



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 20 mei 2026, nr. IENW/BSK-2026/51515, tot wijziging van de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enkele andere wijzigingen [KetenID WGK028098]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3 en 3a van de Schepenwet en artikelen 2, vierde lid, 6, tweede lid, 6a, 6b, 9, derde lid, 15, 22, 29, vijfde lid, 30, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, onderdeel c, 41, 41a, tweede lid, 46, 51 en 65 van het Schepenbesluit 2004;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepaling 'resolutie A.673(16)' vervalt.
2. In alfabetische volgorde wordt de volgende begripsbepaling ingevoegd:

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

B

Artikel 1a komt te luiden:

Artikel 1a. Grondslagen

Deze regeling berust mede op artikelen 2, derde en vierde lid, 6, tweede lid, 6a, 6b, 9, derde lid, 15, 29, vijfde lid, 30, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, onderdeel c, 41, en 41a, tweede lid, van het besluit.

C

In artikel 2, eerste lid, wordt 'op grond van deze regeling toepasselijke Codes of resoluties' vervangen door 'op grond van deze regeling toepasselijke verdragen, Codes, resoluties of richtlijnen'.

D

In artikel 3 wordt 'op grond van Arubaanse, Curaçaose of Sint Maartense rechtsregels' vervangen door 'op grond van voor Aruba, Curaçao of Sint Maarten geldende rechtsregels'.

E

Artikel 3a komt te luiden:

Artikel 3a. Nationaal veiligheidscertificaat

1. Een nationaal veiligheidscertificaat is benodigd voor de volgende categorieën schepen:
 - a. een passagiersschip waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen in wateren

- niet behorend tot het Caribische deel van het Koninkrijk;
- b. een vrachtschip van 500 GT of meer waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen in wateren niet behorend tot het Caribische deel van het Koninkrijk, niet zijnde een schip als bedoeld in onderdeel e;
 - c. een vrachtschip van minder dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer, niet zijnde een schip als bedoeld in onderdeel e;
 - d. een vrachtschip met een lengte van 5 tot 24 meter, niet zijnde een schip als bedoeld in onderdeel e;
 - e. schip dat niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing is voorzien.
2. In het opschrift van het nationaal veiligheidscertificaat wordt tot uitdrukking gebracht tot welke van de navolgende categorieën een te certificeren schip, bedoeld in het eerste lid, behoort:
- a. voor een schip als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a: Passenger ship restricted to national voyages outside the Caribbean part of the Kingdom of the Netherlands’;
 - b. voor een schip als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b: Cargo ship of 500 GT and over, restricted to national voyages outside the Caribbean part of the Kingdom of the Netherlands;
 - c. voor een schip als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c: Cargo ship of less than 500 GT with a length of 24 metres or more;
 - d. voor een schip als bedoeld in het eerste lid, onderdeel d: Cargo ship with a length of 5 till 24 metres;
 - e. voor een schip als bedoeld in het eerste lid, onderdeel e: Ship not propelled by mechanical means.
3. Op het nationaal veiligheidscertificaat is in ieder geval opgenomen:
- a. datum van afgifte van het certificaat;
 - b. plaats van afgifte van het certificaat;
 - c. vervaldatum van het certificaat;
 - d. naam van het schip;
 - e. hoofdafmetingen en geïnstalleerd motorvermogen van het schip;
 - f. verklaring dat onderzoeken aan het schip overeenkomstig deze regeling zijn uitgevoerd en het schip aan de van toepassing zijnde eisen van het besluit en deze regeling voldoet.
4. Het nationaal veiligheidscertificaat gaat vergezeld van een uitrustingsrapport en voor schepen met een lengte van 24 meter of meer waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen, een uitwateringschema.

F

Na artikel 3a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3a.1. Veiligheidscertificaat op grond van bijzondere of specifieke kenmerken

1. Een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6a van het besluit is benodigd voor de volgende categorieën schepen:
 - a. een vrachtschip met een lengte over alles van 5 meter of meer en met een lengte van minder dan 24 meter waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen in de Caribische handelszone (SCV);
 - b. een offshore bevoorradingschip als bedoeld in resolutie MSC.235(82);
 - c. een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in resolutie A.1122(30);
 - d. een verplaatsbare offshore booreenheid als bedoeld in de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989 en de MODU-Code 2009.
2. Voor schepen waarvoor op grond van artikel 5, eerste lid, van het besluit een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is, wordt het veiligheidscertificaat, bedoeld in het eerste lid, gecombineerd met het internationale veiligheidscertificaat.
3. Voor schepen waarvoor op grond van artikel 6 van het besluit een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, wordt het veiligheidscertificaat, bedoeld in het eerste lid, voor schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdelen b (offshore bevoorradingschepen) en c (offshore ondersteuningsschepen), gecombineerd met het nationale veiligheidscertificaat.
4. Voor schepen waarvoor op grond van artikel 6 van het besluit een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, treedt het veiligheidscertificaat, bedoeld in het eerste lid, voor schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdelen a (SCV) en d (MODU), in de plaats van het nationale veiligheidscertificaat.



5. Een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6a van het besluit kan worden gekozen voor de volgende categorieën schepen:
 - a. een schip van minder dan 500 GT waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen binnen de Caribische handelszone (CCSS);
 - i. een vrachtschip met een lengte van 24 meter of meer;
 - ii. een olietanker of een tanker als bedoeld in voorschrift 1.1 van de CCSS-Code met een lengte van minder dan 24 meter;
 - b. een passagiersschip met een lengte over alles van 5 meter of meer en een lengte van minder dan 24 meter, waarmee internationale reizen uitsluitend binnen de Caribische handelszone worden ondernomen (SCV);
 - c. een passagiersschip met een lengte over alles van 5 meter of meer en een lengte van minder dan 24 meter, waarmee uitsluitend nationale reizen binnen de Caribische handelszone worden ondernomen (SCV);
 - d. een beroepsmatig gebruikt zeegaand schip:
 - i. van minder dan 3.000 GT met een loodlijnlengthe van 24 meter of meer, dat gebouwd is vóór 1 januari 2018 en dat ontworpen en gebouwd is en gebruikt wordt voor uitsluitend het vervoer van niet meer dan 12 passagiers (LY2);
 - ii. met een loodlijnlengthe van 24 meter of meer, dat ontworpen en gebouwd is en gebruikt wordt voor uitsluitend het vervoer van niet meer dan 12 passagiers (LY3);
 - e. een dynamisch ondersteund schip als bedoeld in de DSC-Code;
 - f. een schip, bestemd voor bijzondere doeleinden als bedoeld in de SPS-Code of de SPS-Code 2008.
6. Voor schepen waarvoor op grond van artikel 5, eerste lid, van het besluit een internationaal veiligheidscertificaat benodigd is, wordt het veiligheidscertificaat, bedoeld in het vijfde lid, gecombineerd met het internationale veiligheidscertificaat.
7. Voor schepen waarvoor op grond van artikel 6 van het besluit een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, treedt het veiligheidscertificaat, bedoeld in het vijfde lid, in de plaats van het nationale veiligheidscertificaat.

