onze mening dat ook voor radiogebied A1 aan deze eis moet worden voldaan. Indien bij de vaststelling van de eisen binnen Solas uit was gegaan van uw stelling, was de eis overeenkomstig verwoord.

Toezichteenheid Zeevaart
Unit Kennis, Advies en Berichtgeving
Postbus 8634, 3009 AP Rotterdam
Bezoekadres 's Gravenweg 665, Rotterdam

Telefoon (070) 456 44 87
Fax (070) 456 46 74
E-mail Frank.Kersbergen@ivw.nl
Internet www.ivw.nl



Met betrekking tot de duplication/shore based maintenance geldt dat wij uw stelling kunnen onderschrijven voor A1 en A2 gebieden. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de documentatie betreffende de beschikbaarheid van de onderhoudsfaciliteiten up to date dient te zijn en dat dit moet zijn geborgd middels het ISM, danwel het beslissingen ondersteunend systeem voor de kapitein. Indien een A3 gebied wordt gewenst, zijn voor 98/18 de SOLAS-eisen van toepassing. De witte rules zijn voor dit radiogebied minder stringent dan SOLAS. Een belangrijk verschil is o.a. dat duplicering conform SOLAS verplicht is. Als niet wordt voldaan aan deze zwaardere eis, zal op het veiligheidscertificaat voor 98/18 radiogebied A2 worden vermeld.

Met betrekking tot de eisen volgend uit hoofdstuk V is in onderstaande tabel aangegeven wat uw voorstel is en wat het standpunt van IVW is.

Artikel en omschrijving	BBZ	IVW	Opmerkingen
15. bridge design	n.a.	n.a.	
16. maintenance of equipment	n.a.	a.	Onderhoud van de apparatuur dient te worden uitgevoerd en geborgd middels ISM of KOS
17. Electromagnetic Capability	a.	a.	Dit houdt in dat de apparatuur dient te voldoen aan IEC 60945. In hoeverre de door u aangegeven deviatietabellen/kaarten hier een relatie mee hebben is onduidelijk
18. approval, survey and performance	n.a.	a.	Apparatuur dient te zijn voorzien van een wheelmark of, indien geplaatst voor de inwerkingtreding van de MED richtlijn, van een nationale typekeur.
19.2.1.1. Adjusted magnetic compass	a.	a.	
19.2.1.2. Peloris, bearing device, other	a.	a.	
19.2.1.3. means of correcting heading	a.	a.	
19.2.1.4. official nautical charts & publications	n.a.	a.	Officiële kaarten dienen aanwezig te zijn. Kaarten dienen bijgewerkt te zijn conform Notices to Mariners.
19.2.1.5. Backup if 1.4 is electronic	a.	a.	
19.2.1.6. GPS	a.	a.	
19.2.1.7. Radar reflector (< 150 GT)	n.a.	a.	Is van toepassing op alle schepen < 150 GT onafhankelijk van toegepaste materialen
19.2.1.8. sound reception system	n.a.	n.a.	
19.2.1.9. comm with emergency steering position.	n.a.	a.	Indien de noodstuurstand in een separate besloten ruimte is gelegen dient een vaste verbinding aanwezig te zijn.
19.2.2.1. spare magnetic	(n.)a.	a.	



compass			
19.2.2.2. daylight signaling lamp	n.a.	a.	
19.2.3.1. echo-sounder	n.a.	a.	Mag ook worden uitgevoerd als handpeillood.
19.2.3.2. radar	n.a.	a.	
19.2.3.3. electronic plotting aid	n.a.	a.	
19.2.3.4. Log	n.a.	a.	Geen speedlog vereist indien 2 GPS'n aanwezig zijn welke worden gevoed door de noodvoeding en bovendien niet zijn aangeloten op de ARPA/ATA
19.2.3.5. transmitting heading device	n.a.	a.	Dient MED gekeurd te zijn
19.2.4.AIS	n.a.	a.	Applicable voor passagiersschepen ongeacht haar afmetingen met ingang van 1 juli 2008 (sub. 3)
20. VDR	n.a.	(n).a	Voor de vaargebieden B, C en D wordt ontheffing verleend. Voor vaargebied A is dus geen ontheffing mogelijk.
21. Code of signals/IAMSAR	n.a.	a.	
22. Navigational bridge visibility	n.a.	n.a.	
23. pilot transfer arrangements	n.a.	a.	Overeenkomstig redentie BBZ alleen indien "pilots are likely to be employed" wat op de meeste schepen niet aannemelijk is.
24. Heading/track control systems	n.a.	n.a.	
25. Operation of steering gear	n.a.	a.	Only if necessary
26. Steering gear testing and drills	n.a.	a.	Is een operationele eis
27. Updating nautical charts	a.	a.	
28 Records of navigational activities	a.	a.	Conform A.916(22)

