

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van
nr. IENW/BSK- , tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in
verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal
veiligheidscertificaat en enkele andere wijzigingen

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

(KetenID W GK028097)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3 en 3a van de Schepenwet en de artikelen 2, vierde lid, 6,
eerste lid, 6a, 6b, 9, derde lid, 15, 22, 29, vijfde lid, 30, onderdeel c, 32, 41, 41a,
tweede lid, 46, 51 en 65 van het Schepenbesluit 2004;

BESLUIT:

Artikel I

De Regeling veiligheid zeeschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 komt de begripsbepaling van 'schip dat wordt gebezigd voor het aan
boord nemen van drenkelingen' te luiden:

- *schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen*: schip dat
wordt gebruikt voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen, niet
zijnde een passagiersschip;.

B

Artikel 1a komt te luiden:

Artikel 1a. Grondslagen

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

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd;

1. In het eerste lid wordt 'op grond van deze regeling toepasselijke Codes,
resoluties of richtlijnen' vervangen door 'op grond van deze regeling toepasselijke
verdragen, Codes, resoluties of richtlijnen'.
2. In het vijfde lid, onderdeel b, wordt 'het nationaal of het internationaal
veiligheidscertificaat' vervangen door 'het internationaal of het nationaal
veiligheidscertificaat'.

D

Artikel 3a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt in onderdelen b, f en g 'met een lengte van minder dan 24 meter,' vervangen door 'met een lengte van 12 tot 24 meter,'.
2. In het eerste lid worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel g door een puntkomma, drie onderdelen toegevoegd, luidende:
 - h. een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen;
 - i. een passagiersschip met een lengte van minder dan 24 meter, uitsluitend bestemd en gebruikt voor nationale reizen;
 - j. een Caribisch-Nederlands vrachtschip met een lengte van minder dan 12 meter.
3. In het tweede lid, onderdeel g, wordt 'overeenkomstig artikel 15 van het besluit' vervangen door 'overeenkomstig deze regeling'.
4. In het derde lid wordt 'indien van toepassing,' vervangen door 'voor schepen met een lengte van 24 meter of meer op nationale reizen,'.
5. Het vierde lid vervalt.

E

Na artikel 3a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3b. Veiligheidscertificaat op grond van bijzondere of specifieke kenmerken

1. Een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6a, eerste lid, van het besluit is benodigd voor de volgende categorieën schepen:
 - a. een passagiersschip waarmee nationale reizen worden ondernomen van of naar een haven in de Europese Unie als bedoeld in richtlijn 2009/45/EG;
 - b. een verplaatsbare offshore booreenheid als bedoeld in de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989 en de MODU-Code 2009;
 - c. een offshore bevoorradingschip als bedoeld in resolutie MSC.235(82);
 - d. een offshore ondersteuningsschip als bedoeld in resolutie A.1122(30);
 - e. 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 binnen de Caribische handelszone (SCV);
 - f. een ro-ro-passagiersschip in Europese vaart als bedoeld in artikel 2 van richtlijn EU 2003/25;
 - g. een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van 24 meter of meer.
2. Een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6a, tweede lid, van het besluit kan worden gekozen voor de volgende categorieën schepen:
 - a. 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);

- b. een vrachtschip van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer, waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen binnen de Caribische handelszone (CCSS);
- c. 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);
- d. 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);
- 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.

3. Het veiligheidscertificaat, bedoeld in het eerste lid, treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat voor schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en e.

4. Het veiligheidscertificaat, bedoeld in het eerste lid, wordt gecombineerd met het op grond van artikel 3a benodigde nationaal veiligheidscertificaat voor schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdelen b tot en met d en g.

5. Het veiligheidscertificaat, bedoeld in het eerste lid, wordt gecombineerd met het op grond van artikel 5, eerste lid, van het besluit benodigde internationaal veiligheidscertificaat voor schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdelen b tot en met d en f.

6. Het veiligheidscertificaat, bedoeld in het tweede lid, treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat voor schepen als bedoeld in het tweede lid, onderdelen a tot en met d.

7. Het veiligheidscertificaat, bedoeld in het tweede lid, wordt gecombineerd met het op grond van artikel 3a benodigde nationaal veiligheidscertificaat voor schepen als bedoeld in het tweede lid, onderdelen e en f.

8. Het veiligheidscertificaat, bedoeld in het tweede lid, wordt gecombineerd met het op grond van artikel 5, eerste lid, van het besluit benodigde internationaal veiligheidscertificaat voor schepen als bedoeld in het tweede lid, onderdelen a, c, e en f.

F

Artikel 4, derde lid, vervalt.

G

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de titel wordt 'Certificaten' vervangen door 'Aanvullende certificaten'.
2. In de aanhef van het eerste lid wordt 'zijn de volgende certificaten benodigd' vervangen door 'zijn tevens de volgende certificaten benodigd'.
3. Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid vervallen.

H

Artikel 5a wordt als volgt gewijzigd:

1. In de titel wordt 'Certificaat' vervangen door 'Aanvullend certificaat'.

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 'het bij die resolutie behorende certificaat' vervangen door 'het bij die resolutie behorende certificaat van geschiktheid'.
4. Het derde lid vervalt.

I

Artikel 5b, derde lid, vervalt.

J

Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid van artikel 5c vervallen.

K

Artikel 5d, derde lid, vervalt.

L

Artikel 5e wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'vrachtschip van minder dan 24 meter' wordt vervangen door 'vrachtschip met een lengte over alles van 5 meter of meer en een lengte van minder dan 24 meter'.
2. Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid vervallen.

M

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de titel wordt 'Certificaten' vervangen door 'Aanvullende certificaten'.
2. In het eerste lid wordt 'is het bij de desbetreffende Code behorende certificaat benodigd' vervangen door 'is tevens het bij de desbetreffende Code behorende certificaat benodigd' en vervalt de tweede volzin.
3. 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

Artikel 6a vervalt.

