



**AFKONDIGINGSBLAD
VAN
ARUBA**

BESLUIT van 23 april 2026 tot wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met wijzigingen van de bijlage bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, (SOLAS-verdrag) vanwege de implementatie van de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van schepen die industrieel personeel vervoeren (IP-Code) [KetenID WGK026445]

Uitgegeven, 19 mei 2026

De minister van Justitie en Sociale Zaken,
belast met de leiding van het ministerie van Justitie,
Integratie, Openbaar Vervoer en Energie,
mr. A.L. Dowers

BESLUIT van 23 april 2026 tot wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met wijzigingen van de bijlage bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, (SOLAS-verdrag) vanwege de implementatie van de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van schepen die industrieel personeel vervoeren (IP-Code) [Keten-ID WGK026445]

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 30 januari 2026, nr. IENW/BSK-2025/341972-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), en de artikelen 3, tweede lid, 3a, eerste en derde lid, 4, tweede lid, en 6, tweede lid, van de Schepenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 4 maart 2026, nr. W17.26.00029/IV/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 21 april 2026, nr. IENW/BSK-2026/48591, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

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

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 2004 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. De begripsbepaling «Onze Minister» vervalt.

b. In de alfabetische volgorde worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

industrieel personeel: personen als bedoeld in voorschrift XV/1, onderdeel 1, van de bijlage bij het SOLAS-verdrag;

passagiersschip: vaartuig dat gebruikt wordt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

resolutie MSC.418(97): de bij resolutie MSC.418(97) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen interim aanbevelingen voor het veilig vervoer van meer dan 12 industrieel personeel met schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen (Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages, 2016);

schip dat industrieel personeel vervoert: vrachtschip of hogesnelheidsvrachtvaartuig als bedoeld in voorschrift XV/3 respectievelijk voorschrift X/1, van de bijlage bij het SOLAS-verdrag, gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf industriële personeelsleden;.

2. In het tweede lid wordt in alfabetische volgorde de volgende begripsbepaling ingevoegd:

IP-Code: de bij resolutie MSC.527(106) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van schepen die industrieel personeel vervoeren (International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel);.

3. In het derde lid vervalt «passagiersschip».

4. Onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot vijfde en zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. Voor de toepassing van de IP-Code en dit besluit en daarop berustende bepalingen betreffende de IP-Code:

a. worden in overeenstemming met voorschrift XV/2.2 van hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag, industriële personeelsleden niet als passagiers behandeld of beschouwd;

b. is in overeenstemming met voorschrift XV/2.3 van hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag, daar waar in dat hoofdstuk of in de IP-Code het aantal industriële personeelsleden als parameter wordt vermeld, dit het totale aantal industriële personeelsleden, speciale personeelsleden en passagiers is die zich aan boord bevinden, waarbij het aantal passagiers niet meer dan twaalf mag bedragen.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a Grondslagen

Dit besluit en daarop berustende bepalingen berusten mede op de artikelen 2, vierde en vijfde lid, 9a, tweede lid, en 66a van de Schepenwet.

C

In artikel 9a wordt «voorschrift 1.3.1» vervangen door «voorschrift IA/1.3.1».

D

Na artikel 9a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9b. Certificaat voor schepen die industrieel personeel vervoeren

Voor een schip dat meer dan twaalf industriële personeelsleden vervoert en waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel b, of een veiligheidscertificaat en een exploitatievergunning als bedoeld in artikel 7, eerste lid, benodigd is, is tevens een certificaat voor het vervoer van industrieel personeel als bedoeld in voorschrift I/3.1 van de IP-Code benodigd.

E

In artikel 10 wordt «de artikelen 4 tot en met 8 en 9a» vervangen door «de artikelen 4 tot en met 8, 9a en 9b».

F

Na artikel 19a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 19b. Onderzoeken in verband met het certificaat voor het vervoer van industrieel personeel

Een schip waarvoor een certificaat voor het vervoer van industrieel

personeel als bedoeld in artikel 9b benodigd is, wordt ter verkrijging van het certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de IP-Code voorgeschreven onderzoeken.

G

In artikel 20, eerste lid, wordt «19 en 19a» vervangen door «19 tot en met 19b».

H

In artikel 21 wordt «de artikelen 13 tot en met 19» vervangen door «de artikelen 13 tot en met 19b».

I

In de artikelen 22, tweede lid, 29, eerste lid, 30, onderdeel b, en 32 wordt «de artikelen 4 tot en met 9a» vervangen door «de artikelen 4 tot en met 9b».