Met betrekking tot uw verzoek na te gaan of voor apparatuur waarvoor een goedkeuring conform richtlijn EU/96/98 vereist is verlichting van deze eis kan worden toegestaan merk ik op dat conform de Regeling Veiligheid Zeeschepen artikelen 32 t/m 37 deze apparatuur MED dient te zijn gekeurd. In de herziening van deze regeling welke op dit moment in concept gereed is, wordt geen verlichting van deze eis opgenomen. Uw stellingname dat het aan boord plaatsen van aanvullende niet-voorgeschreven apparatuur de veiligheid verhoogt wordt door u niet nader onderbouwd en kan dan ook niet als argument worden meegewogen.

Zoals eerder in de brief vermeld wens ik u op de hoogte te brengen van een aantal aanvullende zaken. Deze worden hieronder vermeld.

Het is niet onze bedoeling om middels deze brief een uitputtende lijst van vereisten te leveren.



Schepen welke als "bestaand" worden aangemerkt en kleiner zijn dan 24 meter vallen buiten de werkingssfeer van de EU richtlijn 98/18. Derhalve kan voor deze schepen geen certificaat worden afgegeven. Op verzoek van de eigenaar kan een verklaring (Document of compliance) worden afgegeven op het moment dat het schip voldoet aan dezelfde eisen als die voor schepen > 24 meter gelden.

Daar voor de schepen welke een EU/98/18 certificaat aanvragen het klassenbureau niet langer Register Holland is maar IVW, dienen aan boord de letters naast het uitwateringsmerk te worden vervangen door SI. Dit geldt overigens niet alleen voor 98/18-certificering maar in alle gevallen waarbij er internationale conventies van toepassing zijn. RH ziet toe op de privaatrechtelijke eisen; de zogenaamde klasse eisen.

Uitgangspunt van de certificering is dat de vaartuigen voldoen aan EU/98/18. Deze verwijst voor wat betreft radio en navigatie naar Solas hoofdstuk IV en V.

De witte en blauwe rules gelden, volgend uit afspraken tussen Nederland, Duitsland en Denemarken d.d. 15 oktober 2008 (zie hieronder), als nationale eisen waar dat conform 98/18 mag worden toegepast gedurende de overgangperiode tot 1 juli 2010 voor de vaargebieden C en D uit de richtlijn. Voor vaargebied B geldt hetzelfde, maar moet bovendien worden voldaan aan de van toepassing zijnde bepalingen uit Annex 1 van de richtlijn en tevens moet het schip zijn voorzien van een ISM certificaat, conform de EU verordening 336/2006. De schepen dienen te voldoen aan de vereisten voor LRIT tenzij deze uitsluitend in vaargebied A1 opereren en uitgerust zijn met AIS.

Controle op aanvullende aspecten kan aan boord worden gedaan door IVW gedurende de certificerende inspecties in het kader van afgifte certificaten door IVW.

Opmerking;

In deze brief hebben wij geen eisen met betrekking tot vaargebied A en B voor 98/18 meegenomen. In dat geval zijn er eisen waaronder lekstabiliteit en brandbescherming reeds van toepassing.

