



**AFKONDIGINGSBLAD
VAN
ARUBA**

KONINKLIJK BESLUIT van 18 juni 2004 (Stb. 284), houdende regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van zeeschepen (Schepenbesluit 2004).

Uitgegeven, 2 juli 2004

De minister van Justitie,

H.R. Croes

Besluit van 18 juni 2004 (Stb. 284), houdende regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van zeeschepen (Schepenbesluit 2004)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 maart 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-541, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), de artikelen 3, 3a, 4, 6, 7 en 9 van de Schepenwet en artikel 38, tweede lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 17 mei 2004, nr. W09.04 0116/V/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juni 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1392, Hoofddirectie Juridische Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. de begrippen «schip», «passagiersschip», «vissersvaartuig», «kapitein» en «eigenaar»: hetgeen daaronder in de Schepenwet wordt verstaan;

b. vrachtschip: een schip, niet zijnde een passagiersschip;

c. zeilschip: een schip dat is ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen;

d. GT: de maateenheid bruto-tonnage waarin de totale inhoud van een schip, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), wordt uitgedrukt;

e. lengte: de overeenkomstig het verdrag, genoemd in onderdeel d, vastgestelde lengte van een schip;

f. internationale reis: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;

g. nationale reis: een reis, niet zijnde een internationale reis;

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

- h. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
- i. Uitwateringsverdrag: het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;
- j. Aanvaringsverdrag: het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51);
- k. SOLAS-verdrag: het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;
- l. IMO: de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;
- m. Maritieme Veiligheidscommissie: de gelijknamige commissie van de IMO;
- n. BCH-Code: de bij resolutie MSC.9(53) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*Bulk Chemical Code*);
- o. GC-Code: de bij resolutie A.328(IX) van de Algemene vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*Gas Carrier Code*);
- p. Graancode: de bij resolutie MSC.23(59) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer van graan in bulk (*International Grain Code*);
- q. HSC-Code 1994: de bij resolutie MSC.36(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (*High-Speed Craft Code, 1994*);
- r. HSC-Code 2000: de bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (*High-Speed Craft Code, 2000*);
- s. IBC-Code: de bij resolutie MSC.4(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*International Bulk Chemical Code*);
- t. IGC-Code: de bij resolutie MSC.5(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*International Gas Carrier Code*);
- u. INF-Code: de bij resolutie MSC.88(71) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoog-radioactief afval aan boord van schepen (*Irradiated Nuclear Fuel Code*);
- v. ISM-Code: de bij resolutie A.741(18) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Internationale Management Code voor scheepsveiligheid en ter voorkoming van verontreiniging (*International Safety Management Code*);
- w. ISPS-Code: de bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het SOLAS-verdrag op 12 december 2002 aangenomen Internationale Code

voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (*International Ship and Port Facility Security Code*).

2. Voor de toepassing van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes wordt, tenzij bij of krachtens dit besluit anders is bepaald, verstaan onder Administratie: het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 2 Bouwdatum van een schip

1. Als bouwdatum van een schip wordt aangemerkt de dag waarop de kiel van het schip is gelegd, danwel de dag waarop met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen of Codes is bepaald, een met de kiellegging vergelijkbaar constructiestadium is bereikt.

2. In afwijking van het eerste lid wordt als bouwdatum van een schip dat een verbouwing tot een ander op grond van dit besluit onderscheiden scheepstype heeft ondergaan, aangemerkt de dag waarop met de verbouwing van het schip een aanvang is gemaakt.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de bij nieuwbouw of verbouwing van schepen als bouwdatum aan te merken datum. Deze regels kunnen mede betrekking hebben op de bij overschrijding van een bij die regeling te bepalen termijn voor de afbouw van een schip of de voltooiing van een bepaalde constructiefase als bouwdatum van een schip aan te merken datum.

Artikel 3 Vissersvaartuigen

Dit besluit is niet van toepassing op vissersvaartuigen, voorzover die schepen niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee.

HOOFDSTUK 2. CERTIFICATEN EN ONDERZOEKEN

§ 1. Benodigde certificaten

Artikel 4 Internationaal certificaat van uitwatering

Voor schepen met een lengte van 24 meter of meer waarmee internationale reizen worden ondernomen, is een internationaal certificaat van uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag benodigd.

Artikel 5 Internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)

1. Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn de volgende in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag genoemde internationale veiligheidscertificaten benodigd:

- a. voor passagiersschepen: het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;
 - b. voor vrachtschepen van 500 GT of meer: het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
 - c. voor vrachtschepen van 300 GT of meer, doch minder dan 500 GT: het radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, en schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien.
3. Voor schepen waarop voorschrift II-2/19 van het SOLAS-verdrag van toepassing is, is tevens het in dat voorschrift bedoelde conformiteitsdocument voor het vervoer van gevaarlijke stoffen benodigd.

Artikel 6 Nationaal veiligheidscertificaat

1. Voor een schip waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, benodigd is, is een bij regeling van Onze Minister vast te stellen nationaal veiligheidscertificaat benodigd.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter.

Artikel 7 Veiligheidslicenties voor hogesnelheidsschepen (SOLAS)

1. Voor een hogesnelheidsschip als bedoeld in voorschrift X/1 van het SOLAS-verdrag ten aanzien waarvan op grond van artikel 16, eerste lid, is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, is het bij de desbetreffende Code behorende veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd, alsmede de in die Code voorgeschreven exploitatievergunning.
2. Het in het eerste lid bedoelde veiligheidscertificaat en de in dat lid bedoelde vergunning treden in de plaats van het ingevolge artikel 5 of 6 benodigde veiligheidscertificaat.

Artikel 8 Certificaten voor schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)

1. Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn in aanvulling op de overigens bij of krachtens dit besluit vereiste certificaten tevens de volgende bijzondere certificaten benodigd:
 - a. voor schepen die gestort graan als bedoeld in voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag vervoeren: het document van machtiging, behorende bij de Graancode;
 - b. voor chemicaliëntankschepen als bedoeld in voorschrift VII/8 van het SOLAS-verdrag, gebouwd op of na 1 juli 1986: het internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC-Code;
 - c. voor chemicaliëntankschepen als bedoeld in de BCH-Code, gebouwd voor 1 juli 1986: het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de BCH-Code;

d. voor gastankschepen als bedoeld in voorschrift VII/11 van het SOLAS-verdrag, gebouwd op of na 1 juli 1986: het internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gasen in bulk, behorende bij de IGC-Code;

e. voor gastankschepen als bedoeld in de GC-Code, gebouwd voor 1 juli 1986: het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gasen in bulk, behorende bij de GC-Code;

f. voor schepen, gebruikt voor het vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium of hoog-radioactief afval als bedoeld in voorschrift VII/14 van het SOLAS-verdrag: het conformiteitsdocument, behorende bij de INF-Code.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen waarmee nationale reizen worden ondernomen.

Artikel 9 Veiligheidsmanagement- en scheepsbeveiligingscertificaat (SOLAS)

1. Voor een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd is, zijn tevens de volgende certificaten benodigd:

a. het veiligheidsmanagementcertificaat, behorende bij de ISM-Code;

b. het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, behorende bij de ISPS-Code.

2. Voor de exploitatie van een schip als bedoeld in het eerste lid is een op het desbetreffende type schip betrekking hebbend conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-Code, benodigd. Van dit document is aan boord van het schip een afschrift aanwezig.

Artikel 10 Bij certificaten behorende uitrustingsrapporten, aanhangsels e.d.

De in de artikelen 4 tot en met 8 bedoelde certificaten gaan vergezeld van de bij die certificaten behorende uitrustingsrapporten en aanhangsels, alsmede van de in de desbetreffende verdragen of Codes voorgeschreven stabiliteitsgegevens of andere gegevens met betrekking tot schip of lading.

Artikel 11 Certificaat van vrijstelling (SOLAS, Uitwateringsverdrag)

1. Een internationaal certificaat van uitwatering dat is afgegeven met inachtneming van een op grond van artikel 5 van de Schepenwet verleende vrijstelling of ontheffing, gaat vergezeld van een internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag.

2. Certificaten als bedoeld in artikel 5 die zijn afgegeven met inachtneming van een op grond van artikel 5 van de Schepenwet verleende vrijstelling of ontheffing, gaan vergezeld van een certificaat van vrijstelling als bedoeld in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag.