J

In artikel 23, eerste lid, wordt «de artikelen 13 tot en met 19a» vervangen door «de artikelen 13 tot en met 19b».

K

Na artikel 45a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 45b Eisen aan schepen die industrieel personeel vervoeren

Een schip waarvoor een certificaat voor het vervoer van industrieel personeel als bedoeld in artikel 9b benodigd is, voldoet aan de vereisten opgenomen in de IP-Code.

L

In artikel 46, tweede lid, wordt «de artikelen 4 tot en met 9a» vervangen door «de artikelen 4 tot en met 9b» en wordt «de artikelen 38 tot en met 45a» vervangen door «de artikelen 38 tot en met 45b».

M

In artikel 47 wordt «de artikelen 39 tot en met 45a» vervangen door «de artikelen 39 tot en met 45b».

N

Aan artikel 61 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. De kapitein van een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 9b benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de IP-Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

O

In artikel 69a wordt «de artikelen 61, 64, 66, 67 en 68» vervangen door «de artikelen 61, 62, 63, eerste en tweede lid, 64 en 66 tot en met 68».

P

Aan artikel 72 worden vier leden toegevoegd, luidende:

6. Vrachtschepen van 500 GT of meer die industrieel personeel vervoeren en die vóór 1 juli 2024 zijn gebouwd en waarvoor in verband met resolutie MSC.418(97) door Onze Minister een bijzonder certificaat is afgegeven, voldoen aan de voorschriften III/1, III/2, met uitzondering van paragraaf 2.1.7, en IV/7 en IV/8 van de IP-Code, bij het eerste tussentijdse of, indien dit eerder is, bij het hernieuwde onderzoek, na inwerkingtreding van het Besluit van 23 april 2026 tot wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met wijzigingen van de bijlage bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, (SOLAS-verdrag) vanwege de implementatie van de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van schepen die industrieel personeel vervoeren (IP-Code) (Stb. 2026, 97).

7. Hogesnelheidsvrachtvaartuigen van 500 GT of meer die industrieel personeel vervoeren en die vóór 1 juli 2024 zijn gebouwd en waarvoor in verband met resolutie MSC.418(97) door Onze Minister een bijzonder certificaat is afgegeven, voldoen aan de voorschriften III/1, III/2, met uitzondering van paragraaf 2.1.7, en V/7 en V/8 van de IP-Code, bij het derde periodieke of, indien dit eerder is, bij het eerste hernieuwde onderzoek na de inwerkingtreding van het Besluit van 23 april 2026 tot

wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met wijzigingen van de bijlage bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenslevens op zee, 1974, (SOLAS-verdrag) vanwege de implementatie van de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van schepen die industrieel personeel vervoeren (IP-Code) (Stb. 2026, 97).

8. Vrachtschepen en hogesnelheidsvrachtvaartuigen, ongeacht de bouwdatum, die vóór 1 juli 2024 geen toestemming hebben gekregen van Onze Minister om meer dan twaalf industrieel personeel te vervoeren in overeenstemming met resolutie MSC.418(97) moeten voldoen aan en gecertificeerd zijn overeenkomstig hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de IP-Code, voordat zij meer dan twaalf industriële personeelsleden aan boord hebben.

9. Onze Minister kan een IP-certificaat afgeven indien wordt voldaan aan de voorschriften uit de IP-Code, genoemd in het zesde en zevende lid, en aan hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de IP-Code wat betreft het achtste lid.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 mei 2026, met uitzondering van artikel I, onderdeel A, onder 1, sub a, en onderdeel B, die in werking treden op het tijdstip waarop het bij koninklijke boodschap van 23 oktober 2024 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevallenonderzoek (Kamerstukken 36 647) tot wet is verheven en Artikel I, onderdelen A, B, K en LL, van die wet in werking treden (Stb. 2026, 39).

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

's-Gravenhage, 23 april 2026

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *achtentwintigste* april 2026
De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Het onderhavige wijzigingsbesluit bevat wijzigingen van het Schepenbesluit 2004 in verband met de implementatie van de Internationale Code voor de veiligheid van schepen die industrieel personeel (hierna: IP) vervoeren (International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel, hierna: IP-Code)¹.