De Deense autoriteiten hebben aangegeven dat schepen geheel dienen te voldoen aan de Deense eisen voor wat betreft 98/18. De Inspectie Verkeer en Waterstaat mag hier niet op toetsen en zal derhalve ook niet een dergelijke verklaring kunnen afgeven. De Deense eisen zijn op te vragen bij de Deense autoriteiten middels <http://www.dma.dk/sw211.asp>. Het is de verantwoordelijkheid van de reder aan te tonen dat geheel aan de Deense eisen wordt voldaan. Voortvloeiende uit de afspraken met Denemarken en Duitsland (zie m.n. paragraaf 2.3 en 2.5 van het eerder aan u toegestuurde verslag van het overleg met deze landen gehouden op 15 oktober 2008) en in lijn met de brief van de staatssecretaris van 4 december 2008 (zie m.n. de passages onder '2 Europese richtlijn 98/18/EG' en '3A SOLAS certificering: Met ontheffingen'), kunnen schepen die voldoen aan de blauwe en de witte regels tot 1 juli 2010 op Denemarken en Duitsland varen met een certificaat of verklaring conform de Europese richtlijn 98/18/EG in de vaargebieden zoals hierboven aangegeven, mits voldaan wordt aan de hoofdstukken IV en V uit



SOLAS. Daarnaast eisen de Denen ook een ISM systeem en geldt verder hetgeen hieronder is vermeld.

In het kader van het **Marpol** verdrag hoofdstuk IV, dienen de vaartuigen < 400 GT te worden gecertificeerd indien zij meer dan 15 personen vervoeren en internationale reizen maken. In bijlage 1 zijn de interpretaties betreffende deze eisen terug te vinden.

Hiervoor dient door de eigenaar een aanvraag bij IVW te worden gedaan.

Het niet hebben van een dergelijk certificaat kan leiden tot de aanhouding van het vaartuig.

Tevens dient rekening gehouden te worden met Marpol Annex VI, in geval er nieuwe motoren zijn geplaatst, na 1-1-2000, met een vermogen > 130 kW.

Met betrekking tot het **Schepelingenbesluit** is geconstateerd dat voor de vaartuigen geen controle op het voldoen aan de eisen heeft plaatsgevonden. Gelet op de ontwikkelingen binnen ILO en meer specifiek in het Maritiem Arbeids Verdrag (MAV) zal met beoordeling van de accommodatie worden gewacht tot inwerkingtreding van het MAV. Een verblijvcertificaat wordt dan ook niet afgegeven.

In relatie tot het vereiste aantal **groepsreddingsmiddelen** onder de witte regels danwel EU/98/18 kan worden geconstateerd dat door verschil in uitgangspunten, het aantal vereiste vlotten kan verschillen. Met name door het vereiste in de witte regels artikel 8.03 waarin onder meer wordt gesteld dat per zijde 100% capaciteit is vereist in relatie tot de eis in 98/18 waar 110% in totaal wordt vereist kunnen verschillen ontstaan.

Als voorbeeld hierbij een schip met 21 personen waarbij gebruik wordt gemaakt van 12 persoons vlotten. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de vlotten overdraagbaar zijn. Overeenkomstig de witte regels dient aan beide zijden te worden voorzien in 2x12 persoons vlotten per zijde (100% per zijde regel). In totaal dus 4 vlotten. Overeenkomstig EU/98/18 kan worden volstaan met 1x12 persoon per zijde en 1x12 persoonsvlot in het midden opgesteld en overdraagbaar naar beide zijden. In totaal 3 vlotten.

Ook het vaargebied is van invloed op de berekening van de vlotcapaciteit.

Aandachtspunt is ook het ontbreken van rescueboten. Onheffing is mogelijk, afhankelijk van de afmetingen, het vrijboord en de manoeuvreerbaarheid van het schip.

Om voor de vaartuigen te kunnen beoordelen of zij aan de eisen voldoen verzoeken wij, voorafgaand aan de inspectie, een opstelling van de groepsreddingsmiddelen ter beoordeling aan ons kantoor te sturen.

Bemanningseisen zijn ingedeeld naar lengte van het vaartuig en type certificering. Onderstaand de bemanningseisen:

- Voor schepen met een lengte kleiner dan 12 meter zijn er geen eisen ten aanzien van de opleiding voor de bemanning noch zijn er eisen ten aanzien van de hoeveelheid bemanning.
- Voor schepen met een lengte tussen de 12 en 40 meter zijn er de volgende eisen:
 1. Certificaat basisveiligheid voor alle bemanningsleden met een veiligheidstaak in de alarmrol;