Artikel 12 Overige certificaten

1. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor schepen met bijzondere eigenschappen of bestemd voor bijzondere doeleinden of vaargebieden, een bijzonder certificaat benodigd is. In de regeling kan worden bepaald dat dit certificaat in de plaats treedt van het nationaal veiligheidscertificaat.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende regels worden gesteld met betrekking tot de voor het vervoer van lading of de bedrijfsvoering over schepen benodigde certificaten.

§ 2. Onderzoeken

Artikel 13 Onderzoeken op grond van het Uitwateringsverdrag

Een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in artikel 14, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 14 Onderzoeken i.v.m. internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)

1. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in voorschrift I/7 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken.

2. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken.

3. Een schip waarvoor een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in voorschrift I/9 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken.

4. Bulkcarriers en olietankschepen als bedoeld in voorschrift IX/1, onderscheidenlijk voorschrift II-1/2, van het SOLAS-verdrag worden bij de onderzoeken, bedoeld in het tweede lid, tevens onderworpen aan het uitgebreid inspectieprogramma, bedoeld in voorschrift XI-1/2 van dat verdrag.

Artikel 15 Onderzoeken in verband met nationaal veiligheidscertificaat

1. De voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag zijn, met uitzondering van de bepalingen betreffende jaarlijkse onderzoeken, van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.

2. De onderzoeken waaraan een vrachtschip in verband met het nationaal veiligheidscertificaat wordt onderworpen, hebben, indien voor het schip tevens een radioveiligheidscertificaat benodigd is, geen betrekking op de eisen betreffende de radio-uitrusting van het schip.

3. Schepen als bedoeld in het eerste lid 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.

4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter in verband met het nationaal veiligheidscertificaat worden onderworpen.

Artikel 16 Onderzoeken van hogesnelheidsschepen (SOLAS)

1. De eigenaar van een hogesnelheidsschip als bedoeld in voorschrift X/1 van het SOLAS-verdrag kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van:

- a. voor een schip, gebouwd voor 1 juli 2002: de HSC-Code 1994;
- b. voor een schip, gebouwd op of na 1 juli 2002: de HSC-Code 2000.

2. Indien ten aanzien van een hogesnelheidsschip is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, treden de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken in de plaats van de in artikel 14 of 15 bedoelde onderzoeken.

Artikel 17 Onderzoeken van schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)

Een schip waarvoor een certificaat behorende bij een in artikel 8 genoemde Code benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 18 Onderzoeken van het veiligheidsmanagement (SOLAS)

1. Een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de ISM-Code voorgeschreven onderzoeken.

2. De bedrijfsorganisatie van de eigenaar van een schip als bedoeld in het eerste lid, wordt ter verkrijging van het conformiteitsdocument, bedoeld in artikel 9, tweede lid, en tijdens de geldigheidsduur van dat document onderworpen aan de in de ISM-Code voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 19 Onderzoeken in verband met de beveiliging (SOLAS)

Een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de ISPS-Code voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 20 Tijdstippen van onderzoek

1. De in de artikelen 13 tot en met 17 en 19 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende verdragen en Codes voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat het hernieuwde onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, steeds plaatsvindt in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat.

2. De in artikel 18 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de ISM-Code voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat:

a. het eerste onderzoek waaraan een schip in verband met de eerste afgifte van een veiligheidsmanagementcertificaat wordt onderworpen, plaatsvindt nadat het door de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem gedurende ten minste drie maanden aan boord van dat schip is toegepast;

b. het eerste onderzoek waaraan een bedrijfsorganisatie in verband met de eerste afgifte van het conformiteitsdocument, bedoeld in artikel 9, tweede lid, wordt onderworpen, plaatsvindt nadat het door de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem gedurende ten minste drie maanden in die organisatie, alsmede aan boord van ten minste één schip van het type waarop het systeem betrekking heeft, is toegepast.

Artikel 21 Aantekening van onderzoeken

Van de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 13 tot en met 19 tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, wordt door degene die het onderzoek heeft verricht, aantekening geplaatst op het certificaat.

Artikel 22 Overige onderzoeken

1. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat worden onderworpen.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is, worden onderworpen.

Artikel 23 Aanwijzing natuurlijke personen of rechtspersonen

1. Onze Minister wijst de natuurlijke personen en rechtspersonen aan die zijn belast met door hem aan te geven, in het kader van de in de artikelen 13 tot en met 19 en 22 bedoelde onderzoeken te verrichten taken.

2. Een ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon is, indien bij een onderzoek gebreken aan het schip of zijn uitrusting worden geconstateerd, bevoegd om herstel van deze gebreken te vorderen.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

Artikel 24 Handhaving toestand na onderzoek

1. Nadat een bij of krachtens dit besluit voorgeschreven onderzoek is voltooid, wordt de toestand van het schip en zijn uitrusting gehandhaafd in overeenstemming met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels. In deze toestand wordt geen verandering aangebracht zonder voorafgaande toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie of van de ingevolge artikel 23, eerste lid, aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon die het onderzoek heeft uitgevoerd.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op de ter voldoening aan de ISPS-Code of ter uitvoering van het in die Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan getroffen beveiligingsmaatregelen.

§ 3. Afgifte en geldigheid van certificaten

Artikel 25 Aanvraag van certificaten

1. De aanvraag van een bij of krachtens dit besluit vereist certificaat geschiedt schriftelijk bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de bij de aanvraag van een certificaat te verstrekken gegevens en te overleggen bescheiden.

Artikel 26 Afgifte veiligheids- en veiligheidsmanagementcertificaten

1. Een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen wordt slechts afgegeven, indien voor het desbetreffende schip een veiligheidsmanagementcertificaat is afgegeven.

2. Een veiligheidsmanagementcertificaat wordt slechts afgegeven, indien de eigenaar van het schip voor dat type schip beschikt over een conformiteitsdocument als bedoeld in artikel 9, tweede lid.

Artikel 27 Voorlopige certificering van het veiligheidsmanagement

1. Voor een schip dat door zijn eigenaar voor het eerst in gebruik wordt genomen, kan voorafgaande aan het in artikel 20, tweede lid, onderdeel a, bedoelde onderzoek een voorlopig veiligheidsmanagementcertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISM-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig certificaat is voldaan.

2. Ten behoeve van een nieuw gevestigde eigenaar of een eigenaar die een nieuw scheepstype in gebruik neemt, kan voorafgaande aan het in artikel 20, tweede lid, onderdeel b, bedoelde onderzoek een voorlopig conformiteitsdocument met een geldigheidsduur van ten hoogste twaalf maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISM-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig conformiteitsdocument is voldaan.

Artikel 28 Voorlopige certificering van de scheepsbeveiliging

1. Voor een schip dat door zijn eigenaar voor het eerst of opnieuw in gebruik wordt genomen, kan een voorlopig internationaal scheepsbeveiligingscertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISPS-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig certificaat is voldaan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen die voor het eerst of opnieuw onder de vlag van het Koninkrijk in gebruik worden genomen.

Artikel 29 Geldigheidsduur van certificaten

1. Het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen en, indien afgegeven voor een passagiersschip, het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen hebben een geldigheidsduur van een jaar. De overige in de artikelen 4 tot en met 9 genoemde certificaten hebben, evenals veiligheidscertificaten voor hogesnelheidsschepen die zijn afgegeven voor vrachtschepen, een geldigheidsduur van vijf jaren.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan certificaten afgeven met een kortere geldigheidsduur dan in het eerste lid bepaald, indien nog niet alle onderzoeken naar zijn genoeg zijn voltooid, of indien hij nog niet over alle door hem gevraagde gegevens over het schip beschikt.

3. De geldigheidsduur van een certificaat van vrijstelling als bedoeld in artikel 11, eerste of tweede lid, is niet langer dan de geldigheidsduur van het certificaat waarbij het behoort.

Artikel 30 Vernieuwing van certificaten

Na voltooiing van een hernieuwd onderzoek in verband met de vernieuwing van een certificaat is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 29, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het desbetreffende onderzoek tot:

- a. indien het een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, afgegeven voor een passagiersschip, betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de vervaldatum van het bestaande certificaat;
- b. voor de overige in de artikelen 4 tot en met 9 genoemde certificaten: een datum niet later dan vijf jaren na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

Artikel 31 Bijzondere verlengingen van de geldigheidsduur

1. Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest, niet in een haven bevindt waar een hernieuwd onderzoek kan plaatsvinden, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van het certificaat met ten hoogste drie maanden verlengen ten einde het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het zal worden onderzocht, te voltooien. Het schip verlaat die haven vervolgens niet zonder nieuw certificaat.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de geldigheidsduur van een certificaat dat is afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt, met ten hoogste een maand verlengen.