O

Artikel 6b komt te luiden:

Artikel 6b. Aanvullende certificaten schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen

1. Voor een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van

- drenkelingen met een lengte van 24 meter of meer is tevens een certificaat behorende bij de SPS-Code 2008 benodigd.
2. Voor een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen is tevens een veiligheidsmanagementcertificaat, behorend bij de ISM-Code, benodigd.
 3. Het in het eerste en tweede lid bedoelde certificaat wordt gecombineerd met het ingevolge artikel 3a, eerste lid, onderdeel h, benodigde nationaal veiligheidscertificaat.
 4. Artikel 9, tweede lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing op een schip als bedoeld in het eerste en tweede lid.

P

Artikel 6f vervalt.

Q

Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid van artikel 7 vervallen.

R

Artikel 9 wordt vernummerd tot artikel 8a.

S

In hoofdstuk 2, paragraaf 2, wordt voor artikel 9a een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9. Onderzoeken van schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, d en e

1. Een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, d 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.

T

Artikel 9a wordt als volgt gewijzigd:

1. De titel van artikel 9a komt te luiden:

'Artikel 9a. Onderzoeken van schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b, c, f, g en j'.

2. In het eerste lid wordt 'Een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b, c, e, f of g,' vervangen door 'Een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b, c, f, g of j,'.

U

Artikel 9c komt te luiden:

Artikel 9c. Onderzoeken van schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen

1. Een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van 12 tot 24 meter wordt ter verkrijging van het nationaal veiligheidscertificaat gedurende de geldigheidsduur van dat certificaat onderworpen aan de in artikel 9a voorgeschreven onderzoeken.
2. Een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van 24 meter of meer wordt ter verkrijging van het certificaat, bedoeld in artikel 6b, eerste lid, en gedurende de geldigheidsduur van dat certificaat onderworpen aan de in de SPS-Code 2008 voorgeschreven onderzoeken.
3. Een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen waarvoor ingevolge artikel 6b, tweede lid, een veiligheidsmanagementscertificaat benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de ISM-Code voorgeschreven onderzoeken. Artikel 20, tweede lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing.

V

Artikel 9g komt te luiden:

Artikel 9g. Onderzoeken van passagiersschepen minder dan 24 meter op nationale reizen

Een passagiersschip met een lengte van minder dan 24 meter, uitsluitend bestemd en gebruikt voor nationale reizen als bedoeld in artikel 3a, onderdeel i, wordt ter verkrijging van het nationaal veiligheidscertificaat en gedurende de geldigheidsduur van dat certificaat onderworpen aan de in artikel 12 van richtlijn 2009/45/EG voorgeschreven onderzoeken.

W

In artikel 12, tweede lid, wordt 'in artikel 14 of 15 van het besluit bedoelde onderzoeken' vervangen door 'in artikel 14 van het besluit of artikel 9 bedoelde onderzoeken'.

X

In artikel 12a, 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 9 bedoelde onderzoeken'.

Y

Artikel 12b wordt als volgt gewijzigd:

1. 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 binnen de Caribische handelszone, kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de voorschriften van de CCSS-Code.
2. In het derde lid (nieuw) wordt 'in artikel 15, eerste lid, van het besluit voorgeschreven onderzoeken' vervangen door 'artikel 9, eerste lid, voorgeschreven onderzoeken'.

Z

Artikel 12c 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 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 9, eerste lid, bedoelde onderzoeken'.

AA

Artikel 12d wordt als volgt gewijzigd:

1. In de titel vervalt 'tot 24 m'.
2. In het artikel wordt 'het certificaat van inspectie,' vervangen door 'het SCV veiligheidscertificaat,'.

AB

In artikel 15, derde lid, wordt 'ingevolge de artikelen 13, 14, 15 of 17 van het besluit of de artikelen 9a tot en met 12d van deze regeling' vervangen door 'ingevolge de artikelen 13, 14, of 17 van het besluit of de artikelen 9 tot en met 12d van deze regeling'.

AC

In artikel 16 wordt 'ingevolge de artikelen 9a tot en met 12d en 13, derde lid,' vervangen door 'ingevolge de artikelen 9 tot en met 12d en 13, derde lid,'.

AD

In hoofdstuk 2, paragraaf 3, wordt voor artikel 17 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 16a. Geldigheidsduur nationaal veiligheidscertificaat

1. Het nationaal veiligheidscertificaat, dat is afgegeven voor een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a tot en met d, f tot en met h en j, heeft een geldigheidsduur van vijf jaren.
2. Het nationaal veiligheidscertificaat, dat is afgegeven voor een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen e en i, 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.

AE

In artikel 17a wordt onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid, een lid ingevoegd, luidende:

2. De geldigheidsduur van het in artikel 5d, eerste lid, bedoelde afschrift van kennisgeving, is gelijk aan de geldigheidsduur van het internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen waarmee het wordt gecombineerd.

AF

Artikelen 17b en 17c vervallen.

AG

In hoofdstuk 3, paragraaf 1, wordt voor artikel 18a een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 18. Eisen aan schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, d, 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, d, 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.

AH

In artikel 18a wordt 'als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b en c,' telkens vervangen door 'als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b, c en j'.

AI

In artikel 19, vierde lid, wordt 'een verbouwing' vervangen door 'een verbouwing als bedoeld in richtlijn 2009/45/EG'.

AJ

Artikel 20a komt te luiden:

Artikel 20a. Eisen aan schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen

1. Een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van 12 tot 24 meter voldoet aan de eisen opgenomen in bijlage 3b.
2. Een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen met een lengte van 24 meter of meer voldoet aan:
 - a. de toepasselijke eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en XII van het SOLAS-verdrag; en
 - b. de eisen opgenomen in de SPS-Code 2008.

AK

Artikel 20b komt te luiden:

Artikel 20b. Eisen aan passagiersschip minder dan 24 meter op nationale reizen

Een passagiersschip met een lengte van minder dan 24 meter uitsluitend gebruikt of bestemd voor nationale reizen voldoet aan de eisen opgenomen in bijlage 3d.

AL

In de titels van artikelen 21 tot en met 21c wordt 'Bijzondere eisen' vervangen door 'Eisen'.

AM

Artikel 26 komt te luiden:

Artikel 26. Nadere regels in relatie tot benodigde certificaten

1. Een schip waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat, een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikelen 5 tot en met 7 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de ingevolge de artikelen 22, 23, 24 en 25 toepasselijke eisen.
2. Een schip waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikelen 5 tot en met 7 benodigd is, voldoet ter verkrijging van dat certificaat bovendien aan de toepasselijke eisen van hoofdstuk V van de bijlage bij het SOLAS-verdrag.