2. Aanleiding

Naarmate de maritieme offshore- en energiesector zich uitbreiden, zijn er nieuwe offshore-industriële activiteiten zoals wind- en zonneparken ontstaan. Dit heeft geleid tot een groeiende vraag naar veilig vervoer van (industrieel) personeel dat wordt ingezet voor de ontwikkeling en het onderhoud van deze offshore-faciliteiten. Deze personen worden uitsluitend vervoerd of geaccommodeerd op zogenoemde IP-schepen. Ze werken niet aan boord van deze schepen en maken geen deel uit van de bemanning.

Op grond van het SOLAS-verdrag² is het toegestaan maximaal twaalf passagiers te vervoeren op vrachtschepen. Het vervoer van meer dan twaalf passagiers kan uitsluitend plaatsvinden op passagiersschepen. Omdat de eisen voor passagiersschepen in het SOLAS-verdrag niet zijn toegesneden op het vervoer van IP gaf dit in toenemende mate praktische problemen. Zo zijn er onder meer de veel zwaardere eisen die gesteld worden aan passagiersschepen voor wat betreft stabiliteit, sloepen en slaap-accommodatie. Deze problematiek heeft geleid tot discussie binnen de Internationale Maritieme Organisatie³ (hierna: IMO) met als resultaat IMO resolutie MSC.418(97) van 25 november 2016: *de Interim aanbevelingen voor het veilig vervoer van meer dan twaalf industrieel personeel met schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen*. Deze

¹ De bij resolutie MSC.527(106) van de Maritieme Veiligheidscommissie op 10 november 2022 aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van schepen die industrieel personeel vervoeren (International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel).

² Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1976, 157).

³ De Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties, International Maritime Organisation.

resolutie is niet bindend; het betreft aanbevelingen.

Naar aanleiding van deze resolutie is de Regeling veiligheid zeeschepen in november 2019⁴ aangepast. Daarbij zijn in die regeling technische eisen opgenomen voor schepen ten behoeve van het vervoer of de accommodatie van IP die toegepast moeten worden als het aantal van twaalf te vervoeren industriële personeelsleden wordt overschreden. Om dit mogelijk te maken werden enkele nieuwe (nationale) certificaten geïntroduceerd voor vrachtschepen die ingezet worden voor het vervoer en de accommodatie van IP.

Omdat de huidige door de IMO vastgestelde aanbevelingen niet afdoende bleken om de veiligheid van het vervoer van IP te waarborgen, heeft de IMO, mede op basis van de eerdergenoemde interim aanbevelingen, een nieuw hoofdstuk XV in de bijlage bij het SOLAS-verdrag en een bindende code ontwikkeld en vastgesteld die specifiek gericht is op het veilig vervoeren op schepen van IP, de IP-Code. Hoofdstuk XV en de IP-Code zijn per 1 juli 2024 in werking getreden. Vanwege de complexiteit van het onderwerp heeft geen tijdige implementatie plaats kunnen vinden.

3. Hoofdstuk XV SOLAS

Het nieuwe hoofdstuk XV in de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de IP-Code, zijn op 10 november 2022 bij respectievelijk resolutie MSC.521(106) en resolutie MSC.527(106) door de Maritieme Veiligheidscommissie⁵ van de IMO aangenomen.

Met het nieuwe hoofdstuk in de bijlage bij het SOLAS-verdrag is de IP-Code verplicht gesteld voor schepen met een internationaal veiligheidscertificaat (schepen met een bruto tonnage (hierna: GT) van 500 ton en groter (conventieschepen) die in totaal meer dan twaalf industriële personeelsleden, speciaal personeel en passagiers vervoeren.⁶ Deze schepen moeten ter verkrijging van een Industrial Personnel Safety Certificate (hierna: IP-veiligheidscertificaat), voldoen aan de veiligheidseisen in de IP-Code voor (vracht)schepen die IP vervoeren. Voor de

⁴ Stcrt. 2019, 61390.

⁵ Maritime Safety Committee, MSC.

⁶ Voorschrift XV/2.3 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag: Overal waar in dit hoofdstuk of in de IP-Code het aantal industriële personeelsleden als parameter wordt vermeld, is dit het totale aantal industriële personeelsleden, speciale personeelsleden en passagiers die zich aan boord bevinden, waarbij het aantal passagiers niet meer dan 12 mag bedragen.

toepassing van dit hoofdstuk (en daarmee de IP-Code) worden industriële personeelsleden *niet* als passagiers behandeld of beschouwd. Dit betekent dat een schip dat IP vervoert niet wordt gezien als een passagiersschip maar als een vrachtschip.