G

Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid van artikel 3b vervallen.

H

Artikel 3c, derde lid, vervalt.

I

Artikel 3d wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter' vervangen door 'een vrachtschip met een lengte over alles van 5 meter of meer en een lengte van minder dan 24 meter' en wordt 'worden' vervangen door 'wordt'.
2. Onder vernummering van het derde lid tot tweede lid, vervalt het tweede lid.

J

In artikel 3e vervalt het vijfde lid.

K

Artikel 3f wordt als volgt gewijzigd:

1. In de titel wordt 'Certificaten' vervangen door 'Aanvullende certificaten'.
2. In het eerste lid wordt 'het bij die resolutie behorende certificaat' vervangen door 'het bij die resolutie behorende certificaat van overeenstemming'.
3. In het tweede lid wordt 'resolutie A.673(16)' vervangen door 'resolutie A.1122(30)' en wordt 'het bij die resolutie behorende certificaat' vervangen door 'het bij die resolutie behorende certificaat van geschiktheid'.



4. Het derde lid vervalt.

L

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4. Certificaten voor verplaatsbare offshore booreenheden (IMO)

Voor een verplaatsbare offshore booreenheid als bedoeld in de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989 en de MODU-Code 2009 zijn de volgende certificaten benodigd:

- a. voor een booreenheid, gebouwd voor 1 mei 1991: het veiligheidscertificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden, behorend bij de MODU-Code 1979;
- b. voor een booreenheid, gebouwd op of na 1 mei 1991 maar voor 1 januari 2016: het veiligheidscertificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden, behorend bij de MODU-Code 1989;
- c. voor een booreenheid, gebouwd op of na 1 januari 2016: het veiligheidscertificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden, behorend bij de MODU-Code 2009.

M

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de tweede volzin.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Indien is gekozen voor toepassing van de DSC-Code, is voor het schip tevens de bij die Code behorende exploitatievergunning benodigd.

N

In hoofdstuk 2, paragraaf 2, wordt voor artikel 6a een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 6.1. Onderzoeken van schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, b, c en e

1. Een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, b, c en e, wordt ter verkrijging van het nationaal veiligheidscertificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken, met uitzondering van de bepalingen betreffende jaarlijkse onderzoeken.
2. De onderzoeken waaraan een vrachtschip als bedoeld in het eerste lid in verband met het nationaal veiligheidscertificaat wordt onderworpen, hebben, indien voor het schip tevens een radioveiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel c, van het besluit benodigd is, geen betrekking op de eisen betreffende de radio-uitrusting van het schip.
3. Schepen met een lengte van 24 meter of meer waarmee nationale reizen worden ondernomen, worden tevens onderworpen aan onderzoeken betreffende hun uitwatering. Artikel 14, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag is van overeenkomstige toepassing, met uitzondering van de bepalingen betreffende jaarlijkse onderzoeken.

O

Artikel 6a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'vrachtschip met een lengte van 24 meter of meer, doch van minder dan 500 GT' vervangen door 'vrachtschip van minder dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer'.

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

2. De eigenaar van een olietanker of een tanker als bedoeld in voorschrift 1.1 van de CCSS-Code met een lengte van minder dan 24 meter waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen in de Caribische handelszone, kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de voorschriften van de CCSS-Code.

3. In het derde lid (nieuw) wordt 'artikel 15, eerste lid, van het besluit voorgeschreven onderzoeken' vervangen door 'artikel 6.1, eerste lid, voorgeschreven onderzoeken'.



P

Artikel 6b wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'een passagiersschip met een lengte van minder dan 24 meter,' vervangen door 'een passagiersschip met een lengte over alles van 5 meter of meer en een lengte van minder dan 24 meter,'.
2. Onder vernummering van het derde tot vierde lid, wordt een derde lid ingevoegd, luidende:
 3. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die meer dan twintig mijl vanaf de dichtstbijzijnde haven of veilig toevluchtsoord als bedoeld in de SCV-Code varen.
3. In het vierde lid (nieuw) wordt 'in artikel 14, eerste lid, of 15, eerste lid, van het besluit' vervangen door 'in artikel 14, eerste lid, van het besluit of 6.1, eerste lid, bedoelde onderzoeken'.

Q

In de titel van artikel 6c vervalt 'tot 24 m'.

R

In artikel 6d, derde lid, wordt 'in de artikelen 13 tot en met 15 van het besluit bedoelde onderzoeken' vervangen door 'in de artikelen 13 en 14 van het besluit en artikel 6.1 bedoelde onderzoeken'.

S

In artikel 7a wordt 'resolutie A.673(16)' vervangen door 'resolutie A.1122(30)'.

T

In artikel 8, tweede lid, wordt 'de in artikel 14 en 15 van het besluit bedoelde onderzoeken' vervangen door 'de in artikel 14 van het besluit en artikel 6.1 bedoelde onderzoeken'.

U

In artikel 9 wordt 'de artikelen 6a tot en met 8 bedoelde onderzoeken' vervangen door 'de artikelen 6.1 tot en met 8 bedoelde onderzoeken'.