AN

In artikel 27 wordt 'hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke Europese richtlijnen, Codes, resoluties en circulaires' vervangen door 'hetgeen dienaangaande in het desbetreffende verdrag en de op grond van deze regeling toepasselijke Europese richtlijnen, Codes, resoluties en circulaires' en wordt 'in de artikelen 18a tot en met 24 bedoelde eisen' vervangen door 'in de artikelen 18 tot en met 24 bedoelde eisen'.

AO

Na artikel 31 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 31a. Veiligheidsmanagementsysteem schepen gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen

1. Op de eigenaar van een schip waarvoor ingevolge artikel 6b, tweede lid, een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, is artikel 49 van het besluit van overeenkomstige toepassing.
2. In het veiligheidsmanagementsysteem wordt in ieder geval aandacht besteed aan de beveiliging van en de toegang tot het schip.

AP

Artikel 39 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, van het besluit' vervangen door 'internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, van het besluit of een nationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van het besluit'.
2. In onderdeel c, wordt 'de LY2-Code of de SCV-Code' vervangen door 'de LY2-Code, LY3-Code of de SCV-Code'.

AQ

In artikel 41, onderdeel c, wordt 'artikel 41, eerste lid, van het besluit.' vervangen door 'artikel 18, eerste lid.'

AR

In artikel 41b, eerste lid, wordt 'en hoofdstuk 3 van deze regeling' vervangen door 'en artikelen 5c, 5d, tweede lid, en 5e, eerste lid, en hoofdstuk 3 van deze regeling'.

AS

In artikelen 43, onderdeel a, en 45, onderdeel a, wordt 'de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;' vervangen door 'de Minister van Economische Zaken;'.

AT

In hoofdstuk 5, paragraaf 1, worden voor artikel 47 twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 46a. Voorschriften voor schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, d en e

De kapitein van een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen a, d 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 46b. Voorschriften voor schepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b, c, i en j

De kapitein van een schip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b, c, i en j, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de op dat schip van toepassing zijnde bijlage opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

AU

Artikel 48a komt te luiden:

Artikel 48a. Voorschriften voor schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen

1. De kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen, draagt ervoor zorg dat aan boord van het schip de in artikel 20a, eerste lid en tweede lid, onderdelen a en b, genoemde voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.
2. De kapitein van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat als bedoeld in artikel 6b, tweede lid, benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip het in de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem wordt toegepast.

AV

Na artikel 48a worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 48b. Voorschriften voor een ro-ro passagiersschip in Europese

vaart (EU)

De kapitein van een ro-ro-passagiersschip draagt er zorg voor dat aan boord van het schip aan de in richtlijn 2003/25/EG genoemde voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Artikel 48c. Voorschriften betreffende de uitwatering

De kapitein van een schip met een lengte van 24 meter of meer, waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is en waarmee nationale reizen worden ondernomen, draagt er met inachtneming van hetgeen dienaangaande in het Uitwateringsverdrag is bepaald, zorg voor dat het schip voorafgaande aan en gedurende een reis geen geringer vrijboord heeft dan voor dat schip op die reis is toegestaan.

Artikel 48d. Voorschriften voor schepen als bedoeld in artikel 5a

1. De kapitein van een schip als bedoeld in artikel 5a, 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 5a, 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.

AW

In artikel 57, eerste lid, wordt 'de artikelen 4, eerste en tweede lid, 7, eerste lid, 7a, 9, 13, 19, 22, derde lid, en 47' vervangen door 'de artikelen 4, eerste en tweede lid, 7, eerste lid, 7a, 8a, 13, 19, 22, derde lid, en 47'.

AX

In de titel en in de aanhef van paragraaf 1 van bijlage 3 wordt 'bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b,' vervangen door 'bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b en j.

AY

In de titel en in de aanhef van paragraaf 1 van bijlage 3a wordt 'bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel b,' vervangen door 'bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen b en j,'.

Artikel II

1. Een veiligheidscertificaat dat is afgegeven op grond van artikel 6 of 12 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 van het besluit was afgegeven, blijft het bepaalde in het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid 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 3b, vierde of vijfde lid, een certificaat als bedoeld in artikel 6a van het besluit gecombineerd wordt met het nationaal of internationaal veiligheidscertificaat, geldt de in die leden opgenomen verplichting vanaf het tijdstip dat het reeds afgegeven veiligheidscertificaat vervalt.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2026/op het tijdstip dat 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 worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

R. Tieman

Toelichting

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Deze wijziging van het Regeling veiligheid zeeschepen beoogt het certificeren van Nederlandse schepen en Caribisch-Nederlandse schepen 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 'bijzonder veiligheidscertificaat' in plaats van een NVC gekregen. De structuur leidde bovendien tot versnippering van de regelgeving doordat eisen in het kader van nationale veiligheidscertificaten 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 wijziging van de Rvz wordt dan ook gelijktijdig doorgevoerd met de bijbehorende wijziging van het Sb04² en de RvACSXMz³.

2. Hoofdpijnen van deze wijziging

Door de verplaatsing van de bepalingen rondom het NVC van het Sb04 naar de Rvz is het mogelijk om binnen de Rvz de eisen aan schip en bedrijfsvoering, onderzoeken en geldigheidsduur van certificaten te diversifiëren, waardoor ze beter passend zijn voor de verschillende scheepscategorieën. Hierdoor is het mogelijk geworden om een aantal scheepscategorieën die tot op heden noodgedwongen een bijzonder certificaat kregen, te certificeren middels een NVC. Hiertoe worden een aantal categorieën schepen toegevoegd aan de opsomming in artikel 3a van categorieën die een NVC benodigd hebben.

De 'overige certificaten' die op grond van artikel 6a Sb04 (voorheen artikel 12 Sb04) worden afgegeven, vormen een aparte categorie in het Sb04 naast nationale veiligheidscertificaten en internationale veiligheidscertificaten (hierna: IVC). Zij zijn bedoeld om te worden afgegeven op grond van bijzondere codes of

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 Besluit tot wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen.