De toepassing van hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de IP-Code geldt voor vier categorieën schepen:

1. vrachtschepen en hogesnelheidsvrachtvaartuigen van 500 GT en meer die gebouwd zijn na 1 juli 2024 en die in totaal meer dan twaalf industriële personeelsleden, speciaal personeel en passagiers vervoeren;

2. vrachtschepen gebouwd vóór 1 juli 2024 die ingevolge de Regeling veiligheid zeeschepen op basis van eerdergenoemde IMO resolutie MSC.418(97) van 25 november 2016 (de Interim aanbevelingen voor het veilig vervoer van meer dan twaalf industriële personeelsleden met schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen) meer dan twaalf industriële personeelsleden mogen vervoeren. Ten aanzien van deze schepen zijn na 1 juli 2024 enkele voorschriften van de IP-Code van toepassing;

3. hogesnelheidsvrachtvaartuigen gebouwd vóór 1 juli 2024. Ten aanzien van deze schepen zijn eveneens na 1 juli 2024 enkele voorschriften van de IP-Code van toepassing;

4. vrachtschepen en hogesnelheidsvrachtvaartuigen, ongeacht de bouwdatum, die het vóór 1 juli 2024 niet is toegestaan om meer dan twaalf industriële personeelsleden te vervoeren op basis van de onder 2 genoemde Interim aanbevelingen. Deze schepen moeten voldoen aan en gecertificeerd zijn in overeenstemming met hoofdstuk XV en de IP-code voordat in totaal meer dan twaalf industriële personeelsleden, speciaal personeel en passagiers aan boord mogen worden vervoerd.

4. IP-Code

Conventieschepen

De IP-Code is ontwikkeld voor schepen die internationale reizen maken zoals gedefinieerd in SOLAS-voorschrift I/2(d). Het betreft schepen van 500 GT en meer die vallen onder de werking van het SOLAS-verdrag, zogenoemde conventieschepen. Het vervoer van een groot aantal industrieel personeel zal plaatsvinden hetzij binnen de grenzen van een bepaalde kuststaat, hetzij tussen een basishaven en een offshore-installatie buiten de territoriale wateren. Om het internationale verkeer en de veilige exploitatie van schepen die industrieel personeel vervoeren te

vergemakkelijken, moedigt de IMO de verdragstaten aan om de IP-Code ook toe te passen op schepen die uitsluitend voor dergelijke reizen worden gebruikt.

Niet-conventieschepen

Schepen van minder dan 500 GT en langer dan 24 meter (niet-conventieschepen, schepen die niet onder het SOLAS-verdrag vallen) mogen echter ook een totaal aantal passagiers, speciaal personeel en IP van meer dan twaalf vervoeren. In dergelijke gevallen staat de IMO toe dat de verdragsstaten de IP-Code toepassen voor zover dit praktisch uitvoerbaar is. Indien dergelijke schepen in overeenstemming zijn met de IP-code, mogen de verdragsstaten een veiligheidscertificaat voor industrieel personeel afgeven voor een schip dat meer dan twaalf industriële personeelsleden vervoert, zolang alle eventuele versoepelingen op dit certificaat zijn vermeld. Net zoals de overige hoofdstukken van de bijlage bij het SOLAS-verdrag verklaart Nederland ook de IP-Code overeenkomstig van toepassing op deze niet-conventieschepen. Indien (overeenkomstig) aan deze eisen is voldaan wordt een nationaal veiligheidscertificaat afgegeven. In de Regeling veiligheid zeeschepen wordt hier verder uitwerking aan gegeven.

Met het onderhavige wijzigingsbesluit is uitvoering gegeven aan hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de bijbehorende IP-Code. Hiertoe zijn de hoofdstukken betreffende certificaten en onderzoeken (hoofdstuk 2) en eisen aan schip en bedrijfsvoering (hoofdstuk 3) van het Schepenbesluit 2004 gewijzigd.

In de artikelsgewijze toelichting is zijn de afzonderlijke wijzigingen nader toegelicht.

5. Rijksregelgeving

De Schepenwet, waarop het Schepenbesluit 2004 is gebaseerd, is een rijkswet. Op basis van artikel 3 van het Statuut betreft de veiligheid van zeeschepen die onder de vlag van het Koninkrijk varen namelijk een rijksaangelegenheid. Het Schepenbesluit 2004 is daarmee een algemene maatregel van rijksbestuur en is ook van toepassing voor schepen die zijn geregistreerd in Aruba, Curaçao of Sint Maarten. Dit betekent dat het Schepenbesluit 2004, na afstemming met de rijksdelen, gewijzigd kan worden bij rijksbesluit. De Caribische landen hebben na afstemming geen

bezwaren gemaakt tegen de inhoud van het voorliggend ontwerprijksbesluit.