3. In een geval als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek de geldigheidsduur van het nieuwe certificaat bepaald aan de hand van de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.

4. Indien na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek het nieuwe certificaat niet voor de vervaldatum van het bestaande certificaat kan worden afgegeven of aan het schip kan worden verstrekt, kan degene die het onderzoek heeft uitgevoerd daarvan een aantekening plaatsen op het bestaande certificaat. In dat geval wordt het bestaande certificaat nog als geldig aangemerkt voor een tijdvak van ten hoogste vijf maanden na zijn vervaldatum.

Artikel 32 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van de krachtens artikel 12 vereiste certificaten en kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 tot en met 9 en 11 bedoelde certificaten.

Artikel 33 Weigering afgifte certificaten

In de Nederlandse Antillen en Aruba wordt de weigering van een certificaat schriftelijk en gemotiveerd gegeven en bekendgemaakt door toezending of uitreiking aan de belanghebbende.

Artikel 34 Verval van certificaten

1. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan zijn algemene bestemming als passagiersschip of vrachtschip, vervallen de voor dat schip afgegeven certificaten.
2. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan een bijzondere bestemming die het had ten tijde van de afgifte van de voor dat schip benodigde certificaten, doch zijn algemene bestemming als passagiersschip of vrachtschip behoudt, vervallen de in verband met die bijzondere bestemming afgegeven certificaten.

Artikel 35 Herstel van vervallen certificaten

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de geldigheid van een certificaat dat ingevolge artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet is vervallen, herstellen, indien naar zijn mening bij een inspectie voldoende is gebleken dat het schip voldoet aan de desbetreffende eisen.

HOOFDSTUK 3. EISEN AAN SCHIP EN BEDRIJFSVOERING*§ 1. Algemene bepalingen***Artikel 36 Aanwijzing klassenbureaus**

Onze Minister wijst de instanties aan waarvan de regels kunnen gelden als eisen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de Schepenwet.

Artikel 37 Klassenregels

1. Voordat een schip in verband met de eerste afgifte van een bij of krachtens dit besluit voorgeschreven certificaat aan een eerste onderzoek wordt onderworpen, kiest de eigenaar of de bouwer van dat schip voor de regels van een ingevolge artikel 36 aangewezen instantie.
2. Een schip wordt ontworpen, gebouwd en onderhouden volgens de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische regels van de in het eerste lid bedoelde instantie, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels.
3. Een schip is uitgerust met de middelen die voor dat schip zijn voorgeschreven volgens de uitrustingsregels van de in het eerste lid bedoelde instantie, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels.

Artikel 38 Scheepsidentificatienummer en scheepsgegevens (SOLAS)

1. Passagiersschepen van 100 GT of meer en vrachtschepen van 300 GT of meer zijn voorzien van een uniek scheepsidentificatienummer dat voldoet aan voorschrift XI-1/3 van het SOLAS-verdrag.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, en schepen waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen.

3. Aan boord van een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd is, is een overzichtsdokument met onder meer de eigendoms- en registratiegegevens van het schip (*Continuous Synopsis Record*) aanwezig, dat voldoet aan voorschrift XI-1/5 van het SOLAS-verdrag.

§ 2. Eisen aan schepen

Artikel 39 Eisen op grond van het Uitwateringsverdrag

Een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van het Uitwateringsverdrag.

Artikel 40 Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)

1. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV, V en XII van het SOLAS-verdrag.

2. Een schip waarvoor een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van de hoofdstukken IV en, met betrekking tot de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III van het SOLAS-verdrag.

3. De eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zijn, voorzover door Onze Minister met inachtneming van voorschrift V/1 van het verdrag niet anders is bepaald, eveneens van toepassing op schepen waarvoor geen veiligheidscertificaat als bedoeld in het eerste lid benodigd is.

Artikel 41 Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat

1. De eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en XII van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.

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 gelijkgesteld met een vrachtschip van 500 GT. 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 gelijkgesteld met een vrachtschip van 300 GT.

3. 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.

4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter worden gesteld.

5. Een schip voldoet ter verkrijging van het nationaal veiligheidscertificaat tevens aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Artikel 42 Eisen aan hogesnelheidsschepen (SOLAS)

1. Een hogesnelheidsschip ten aanzien waarvan op grond van artikel 16, eerste lid, is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, voldoet aan de eisen van de desbetreffende Code.

2. Een hogesnelheidsschip voldoet, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in voorschrift X/3 van het SOLAS-verdrag is bepaald, ter verkrijging van het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen tevens aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Artikel 43 Eisen aan schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)

Een schip waarvoor een certificaat behorende bij een in artikel 8 genoemde Code benodigd is, voldoet in aanvulling op de overigens bij of krachtens dit besluit gestelde eisen tevens aan de eisen van de desbetreffende Code.

Artikel 44 Eisen in verband met de beveiliging (SOLAS)

Een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, voldoet aan voorschrift XI-2/6 van het SOLAS-verdrag.

Artikel 45 Eisen op grond van het Aanvaringsverdrag

1. Elk schip is voorzien van de in de op dat schip toepasselijke voorschriften van het Aanvaringsverdrag voorgeschreven lichten, dagmerken en geluidseinen.

2. Schepen waarvoor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, 6 of 7, eerste lid, benodigd is, voldoen ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de in het eerste lid bedoelde eisen.

Artikel 46 Nadere eisen

1. Bij regeling van Onze Minister worden de eisen vastgesteld waaraan schepen in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat moeten voldoen.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende eisen worden vastgesteld voor schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 38 tot en met 45 bedoelde eisen.

Artikel 47 Gelijkwaardige voorzieningen

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in het desbetreffende verdrag of de desbetreffende Code is bepaald, afwijking toestaan van de in de artikelen 39 tot en met 45 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

Artikel 48 Toelating van uitrusting, onderdelen en materialen

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de toelating en keuring van aan boord van schepen te plaatsen uitrusting of in schepen toe te passen onderdelen en materialen.

2. Onze Minister kan natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met door hem aan te geven, in het kader van het eerste lid te verrichten onderzoeken. Voorts kan hij natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met onderzoeken of ijking van aan boord van schepen aanwezige uitrusting.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het tweede lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

§ 3. Eisen aan de bedrijfsvoering over schepen

Artikel 49 Veiligheidsmanagementsysteem (SOLAS)

1. De eigenaar van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, draagt er in verband met het voor de exploitatie van dat schip benodigde conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-Code, zorg voor dat in zijn bedrijfsorganisatie een veiligheidsmanagementsysteem wordt ontwikkeld en toegepast, dat voldoet aan de eisen van de ISM-Code.

2. Aan boord van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, wordt het voor dat schip ontwikkelde veiligheidsmanagementsysteem toegepast.

Artikel 50 Beveiliging van schepen (SOLAS)

1. De eigenaar van een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat met betrekking tot dat schip een scheepsbeveiligingsplan wordt ontwikkeld en toegepast, dat voldoet aan de eisen van de ISPS-Code.

2. Voorts draagt de eigenaar er, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de ISPS-Code is bepaald, zorg voor dat in zijn bedrijfsorganisatie en aan boord van elk schip waarvoor een internationaal beveiligingscertificaat benodigd is, een beveiligingsfunctionaris is aangesteld, die is belast met de in de ISPS-Code voorgeschreven taken.

3. Artikel 47 is van overeenkomstige toepassing op de ter voldoening aan de ISPS-Code aan boord van schepen te treffen beveiligingsmaatregelen.

Artikel 51 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen waarvoor een op de bedrijfsvoering betrekking hebbend certificaat als bedoeld in artikel 12, tweede lid, benodigd is, alsmede nadere regels met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen als bedoeld in de artikelen 49 en 50.

HOOFDSTUK 4. VERVOER VAN LADING

§ 1. Vervoer van lading

Artikel 52 Algemene voorschriften (SOLAS)

Bij het vervoer van lading, niet zijnde gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag, worden de algemene voorschriften van hoofdstuk VI, deel A, van dat verdrag in acht genomen.