³ 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.

bijzondere eisen. Het betreft hier bijvoorbeeld de SPS-Code, de MODU-Code of de eisen aan passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter in nationale vaart. In sommige gevallen is bepaald dat deze certificaten in de plaats treden van het NVC of IVC, terwijl ze vanwege andere certificaten juist moeten worden gecombineerd met het NVC of IVC. Bovendien is een dergelijk certificaat in sommige gevallen vereist. In andere gevallen kan worden gekozen voor een dergelijk certificaat, 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 binnen 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 gezamenlijk in een nieuw ingevoegd artikel 3b.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota van toelichting bij de wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen (hierna: wijzigingsbesluit). Onderaan die nota van toelichting is in een tabel te vinden welke artikelen uit het Sb04 naar de Rvz zijn verplaatst.

3. Overige wijzigingen

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om te verduidelijken dat het SCV-veiligheidscertificaat niet benodigd is voor vrachtschepen met een lengte minder dan 5 meter over alles, aangezien het toepassingsbereik van de SCV Code⁴ beperkt is tot schepen vanaf een lengte over alles van 5 meter of meer tot een lengte van 24 meter.

Met betrekking tot passagiersschepen die gecertificeerd worden middels de SCV-Code is verduidelijkt dat zij maximaal 20 mijl vanaf een haven of veilig toevluchtsoord als bedoeld in de code mogen varen. Dit is een bestaande beperking uit de SCV-Code die niet expliciet benoemd was in de Nederlandse regelgeving.

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

⁴ De in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgestelde en 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).

De benodigde certificaten voor schepen die met een nationaal certificaat opereren op grond van de SPS⁵, DSC⁶ en MODU Codes⁷ zijn gewijzigd, evenals de certificaten voor offshore bevoorradingsschepen, offshore ondersteuningsschepen en schepen met een lengte van 24 meter of meer die worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen. Het certificaat dat deze schepen kregen trad in de plaats van het NVC, terwijl het voor schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat vereist is, wordt gecombineerd met dat certificaat. Om te voorkomen dat schepen in buitenlandse havens in de problemen komen is aangesloten bij de internationale benadering, dus dat het certificaat gecombineerd wordt met het NVC in de gevallen waarbij het ook met een IVC wordt gecombineerd. Zo bestaat er geen verschil tussen die twee.

In hoofdstuk 5 Rvz is bepaald dat de kapitein er zorg voor draagt dat de regels worden nageleefd waaraan zijn schip moet voldoen ter verkrijging van een certificaat. In dit hoofdstuk ontbraken bepalingen met betrekking tot de verplichting van de kapitein om ook te zorgen dat voldaan wordt aan eisen gesteld in het SOLAS-verdrag (voorheen opgenomen in artikel 61 Sb04), diverse bijlagen, richtlijn 2003/25/EG⁸ en het Uitwateringsverdrag⁹ en de resoluties opgenomen in artikel 5a. Deze verplichtingen zijn toegevoegd. Ook is toegevoegd dat de kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen er zorg voor dient te dragen dat het in de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem wordt toegepast.

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

4. Uitvoering en handhaving

Het systeem van uitvoering en handhaving is nader toegelicht bij de wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen. Deze wijziging van de Rvz 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 Rvz. Wijzigingen voor nieuwe scheepscategorieën zullen middels

⁵ 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)).

⁶ De bij resolutie A.373(X) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) van de Verenigde Naties aangenomen Code voor de veiligheid van dynamisch ondersteunde schepen (Dynamically Supported Craft Code).

⁷ 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)).

⁸ Richtlijn nr. 2003/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 april 2003 betreffende specifieke stabiliteitsvereisten voor ro-ro-passagiersschepen (PbEU 2003, 123).

⁹ Het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

separate wijzigingen worden doorgevoerd, alwaar ook de gevolgen voor uitvoering en handhaving van die wijziging zullen worden geadresseerd.

Voor een aantal scheepscategorieën treedt het bijzondere certificaat niet meer in de plaats van het NVC, maar wordt het hiermee gecombineerd. Aangezien de inhoudelijke eisen en de onderzoeken niet wijzigen, betreft dit slechts een administratieve wijziging zonder noemenswaardige gevolgen voor uitvoering of handhaving. De wijziging van het certificaat voor schepen die gebruikt worden voor het aan boord nemen van drenkelingen en passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter op nationale reizen vereist geen extra handelingen voor de uitvoering, aangezien dergelijke schepen op dit moment niet onder de vlag van het Koninkrijk varen.

Het in lijn met de SCV-Code 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. Hier is sprake van een verlichting voor schepen tussen 0 en 5 meter. De beperking tot twintig mijl vanaf een haven of veilig toevluchtsoord gold al op grond van de SCV-Code en heeft daarom in de praktijk geen gevolgen.

In artikelen 46b, 48b en 48c is de zorgplicht van de kapitein voor de naleving van verschillende eisen toegevoegd. Deze bleek per abuis te ontbreken, waar deze verplichting al wel gold. De toevoeging verbetert de grondslag voor handhaving op deze verplichting.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) houdt toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de scheepvaart en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de inspecteur-generaal (hierna: IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling (HUF-toets). De IG heeft geconcludeerd dat de regeling[toetsing vindt plaats gelijktijdig met internetconsultatie]

5. Financiële gevolgen

De wijzigingen in deze regeling hebben geen nadelige financiële gevolgen voor de sector. Zij resulteren 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 minder dan 5 meter geen SCV-certificaat benodigd is en voor olietankers en tankers met een lengte van minder dan 24 meter nu certificering mogelijk is op grond van de CCSS-Code, die lichtere eisen kent dan de algemene regelgeving voor deze schepen.

De wijziging waarbij voor een aantal scheepscategorieën het benodigde certificaat niet meer in de plaats treedt van het NVC maar ermee gecombineerd wordt,

resulteert weliswaar in de verplichting tot het hebben van een extra certificaat, maar dit brengt voor de eigenaar geen aanvullende kosten of administratieve lasten met zich mee. Er worden namelijk geen aanvullende of nieuwe eisen gesteld waarvoor het schip moet worden geïnspecteerd. Klassenbureaus rekenen geen extra kosten voor het afgeven van een tweede certificaat.