V

In artikel 10, derde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'de artikelen 13, 14, 15 en 17' vervangen door '13, 14 en 17' en wordt 'de artikelen 6a tot en met 8' vervangen door 'de artikelen 6.1 tot en met 8'.
2. In onderdeel a wordt 'artikelen 13, 14, derde lid, 15, eerste tot en met derde lid, en 17 van het besluit' vervangen door 'artikelen 13, 14, derde lid, en 17 van het besluit en artikel 6.1'.

W

In artikel 11 wordt 'de artikelen 7 en 8' vervangen door 'de artikelen 6.1 tot en met 8'.

X

In hoofdstuk 2, paragraaf 3, wordt voor artikel 12 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 11a. Geldigheidsduur nationaal veiligheidscertificaat

1. Het nationaal veiligheidscertificaat, dat is afgegeven voor een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b tot en met d en, indien het is afgegeven voor een vrachtschip, onderdeel e, heeft een geldigheidsduur van vijf jaren.
2. Het nationaal veiligheidscertificaat, dat is afgegeven voor een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel a en, indien het is afgegeven voor een passagiersschip onderdeel e, heeft een geldigheidsduur van één jaar.



3. De artikelen 29, tweede lid, 30 en 31 van het besluit zijn van overeenkomstige toepassing op het nationaal veiligheidscertificaat.

Y

In hoofdstuk 3, paragraaf 1, wordt voor artikel 13 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12a. Eisen aan schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, b, c en e

1. De toepasselijke eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en XII van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, b, c en e.
2. Voor de toepassing van de hoofdstukken II-1, II-2 en, met uitzondering van de eisen betreffende de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III wordt een vrachtschip van minder dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer gelijkgesteld met een vrachtschip van 500 GT.
3. Voor de toepassing van de hoofdstukken IV en, met betrekking tot de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III wordt een vrachtschip van minder dan 300 GT met een lengte van 24 meter of meer gelijkgesteld met een vrachtschip van 300 GT.
4. Op een schip met een lengte van 24 meter of meer waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, zijn, indien het een schip betreft waarmee nationale reizen worden ondernomen, tevens de eisen van het Uitwateringsverdrag van overeenkomstige toepassing.

Z

In artikel 14, tweede lid, wordt 'als bedoeld in resolutie A.673(16), niet zijnde een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in voorschrift 1.5.3 van die resolutie,' vervangen door 'als bedoeld in resolutie A.1122(30)'.

AA

In artikel 15, tweede lid, wordt 'schip met een lengte van minder dan 24 meter of een schip dat niet is voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing' vervangen door 'schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen d en e,'.

AB

Artikel 16, vierde lid, komt te luiden:

4. De resolutie A.468(XII)-maatregelen zijn aanwezig aan boord van:
 - a. schepen gebouwd voor 1 juli 2014;
 - b. schepen van minder dan 1600 GT en gebouwd op of na 1 juli 2014; en
 - c. 1°. baggermaterieel met voortstuwing; en
2°. hogesnelheidsschepen, van 1600 GT en meer, gebouwd op of na 1 juli 2014.

AC

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en tweede lid wordt 'artikel 4 of 5' vervangen door 'de artikelen 3b tot en met 5'.
2. In het tweede lid wordt 'ingevolge artikel 40, derde lid, van het besluit' vervangen door 'ingevolge de artikelen 40 en 41a van het besluit'.
3. Er wordt een derde lid toegevoegd, luidende:

3. Een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 3a benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de toepasselijke eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

AD

In artikel 20 wordt 'hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Codes, resoluties en circulaires' vervangen door 'hetgeen dienaangaande in het desbetreffende verdrag en de



op grond van deze regeling toepasselijke Codes, resoluties en circulaires' en wordt 'in de artikelen 13 tot en met 17 bedoelde eisen' vervangen door 'in de artikelen 12a tot en met 17 bedoelde eisen'.

AE

In artikel 22, eerste lid, wordt 'Kustwachtcentrum Curaçao' vervangen door 'Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch Gebied'.

AF

Artikel 23b komt te luiden:

Artikel 23b. Vrijstellingen voor vrachtschepen van minder dan 500 GT

Schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel c, zijn vrijgesteld van de eisen van de volgende voorschriften van het SOLAS-verdrag:

- a. met betrekking tot Hoofdstuk II-1:
 - 1°. voorschrift 3-2;
 - 2°. de aanwezigheid van de machinekamertelegraaf, opgenomen in voorschrift 37;
 - 3°. de tijdsduur van 18 uur als bedoeld in de voorschriften 43.2.2, 43.2.3 en 43.2.4, mits gedurende ten minste 6 uur genoemde ruimten en voorzieningen van energie kunnen worden voorzien;
 - 4°. voorschrift 43.2.5, 43.2.6.1 en 43.2.6.2;
 - 5°. voorschrift 43.3.1.2 en 43.3.1.3;
 - 6°. voorschrift 43.3.3, 43.3.4 en 43.4;
- b. met betrekking tot Hoofdstuk II-2:
 - 1°. voorschrift 10.2.2.3.3;
 - 2°. voorschrift 10.2.3.3.3, mits is voorzien in een straalpijp waarmee de in voorschrift 10.2.1.6 genoemde druk kan worden gehandhaafd en een straal water, waarbij slechts gebruik wordt gemaakt van één slanglengte;
 - 3°. voorschrift 10.10, mits ten minste één brandweerbijl aanwezig is;
 - 4°. voorschrift 13.3.4 en voorschrift 13.4.3;
- c. met betrekking tot Hoofdstuk III:
 - 1°. 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;
 - 2°. voorschrift 32.1.1 met betrekking tot de verplichte hoeveelheid reddingboeien aan boord, mits er niet minder dan 3 reddingboeien aan boord zijn waarvan ten minste 1 met lijn en 1 met licht.

AG

Artikel 24, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, van het besluit' vervangen door 'een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, en het nationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van het besluit'.

2. In onderdeel c wordt 'LY2-Code of de SCV-Code' vervangen door 'LY2-Code, LY3-Code of de SCV-Code'.

AH

Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de titel wordt 'Zeilschepen' vervangen door 'Vrijstellingen zeilschepen'.

2. In het eerste lid wordt 'Zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers,' vervangen door 'Zeilschepen van minder dan 500 GT, met een lengte van 12 meter of meer, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers,'.