6. Internetconsultatie

Van internetconsultatie is in dit geval afgezien. Een van de uitzonderingsgronden om van internetconsultatie af te zien betreft implementatiewetgeving waarbij geen nationale beleidsruimte is. Met gebruikmaking van deze uitzonderingsgrond is het ontwerpbesluit niet opengesteld voor openbare internetconsultatie. Het betreft strikte implementatie waarmee geen ingrijpende veranderingen teweeg worden gebracht in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk. Om deze redenen is afgezien van internetconsultatie.

Deze wijzigingsregeling is wel afgestemd met de verschillende sectorpartijen, waaronder de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (Kvnr) en de Vereniging van Waterbouwers. De sector heeft ingestemd met de voorgestelde wijziging.

7. Uitvoering- en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (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 (IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van het besluit. De IG heeft geconcludeerd dat de IP-Code op zich handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is. Ten aanzien van het ontwerpbesluit heeft de IG opgemerkt dat nog onduidelijkheid is wanneer een schip onder de IP-code valt en welke eisen daaraan worden vastgelegd. Dat is specifiek het geval wanneer een schip speciaal personeel, passagiers en IP vervoert. De IG merkt op dat uit de huidige tekst niet kan worden opgemaakt of het schip onder de IP-Code valt als het een combinatie van deze mensen vervoert. Daarnaast worden de aan IP gestelde eisen niet opgenomen in het besluit. In de begripsbepalingen wordt alleen verwezen naar de definitie in SOLAS en verder worden er in de regeling alleen eisen gesteld aan het schip. Wat betreft de uitvoerbaarheid geeft de IG aan dat de impact rond de 0,5 FTE is. Ten aanzien van de fraudebestendigheid zijn er volgens de IG op dit moment geen aanwijzingen dat de huidige maatregelen onvoldoende effectief zijn.

Ten aanzien van de eerste opmerking van de IG dat uit de huidige tekst niet kan worden opgemaakt of het schip onder de IP-Code valt als het een combinatie van deze mensen vervoert, het volgende. In het nieuwe vierde lid van artikel 1 van het Schepenbesluit 2004 (zie Artikel I, onderdeel A, van onderhavig wijzigingsbesluit) is naar aanleiding van de opmerking van de ILT expliciet opgenomen dat waar in hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag of in de IP-Code het aantal industriële personeelsleden als parameter wordt vermeld, dit het totale aantal industriële personeelsleden, speciale personeelsleden en passagiers is die zich aan boord bevinden, waarbij het aantal passagiers niet meer dan twaalf mag bedragen. In de artikelsgewijze toelichting is dit nog eens benoemd.

Ten aanzien van de eisen gesteld aan IP is het ontwerpbesluit aangevuld met een bepaling waarin de verplichting voor de kapitein is opgenomen tot naleving van de voorschriften en verplichtingen uit de IP-Code. In de toelichting hierop is aangegeven dat dit ook inhoudt de naleving van de eisen ten aanzien van IP zoals opgenomen in voorschrift 1 van deel III van de IP-Code. Deze eisen aan IP uit de IP-Code zijn niet opgenomen in het besluit. Eventuele nadere regels kunnen worden opgenomen in de Regeling veiligheid zeeschepen.

De overige door de ILT aangedragen tekstsuggesties en opmerkingen zijn waar mogelijk overgenomen en verwerkt in de ontwerptekst van onderhavig wijzigingsbesluit.

8. Gevolgen voor de regeldruk

Het gaat hier om een wijziging van een internationaal verdrag (door Nederland geratificeerd) dat na nationale implementatie zorgt voor een gelijk speelveld met de omringende landen en IMO-lidstaten.

Aan de invoering van de IP-Code is een zeer beperkte verhoging van de administratieve lasten verbonden. Het betreft de financiële lasten die betrekking hebben op de aanvraag en het verkrijgen van het IP-veiligheidscertificaat. Omdat dit certificaat in de plaats komt van het bijzonder certificaat, waar tot vóór het van kracht worden van het nieuwe hoofdstuk XV in de bijlage bij het SOLAS-verdrag in voorzien was, zal het kostenverschil zeer gering zijn. Omdat een en ander door de (commerciële) klassenbureaus in de praktijk uitgevoerd wordt, kunnen of zullen wel prijsverschillen ontstaan. Het is aan de reder om daar keuzes in te maken. Bovendien varen er nog geen IP schepen groter dan 500 GT onder

Nederlandse vlag.