6. Consultaties en advisering

Voor deze wijziging heeft van xx-xx-xxxx tot xx-xx-xxxx internetconsultatie plaatsgevonden. Deze heeft x reacties opgeleverd, met als belangrijkste punten

Deze wijziging is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR). Het ATR heeft het dossier wel/niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat ... [toetsing vindt plaats gelijktijdig met internetconsultatie]

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 gesteld op 1 juli 2026. Daarbij is aangesloten bij de vaste verandermomenten van 1 januari of 1 juli voor algemene maatregelen van bestuur, omdat deze wijzigingsregeling tegelijkertijd in werking treedt met het wijzigingsbesluit.

Tegelijkertijd met de inwerkingtreding van wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen zal ook de vergelijkbare wijziging van de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense 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

Onderdeel B (artikel 1a)

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

Onderdeel C (artikel 2)

In artikel 2 Rvz zijn bepalingen opgenomen rondom de bouwdatum van een schip. Daarbij werd alleen verwezen naar de op grond van de Rvz toepasselijke Codes, resoluties of richtlijnen. Doordat na deze wijziging ook wordt verwezen naar het SOLAS-verdrag is het nodig 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'.

Met deze wijzigingsregeling is de volgorde omgedraaid en in lijn gebracht met de volgorde van de daarmee corresponderende artikelen 5 en 6 van het besluit.

Onderdeel D (artikel 3a)

Met onderdeel D is artikel 3a gewijzigd. Allereerst is in onderdeel b verduidelijkt dat de categorie vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter, ziet op de afmeting 12 tot 24 meter. Dit bleek uit artikel 6 Sb04, maar dit artikel is met wijzigingsbesluit anders geformuleerd om mogelijk te maken dat er ook eisen worden gesteld aan schepen van 0 tot 12 meter. Daarom is ook aanpassing van de onderdelen f en g nodig. Daarnaast worden drie categorieën schepen aan het eerste lid toegevoegd. In onderdelen h en i betreft het schepen die een bijzonder certificaat op grond van artikel 12 Sb04 kregen. Na de inwerkingtreding van deze wijziging krijgen deze schepen een NVC, waarbij de eisen zelf niet veranderen. Onderdeel j, dat ziet op een Caribisch-Nederlands vrachtschip van minder dan 12 meter, was voorheen opgenomen in het vierde lid. Dit was nodig door de grondslag van artikel 6 Sb04, waarin was geregeld dat alleen eisen konden worden gesteld voor vrachtschepen van minder dan de 12 meter als het een Caribisch-Nederlandse vrachtschip betrof. Door de aanpassing van artikel 6 Sb04¹⁰ (onderdeel E) is het niet langer nodig om dit expliciet te bepalen en kunnen deze schepen worden toegevoegd aan de opsomming in artikel 3a, eerste lid. Het vierde lid vervalt. De overige categorieën in artikel 3a, eerste lid, kunnen zowel Nederlands gevlagde als Caribisch-Nederlandse schepen zijn.

In het tweede lid is een verwijzing aangepast naar artikel 15 Sb04. Artikel 15 Sb04 is verplaatst naar artikel 9 Rvz. Inhoudelijk heeft geen wijziging plaatsgevonden. De verwijzing in onderdeel g is overeenkomstig aangepast.

Tot slot is het derde lid aangepast. Daar was bepaald dat een NVC vergezeld gaat van een uitwateringsschema 'indien van toepassing'. Er was echter niet duidelijk geregeld wanneer '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 E (artikel 3b)

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. Met de formulering van artikel 3b 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 passagiersschepen op nationale reizen die

¹⁰ Wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen.

onder richtlijn 2009/45/EG¹¹ vallen of verplaatsbare offshore booreenheden die onder een MODU-Code vallen. Deze categorieën schepen waren reeds op grond van de Rvz verplicht om een dergelijk certificaat te hebben, waardoor er niets inhoudelijks voor deze schepen wijzigt. In het tweede 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 derde tot en met vijfde 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 4 tot en met 7). Met deze wijzigingsregeling is ervoor gekozen om dat steeds in artikel 3b op te nemen.

Onderdelen F, G, H, I, J, K, L, M en Q (artikelen 4 tot en met 6 en 7)

In de genoemde onderdelen worden 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 3b, derde tot en met vijfde lid. Voorts wordt in de artikelen zelf en in de titels daarvan verduidelijkt wanneer er sprake is van een certificaat dat aanvullend is op het NVC. Dat betreft artikelen 5 (onderdeel G), 5a (onderdeel H), 5d (onderdeel K) en 6 (onderdeel M).

Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 5a de namen van de certificaten te specificeren. Ook is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 6 de tweede volzin van het eerste lid op te nemen als tweede lid. Deze zin heeft namelijk alleen betrekking op de DSC-Code. Het tweede lid kon vervallen om bovengenoemde reden.

Onderdeel L (artikel 5e)

In artikel 5e is opgenomen dat vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter waarmee uitsluitend (nationale en internationale) reizen worden ondernomen binnen de Caribische Handelszone (CTA) een certificaat op grond van de SCV-Code benodigd is. Deze SCV-Code stelt echter eisen voor schepen met een lengte over alles¹² vanaf 5 meter. Schepen met een lengte over alles tussen 0 en 5 meter hoeven niet aan deze eisen te voldoen.

Onderdelen A, N en O (artikelen 1, 6a en 6b)

¹¹ Richtlijn nr. 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (Herschikking) (Pb 2009, L 163).

¹² 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.

In artikelen 6a en 6b was bepaald dat schepen die worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen een bijzonder certificaat of SPS-certificaat benodigd was. Voor het verplaatsen van de eisen rondom het NVC is het niet langer nodig om een 'bijzonder certificaat' te vereisen, waardoor met onderdeel L artikel 6a is vervallen. De categorie schepen is met onderdeel D toegevoegd aan de opsomming in artikel 3a, eerste lid. Deze toevoeging brengt met zich mee dat deze schepen voortaan een NVC verkrijgen in plaats van een certificaat op grond van artikel 12 Sb04. Dit heeft geen gevolgen voor de voorgeschreven eisen ter verkrijging van het certificaat (artikel 20a). In artikel 1 (onderdeel A) is de begripsomschrijving aangepast.