AI

In artikel 28, eerste lid, wordt 'circulaire MSC.1/Circ. 1353/Rev.1' vervangen door 'circulaire MSC.1/Circ. 1353/Rev.2'.



AJ

Na artikel 31 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 31a. Voorschriften voor schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, b, c en e

De kapitein van een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, b, c en e, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de hoofdstukken II-1 tot en met IV van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Artikel 31b. Voorschriften voor schepen als bedoeld in artikel 3f

1. De kapitein van een schip als bedoeld in artikel 3f, eerste lid, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de resolutie MSC.235(82) opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.
2. De kapitein van een schip als bedoeld in artikel 3f, tweede lid, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de resolutie A.1122(30) opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

ARTIKEL II

1. Een veiligheidscertificaat dat is afgegeven op grond van artikel 6 of 12 (oud) van het besluit op de dag voorafgaand aan de dag van inwerkingtreding van deze regeling behoudt diens geldigheid gedurende de in dat veiligheidscertificaat opgenomen geldigheidsduur.
2. Op schepen waarvoor voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6 of 12 (oud) van het besluit was afgegeven, blijft het bepaalde in het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen zoals het luidde voor de dag van inwerkingtreding van deze regeling van toepassing gedurende de geldigheidsduur van dat veiligheidscertificaat.
3. Voor een schip waarvoor op grond van artikel 3a.1., tweede, derde of zesde lid, een certificaat gecombineerd wordt met het nationaal of internationaal veiligheidscertificaat, geldt de in die leden opgenomen verplichting vanaf het tijdstip dat het nationaal of internationaal veiligheidscertificaat verloopt.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen in werking treedt.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Deze wijziging van de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen beoogt het certificeren van schepen die varen onder de vlag van het Koninkrijk na registratie in het vlagregister van één van de Caribische landen, op grond van nationale eisen beter te faciliteren. De oude structuur van Schepenbesluit 2004 (hierna: Sb04), de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: Rvz) en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen (hierna: RvACSXMz), waarbij in het Sb04 is vastgelegd dat alle schepen met een lengte vanaf 24 meter ter verkrijging van een nationaal veiligheidscertificaat (hierna: NVC) onder andere aan de hoofdstukken II-1 en II-2 van het SOLAS-verdrag¹ moeten voldoen, was voor een aantal specifieke scheepscategorieën te beperkend. Hierdoor heeft een aantal scheepscategorieën noodgedwongen een 'overig veiligheidscertificaat' in plaats van een NVC gekregen. De structuur leidde bovendien tot versnippering van de regelgeving doordat eisen in het kader van NVC's verspreid waren over enerzijds het Sb04 en anderzijds de Rvz en de RvACSXMz.

Om de versnippering van de regelgeving ongedaan te maken is een aantal artikelen met betrekking tot het NVC uit het Sb04 verplaatst naar de Rvz en de RvACSXMz. Deze wijzigingsregeling is daarom gelijktijdig in werking getreden met de bijbehorende wijziging van het Sb04² (hierna: wijzigingsbesluit) en de wijziging van de Rvz³.

2. Hoofddijnen van deze wijziging

Door de verplaatsing van de bepalingen rondom het NVC van het Sb04 naar de Rvz en RvACSXMz is het mogelijk om binnen de Rvz en RvACSXMz de eisen aan schip en bedrijfsvoering, onderzoeken en geldigheidsduur van certificaten te diversifiëren, waardoor ze beter passend zijn voor de verschillende scheepscategorieën.

De 'overige certificaten' die op grond van artikel 6a Sb04 (voorheen artikel 12 Sb04) worden afgegeven, vormen een aparte categorie in het Sb04 naast NVC's en internationale veiligheidscertificaten (hierna: IVC). Zij zijn bedoeld om te worden afgegeven op grond van bijzondere codes of bijzondere eisen. Het betreft hier bijvoorbeeld de SPS-Codes⁴, de MODU-Codes⁵ en de SCV-Code⁶. Sommige certificaten die worden afgegeven op grond van deze codes zullen in de plaats treden van het NVC of IVC. Andere certificaten moeten juist worden gecombineerd met het NVC of IVC. Bovendien is in bepaalde gevallen een dergelijk certificaat vereist terwijl in andere gevallen is een dergelijk certificaat optioneel, bijvoorbeeld omdat het aan schepen met een beperkt vaargebied lichtere, meer passende, eisen stelt dan de eisen uit het SOLAS-verdrag. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de SCV-Code, die lichtere eisen stelt aan kleine (passagiers)schepen die uitsluitend in de Caribische handelszone varen. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om overzichtelijker weer te geven voor welke schepen welke certificaten vereist dan wel optioneel zijn en of ze gecombineerd moeten worden met het NVC of IVC. Daarmee is dat niet meer per artikel geregeld, maar als geheel in een nieuw artikel 3a.1.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het wijzigingsbesluit. Onderaan die nota van toelichting is in een tabel te vinden welke artikelen uit het Sb04 naar de RvACSXMz zijn verplaatst.

¹ Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

² Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tot wijziging van de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enkele andere wijzigingen.

³ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enkele andere wijzigingen.

⁴ De bij resolutie A.534(13) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de veiligheid van schepen voor bijzondere doeleinden (Special Purpose Ships Code). Er is ook een SPS-Code 2008 (resolutie MSC.266(84)).

⁵ De bij resolutie A.414(XI) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1979 (Mobile Offshore Drilling Units Code, 1979). Er is ook een MODU-Code 1989 (resolutie A.649(16)) en MODU-Code 2009 (resolutie A.1023(26)).

⁶ De in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgesteld een bij circulaire SLS.14/Circ.396, als voor het Koninkrijk der Nederlanden geldende equivalente regeling, aangemelde Code voor de veiligheid van kleine commerciële schepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (Code of Safety for Small Commercial Vessels operating in the Caribbean).

3. Overige wijzigingen

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om te verduidelijken dat het SCV-veiligheidscertificaat niet benodigd is voor vrachtschepen met een lengte over alles van minder dan 5 meter, aangezien het toepassingsbereik van de SCV-Code beperkt is tot schepen van een lengte over alles van 5 meter of meer tot een lengte van 24 meter (artikel 3d).