Artikel 53 Graan en andere gestorte ladingen (SOLAS)

1. Het vervoer van gestorte ladingen, niet zijnde gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag, geschiedt met inachtneming van de in hoofdstuk VI, deel B, van dat verdrag gegeven voorschriften.

2. In afwijking van het eerste lid geschiedt het vervoer van gestort graan als omschreven in voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag met inachtneming van de in hoofdstuk VI, deel C, van dat verdrag gegeven voorschriften.

3. Indien het vervoer geschiedt met een bulkschip als bedoeld in voorschrift IX/1 van het SOLAS-verdrag, worden tevens de voorschriften van hoofdstuk XII van dat verdrag in acht genomen.

Artikel 54 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het vervoer van lading, niet zijnde gevaarlijke stoffen, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 52 en 53 bedoelde voorschriften.

§ 2. Vervoer van gevaarlijke stoffen

Artikel 55 Gevaarlijke stoffen in verpakte vorm (SOLAS)

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm als bedoeld in voorschrift VII/1 van het SOLAS-verdrag is uitsluitend toegestaan met inachtneming van de in hoofdstuk VII, deel A, van dat verdrag gegeven voorschriften.

2. Het vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium of hoog-radioactief afval als bedoeld in voorschrift VII/14 van het SOLAS-verdrag, is bovendien uitsluitend toegestaan met een schip waarvoor het conformiteitsdocument, behorende bij de INF-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

Artikel 56 Gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk (SOLAS)

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk als bedoeld in voorschrift VII/7 van het SOLAS-verdrag, is uitsluitend toegestaan met inachtneming van de in hoofdstuk VII, deel A-1, van dat verdrag gegeven voorschriften.

2. Artikel 53, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 57 Gevaarlijke chemicaliën en vloeibare gassen (SOLAS, IMO)

1. Het vervoer in bulk van chemicaliën als bedoeld in de IBC-Code met een schip, gebouwd op of na 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

2. Het vervoer in bulk van chemicaliën als bedoeld in de BCH-Code met een schip, gebouwd voor 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de BCH-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

3. Het vervoer in bulk van vloeibaar gemaakte gassen als bedoeld in de IGC-Code met een schip, gebouwd op of na 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de IGC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

4. Het vervoer in bulk van vloeibaar gemaakte gassen als bedoeld in de GC-Code met een schip, gebouwd voor 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de GC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

Artikel 58 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 55 tot en met 57 bedoelde voorschriften.

§ 3. Onderzoeken in verband met het vervoer van lading

Artikel 59 Aanwijzing natuurlijke personen of rechtspersonen

1. Onze Minister kan natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met in het kader van de bij of krachtens de artikelen 52 tot en met 58 gestelde regels te verrichten onderzoeken van schepen en hun lading.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

HOOFDSTUK 5. VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 60 Voorschriften betreffende de uitwatering

1. De kapitein van een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, 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.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen met een lengte van 24 meter of meer, waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is en waarmee nationale reizen worden ondernomen.

Artikel 61 Algemene voorschriften voor schepen (SOLAS)

1. De kapitein van elk schip waarmee een reis wordt ondernomen, draagt er zorg voor dat voorafgaande aan de reis en gedurende de reis de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

2. Indien voor het schip een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, draagt de kapitein er tevens 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.

3. Indien voor het schip een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, draagt de kapitein er tevens zorg voor dat aan boord van het schip de in hoofdstuk IV van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

4. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.

Artikel 62 Voorschriften voor hogesnelheidsschepen (SOLAS)

De kapitein van een schip waarvoor een veiligheidscertificaat, behorende bij de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, benodigd is, draagt er, onverminderd artikel 61, eerste lid, zorg voor dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Artikel 63 Veiligheidsmanagement en scheepsbeveiliging (SOLAS)

1. De kapitein van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip het in de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem wordt toegepast.

2. De kapitein van een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip het in de ISPS-Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan wordt toegepast en dat de uit hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag voortvloeiende voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

3. De vaststelling van het beveiligingsniveau, bedoeld in voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag, geschiedt door:

a. voor in Nederland geregistreerde schepen: Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, in overeenstemming met Onze Ministers van Algemene Zaken en van Justitie;

b. voor in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen: Onze Minister van Algemene Zaken en Buitenlandse Betrekkingen van de Nederlandse Antillen, in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;

c. voor in Aruba geregistreerde schepen: Onze Minister van Toerisme en Transport van Aruba, op voorstel van Onze Ministers van Algemene Zaken en van Justitie van Aruba.

Artikel 64 Bijhouden dagboeken

De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige dagboeken worden bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes is bepaald.

Artikel 65 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de aan boord van een schip of de bij het ondernemen van een reis door de kapitein in acht te nemen voorschriften en verplichtingen.

*§ 2. Bijzondere bepalingen***Artikel 66 Hulpverlening aan personen in nood (SOLAS)**

1. De kapitein van een zich op zee bevindend schip is, wanneer hem een melding of signaal bereikt dat een of meer personen op zee in nood verkeren, verplicht om deze personen te hulp te komen.

2. De kapitein is voorts verplicht gevolg te geven aan de vordering van de kapitein van een in nood verkerend schip om diens schip te hulp te komen.

3. Op de in het eerste en tweede lid bedoelde verplichtingen zijn de bepalingen van voorschrift V/33 van het SOLAS-verdrag van toepassing.

Artikel 67 Wijze van handelen bij schade

1. Indien een schip schade heeft opgelopen of zich een voorval heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade of een gebrek is ontstaan waardoor de veiligheid van het schip kan zijn beïnvloed, licht de kapitein zo spoedig mogelijk het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in. Indien de schade of het voorval betrekking heeft op de romp of de machine- en elektrische installaties, licht de kapitein tevens de in artikel 37 bedoelde instantie in. Voorts licht hij, indien het schip zich in een haven buiten het Koninkrijk bevindt, de ter plaatse bevoegde autoriteiten in.

2. Indien het schip zich in een haven bevindt, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de kapitein van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie of van de in het eerste lid bedoelde instantie een verklaring heeft ontvangen, inhoudende dat eventuele herstellingen naar behoren zijn geschied of dat de reis zonder bezwaar voor de veiligheid kan worden voortgezet, voorzover de ter plaatse bevoegde autoriteiten zich niet tegen voortzetting van de reis verzetten.

Artikel 68 Marinebescheiden

1. De kapitein is verplicht de hem vanwege Onze Minister van Defensie ter hand te stellen bescheiden te aanvaarden, van die bescheiden kennis te nemen en de daarbij gegeven aanwijzingen op te volgen. De kapitein bewaart de bescheiden op een doelmatige plaats.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door middel van elektronische gegevensdragers of langs elektronische weg beschikbaar gestelde bescheiden.

Artikel 69 Gevallen van overmacht

1. Voorzover de bij of krachtens dit besluit gestelde regels bij aanvang van een reis op een schip niet van toepassing zijn, zullen zij, indien de kapitein ten gevolge van slecht weer of een ander geval van overmacht genoodzaakt is van de voorgenomen reis af te wijken, niet op dat schip van toepassing worden.

2. Voorzover het aantal opvarenden of passagiers aan boord van een schip bepalend is voor de toepasselijkheid van bij of krachtens dit besluit gestelde regels, wordt bij de berekening van dit aantal geen rekening gehouden met personen die zich ten gevolge van overmacht of ten gevolge van een wettelijke verplichting van de kapitein om schipbreukelingen of andere personen over te voeren, aan boord bevinden.

HOOFDSTUK 6. SLOTBEPALINGEN

Artikel 70 Bekendmaking van Codes

1. Onze Minister draagt zorg voor de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes.

2. Van de wijze van bekendmaking wordt mededeling gedaan in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

Artikel 71 Wijzigingen van verdragen en Codes

1. Een wijziging van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes gaat, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop die wijziging internationaal in werking treedt.

2. Voorzover een wijziging als bedoeld in het eerste lid slechts geldt ten aanzien van schepen gebouwd op of na een bepaalde datum, blijft, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, op schepen gebouwd voor die datum, het verdrag of de Code zoals dat, onderscheidenlijk die, voor de desbetreffende wijziging luidde, van toepassing, met inachtneming van hetgeen bij die wijziging, in het gewijzigde verdrag of in de gewijzigde Code is bepaald omtrent de bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van een schip toe te passen voorschriften.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op de reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit in werking getreden wijzigingen van de in het eerste lid bedoelde verdragen en Codes.