In artikel 6b is opgenomen dat voor schepen onder 500 GT het SPS-certificaat een aanvullend certificaat is dat gecombineerd zal worden met het NVC. Dit geldt ook voor het ISM-certificaat (veiligheidsmanagementcertificaat), dat benodigd is voor alle schepen die worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen. Deze schepen moesten reeds aan de eisen uit de SPS-Code, onderscheidenlijk de ISM-Code voldoen en kunnen dat nu middels het certificaat aantonen wanneer ze bijvoorbeeld in een buitenlandse haven worden gecontroleerd.

Onderdeel P (artikel 6f)

In artikel 6f was geregeld dat voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter op nationale reizen een bijzonder certificaat benodigd was. Door het verplaatsen van de eisen rondom het NVC is het niet langer nodig om een bijzonder certificaat te vereisen, waardoor met onderdeel N artikel 6f is vervallen. De categorie schepen is met onderdeel D toegevoegd aan de opsomming in artikel 3a, eerste lid. Dat betreft dat deze schepen voortaan een NVC verkrijgen in plaats van een bijzonder certificaat. Dit heeft geen gevolgen voor de voorgeschreven eisen ter verkrijging van het certificaat (artikel 20b).

Onderdelen R, S, W, X, AB, AC en AW (artikelen 8a, 9 (nieuw), 12, 12a, 15, 16 en 57)

In artikel 15 Sb04 was geregeld welke onderzoeken moesten worden gedaan ter verkrijging van het NVC. Met deze wijzigingsregeling is dat artikel verplaatst naar het nieuwe artikel 9. In dit artikel is bepaald welke schepen moeten voldoen aan de in het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken. Dit zijn de schepen die op grond van artikel 18 aan de toepasselijke eisen van het SOLAS-verdrag moeten voldoen. Inhoudelijk zijn de eisen ongewijzigd. Om het artikel te kunnen plaatsen in de paragraaf over onderzoeken, is ervoor gekozen om van artikel 9, dat ziet op bij het certificaten behorende uitrustingsrapporten of andere aanhangsels, te vernummeren naar artikel 8a. Daartoe is ook de verwijzing naar artikel 9 (oud) naar artikel 8a (nieuw) in artikel 57 aangepast. In artikelen 12, tweede lid, en 12a, derde lid, 15 en 16 zijn verwijzingen van artikel 15 Sb04 aangepast naar artikel 9 Rvz.

Onderdeel T (artikel 9a)

De titel van artikel 9a is gewijzigd, mede als gevolg van de verplaatsing van artikel 15 Sb04 naar artikel 9 Rvz. De titel van artikel 9a luidde 'Onderzoeken van schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is'. Doordat artikel

9 nu ook onderzoeken ter verkrijging van het NVC voorschrijft, was deze titel niet meer passend.

Daarnaast is de verwijzing naar onderdeel e geschrapt. Uitgangspunt was dat deze schepen moesten voldoen aan de nationale onderzoeken. Dit blijkt echter niet het geval, waardoor deze verwijzing kon worden geschrapt.

Tot slot zijn de Caribisch-Nederlandse vrachtschepen onder 12 meter (onderdeel j) toegevoegd.

Onderdeel U (artikel 9c)

Zoals hierboven bij onderdelen N en O is toegelicht, is voor schepen die worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen niet langer een bijzonder certificaat benodigd. Artikel 9c regelt de onderzoeken die zijn voorgeschreven ter verkrijging van het certificaat. Omdat de schepen een ander certificaat nodig hebben, is ook aangesloten bij andere daarvoor benodigde onderzoeken. De schepen tot 24 meter moeten voldoen aan de onderzoeken opgenomen in artikel 9a, die ook voor onder andere vrachtschepen tot 24 meter gelden. De schepen vanaf 24 meter moeten ter verkrijging van het NVC en het SPS-certificaat voldoen aan de onderzoeken die zijn voorgeschreven in de SPS-Code 2008. Deze schepen moesten ter verkrijging van het SPS-certificaat daar reeds aan voldoen. De SPS-Code 2008 verwijst vervolgens naar de onderzoeken opgenomen in voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag, met de toevoeging dat de bepalingen uit de code worden meegenomen in de onderzoeken.

Ter verkrijging van het veiligheidsmanagementcertificaat op grond van de ISM-Code, moeten de onderzoeken voorgeschreven in die code worden uitgevoerd.

Onderdeel V (artikel 9g)

In artikel 9g zijn de onderzoeken voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter op nationale reizen geregeld. Zoals bij onderdeel N is toegelicht, was voor deze schepen voorheen een bijzonder certificaat benodigd. Dat is met deze wijzigingsregeling niet langer het geval. Deze schepen dienen nu te beschikken over een NVC. Daarom is de verwijzing in artikel 9g aangepast. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om tekstueel bij de formulering van andere vergelijkbare schepen aan te sluiten en te spreken over 'met een lengte van minder dan 24 meter' in plaats van 'minder dan 24 meter'. Tot slot is duidelijker verwezen naar de voorgeschreven onderzoeken. Dit zijn de onderzoeken die worden voorgeschreven in richtlijn 2009/45/EG, maar dat bleek in de bijlage onduidelijk te zijn. In artikel 9g is expliciet verwezen naar artikel 12 van de richtlijn.

Onderdeel Y (artikel 12b)

In artikel 12b is geregeld dat vrachtschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer binnen 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 voorheen niet in de Rvz opgenomen. Daartoe is een tweede lid toegevoegd. Voor de omschrijving van 'olietanker' en 'tanker' is verwezen naar de definities in voorschrift 1.1 van de CCSS-Code.

Onderdeel Z (artikel 12c)

In artikel 12c is geregeld dat de eigenaar van een passagiersschip dat uitsluitend reizen binnen 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 internationaal veiligheidscertificaat 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. Met onderdeel Z, eerste lid, is dit bewerkstelligd.