Met betrekking tot passagiersschepen die gecertificeerd worden op grond van de SCV-Code is verduidelijkt dat zij maximaal 20 mijl vanaf een haven of veilig toevluchtsoord als bedoeld in de code mogen varen (artikel 6b, derde lid). Dit is een bestaande beperking uit de SCV-Code die niet expliciet benoemd was in de RvACSXMz.

Tevens is toegevoegd dat ervoor gekozen kan worden om een olietanker of een tanker met een lengte van minder dan 24 meter waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen in de Caribische handelszone, te laten onderzoeken en certificeren op grond van de CCSS-Code (artikel 6a). De CCSS-Code stond dit al toe, maar deze optie was nog niet verwerkt in de in de RvACSXMz.

De bepaling die ziet op maatregelen ter beperking van geluidshinder (artikel 16, vierde lid), was verouderd, waardoor de voorgeschreven maatregelen niet (meer) op de juiste categorieën van toepassing zijn zoals voorgeschreven door de *Code of noise levels on board ships* (IMO resolutie A.468(XII)). Deze bepaling is geactualiseerd in lijn met artikel 23, vijfde lid, Rvz.

In hoofdstuk 5 RvACSXMz wordt bepaald dat de kapitein er zorg voor draagt dat de regels worden nageleefd waaraan een schip moet voldoen ter verkrijging van een certificaat. In dit hoofdstuk ontbraken bepalingen met betrekking tot de verplichting aan de kapitein om ook te zorgen dat voldaan wordt aan eisen gesteld in het SOLAS-verdrag (voorheen opgenomen in artikel 61 Sb04) en de resoluties opgenomen in artikel 3f. Deze verplichtingen zijn toegevoegd in artikelen 31a en 31b.

Voorts zijn enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd, zoals het vernummernummeren van artikelen waarnaar wordt verwezen en het aansluiten bij bestaande terminologie.

4. Uitvoering en handhaving

Het systeem van uitvoering en handhaving is nader toegelicht in de nota van toelichting bij het wijzigingsbesluit. Deze wijzigingsregeling leidt tot beperkte veranderingen met betrekking tot uitvoering en handhaving. De eisen en bijbehorende onderzoeken voor bestaande scheepscategorieën blijven ongewijzigd, ook indien deze eisen zijn verplaatst van het Sb04 naar de RvACSXMz. Wijzigingen voor nieuwe scheepscategorieën zullen middels separate wijzigingen worden doorgevoerd, alwaar ook de gevolgen voor uitvoering en handhaving van die wijziging zullen worden geadresseerd.

Het verduidelijken dat het SCV-veiligheidscertificaat niet benodigd is voor schepen met een lengte over alles van minder dan 5 meter en het expliciteren dat SCV-passagiersschepen niet meer dan twintig mijl van een haven of veilig toevluchtsoord mogen opereren, biedt voor uitvoerders en handhavers meer duidelijkheid over het toepassen van de code.

In artikelen 31a en 31b is de zorgplicht van de kapitein voor de naleving van verschillende eisen toegevoegd. De toevoeging verbetert de grondslag voor handhaving op deze verplichting.

Dit voorstel is voorgelegd aan de Maritieme Autoriteit Curaçao. Hierbij zijn geen noodzakelijke wijzigingen naar voren gekomen. Om de regelgeving binnen het Koninkrijk zoveel mogelijk uniform te houden, zijn wel beperkte wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel doorgevoerd naar aanleiding van de HUF-toets van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op het wijzigingsvoorstel voor de Regeling Veiligheid Zeeschepen. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor de uitvoering en handhaving.

5. Financiële gevolgen

Deze wijzigingsregeling heeft geen nadelige financiële gevolgen voor de sector. Zij resulteert in een flexibeler en minder versnipperd regelgevend kader, waarbij geen inhoudelijke eisen zijn gewijzigd.

De in paragraaf 3 benoemde beperkte inhoudelijke wijzigingen betreffen grotendeels een verlichting van de eisen doordat voor vrachtschepen met een lengte over alles van minder dan 5 meter geen SCV-certificaat benodigd is en voor olietankers en tankers met een lengte van minder dan 24 meter waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen binnen de Caribische handelszone nu certificering mogelijk is op grond van de CCSS-Code, die lichtere eisen kent dan de algemene regelgeving voor deze schepen.



6. Consultatie en advisering

Het concept van dit wijzigingsvoorstel is op ambtelijk niveau voorgelegd aan de Caribische landen van het Koninkrijk. Hieruit is geen noodzaak tot aanpassing naar voren gekomen.

Voor deze wijziging heeft van 1 tot 29 oktober 2025 internetconsultatie plaatsgevonden. Deze heeft 1 reactie opgeleverd, welke slechts een aantal grammaticale suggesties bevatte.

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

7. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Voor een toelichting op het overgangsrecht wordt verwezen naar de toelichting op artikel II.

In artikel III is de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling geregeld. Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen in werking treedt.

Tegelijkertijd met de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit zal ook de vergelijkbare wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in werking treden. Dit is nodig omdat de artikelen rondom het NVC met het wijzigingsbesluit zijn verplaatst van het Sb04 naar de beide genoemde regelingen.

II. Artikelsgewijs deel

Artikel I – Wijziging Regeling veiligheid zeeschepen

Onderdelen A, F, K, S, Z en AJ (artikelen 1, 3a.1, 3f, 7a, 14 en 31b)

In artikel 1 wordt nog verwezen naar een verouderde resolutie voor de eisen aan vervoer en de behandeling van gevaarlijke en schadelijke vloeistoffen in bulk door offshore ondersteuningsschepen. In het artikel is daarom de begripsbepaling van de oude resolutie A.673(16) geschrapt en de nieuwe resolutie A.1122 (30) ingevoegd. Bovendien is gecorrigeerd dat het bij de resolutie behorende certificaat gecombineerd dient te worden met een NVC of IVC. In de artikelen 3a.1, 3f, 7a, 14 en 31b zijn ook de verwijzingen naar de oude resolutie vervangen door verwijzing naar de nieuwe resolutie.