2. Een bemanningslid met een beperkt maritiem radiocertificaat in zeilgebieden I, II en IIIa;
3. Een bemanningslid met een algemeen maritiem radiocertificaat in zeilgebieden III en IV of als de zendvergunning dit vereist;
4. Scheepsgezondheidszorg-(B)eperkt in de zeilgebieden I, II, IIIa of III voor de kapitein en gedelegeerde officier indien er iemand is aangewezen door de kapitein;
5. Scheepsgezondheidszorg-(O)nbepert in de zeilgebied IV voor de kapitein en gedelegeerde officier indien er iemand is aangewezen door de kapitein;
6. Certificaat sloepsgast voor kapitein, stuurlieden en maritiem officieren, er dient per groepsreddingsmiddel één gecertificeerde sloepsgast aan boord te zijn; De IVW zal voor 2009 van deze eis afzien.

- Voor schepen groter dan 40 meter is het gehele Zeevaartbemanningsbesluit van toepassing.

De opleidingseisen uit hoofdstuk 7 van het Zeevaartbemanningsbesluit zijn volledig van toepassing op alle zeilschepen, hieruit volgt dat er naast de reeds genoemde certificaten ook de artikelen 122 en 123 van toepassing zijn. Deze artikelen hebben betrekking op communicatie, de zo genaamde communicatieverklaring vloeit voort uit artikel 123. Het aanvraagformulier voor de communicatieverklaring is te vinden op onze website, zie ook http://www.ivw.nl/Images/Formulier%20Communicatie%20verklaring%20zeevaart_tcm247-204330.pdf.

De minimale bemanning en opleidingseisen worden vastgesteld na indiening van een bemanningsplan.

Certificering als passagiersschip conform SOLAS tot 1 juli 2010 is, onder verwijzing naar paragraaf 2.3 en 2.5 van het verslag van de bespreking op 15 oktober 2008 en punt 3A van de brief van de staatssecretaris, mogelijk wanneer het schip volledig voldoet aan de eisen gesteld in de witte regels of de blauwe regels en richtlijn **EU/98/18, inclusief** ISM en ISPS certificering, waarbij het vaargebied beperkt is tot 5 mijl uit de kust in geval van EU/98/18 certificering voor de vaargebieden C/D. Het vaargebied B is beperkt tot 20 mijl uit de kust, maar daarvoor moet tevens worden voldaan aan de van toepassing zijnde bepalingen uit annex 1 van 98/18/EG. Na deze periode zal de certificering onder SOLAS van schepen die onder de blauwe regels varen niet langer tot de mogelijkheden behoren. Ook de eisen voor schepen die onder de witte regels varen kunnen dan aangescherpt worden.

De ISM certificering kan worden verzorgd door Bureau Veritas. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal de ISPS certificering verzorgen omdat er geen klassenbureau bereid is gevonden om dit te verzorgen.

Certificering als Special Purpose Schip blijft ook een optie. Hiervoor dient het vaartuig aan de SPS code te voldoen. Deze code geeft de Nederlandse overheid de ruimte voor schepen < 500 GT af te wijken van de eisen gesteld. Het uitgangspunt voor deze certificeringsvorm zijn de eisen gesteld voor EU 98/18 certificering, een goedgekeurd veiligheidsmanagement systeem en een goedgekeurd opleidingsplan. De Deense overheid heeft aangegeven zeer terughoudend te zijn bij het accepteren van de schepen gecertificeerd als Special Purpose schip.



Gelet op de korte termijn tussen nu en de aanvang van het seizoen voor veel schepen, adviseren wij om, overeenkomstig vorig jaar toegepast, de eigenaren zo snel mogelijk een aanvraag voor certificering in te laten dienen. In Bijlage 2 vindt u aanvullende informatie betreffende de aanvraagprocedure.

Ik hoop u met bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE HOOFDINSPECTEUR TOEZICHTENHEID ZEEVAART,

ir. P.Th. Gelton



Bijlage 1

**Samenvatting en interpretaties sanitair afval van zeeschepen.
(Voor de volledige wetstekst zie de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en MARPOL
Bijlage IV)**

De Inspectie verkeer en Waterstaat (IVW) is aangewezen als toezichthouder voor de Wet voorkoming verontreiniging door Schepen (Wvvs) en het daarbij behorende besluit en de regeling.

In deze wetgeving wordt dynamisch verwezen naar o.a. de Internationale Conventie voor preventie van verontreiniging door schepen. De MARPOL 1973.