Onder vernummering van het derde naar het vierde lid is ook een nieuw lid ingevoegd. De SCV-Code bepaalt namelijk 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 alsnog het SOLAS-verdrag van toepassing op het schip. Tot slot is 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 werden onderworpen aan de in het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken. Artikel 15 Sb04 is met deze wijziging verplaatst naar artikel 9 Rvz, waardoor in artikel 12b, derde lid, naar artikel 9 moet worden verwezen.

Onderdeel AA (artikel 12d)

Artikel 12d regelt de onderzoeken voor vrachtschepen die een SCV-certificaat benodigd hebben. De titel is aangepast en is, in lijn met de titel van onder andere de artikelen 12b en 12c, geen afmeting meer opgenomen. Daarnaast wordt de naam van het certificaat aangepast. In een eerdere versie van de SCV-Code heette het certificaat 'het certificaat van inspectie'. Deze term wordt inmiddels niet meer gehanteerd en is gewijzigd naar het 'SCV-veiligheidscertificaat'. Deze term is nu ook opgenomen in artikel 12d.

Onderdeel AD (artikel 16a)

Voor deze wijziging 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, was 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). Voor deze categorie 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 AE (artikel 17a)

In artikel 17a is bepaald dat de geldigheidsduur van certificaten die ingevolge artikel 3b worden afgegeven, bepaald wordt door de specifieke code of resolutie. Hiervoor is verwezen naar de certificaten in de artikelen 5 tot en met 6e. Voor het afschrift van de kennisgeving in de zin van de SCV-Code voor passagiersschepen op internationale reizen wordt verduidelijkt dat de geldigheidsduur van het afschrift is gekoppeld aan de geldigheidsduur van het internationale veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, dat op grond van artikel 5 Sb04 wordt afgegeven.

Onderdeel AF (artikelen 17b en 17c)

Omdat het bijzondere certificaat werd afgegeven voor bepaalde schepen, waaronder schepen die gebruikt worden voor het aan boord nemen van drenkelingen en kleine passagiersschepen in nationale vaart, moest daarvoor de geldigheidsduur worden bepaald. Deze certificaten vielen namelijk niet onder artikel 29, eerste lid, Sb04. Voor deze categorieën was de geldigheidsduur daarom geregeld in artikelen 17b en 17c. Omdat deze categorieën met deze wijziging een NVC benodigd hebben, hoeft de geldigheidsduur niet meer separaat geregeld te worden. De geldigheidsduur is nu bepaald in artikel 16a (zie onderdeel AD) en daardoor konden artikelen 17b en 17c vervallen.

Onderdeel AG (artikel 18)

De eisen waaraan moest worden voldaan ter verkrijging van een nationaal veiligheidscertificaat waren opgenomen in artikel 41 Sb04. Deze eisen zijn met deze wijziging verplaatst en opgenomen in artikel 18. Inhoudelijk is het artikel ongewijzigd en heeft de verplaatsing niet geleid 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 d en h. Voor de andere categorieën schepen die een NVC nodig hebben, zijn andere eisen opgenomen in hoofdstuk 3 van de regeling.

Onderdelen AH, AX en AY (artikel 18a en bijlagen 3 en 3a)

In artikel 18a zijn de eisen aan vrachtschepen met een lengte van 12 tot 24 meter (artikel 3a, eerste lid, onderdeel b) en aan schepen niet voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing (artikel 3a, eerste lid, onderdeel c) opgenomen. Hieraan moesten de Caribisch-Nederlandse vrachtschepen worden bijgevoegd. Voor deze wijzigingsregeling vielen deze schepen via de verwijzing van artikel 3a, vierde lid, onder artikel 3a, eerste lid, onderdeel b. Omdat deze categorie schepen nu expliciet in onderdeel j zijn benoemd, moesten die worden ingevoegd. In verband hiermee zijn ook bijlagen 3 en 3a aangepast.

Onderdeel AI (artikel 19)

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in artikel 19 een verduidelijking op te nemen. Artikel 19 ziet op passagiersschepen in nationale vaart die onder richtlijn 2009/45/EG vallen. In het vierde lid wordt gesproken over een verbouwing. In het Sb04 is met het wijzigingsbesluit verduidelijkt wanneer er sprake is van een verbouwing, onder meer zoals gespecificeerd in internationale of regionale regelgeving. In het geval van richtlijn 2009/45/EG definieert de richtlijn zelf wanneer er sprake is van een verbouwing. Daarom is in het vierde lid verduidelijkt dat het gaat om een verbouwing als bedoeld in de richtlijn.

Onderdeel AJ (artikel 20a)

In artikel 20a zijn de eisen opgenomen voor schepen die worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen. Deze schepen moeten ook aan de toepasselijke bepalingen uit het SOLAS-verdrag voldoen indien het schip groter is dan 24 meter. Dit volgde voorheen uit artikel 41 Sb04, dat is verplaatst naar artikel 18 van de regeling. Omdat het duidelijker is om deze categorie hier te benoemen, dan in artikel 18 als een subcategorie op lengte aan te geven, is dit toegevoegd aan artikel 20a. Verder is van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het artikel duidelijker te formuleren.

Artikel AK (artikel 20b)

Bij onderdeel P is reeds toegelicht dat het benodigde certificaat voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter op nationale reizen is verplaatst van artikel 6f naar artikel 3a. Daardoor krijgen deze schepen een nationaal veiligheidscertificaat en niet langer een bijzonder certificaat. Artikel 20b regelt de eisen aan die schepen, waarbij is verwezen naar de eisen in bijlage 3d. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de formulering van deze categorie aan te passen naar 'met een lengte van minder dan 24 meter'. De term 'minder dan 24 meter' wordt elders niet gebruikt. Inhoudelijk is er geen verandering door de aanpassing van artikel 20b.

Onderdeel AL (artikelen 21a t/m 21c)

In de titels van artikel 21a tot en met 21c werd verwezen naar 'bijzondere eisen' ter verduidelijking dat dit de eisen waren ter verkrijging van het bijzondere certificaat (artikelen 6c tot en met 6e). Deze schepen krijgen als gevolg van deze wijzigingsregeling een nationaal veiligheidscertificaat, waardoor de term 'bijzondere' overbodig is.