4. Een besluit van Onze Minister als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

Artikel 72 Overgangsbepalingen voor bestaande schepen

1. Artikel 4 is niet van toepassing op schepen, gebouwd voor 21 juli 1968, met een bruto-inhoud van minder dan 150 bruto-registerton, vastgesteld overeenkomstig het op 10 juni 1947 te Oslo totstandgekomen Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen (Stb. 1949, J 370; Trb. 1955, 52).

2. Voor schepen, gebouwd voor 18 juli 1982, waarvan de bruto-inhoud is vastgesteld overeenkomstig het in het eerste lid genoemde verdrag, wordt voor de toepassing van dit besluit de eenheid bruto-registerton gelijkgesteld met de eenheid GT.

3. Voor schepen als bedoeld in artikel 6, eerste lid, waarvoor op grond van het Schepenbesluit 1965 een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, gaat de in artikel 6 bedoelde verplichting eerst gelden op het moment waarop het voor een schip afgegeven certificaat van deugdelijkheid ingevolge artikel 7, eerste lid, van de Schepenwet vervalt. Tot dat moment blijven op het schip de bij of krachtens het Schepenbesluit 1965 gestelde regels betreffende onderzoeken en eisen van toepassing.

4. Op schepen, gebouwd voor de inwerkingtreding van dit besluit, zijn de op grond van dit besluit uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende eisen, voorzover het schip daaraan niet reeds voldoet, slechts van toepassing, voorzover dat praktisch uitvoerbaar en redelijk is. De bij wijzigingen van het SOLAS-verdrag gebruikelijke overgangsbepalingen betreffende de toepassing van nieuwe of gewijzigde voorschriften op bestaande schepen zijn daarbij zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing.

Artikel 73 Intrekking Schepenbesluit 1965

Het Schepenbesluit 1965¹ wordt ingetrokken op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 74 Inwerkingtreding

1. Dit besluit treedt ten aanzien van de in de artikelen 9, eerste lid, aanhef en onderdeel b, 19, 38, 44, 50 en 63, tweede lid, bedoelde verplichtingen en de daarmee samenhangende bepalingen in werking met ingang van 1 juli 2004 of, indien de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst na 30 juni 2004 ligt, met ingang van de dag na uitgifte van dat Staatsblad.

2. Voor het overige treedt dit besluit in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 75 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Schepenbesluit 2004.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 18 juni 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs

Uitgegeven de *dertigste* juni 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

¹ Stb. 1965, 367.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Dit besluit strekt ter vervanging van het Schepenbesluit 1965 en beoogt een nieuw en modern kader te bieden voor de ter uitvoering van de Schepenwet te stellen regels, met bijzondere aandacht voor de implementatie van internationale en Europese regelgeving. Tevens strekt het besluit tot uitvoering van een aantal tot op heden nog niet of niet volledig geïmplementeerde wijzigingen van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), waaronder de tijdens de diplomatieke conferentie over *Maritime Security* in december 2002 aangenomen maatregelen voor de beveiliging van schepen. In paragraaf 5 zal op deze wijzigingen nader worden ingegaan.

Bij de totstandkoming van het besluit is rekening gehouden met het beleid van het Nederlandse kabinet om de regeldruk te verminderen en de keuzevrijheid van burgers en bedrijven te vergroten (kabinetsvisie en actieprogramma tot modernisering van de overheid «Andere Overheid»; Kamerstukken II 2003/04, 29 362, nr. 1). Dit komt onder meer tot uitdrukking in het feit dat het onderhavige besluit aanzienlijk minder gedetailleerd is dan het Schepenbesluit 1965 en – met inachtneming van de relevante internationale kaders – meer ruimte biedt voor eigen initiatief van scheepvaartondernemingen. In dat opzicht kan het besluit ook worden gezien als een eerste stap in het kader van het departementale project «Beter Geregeld», waarin per wetgevingsdomein (i.c. de koopvaardij) wordt bezien, welke mogelijkheden er bestaan tot vereenvoudiging en herijking van de wetgeving op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een belangrijk aandachtspunt daarbij vormt de toegenomen maatschappelijke behoefte aan minder detailregelgeving en meer doelregelgeving. Verder bood de totstandkoming van een nieuw besluit uiteraard een goede gelegenheid om ook de uit de scheepsveiligheidswetgeving voortvloeiende administratieve lasten voor het bedrijfsleven tegen het licht te houden en deze lasten, waar mogelijk, te verminderen. Op de door dit besluit gerealiseerde reducties wordt in paragraaf 6 van deze toelichting ingegaan.

§ 2. Aanleiding voor de modernisering

De technische en operationele veiligheid van zeeschepen onder Koninkrijksvlag wordt al bijna vier decennia beheerst door het Schepenbesluit 1965. In al die jaren is de context waarin eisen worden gesteld met betrekking tot de veiligheid van zeeschepen echter ingrijpend veranderd. Het Schepenbesluit 1965 dateert uit een tijd waarin de scheepsveiligheidswetgeving nog vooral op nationaal beleid berustte. De internationale invloed was relatief gering en de huidige Internationale Maritieme Organisatie (IMO), toen nog Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) geheten,

was nog niet tot volle wasdom gekomen. Van Europese invloed in de zin van maritieme richtlijnen en verordeningen zoals wij die thans kennen, was nog geen sprake. Sedert de totstandkoming van het Schepenbesluit 1965 is de internationale invloed op de scheepsveiligheidswetgeving evenwel aanzienlijk toegenomen. Onder auspiciën van aanvankelijk de IMCO en later de IMO werden steeds meer en steeds gedetailleerder voorschriften voor zeeschepen ontwikkeld, die bovendien in toenemende mate verankerd werden in verdragsrechtelijke verplichtingen. Belangrijk zijn in dat verband onder meer de totstandkoming van het Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275), het «Uitwateringsverdrag», in 1966 en de herziening van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), het «SOLAS-verdrag», in 1974. Verder trekt sinds het begin van de jaren '90 ook de Europese wetgever zich het belang van de scheepsveiligheid aan, zoals met name blijkt uit het nog altijd groeiende aantal richtlijnen en verordeningen met betrekking tot de veiligheid van zeeschepen. Een en ander heeft ertoe geleid dat anno 2004 de puur nationale inbreng in de scheepsveiligheidswetgeving aanzienlijk kleiner is dan in 1965. Het overgrote deel van de veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen wordt tegenwoordig in een internationale context bepaald.

Het Schepenbesluit 1965 is sinds zijn totstandkoming vele malen gewijzigd, onder meer om uitvoering te geven aan het toenemende aantal internationale en Europese verplichtingen. De vele wijzigingen hebben evenwel niet kunnen voorkomen – en er mogelijk zelfs aan bijgedragen – dat het besluit steeds meer de gebreken van zijn leeftijd is gaan tonen. Ooit bedoeld als een besluit waaruit op eenvoudige wijze alle relevante veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen konden worden gekend, is het geworden tot een tamelijk onoverzichtelijk geheel met een vrijwel alleen nog maar historisch te verklaren structuur. Bovendien is door de grote stijging van het aantal internationale voorschriften ook de omvang van het besluit fors toegenomen, hetgeen de toegankelijkheid van het besluit evenmin ten goede is gekomen. Met de op het Schepenbesluit 1965 gebaseerde uitvoeringsregelgeving is het niet veel beter gesteld. In de loop der tijd is een ware wirwar aan regeltjes en regelingen ontstaan, waarin steeds minder een consistente lijn valt te ontdekken. De uitvoeringsregelgeving bevat bovendien een relatief grote hoeveelheid «dor hout» in de vorm van niet meer actuele of niet meer toepasselijke regels.