Klassenbureaus die deze certificaten namens de lidstaten uitgeven zijn commerciële bedrijven die ook Europees moeten worden erkend. De bekendste door de EU erkende klassenbureaus zijn Bureau Veritas, Lloyds Register, Det Norske Veritas (DNV) en Nippon Class. Voor zover bekend zullen naar schatting 6 reders hiermee te maken krijgen, maar zoals eerder vermeld die hebben nog geen IP vaartuigen groter dan 500 GT waar deze wetgeving voor is bedoeld. Voor schepen kleiner dan 500 GT en langer dan 24 meter ligt dat anders. Bij de aanpassing van de Regeling veiligheid zeeschepen zal in de toelichting bij de wijzigingsregeling daarop verder worden ingegaan.

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een toets, omdat er (nog) geen gevolgen voor de regeldruk zijn.

9. Notificatie

Het ontwerpbesluit is ingevolge artikel 7 van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie), niet ter notificatie gemeld aan de Europese Commissie. De technische voorschriften in de IP-Code strekken immers tot uitvoering van resoluties van de IMO waarbij alle lidstaten van de Europese Unie partij zijn.

10. Inwerkingtreding

Omdat onderhavig wijzigingsbesluit in hoofdzaak de implementatie van bindende IMO besluiten betreft is gekozen voor inwerkingtreding op zo kort mogelijke termijn. Omdat dit besluit, naast de publicatie in het Staatsblad, echter ook gepubliceerd moet worden in de publicatiebladen van de Caribische landen is gekozen voor inwerkingtreding met ingang van 1 mei 2026. Hiermee hebben de Caribische landen voldoende tijd om de publicatie in orde te maken. Artikel I, onderdeel A, onder 1, sub a, en onderdeel B, treden echter pas in werking op tijdstip waarop het bij koninklijke boodschap van 23 oktober 2024 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Schepenwet in verband met onder meer de noodzaak

tot modernisering van regels tot wet is verheven en de onderdelen A, B, K en LL van artikel I van die wet in werking treden. In de artikelsgewijze toelichting is dit nader toegelicht.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

In artikel 1 vervalt de begripsbepaling Onze Minister omdat deze wordt opgenomen in de Schepenwet. Dit onderdeel zal pas in werking treden wanneer de voorgestelde wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevallenonderzoek⁷ (hierna: het wetsvoorstel) tot wet is verheven en in werking treedt. Daarnaast is in artikel 1, naast de omschrijving van de IP-Code, een omschrijving van «industrieel personeel» opgenomen. Verder is een omschrijving van »passagiersschip» ingevoegd omdat IP (en ook speciaal personeel) niet voorkomt in de Schepenwet. Door de definitie van passagiersschepen in de Schepenwet te schrappen bij het eerdergenoemde wetsvoorstel en die definitie in het Schepenbesluit 2004 op te nemen is ruimte ontstaan om een en ander te harmoniseren met het SOLAS-verdrag. In dit verdrag vallen alle schepen die meer dan twaalf passagiers vervoeren onder de definitie «passagiersschip». Daarbij worden industriële personeelsleden gezien als passagiers. Specifiek in hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de daarbij behorende IP-Code, wordt IP echter als aparte groep onderscheiden naast de bemanning, andere personen die aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn (speciaal personeel) en passagiers. IP-schepen worden daardoor niet als passagiersschepen maar als vrachtschepen gezien zolang zij naast industrieel personeel niet meer dan twaalf «reguliere» passagiers vervoeren. Op basis hiervan is besloten om de definitie van «passagiersschip» te verplaatsen naar het Schepenbesluit 2004, zodat in dat besluit deze uitzondering van passagiersschepen bij het vervoer van IP kan worden opgenomen, samen met de benodigde certificaten voor dergelijke IP-schepen.

⁷ Het bij koninklijke boodschap van 23 oktober 2024 ingediende voorstel van wet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevallenonderzoek, (Kamerstukken 36 647).

Vanwege bovenstaande is het begrip «passagiersschip» in het derde lid vervallen.