Onderdeel B (artikel 1a)

Met onderdeel B is een nieuwe omhangbepaling ingevoegd in de RvACSXMz. Dit is nodig omdat in het wijzigingsbesluit de artikelen rondom de NVC's grondslagen zijn geïntroduceerd.

Onderdeel C (artikel 2)

In artikel 2 van de regeling zijn bepalingen opgenomen rondom de bouwdatum van een schip. Daarbij werd alleen verwezen naar de op grond van de regeling toepasselijke Codes of resoluties. Door deze wijziging wordt ook verwezen naar het SOLAS-verdrag, waardoor het nodig was om ook het verdrag aan deze opsomming toe te voegen. Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in het vijfde lid een tekstuele aanpassing door te voeren. Er werd verwezen naar 'het nationaal of het internationaal veiligheidscertificaat, bedoeld in artikelen 5 en 6 van het besluit'. In artikel 5 wordt echter het internationaal veiligheidscertificaat en in artikel 6 het nationaal veiligheidscertificaat genoemd. Daarom is de volgorde in het vijfde lid omgedraaid, zodat de volgorde van het certificaat en het artikel op elkaar aansluiten.

Onderdeel D (artikel 3)

Met onderdeel D is een correctie doorgevoerd in verband met de inwerkingtreding van de Rijkswet nationaliteit zeeschepen⁷. Door deze rijkswet wordt niet langer verwezen naar 'op grond van Arubaanse, Curaçaose of Sint Maartense rechtsregels' vervangen door 'op grond van voor Aruba, Curaçao of Sint Maarten geldende rechtsregels'.

⁷ Kamerstukken II 2011/12, 33134 (Rijkswet nationaliteit zeeschepen) en Kamerstukken II 2021/22, 34836 (Aanpassingswet Rijkswet nationaliteit zeeschepen).

Onderdeel E (artikel 3a)

Met onderdeel E is artikel 3a gewijzigd. In de opzet van het artikel wordt aangesloten bij de formulering van artikel 3a Rvz. Daarom is ervoor gekozen om in het eerste lid op te sommen voor welke categorieën schepen een NVC benodigd is. In het tweede lid is daarna per categorie vermeld hoe dit op het certificaat wordt opgenomen. Voorheen waren deze leden gecombineerd. Inhoudelijk is hierin geen wijziging doorgevoerd. Wel is verduidelijkt dat de categorie vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter (onderdeel d), ziet op de afmeting 5 tot 24 meter. Dit artikel is met het wijzigingsbesluit anders geformuleerd om mogelijk te maken dat er binnen het gehele Koninkrijk ook eisen worden gesteld aan schepen met een lengte kleiner dan 12 meter.

Tot slot is het vierde lid (nieuw) gewijzigd. Daar stond dat een NVC vergezeld gaat van een uitwateringsschema 'indien van toepassing'. Er was echter niet duidelijk geregeld wanneer dat 'van toepassing' aan de orde was. Het gaat om schepen met een lengte van 24 meter of meer op nationale reizen. Schepen van dat formaat op internationale reizen moeten op grond van artikel 4 Sb04 een internationaal certificaat van uitwatering hebben.

Onderdeel F (artikel 3a.1)

Na artikel 3a, dat ziet op het NVC, is een artikel ingevoegd dat uitsluitend ziet op veiligheidscertificaten die worden afgegeven op grond van bijzondere of specifieke kenmerken of vaargebieden. De grondslag van deze certificaten is artikel 6a Sb04 (voorheen artikel 12 Sb04). Daarin is een onderscheid gemaakt tussen verplicht voorgeschreven certificaten en certificaten waarvoor kan worden gekozen. Voor de formulering van artikel 3a.1 is bij deze opzet aangesloten.

In het eerste lid is verduidelijkt welke categorieën schepen een veiligheidscertificaat op grond van een bijzondere code of bijzondere eisen moeten hebben. Dit zijn onder meer verplaatsbare offshore booreenheden die onder een MODU-Code vallen. Deze categorieën schepen waren reeds op grond van de RvACSXMz verplicht om een dergelijk certificaat te hebben, waardoor er niets inhoudelijks voor deze schepen wijzigt. In het vijfde lid is verduidelijkt welke categorieën schepen kunnen kiezen voor een veiligheidscertificaat op grond van een bijzondere code of bijzondere eisen. Veelal gaat het dan ook om een lichter of passender regime dan de voor een NVC of IVC voorgeschreven eisen. Hierbij valt te denken aan de SPS-Code of Large Yacht-Code. Indien niet voor bijzondere eisen wordt gekozen, moeten deze schepen aan de voor de hoofdcategorie voorgeschreven eisen voldoen, veelal de eisen opgenomen in het SOLAS-Verdrag.

In het tweede tot en met vierde lid en in het zesde en zevende lid is opgenomen welke van de specifieke veiligheidscertificaten gecombineerd worden met een NVC of IVC, en welke certificaten in de plaats treden van het NVC. De specifieke certificaten zijn altijd aanvullend op het IVC en worden dus gecombineerd. In 2004 is ervoor gekozen om in het kader van lastenvermindering te kunnen regelen dat een certificaat in de plaats treedt van een NVC. Dit was steeds opgenomen per artikel (artikelen 3b tot en met 5). Met deze wijziging is ervoor gekozen om dat steeds in artikel 3a.1 op te nemen.

Onderdelen G, H, I, J, K, L en M (artikelen 3b tot en met 5)

In de genoemde onderdelen zijn steeds de leden die bepalen of een certificaat in de plaats treedt van het NVC geschrapt. Zoals hierboven omschreven is dat voortaan opgenomen in artikel 3a.1. Voorts is in de artikel 3f verduidelijkt wanneer er sprake is van een certificaat dat aanvullend is op het NVC of IVC.

Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 3f (onderdeel K) de namen van de certificaten te specificeren. Ook is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 5 (onderdeel M) de tweede volzin van het eerste lid op te nemen als tweede lid. Deze zin heeft namelijk alleen betrekking op de DSC-Code. Het oorspronkelijke tweede lid kon vervallen om bovengenoemde reden.