In de uitvoeringspraktijk zijn de «ouderdomsgebreken» van het besluit uiteraard niet onopgemerkt gebleven. Zowel vanuit het bedrijfsleven als vanuit de Scheepvaartinspectie in het Koninkrijk nam de roep om een grondige herziening toe. Een wens die daarbij veelvuldig werd gehoord, was dat er een duidelijke scheiding zou moeten worden gemaakt tussen de nationale en de internationale elementen. In het Schepenbesluit 1965 zijn de nationale elementen vaak in verregaande mate verweven met de in het besluit opgenomen internationale voorschriften. Hierdoor is het niet mogelijk om op eenvoudige wijze kennis te nemen van de nationale bijzonderheden ten opzichte van de internationale standaard. In een bedrijfstak die in hoge mate internationaal georiënteerd is, wordt dit als onnodig belastend ervaren. De internationale voorschriften zijn doorgaans al uit internationale bronnen bekend; daarvoor behoeft men de nationale wetgeving niet te raadplegen. De

ationale wetgeving is met name van belang om te weten *of* een bepaalde internationale norm van toepassing is, en zo ja, wat daarbij de eventuele nationale (of Europese) bijzonderheden zijn. Met het oog op deze primair internationale benadering van de scheepsveiligheidswetgeving is het begrijpelijk dat men hecht aan een duidelijk onderscheid tussen internationale en nationale elementen. Voor de goede orde zij daarbij opgemerkt dat de Europese regelgeving in het licht van de verdragen in feite ook als «nationale» regelgeving moet worden gezien, omdat de Europese regelgeving veelal betrekking heeft op onderwerpen die op grond van de verdragen tot de nationale bevoegdheid van de vlaggenstaat behoren.

De uitvoeringspraktijk was niet het enige terrein waarop de ouderdom van het Schepenbesluit 1965 zich deed gevoelen. Ook de noodzakelijke wijzigingen van het besluit verliepen steeds moeizamer. Zo werd bijvoorbeeld de implementatie van Europese richtlijnen bemoeilijkt door het feit dat het besluit een thematische structuur heeft, waarin in beginsel geen onderscheid wordt gemaakt tussen de zgn. «conventieschepen» (schepen waarop de internationale verdragen van toepassing zijn) en de «niet-conventieschepen». Dit is lastig, omdat richtlijnen vaak wel bij dat onderscheid aanknopen. Goede voorbeelden zijn in dit verband richtlijn nr. 96/98/EG inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46) en richtlijn nr. 98/18/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144). Richtlijn nr. 96/98/EG geldt uitsluitend ten aanzien van conventieschepen, terwijl richtlijn nr. 98/18/EG juist van toepassing is op een categorie van niet-conventieschepen. Voor de implementatie van dergelijke richtlijnen is het dan ook nodig om het onderscheid tussen conventie- en niet-conventieschepen alsnog te introduceren. De reeds eerder aangehaalde verwevenheid van nationale en internationale voorschriften vormt daarbij dan vaak een extra complicerende factor. Ten aanzien van niet-conventieschepen werd in het Schepenbesluit 1965 feitelijk vaak overeenkomstige toepassing gegeven aan internationale verdragsvoorschriften. Dit geschiedde doorgaans echter niet door die internationale voorschriften uitdrukkelijk van overeenkomstige toepassing te verklaren, maar door bij de overneming van de internationale voorschriften het toepassingsbereik van die voorschriften stilzwijgend uit te breiden. Het resultaat is dat veel bepalingen uit het Schepenbesluit 1965 ten aanzien van conventieschepen als internationale voorschriften moeten worden aangemerkt, terwijl diezelfde bepalingen ten aanzien van niet-conventieschepen als nationale voorschriften gelden.

Ook de implementatie van de (wijzigingen van de) internationale scheepsveiligheidsverdragen verliep steeds moeizamer. In het Schepenbesluit 1965 werd in beginsel nog altijd de techniek van «implementatie door overschrijving» toegepast (zie bijvoorbeeld de bijlagen bij dat besluit, die vaak een vrijwel letterlijke weergave van het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag zijn), waardoor de benodigde wijzigingen van het besluit vaak zeer arbeidsintensief waren. Aanvankelijk kon dit worden opgevangen door een relatief groot deel van de wetgevingscapaciteit aan te wenden voor de met de internationale verdragen verband houdende wijzigingen van het Schepenbesluit 1965. De laatste jaren moest echter tevens een forse wetgevingsinspanning worden geleverd voor de

implementatie van Europese richtlijnen, waardoor de voor het Schepenbesluit 1965 beschikbare wetgevingscapaciteit aanzienlijk afnam en er geleidelijk een achterstand is ontstaan bij de implementatie van recente SOLAS-wijzigingen. Vanuit de sector, maar ook door de Scheepvaartinspectie in de drie landen van het Koninkrijk, is aangedrongen op het zo snel mogelijk inlopen van deze achterstand.

De hierboven geschetste tekortkomingen van het Schepenbesluit 1965 waren aanleiding om tot een grondige herziening en modernisering van de veiligheidswetgeving voor koopvaardij-schepen te besluiten. Het onderhavige besluit is daarvan het resultaat.

§ 3. Structuur en systematiek van het besluit

In het onderhavige besluit is de thematische structuur van het Schepenbesluit 1965, waarbij voorschriften op basis van hun inhoudelijke overeenkomsten werden gerangschikt, grotendeels verlaten. Gekozen is voor een structuur die vooral de bestaande internationale kaders reflecteert. Als rode draad fungeren de voor een schip benodigde certificaten. Aan deze certificaten zijn in beginsel steeds de onderzoeken waaraan een schip ter verkrijging van een certificaat wordt onderworpen, de eisen die in dat verband aan een schip worden gesteld, en de bij het ondernemen van een reis in acht te nemen voorschriften opgehangen (vgl. de artikelen 4, 13, 39 en 60).

Gelet op het internationale karakter van de zeescheepvaartsector, is ook in inhoudelijk opzicht zoveel mogelijk aansluiting bij de internationale verdragen gezocht. Waar mogelijk wordt rechtstreeks naar die verdragen verwezen. Deze aanpak sluit ook goed aan bij de relevante Europese regelgeving, waarin eveneens veelvuldig naar de internationale verdragen wordt verwezen. Bovendien is een internationale benadering tegenwoordig bijna noodzakelijk, gelet op de ruime mate waarin ook buiten het Koninkrijk gevestigde instellingen worden betrokken bij de uitvoering van de scheepsveiligheidsregelgeving. Een goed voorbeeld daarvan zijn natuurlijk de internationale klassenbureaus, maar ook binnen de Europese Unie komt het steeds meer voor dat instellingen uit andere lidstaten hun diensten aanbieden, daarbij gebruikmakend van de mogelijkheden die het gemeenschapsrecht hen daartoe biedt.

Bij het opstellen van het besluit is – mede gelet op het reeds in de inleiding van deze nota van toelichting aangehaalde streven van het Nederlandse kabinet naar minder regels – getracht om de omvang van het besluit zoveel mogelijk te beperken en het inhoudelijke zwaartepunt te leggen waar het hoort: in de verdragen zelf. Dit betekent dat het besluit geen onnodige herhalingen bevat van hetgeen reeds in de verdragen is geregeld, en dat in beginsel ook slechts op hoofdlijnen naar die verdragen wordt verwezen. Wel zijn in de verwijzingen naar de verdragen uiteraard de verbijzonderingen aangebracht die nodig zijn om voor een bepaalde categorie schepen met voldoende bepaaldheid de op die schepen toepasselijke internationale voorschriften te kunnen duiden.

Met het oog op de bestendigheid van het besluit is bovendien gekozen voor dynamische verwijzing naar de verdragen, opdat het besluit niet bij elke wijziging van die verdragen hoeft te worden aangepast. In de verdragen zelf wordt de techniek van dynamische verwijzing (« as amended or as may be amended») al jarenlang toegepast en ook de Europese wetgever is – daartoe gedwongen door het feit dat de Europese scheepvaartregelgeving vaak achterliep op de internationale ontwikkelingen – in 2002 overgestapt op een systeem van dynamische verwijzing naar de internationale verdragen: zie verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (PbEG L 324) en richtlijn nr. 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en preventie van verontreiniging door schepen (PbEG L 324). Van belang is uiteraard ook dat door de invoering van een systeem van dynamische verwijzing het ontstaan van nieuwe achterstanden bij de implementatie van IMO-regelgeving voor een belangrijk deel kan worden voorkomen.

Aan de behoefte aan een duidelijk onderscheid tussen de nationale en internationale elementen wordt als volgt tegemoetgekomen. Om te beginnen zal in beginsel steeds uitdrukkelijk worden aangegeven, indien ten aanzien van niet-conventieschepen overeenkomstige toepassing wordt gegeven aan bepaalde internationale voorschriften. Van dit principe wordt slechts op één punt afgeweken, namelijk waar het de voorschriften voor het vervoer van lading betreft (hoofdstuk 4). De redenen daarvoor worden nader uiteengezet in de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 52 e.v.. Verder zal ook de nadere uitwerking van details die door de verdragen aan de vlaggenstaat wordt overgelaten, steeds op duidelijk herkenbare wijze geschieden. Hetzelfde geldt voor de eventuele aanvullende eisen die op grond van Europese regelgeving moeten worden gesteld.