Met het nieuwe vierde lid is vastgelegd dat voor de toepassing van de IP-Code industriële personeelsleden niet als passagiers worden behandeld of beschouwd maar als IP zoals gedefinieerd in voorschrift XV/1, onderdeel 1, van de bijlage bij het SOLAS-verdrag. De IP-Code is dan van toepassing en daarmee wordt het betreffende (passagiers)schip aange-merkt als vrachtschip. Daarnaast is het nieuwe vierde lid expliciet opgenomen dat daar waar in hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag of in de IP-Code het aantal industriële personeelsleden als parameter wordt vermeld, dit het totale aantal industriële personeelsleden, speciale personeelsleden en passagiers is die zich aan boord bevinden, waarbij het aantal passagiers niet meer dan twaalf mag bedragen.

Onderdeel B

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een omhangbepaling op te nemen vanwege het wetsvoorstel. Dit voorstel bevat enkele nieuwe grondslagen om (nadere) regels te stellen bij algemene maatregel van bestuur of bij ministeriële regeling, bijvoorbeeld ter implementatie van het SOLAS-verdrag. Om het wetsvoorstel, indien dat tot wet is verheven, in werking te kunnen laten treden, is een omhangbepaling in het Schepenbesluit 2004 benodigd. In onderdeel B is daartoe een nieuw artikel ingevoegd. Dit onderdeel zal pas in werking treden wanneer het genoemde voorstel tot wet is verheven en in werking treedt.

Onderdeel C

In artikel 9a is de verwijzing naar het voorschrift uit de Polar-Code gepreciseerd.

Onderdeel D

Schepen waarop de IP-Code van toepassing is, moeten beschikken over een IP-veiligheidscertificaat. Dit certificaat wordt slechts afgegeven indien het schip voldoet aan de eisen van hoofdstuk XV van het SOLAS-verdrag en de IP-Code. Dit is in artikel 9b in hoofdstuk 2 geregeld.

Onderdeel E

Bij (internationale) veiligheidscertificaten horen in de regel bepaalde bijlagen of aanhangsels. Dit geldt dus ook voor het IP-veiligheidscertificaat. Zo moet ingevolge voorschrift I/3.3.5 en I/3.3.6 van de IP-Code dit certificaat vergezeld gaan van een uitrustingsrapport (Record of Equipment). Dit rapport bevat een gedetailleerde specificatie van de aan boord van een schip aanwezige (voorgeschreven) uitrusting. Op grond van artikel 9, eerste lid, onder i, van de Schepenwet, zijn de voor het schip benodigde certificaten of afschriften daarvan te allen tijde aan boord van het schip aanwezig. Dit geldt eveneens voor het uitrustingsrapport omdat dit onderdeel uitmaakt van het IP-veiligheidscertificaat. Daarom is de verwijzing naar artikel 9b (IP-veiligheidscertificaat) toegevoegd aan artikel 10 dat bij certificaten behorende uitrustingsrapporten vastlegt.

Onderdeel F

Artikel 3a, derde lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld aan welke onderzoeken schepen voor het verkrijgen van een certificaat worden onderworpen. Aan deze bepaling is, voor wat betreft het IP-veiligheidscertificaat, uitvoering gegeven in artikel 19b. Dit artikel verwijst naar het in de IP-Code vastgestelde onderzoek waaraan schepen ter verkrijging van het certificaat of tijdens de geldigheidsduur daarvan worden onderworpen.

Onderdelen G en H

Voor de tijdstippen of tijdvakken waarbinnen het onderzoek, genoemd in onderdeel E, dient plaats te vinden, bepaalt de IP-Code dat hiervoor de in voorschrift I/14 of X/3.2 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag vastgelegde onderzoekscyclus voor andere SOLAS-veiligheidscertificaten moet worden gevolgd. In artikel 20 zijn de onderzoeken in verband met het IP-veiligheidscertificaat door verwijzing naar artikel 19b opgenomen. Zo ook in artikel 21 voor wat betreft de aantekening van onderzoeken.

Abusievelijk was hier niet ook artikel 19a betreffende de onderzoeken in verband met het certificaat voor poolschepen opgenomen. Deze omissie is weggenomen door in artikel 21 ook naar artikel 19a te verwijzen.

Onderdelen I en J

Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat wijst natuurlijke of rechtspersonen aan die met het IP-certificaat verband houdende onderzoeken uitvoeren. De artikelen 22 en 23 zijn dan ook eveneens van toepassing op deze onderzoeken.