Toepassing

Bijlage IV van dit Marpol verdrag gaat over sanitair afval (Sewage) installaties aan boord van schepen. Deze bijlage is van toepassing op de volgende schepen die **internationale** reizen maken.

1. nieuwe schepen gelijk of groter dan 400GT en
2. nieuwe schepen kleiner dan 400GT en gerechtigd zijn meer dan 15 personen te vervoeren
3. bestaande schepen gelijk of groter dan 400 GT na 28 september 2008
4. bestaande schepen kleiner dan 400GT en gerechtigd zijn meer dan 15 personen te vervoeren na 28 september 2008

Schepen waarop de bijlage van toepassing is hebben een certificaat.

Interpretatie niet bemande pontons groter dan 400GT.

De bijlage is daarop niet van toepassing.

Omschrijvingen

Een nieuw schip is een schip gebouwd op of na 27 september 2003

Bestaande schepen gebouwd voor 2 oktober 1983 moeten zoveel mogelijk aan deze bijlage voldoen.

Sanitaire systemen

Als de schepen onder deze bijlage vallen moet aan boord zijn:

1. Een goedgekeurde¹ behandelingsinstallatie voor sanitair afval of
2. Een goedgekeurd systeem voor versnijding en ontsmetting van sanitair afval met voldoende opslag of
3. Een verzameltank met voldoende capaciteit. De inhoud van deze verzameltank moet visueel kunnen worden vastgesteld.
4. In alle gevallen een afgifte mogelijkheid conform MARPOL Bijlage IV art 10.

Interpretatie visueel vaststellen.

Het gebruik van een peilstok wordt om hygiënische redenen afgeraden. Contaminatie met drinkwater moet absoluut worden voorkomen. Indien desondanks voor het vaststellen een peilstok wordt gebruikt moeten adequate maatregelen worden getroffen om blootstelling aan de tankinhoud

¹ De behandelingsinstallatie moet zijn goedgekeurd volgens IMO Resolutie MEPC.2(VI) of gelijkwaardig. Voor bestaande schepen zijn nationale specificaties acceptabel.



te voorkomen. Zie hiervoor artikel 4.87a van het arbeidsomstandighedenbesluit. Het risico moet worden opgenomen in de RI&E van het vaartuig.

Interpretatie grootte van de holding tank.

Volume sanitair afval in liters per persoon per dag

	<i>Zonder vacuüm systeem</i>		<i>Met vacuüm systeem</i>	
	<i>Zwart water</i>	<i>Grijs en zwart water</i>	<i>Zwart water</i>	<i>Grijs en zwart water</i>
<i>Passagiers schepen</i>	70	230	25	185
<i>Andere schepen</i>	70	180	25	135

De inhoud van de tank is minimaal voldoende voor opvang van 3 dagen sanitair afval tenzij er omstandigheden zijn die een kleinere capaciteit rechtvaardigen.

Lozen

Het is verboden sanitair afval in zee te lozen behalve:

1. het lozen door middel van een goedgekeurde behandelingsinstallatie voor sanitair afval
2. het lozen van versneden en ontsmet afval op een afstand van 3 zeemijlen en niet versneden en ontsmet afval op een afstand van meer dan 12 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land
3. het lozen vanaf een schip binnen de jurisdictie van een staat in overeenstemming met de voorschriften van die staat welke minder streng zijn dan de voorschriften opgenomen in dit besluit.

Het lozen van sanitair afval in zee vanuit een verzameltank geschied in matig tempo waarbij het schip de vaarroute vervolgt met een snelheid van ten minste 4 knopen. Het matige tempo volgt uit IMO Resolutie MEPC.157(55).

Met de BBZ zijn afwijkende afspraken gemaakt over de afmetingen van de afgifte flens en de capaciteit van de opslagtank. De afspraken hierover, tussen de BBZ en de heer M.Vink van de IVW, zijn bij de BBZ bekend.



Bijlage 2.

Aanvraagprocedure 2009.

Overeenkomstig vorig jaar is er uitsluitend onmiddellijke actie vereist voor die schepen die op Denemarken en Duitsland varen en waarop internationale conventies en/ of EU Richtlijn 98/18 van toepassing zijn. Bij de aanvragen voor de verschillende certificaten is het van belang om aan te geven welke vaargebieden gewenst zijn.