Onderdeel I (artikel 3d)

In artikel 3d is opgenomen dat vrachtschepen met een lengte tot 24 meter waarmee uitsluitend (nationale en internationale) reizen worden ondernomen in de Caribische Handelszone een certificaat op grond van de SCV-Code benodigd is. Deze SCV-Code stelt echter eisen voor schepen met een



lengte over alles⁸ vanaf 5 meter. Schepen met een lengte over alles van minder dan 5 meter hoeven niet aan deze eisen te voldoen.

Onderdelen N, O, P, R, T, U, V en W (artikelen 6.1, 6a, 6b, 6d, 8, 9, 10 en 11)

In artikel 15 Sb04 was geregeld welke onderzoeken moeten worden gedaan ter verkrijging van het NVC. Met deze wijziging is dat artikel verplaatst naar het nieuwe artikel 6.1. Inhoudelijk is dat artikel ongewijzigd en is bepaald welke schepen moeten voldoen aan de in het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken. Dit zijn de schepen die op grond van artikel 12a aan de toepasselijke eisen van het SOLAS-verdrag moeten voldoen. In artikelen 6a, 6b, 6d, 8, 9, 10 en 11 zijn verwijzingen van artikel 15 Sb04 aangepast naar artikel 6.1 van de RvACSXMz.

Onderdeel O (artikel 6a)

In artikel 6a is geregeld dat vrachtschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer in de Caribische handelszone kunnen kiezen voor de toepassing van de CCSS-Code. Dit is een Caribische code die van toepassing is op internationale en nationale reizen in dat gebied. Artikel 1.1 van die code geeft ook de mogelijkheid dat een olietanker of tanker met een lengte van minder dan 24 meter kunnen kiezen voor toepassing van de CCSS-Code. Dit was niet in de RvACSXMz opgenomen. Daartoe wordt nu een tweede lid toegevoegd. Voor de omschrijving van 'olietanker' en 'tanker' wordt verwezen naar de definities in voorschrift 1.1. van de Code.

Onderdeel P (artikel 6b)

In artikel 6b is geregeld dat de eigenaar van een passagiersschip dat uitsluitend reizen in de Caribische handelszone onderneemt, kan kiezen voor de toepassing van de SCV-Code. Indien daar niet voor wordt gekozen, dient het schip op grond van artikel 5 Sb04 in het bezit te zijn van een IVC voor passagiersschepen en moet het aan SOLAS-eisen voldoen. De SCV-Code is alleen van toepassing op schepen met een lengte over alles van 5 meter of meer en een lengte van minder dan 24 meter. De toepasselijkheid vanaf 5 meter was niet in artikel 12c opgenomen, wat met onderdeel Y is ingevoegd in het eerste lid.

Onder vernummering van het derde naar het vierde lid is ook een nieuw lid ingevoegd. De SCV-Code bepaalt dat passagiersschepen die kiezen voor de SCV-Code, niet verder dan 20 mijl vanaf de dichtstbijzijnde haven of veilig toevluchtsoord (from the nearest harbour or safe refuge) mogen varen. In de SCV-Code zijn deze termen nader omschreven. Indien zij dat wel doen, is wederom het SOLAS-verdrag van toepassing op het schip. Tot slot wordt in het vierde lid (nieuw) een verwijzing naar artikel 15 Sb04 aangepast. Dit artikel bevatte de onderzoeken voor schepen die ter verkrijging van het NVC worden onderworpen aan de in het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken. Artikel 15 Sb04 is met deze wijziging verplaatst naar artikel 6.1 RvACSXMz, waardoor in artikel 6b, vierde lid, naar artikel 6.1 moet worden verwezen.

Onderdeel Q (artikel 6c)

Artikel 6c regelt de onderzoeken voor vrachtschepen die een SCV-certificaat benodigd hebben. De titel is aangepast en, in lijn met onder andere artikelen 6a en 6b, zijn de afmetingen geschrapt.

Onderdeel X (artikel 11a)

Voor deze wijzigingsregeling was de geldigheidsduur van de NVC's geregeld in artikel 29 Sb04. Omdat alle artikelen rondom het NVC van het Sb04 naar de Rvz zijn verplaatst, is het ook nodig om de geldigheidsduur opnieuw te bepalen. Daarvoor is in paragraaf 3 een nieuw artikel ingevoegd. Daarin is geregeld dat NVC's die worden afgegeven voor vrachtschepen een geldigheidsduur hebben van vijf jaar. Dit geldt niet voor passagiersschepen op nationale vaart met een lengte van minder dan 24 meter (artikel 3a, eerste lid, onderdelen e en i). Hierbij is aangesloten bij de termijnen die waren opgenomen in het Sb04 en hetgeen het SOLAS-verdrag hierover bepaalt, waardoor het certificaat één jaar geldig is.

Onderdeel Y (artikel 12a)

De eisen waaraan moet worden voldaan ter verkrijging van NVC waren opgenomen in artikel 41 Sb04. Deze eisen zijn met deze wijzigingsregeling verplaatst en opgenomen in artikel 12a. Inhoudelijk is het

⁸ De 'lengte over alles' is de totale lengte van het schip, inclusief alle vaste uitsteeksels. Voor een gegeven schip is de 'lengte over alles' groter dan de 'lengte' als gedefinieerd in het Schepenbesluit 2004.



artikel ongewijzigd en leidt de verplaatsing niet tot andere eisen. Wel is verduidelijkt voor welke NVC's deze eisen gelden, namelijk voor schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a tot en met c en e. Voor de andere categorieën schepen die een NVC nodig hebben, zijn andere eisen opgenomen in hoofdstuk 3 van de regeling.

Onderdeel AA (artikel 15)

In artikel 15 zijn de nadere eisen met betrekking tot de stabiliteit van schepen opgenomen. In het tweede lid werd verwezen naar twee categorieën schepen waarvoor op grond van artikel 3a een NVC benodigd is. Voor de duidelijkheid is met onderdeel AA naar de betreffende onderdelen van artikel 3a, eerste lid, verwezen in plaats van naar de omschrijving van deze categorieën.