Onderdeel AM (artikel 26)

In artikel 26 zijn nadere regels gesteld waaraan voldaan moet worden ter verkrijging van een certificaat. In het eerste lid is de verwijzing aangepast waarmee alle certificaten als bedoeld in artikel 3b nu ook onder dit artikel vallen. Daarnaast is een onjuiste verwijzing naar artikel 21 geschrapt. Artikel 21 stelt namelijk uitsluitend eisen aan offshore bevoorradings- en ondersteuningsschepen. Het is niet nodig dat andere schepen ook hieraan voldoen.

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 het wijzigingsbesluit vervallen. Inhoudelijk treedt hier geen wijziging op. Ook is in een nieuw derde lid toegevoegd dat schepen met een nationaal veiligheidscertificaat 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 wijzigingsregeling verplaatst naar de Rvz. Ook hier is geen inhoudelijke wijziging opgetreden.

Onderdeel AN (artikel 27)

In artikel 27 is aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (HSI) de bevoegdheid gegeven om een gelijkwaardige voorziening toe te staan, waarmee wordt afgeweken van de eisen opgenomen in de artikelen 18a tot en met 24. Doordat met onderdeel AG een nieuw artikel 18 is ingevoegd, waarin is voorgeschreven welke schepen aan de eisen uit het SOLAS-verdrag moeten voldoen, moest in artikel 27 ook verwezen worden naar artikel 18 en naar het SOLAS-verdrag zelf.

Onderdeel AO (artikel 31a)

In het nieuwe artikel 31a is opgenomen dat artikel 49 Sb04 van toepassing is op de eigenaar van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is. De schepen moesten reeds aan de eisen uit de ISM-Code voldoen en kunnen dat nu middels het certificaat aantonen. Dat artikel regelt dat de eigenaar er zorg voor draagt dat er, in verband met het voor de exploitatie van dat schip benodigde conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-Code, in zijn bedrijfsorganisatie een veiligheidsmanagementsysteem wordt ontwikkeld en toegepast, dat voldoet aan de eisen van de ISM-Code. Dit geldt voor schepen die een dergelijk certificaat benodigd hebben op grond van het SOLAS-verdrag (schepen groter dan 500 GT), maar moet ook, ongeacht het formaat, gelden voor schepen die worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen.

Onderdeel AP (artikel 39)

In de aanhef van artikel 39 moest ook worden verwezen naar het NVC, nu met deze wijzigingsregeling de verhouding tussen het NVC en internationaal veiligheidscertificaat zoveel mogelijk is gelijk getrokken. Daarbij werd in onderdeel c abusievelijk niet verwezen naar de LY3-Code, maar alleen naar de LY2-Code en naar de SCV-Code. Met onderdeel AP is dit hersteld.

Onderdeel AQ (artikel 41)

Door het verplaatsen van de eisen ter verkrijging van een NVC van artikel 41 Sb04 naar artikel 18 van de Rvz, was het nodig om een verwijzing in artikel 41 Rvz aan te passen. Inhoudelijk treedt hier geen verandering op.

Onderdeel AR (artikel 41b)

In artikel 41b zijn eisen gesteld aan Caribisch-Nederlandse vaartuigen die binnen een bepaald gebied blijven. Deze schepen hoeven in dat geval niet te voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de SCV-Code, CCSS-Code of in het SOLAS-verdrag, maar kunnen voldoen aan bijlage 6 waarin een lichter regime is opgenomen. De verwijzing naar de artikelen op grond waarvan een vrijstelling wordt verkregen als men voldoet aan bijlage 6 was incompleet. Zo werd er niet verwezen naar de uitzondering van het SCV-veiligheidscertificaat, dat op grond van onder andere artikel 5e verplicht is. Dit creëerde de situatie dat een SCV-veiligheidscertificaat weliswaar benodigd was, maar dat niet aan de SCV-Code behoefde te worden voldaan. In de praktijk werd voor schepen die voldeden aan bijlage 6 reeds een NVC afgegeven. Door de aanpassing van artikel 41b is hierbij aangesloten.

Onderdeel AS (artikelen 43 en 45)

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de titel van de Minister van Economische Zaken te actualiseren. De titel 'Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie' is niet langer in gebruik. Deze wijziging is doorgevoerd in de artikelen 43 en 45.

Onderdeel AT (artikelen 46a en 46b)

In hoofdstuk 5 is steeds opgenomen dat het de verantwoordelijkheid is van de kapitein om ervoor te zorgen dat de voor dat schip opgelegde 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 Rvz, 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. Hiertoe is artikel 46a ingevoegd.

Artikel 46b legt een zorgplicht op aan de kapitein voor de naleving van de in de verschillende bijlagen opgenomen eisen. Deze bepaling ontbrak.

Onderdeel AU (artikel 48a)

Door de aanpassing van artikel 20a (zie onderdeel AI) moet ook de verwijzing in artikel 48a naar dat artikel moeten worden aangepast. Voorts is opgenomen dat de kapitein er ook zorg voor draagt dat het voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem wordt toegepast.

Onderdeel AV (artikelen 48b tot en met 48d)

Met onderdeel AV zijn drie artikelen in hoofdstuk 5 ingevoegd. In het nieuwe artikel 48b is opgenomen dat een kapitein ervoor verantwoordelijk is dat de voor dat schip opgelegde eisen worden nageleefd. Dit artikel ziet specifiek op kapiteins van ro-ro-passagiersschepen in Europese vaart (richtlijn 2003/25/EG). In artikel 48c is een verplichting opgenomen voor kapiteins van schepen met een lengte van 24 meter of meer, waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is en waarmee nationale reizen worden ondernomen om te voldoen aan voorschriften uit het Uitwateringverdrag. Dit artikel is reeds opgenomen in Sb04 voor kapiteins van schepen waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering vereist is (artikel 60 Sb04). Deze verplichtingen van de kapitein bleken abusievelijk te ontbreken in de Rvz en zijn daarom alsnog ingevoegd. In artikel 48d 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 veranderingen opgenomen aan de 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 wijzigingsregeling, 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 wijzigingsregeling

wordt voorgeschreven, moeten worden verkregen. Op de certificaten die nog geldig blijven, blijven ook de oude regels van toepassing.

Voorts wordt 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 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. Hierbij is aangesloten bij de vaste verandermomenten. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 7 van deze toelichting.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

R. Tieman