De grenzen van de internationale conventies zijn als volgt:

1. **VC passagiersschepen nationale vaart, EU richtlijn 98/18** – aan te vragen wanneer u van en naar havens in één en dezelfde Europese lidstaat, met meer dan 12 passagiers wilt varen. Daarnaast is een Certificaat van Deugdelijkheid vereist waaronder ook masten en tuigage zijn onderworpen aan inspecties en zijn gecertificeerd.
2. **Safe Manning Document Passagiersschepen** – Deze dient u aan te vragen indien u een 98/18 certificaat, een VC passagiersschepen Solas of een Special Purpose Code certificaat aanvraagt. (ook bemanningsplan indienen)
3. **Internationaal Loadline certificaat** – indien de lengte uitwatering van het vaartuig meer dan 24 meter is of indien gebouwd voor 21-07-1968 en het Gross Tonnage meer dan 150 GT bedraagt.
4. **International Sewage Prevention Certificate** – indien het vaartuig > 400 GT of meer dan 15 personen aan boord zijn.
5. **VC passagiersschepen, Solas** – varen met meer dan 12 passagiers, anders dan met een VC passagiersschepen nationale vaart, EU richtlijn 98/18.
6. **International Ship Security Certificate** – Verplicht als Solas passagiersschip
7. **Continuous Synopsis Record** – Verplicht bij een International Ship Security Certificate
8. **Safety Management Certificate (SMC)** – Verplicht als Solas passagiersschip en conform EU verordening 336/2006. Hierbij is het aan ISM gerelateerde **Document of Compliance (DOC)** een vereiste om een SMC af te kunnen geven.
9. **Communicatieverklaring**, - gebruik standaardformat van onze website
10. **Certificaat conform de Special Purpose Code** – varen met meer dan 12 "special personnel". Special personnel wordt niet beschouwd als passagiers wanneer zij met een speciaal doel aan boord zijn. Het ontvangen van een training volgens een door IVW goedgekeurd trainingsmanual is een voorbeeld van "special personnel".

Indien u een van de bovenstaande certificaten wilt aanvragen dient U RH uit te nodigen voor (een) voorinspectie(s). Zodra RH de inspecties gereed heeft stuurt RH het ondertekende en afgestempelde rapport samen met het door de eigenaar ondertekende aanvraagformulier naar IVW. Op het aanvraagformulier moet duidelijk zijn aangegeven welke certificaten inclusief vaargebied zijn gewenst.

U kunt gebruik maken van ons formulier "wijziging of duplicaat koopvaardijship" zie internetsite www.ivw.nl



Genoteerd moet worden op het formulier onder 3.1: "internationale certificering RH schip". Vermeld onder 5 in de kolom "omschrijving van wijziging of fout" de naam van de door u gewenste certificaten.

Het formulier moet volledig ingevuld worden. Alleen een adres volstaat niet. Gezien de beperkte beschikbare tijd dient emailadres, fax- en telefoonnummer opgegeven te zijn. Neem na het indienen van uw aanvraag contact op met RH voor het maken van een afspraak. RH zal u vragen om drie voorkeursdata te noemen en daarmee een afspraak te maken met de IVW. U wordt daarover door RH verder geïnformeerd. Bij eventuele vragen aan IVW kunt u bellen naar telefoonnummer 070-4564461. Het antwoord op veelvuldig voorkomende vragen wordt op termijn op onze website vermeld.

Kosten

De kosten zullen voor u toenemen als gevolg van de aanpassingen, de extra inspecties en audits welke nodig zijn om uiteindelijk aan de internationale conventie eisen te voldoen. Dit is het gevolg van aanvullende eisen van andere landen. Exacte cijfers zijn niet te geven en zullen per schip verschillen.

Schepen welke op termijn niet kunnen voldoen aan alle eisen, zullen nog beperkt ingezet kunnen worden.

Gezien de verwachte aanvragen voor inspecties, de termijn waarbinnen deze uitgevoerd moeten worden, kunnen er situaties ontstaan dat inspecties uitgevoerd moeten worden op andere tijdstippen dan door de aanvrager gewenst. De Toezichteenheid Zeevaart vraagt uw begrip hiervoor.