Tot besluit zal in het kader van de moderniseringsoperatie ook de uitvoeringsregelgeving worden vernieuwd. Gestreefd wordt naar een beperkt aantal geconsolideerde regelingen met een heldere structuur, die zoveel mogelijk aansluit bij de structuur van het besluit. Verder zal ook in de uitvoeringsregelgeving worden gestreefd naar bondigheid en zal waar mogelijk eveneens gebruik worden gemaakt van dynamische verwijzingen. Van de gelegenheid wordt bovendien gebruik gemaakt om het instrument «bekendmakingen aan de scheepvaart» (algemeen verbindende voorschriften van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie waarmee nadere invulling kon worden gegeven aan bepaalde voorschriften het Schepenbesluit 1965) af te schaffen. Attributie van regelgevende bevoegdheid aan ambtenaren is immers niet meer van deze tijd.

§ 4. *Nationaal veiligheidscertificaat*

Het Schepenbesluit 1965 vereiste voor alle schepen een (nationaal) certificaat van deugdelijkheid, ook als voor die schepen reeds een internationaal veiligheidscertificaat benodigd was. In het onderhavige besluit keert het certificaat van deugdelijkheid, dat ooit het belangrijkste certificaat van de Schepenwet was maar inmiddels door de internationale certificaten grotendeels naar de achtergrond is verdrongen, niet meer terug. Voor schepen waarvoor reeds internationale veiligheidscertificaten op grond van het SOLAS-verdrag benodigd zijn, zal worden volstaan met die internationale certificaten. Het SOLAS-verdrag biedt voldoende ruimte om bij de certificering van schepen ook rekening te houden met eventuele «nationale» eisen, zodat aan de afgifte van de internationale veiligheidscertificaten bijvoorbeeld ook de ter uitvoering van communautaire verplichtingen gestelde eisen ten grondslag kunnen worden gelegd. Aan een overkoepelend certificaat in de vorm van een certificaat van deugdelijkheid bestaat voor deze schepen dan ook geen behoefte meer. Op de mede hierdoor gerealiseerde reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven wordt in paragraaf 6 ingegaan.

Voor schepen waarvoor op grond van het SOLAS-verdrag geen internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen is vereist, zal het certificaat van deugdelijkheid worden vervangen door het nieuwe «nationaal veiligheidscertificaat», dat – ook in naam – complementair is aan de internationale veiligheidscertificaten. Dit nieuwe certificaat zal ook het nationaal certificaat van uitwatering, benodigd voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter, vervangen. De thans in het nationaal certificaat van uitwatering opgenomen gegevens betreffende de uitwatering van het schip worden in het vervolg in een aanhangsel bij het nationaal veiligheidscertificaat opgenomen.

Het is niet mogelijk om de veiligheidscertificering van schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn, volledig te stroomlijnen. Door het uiteenlopende toepassingsbereik van de verschillende verdragsverplichtingen, blijft in bepaalde gevallen stapeling van certificaten onvermijdelijk. Zo zal voor vrachtschepen van 300 tot 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, naast het nationaal veiligheidscertificaat tevens het op grond van het SOLAS-verdrag vereiste (internationaal) radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd blijven, terwijl voor vrachtschepen met een lengte vanaf 24 meter waarmee internationale reizen worden ondernomen, ook het internationaal certificaat van uitwatering op grond van het Uitwateringsverdrag benodigd blijft.

Het onderzoeksregime voor schepen waarvoor op grond van dit besluit een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, wordt verlicht. Om te beginnen zal het nationaal veiligheidscertificaat voor alle schepen waarvoor dat certificaat benodigd is – dus ook voor passagiersschepen, voorzover die schepen niet onder het Europese regime van de in paragraaf 2 aangehaalde richtlijn nr. 98/18/EG voor passagiersschepen in nationale vaart vallen – een geldigheidsduur van vijf jaren hebben. Voorheen gold in navolging van de

internationale verdragen dat de nationale certificaten voor passagiersschepen eveneens slechts één jaar geldig waren. Thans wordt ook voor passagiersschepen bij de vijfjarige onderzoekscyclus die voor vrachtschepen geldt, aangesloten. Een andere verlichting betreft de afschaffing van de jaarlijkse onderzoeken, voor zowel vrachtschepen als passagiersschepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. De op grond van de verdragen voor vrachtschepen in internationale vaart voorgeschreven jaarlijkse onderzoeken hebben tot doel om vast te stellen of het schip naar behoren wordt onderhouden en nog geschikt is voor zijn bestemming. In deze onderzoeken wordt echter ook al voorzien door het klassenbureau waar het schip is geklasseerd. Verder is de technische kwaliteit van schepen in de loop der tijd aanzienlijk verbeterd. De wijze van constructie en de duurzaamheid van de toegepaste materialen en de aan boord aanwezige uitrusting zijn inmiddels zodanig, dat grotere intervallen tussen de onderzoeken verantwoord zijn. Volstaan kan worden met een eerste onderzoek bij de afgifte van het certificaat, een tussentijds onderzoek in het derde jaar en een hernieuwd onderzoek na vijf jaar in verband met de vernieuwing van het certificaat. Opgemerkt zij nog dat het nieuwe onderzoeksregime uiteraard geen verandering brengt in de incidentele onderzoeken waaraan een schip, bijvoorbeeld omdat het schade heeft opgelopen of een verbouwing heeft ondergaan, in voorkomend geval dient te worden onderworpen.

De eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan een schip worden gesteld, zullen in beginsel niet verschillen van de eisen die op grond van het Schepenbesluit 1965 aan niet-conventieschepen worden gesteld. Op grond van het Schepenbesluit 1965 wordt veelal overeenkomstige toepassing gegeven aan de eisen van het SOLAS-verdrag en het Uitwateringsverdrag, waarbij voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter (de zgn. «kleine vaartuigen») een verlicht regime geldt. In het onderhavige besluit wordt dat stelsel gehandhaafd. Wel wordt voor vrachtschepen een ondergrens geïntroduceerd: voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter zal in beginsel geen veiligheidscertificaat meer benodigd zijn. In het algemeen is met die categorie van schepen niet een zodanig veiligheidsbelang gemoeid, dat een algemene certificatieverplichting voor vrachtschepen onder de 12 meter op zijn plaats is. Juister is het om alleen die kleine vrachtschepen certificaatplichtig te laten zijn, die tot een specifieke risicogroep behoren of waarmee – bijvoorbeeld omdat zij structureel worden gebruikt voor het vervoer van (ten hoogste 12) passagiers – een bijzonder veiligheidsbelang is gemoeid. Het ligt dan echter voor de hand om voor die schepen een bijzonder certificaat te eisen, waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke risicoprofiel van die schepen of het te dienen specifieke veiligheidsbelang. Overigens zij opgemerkt dat de nieuwe ondergrens van 12 meter uitsluitend geldt voor vrachtschepen. Voor passagiersschepen (d.w.z. schepen, bestemd of gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers; zie de definitie van «passagiersschip» in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet) waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat is vereist, zal – evenals voor passagiersschepen die onder het SOLAS-verdrag vallen – blijven gelden dat zij altijd certificaatplichtig zijn, ongeacht hun lengte of tonnage.

§ 5. *Recente wijzigingen van het SOLAS-verdrag*

In de inleiding is al aangegeven dat het besluit tevens strekt ter uitvoering van een aantal nog niet geïmplementeerde wijzigingen van het SOLAS-verdrag. Het gaat daarbij om de bij resoluties MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.87(71), MSC.91(72), MSC.99(73), MSC.117(74), MSC.123(75) en MSC.134(76) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO en de tijdens de diplomatieke conferenties in 1997 en 2002 aangenomen wijzigingen van dat verdrag.

a. maritime security

De belangrijkste wijziging van het SOLAS-verdrag waaraan in het onderhavige besluit uitvoering wordt gegeven, is de uitbreiding van het SOLAS-verdrag met een nieuw hoofdstuk XI-2 over de beveiliging van schepen (*Special Measures to enhance Maritime Security*), dat werd aangenomen tijdens de diplomatieke conferentie over « Maritime Security» in december 2002. Aanleiding voor deze conferentie waren de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten op 11 september 2001, die het besef deden ontstaan dat ook andere transportsectoren getroffen zouden kunnen worden door terroristische aanslagen. Gelet op het mondiale karakter van de zeescheepvaartsector en zijn vitale functie voor de wereldeconomie (meer dan 90 procent van de wereldhandel gaat over zee), werd het noodzakelijk geacht om de beveiliging van schepen en havens te verbeteren. Dit heeft – vooral op initiatief van de Verenigde Staten – geleid tot de invoering van een beveiligingsregime voor zeeschepen en zeehavens, dat in grote lijnen hetzelfde gewicht heeft als het beveiligingsregime voor de luchtvaart. Het nieuwe hoofdstuk XI-2 wordt met ingang van 1 juli 2004 internationaal van kracht.