Onderdeel AB (artikel 16)

Artikel 16, vierde lid, dat ziet op maatregelen ter beperking van geluidshinder, was verouderd, waardoor de voorgeschreven maatregelen niet (meer) op de juiste categorieën van toepassing zijn zoals voorgeschreven door de Code of noise levels on board ships. In lijn met artikel 23, vijfde lid, Rvz is deze bepaling geactualiseerd.

Onderdeel AC (artikel 19)

In artikel 19 zijn nadere regels gesteld waaraan voldaan moet worden ter verkrijging van een veiligheidscertificaat. In het eerste lid is de verwijzing aangepast waardoor alle certificaten als bedoeld in artikelen 3b tot en met 3f ook onder dit artikel vallen.

In het tweede lid is geregeld dat schepen met een certificaat als bedoeld in artikel 6a (voorheen artikel 12) Sb04, ook moeten voldoen aan hoofdstuk V van de bijlage bij het SOLAS-verdrag. In het tweede lid werd verwezen naar artikel 40, derde lid, Sb04. Dit lid is met de het wijzigingsbesluit vervallen. Ook is in een nieuw derde lid toegevoegd waarin is bepaald dat schepen met een NVC moeten voldoen aan hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. Dit hoofdstuk ziet op navigatie en geldt voor alle schepen op alle reizen. Deze schepen moesten op grond van artikel 41 Sb04 al aan het hoofdstuk voldoen, maar deze eis is met deze wijziging verplaatst naar de regeling. Hier treedt geen inhoudelijke wijziging op.

Onderdeel AD (artikel 20)

In artikel 20 is aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (HSI) de bevoegdheid gegeven om een gelijkwaardige voorziening toe te staan, waarbij wordt afgeweken van de eisen opgenomen in de artikelen 18a tot en met 24. Doordat met onderdeel Y een nieuw artikel 12a is ingevoegd, waarin is voorgeschreven welke schepen aan de eisen uit het SOLAS-verdrag moeten voldoen, moet in artikel 20 ook verwezen worden naar artikel 12a en naar het SOLAS-verdrag zelf.

Onderdeel AE (artikel 22)

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de naam van de Kustwacht in het Caribisch deel van het Koninkrijk te actualiseren.

Onderdeel AF (artikel 23b)

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de leesbaarheid van artikel 23b te verbeteren. Daarbij is ervoor gekozen om de opzet van artikel 37b van de Rvz te volgen.

Onderdeel AG (artikel 24)

In de aanhef van artikel 24, eerste lid, moet ook worden verwezen naar het NVC, nu met deze wijzigingsregeling de verschillen tussen het NVC en IVC zoveel mogelijk zijn gelijkgetrokken. In het eerste lid, onderdeel c, was abusievelijk niet verwezen naar de LY3-Code, maar alleen naar de LY2-Code en naar de SCV-Code. Met onderdeel AG is dit hersteld.

Onderdeel AH (artikel 25)

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de titel van artikel 25 te verduidelijken. Artikel 25 ziet op vrijstellingen voor zeilschepen, terwijl dat niet in de titel tot uitdrukking kwam. In de andere artikelen, zoals 24 en 25a werd de term 'vrijstellingen' wel al in de titel genoemd.

Voorts is in het eerste lid verduidelijkt dat de vrijstellingen gelden voor zeilschepen vanaf 12 meter. Dit



volgde voor deze wijziging uit artikel 6, tweede lid, Sb04, maar dat lid is vervallen met de bovengenoemde wijziging van het Schepenbesluit 2004.

Onderdeel AI (artikel 28)

In artikel 28 is de verwijzing naar een MSC-circulaire geactualiseerd. Dit is een richtlijn voor het vastzetten van lading aan boord van een schip.

Onderdeel AJ (artikelen 31a en 31b)

In hoofdstuk 5 is steeds opgenomen dat het de verantwoordelijkheid is van de kapitein om ervoor te zorgen dat de voor dat schip geldende eisen worden nageleefd. Door het verplaatsen van de eisen uit het SOLAS-verdrag voor schepen ter verkrijging van een NVC van het Sb04 naar de RvACSXMz, moet in hoofdstuk 5 ook worden opgenomen dat de kapitein zorgdraagt voor naleving van de bepalingen uit het verdrag. Dit was eerder opgenomen in artikel 61, vierde lid, Sb04. Hiervoor is artikel 31a ingevoegd.

In artikel 31b is een vergelijkbare verplichting opgenomen waarvoor een certificaat op grond van resoluties MSC.235(82) of A.1122(30) benodigd is ingevolge artikel 5a.

Artikel II – Overgangsrecht

In artikel II is het overgangsrecht opgenomen. Zoals hierboven is toegelicht zijn er in deze wijziging geen inhoudelijke veranderingen opgenomen in de nationale eisen aan schip en bedrijfsvoering, maar verandert voor een aantal scheepscategorieën wel het type veiligheidscertificaat dat benodigd is. Zo worden voor schepen die gebruikt worden voor het aan boord nemen van drenkelingen en voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter geen 'bijzondere certificaten' in de zin van het voormalige artikel 12 Sb04 meer afgegeven. In het overgangsrecht is geregeld dat alle certificaten die zijn afgegeven voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wijziging, geldig blijven gedurende de looptijd van het certificaat. Dit geldt uiteraard niet indien het certificaat eerder vervalt of wordt ingetrokken op grond van de Schepenwet. Als de geldigheidsduur van het certificaat verloopt, zal daarna het certificaat dat met deze wijziging wordt voorgeschreven, moeten worden verkregen. Op de certificaten die nog geldig blijven, blijven ook de oude regels van toepassing.

Voorts is geregeld dat indien artikel 3b (nieuw) voorschrijft dat een veiligheidscertificaat op grond van artikel 6a (voormalig artikel 12) Sb04 moet worden gecombineerd met het nationaal of internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in de artikelen 6 en 5 Sb04, deze verplichting pas gaat gelden op het moment dat het nationaal of internationaal veiligheidscertificaat verloopt. Het is dus niet nodig om eerder het aanvullend certificaat te verkrijgen. Het is natuurlijk wel mogelijk om een dergelijk certificaat aan te vragen, aangezien er geen andere eisen of onderzoeken aan ten grondslag liggen.

Artikel III – Inwerkingtreding

Artikel III regelt de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 7 van deze toelichting.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*