Het zwaartepunt van de nieuwe beveiligingsmaatregelen voor de zeescheepvaart ligt in de op grond van het nieuwe hoofdstuk XI-2 verplichte *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, die zowel voorschriften voor de beveiliging van zeeschepen als voor de beveiliging van zeehavens bevat. De Code gaat uit van een analyse van de risico's en de beheersing daarvan door adequate voorzorgsmaatregelen.

In de Code wordt een gestandaardiseerd instrumentarium uitgewerkt, waarmee de risico's op een terroristische aanslag kunnen worden geëvalueerd. Alle staten die partij zijn bij het SOLAS-verdrag dienen de beveiligingsrisico's van hun havenfaciliteiten te analyseren. Het gaat er daarbij om de belangrijkste haveninrichtingen te identificeren die bij een terroristische aanslag de grootste schade aan de economie of het milieu tot gevolg hebben, of tot een groot verlies aan mensenlevens kunnen leiden. De werkelijke bedreigingen dienen te worden beoordeeld, zodat prioriteit kan worden gegeven aan beveiligingsmaatregelen. De zwakke plekken op het gebied van inrichting, beveiliging, organisatie, procedures, communicatie en andere gebieden worden in kaart gebracht. Met deze kennis is het mogelijk om de risico's goed in te schatten.

De ISPS-Code ziet ook op de beveiliging van schepen. Uit de aanslagen van 11 september blijkt dat op zichzelf veilige vervoermiddelen in de handen van terroristen dodelijke wapens kunnen worden. Om die reden moeten met ingang van 1 juli 2004 alle internationaal varende passagiersschepen en alle internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer voldoen aan de beveiligingseisen van de ISPS-Code. Deze Code verplicht de eigenaar van het schip ertoe om binnen zijn bedrijfsorganisatie een « *company security officer*» (CSO) aan te stellen. De CSO is er onder meer voor verantwoordelijk dat voor elk schip dat onder de Code valt, een « *security assessment*» wordt uitgevoerd. Op basis van deze beoordeling dient vervolgens voor elk individueel schip een scheepsbeveiligingsplan te worden opgesteld. Tevens dient aan boord van elk schip waarop de Code van toepassing is, een « *ship security officer*» (SSO) te worden aangesteld, belast met de beveiliging van het schip en verantwoordelijk voor de uitvoering van het scheepsbeveiligingsplan. De SSO onderhoudt ook het contact met de CSO. Aan boord van het schip dient bovendien een stil alarm (*security alert system*) aanwezig te zijn, waarmee de autoriteiten en de bedrijfsorganisatie van de eigenaar kunnen worden gealarmeerd, indien de beveiliging van het schip is gecompromitteerd of wanneer het schip wordt geconfronteerd met een terroristische dreiging.

De ISPS-Code onderscheidt – zowel voor schepen als voor havens – drie beveiligingsniveaus (*security levels*), afhankelijk van de mate van dreiging. Beveiligingsniveau 1 is de normale situatie, waarbij weliswaar rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid van terroristische aanslagen, maar waarin geen concrete dreiging bestaat. Niveau 2 ziet op situaties waarin een verhoogd risico op terroristische aanslagen bestaat. Niveau 3, ten slotte, betreft situaties waarin een terroristische aanslag in hoge mate waarschijnlijk is, ook wanneer het doel van de aanslag niet kan worden geïdentificeerd.

Het scheepsbeveiligingsplan geeft voor elk van de in de ISPS-Code onderscheiden beveiligingsniveaus aan, welke operationele en fysieke beveiligingsmaatregelen aan boord van het schip moeten worden getroffen. Standaard geldt aan boord van een schip beveiligingsniveau 1, doch de vlaggenstaat kan bepalen dat aan boord van schepen onder zijn vlag een hoger beveiligingsniveau van kracht dient te zijn. Het beveiligingsniveau aan boord van een schip moet eveneens worden verhoogd, indien het schip zich in een zeegebied of haven begeeft waar op dat moment een door de autoriteiten ter plaatse vastgesteld hoger beveiligingsniveau geldt dan aan boord van het schip. Aan een schip dat zijn beveiligingsniveau niet in overeenstemming brengt met het in een bepaalde haven geldende (hogere) beveiligingsniveau, mag op grond van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag de toegang tot die haven worden geweigerd.

Het nieuwe beveiligingsregime voor schepen kent een systeem van onderzoek, controle en certificatie dat overeenkomt met het systeem waaraan schepen ook reeds in verband met hun veiligheid (in de zin van « *safety*») worden onderworpen. Schepen die onder de ISPS-Code vallen, moeten beschikken over een « *International Ship Security Certificate*»,

dat slechts wordt afgegeven indien het schip voldoet aan de eisen van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag en de op grond van dat hoofdstuk toepasselijke ISPS-Code. Ook voorziet hoofdstuk XI-2 in een vorm van havenstaatcontrole die specifiek betrekking heeft op de beveiliging van schepen. Evenals bij de «reguliere» havenstaatcontrole kan een schip dat niet over het vereiste beveiligingscertificaat beschikt of niet blijkt te voldoen aan de beveiligingseisen van het SOLAS-verdrag, door de havenstaatautoriteiten worden aangehouden.

De beveiliging van schepen is geen koninkrijksaangelegenheid in de zin van artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden en behoeft derhalve niet in rijkswetgeving te worden geregeld. Niettemin hebben de landen van het Koninkrijk er voor gekozen om de beveiligingsmaatregelen voor schepen voorlopig uit te voeren door middel van onderhavige algemene maatregel van rijksbestuur, waarin ook de uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende veiligheidseisen aan schepen zijn geïmplementeerd. Een belangrijke overweging daarbij is geweest dat de korte implementatietermijn tot 1 juli 2004 weinig ruimte liet voor het totstandbrengen van nieuwe landswetgeving voor de beveiliging van schepen. Benadrukt zij evenwel dat de in het onderhavige besluit opgenomen gemeenschappelijke regeling van de beveiligingsmaatregelen voor schepen berust op artikel 38 van het Statuut en desgewenst door elk van de landen van het Koninkrijk van rechtswege voor de in dat land geregistreerde schepen kan worden beëindigd, zodra in de vorm van landswetgeving een passender wettelijk kader voor de beveiliging van schepen tot stand is gekomen.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat op in Nederland geregistreerde schepen ook de onlangs totstandgekomen verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129) van toepassing is. Door middel van deze verordening worden de in IMO-verband aangenomen beveiligingsmaatregelen ook in de Europese context verplicht gesteld. Op een aantal punten gaat de Europese verordening evenwel iets verder dan de beveiligingsvoorschriften van het SOLAS-verdrag en de ISPS-Code. Gewezen zij bijvoorbeeld op artikel 3, vijfde lid, van de verordening, waarin voor Europese schepen ook een aantal (internationaal slechts aanbevolen) bepalingen uit deel B van de ISPS-Code verplicht wordt gesteld. Voor in Nederland geregistreerde schepen geldt dat de uit het onderhavige besluit voortvloeiende beveiligingsverplichtingen steeds in samenhang met de uit Europese verordening voortvloeiende verplichtingen moeten worden toegepast.

b. herziening hoofdstukken II-2 en V van het SOLAS-verdrag

Van de SOLAS-wijzigingen die door middel van dit besluit worden geïmplementeerd, verdient ook de bij resolutie MSC.99(73) aangenomen, op 1 juli 2002 in werking getreden herziening van de hoofdstukken II-2 en V van het SOLAS-verdrag vermelding. De herziene hoofdstukken II-2 en V zijn een goede illustratie van twee ontwikkelingen die in