Artikel 3a, derde lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur de geldigheidsduur van de certificaten wordt geregeld. Aan deze bepaling is ook voor wat betreft het IP-veiligheidscertificaat zoals voorgeschreven in artikel 9b uitvoering gegeven met de verwijzing in de artikelen 29 en 30. Voor een deel zijn deze artikelen gebaseerd op het SOLAS-verdrag. Voor de geldigheid van het IP-veiligheidscertificaat bepaalt de IP-Code eveneens dat hiervoor de in voorschrift I/14 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag vastgelegde regels gelden. Artikel 32 biedt de mogelijkheid om nadere regels te stellen met betrekking tot de geldigheidsduur van het IP-veiligheidscertificaat.

Onderdeel K

In het nieuwe artikel 45b is bepaald dat ter verkrijging van een IP-veiligheidscertificaat de eisen uit Hoofdstuk XV van het SOLAS-verdrag en in de IP-Code van toepassing zijn.

Onderdeel L

De aanpassing van het tweede lid van artikel 46 maakt het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen aan schepen waarvoor een IP-veiligheidscertificaat benodigd is.

Onderdeel M

Artikel 47 betreft de mogelijkheid af te wijken van eisen in verdragen of Codes indien sprake is van gelijkwaardige voorzieningen. In dit geval betreft het de eisen in de IP-Code waarnaar wordt verwezen in artikel 45b. Voorschrift I-A/5 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag bevat een mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit van het land waar het schip de vlag van voert, in Nederland is dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, om afwijkingen toe te staan van de in de IP-Code neergelegde eisen, indien door middel van een gelijkwaardige voorziening een vergelijkbaar veiligheidsniveau kan worden bereikt (equivalent arrangement). Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is (ook) in dat geval

verplicht zich te houden aan hetgeen dienaangaande in het SOLAS-verdrag en de IP-Code is bepaald.

Onderdeel N

Met de toevoeging van een zesde lid aan artikel 61 wordt voor de kapitein de verplichting is opgenomen om bij het vervoer van IP de voorschriften en verplichtingen van de IP-Code na te leven. Dat ziet daarmee ook op de eisen aan IP zoals opgenomen in voorschrift III/1 van de IP-Code. Om als IP te mogen worden ingezet moeten de personeelsleden voldoen aan een aantal eisen zodra men aan boord gaat van het schip. Zoals in paragraaf 3 is aangegeven worden voor de toepassing van de IP-Code industriële personeelsleden niet als passagiers behandeld of beschouwd. Dit betekent dat een schip dat IP vervoert niet wordt gezien als een passagiersschip maar als een vrachtschip. IP wordt ook niet aangemerkt als zeevarenden. Omdat het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 niet van toepassing is op IP zijn eisen voor IP vastgelegd in de IP-Code. Deze zijn deels ontleend aan het Arbeidsverdrag en betreffen onder meer eisen op het gebied van een training basisveiligheid en eisen met betrekking tot familiarisatie met het type schip. Hierbij wordt het industrieel personeel bekend gemaakt met de veiligheidsaspecten van het specifieke schip.

Onderdeel O

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een omissie in artikel 69a te herstellen. In dat artikel is geregeld welke gedragingen van de kapitein strafbaar zijn. Abusievelijk is daarbij niet verwezen naar artikel 63, waarin de verplichting van de kapitein in het kader van de ISM-Code is neergelegd er voor zorg te dragen dat aan boord van het schip het in die code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem wordt toegepast. In artikel 63 is tevens neergelegd de verplichting van de kapitein er voor zorg te dragen 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.

Onderdeel P

Voor vrachtschepen en hogesnelheidsvrachtvaartuigen die IP vervoeren die vallen onder de werking van het SOLAS-verdrag en die vóór de

inwerkingtreding van Hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de IP Code (1 juli 2024) zijn gebouwd is een overgangsvoorziening opgenomen. Deze conventieschepen mogen vóór 1 juli 2024 op grond van de bij resolutie MSC.418(97) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen Interim aanbevelingen voor het veilig vervoer van meer dan twaalf industrieel personeel met schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, meer dan twaalf IP vervoeren. De veiligheidseisen voor dit type schepen zijn opgenomen in de SPS-Codes⁸ en de HSC-Codes⁹ en zijn conform de resolutie. Op basis van deze codes is voor deze schepen een bijzonder certificaat afgegeven. Deze schepen is het hiermee toegestaan ook IP te vervoeren.

De IP-Code wijkt op enkele punten af van de resolutie. Als overgang naar de IP-Code is voor deze categorieën schepen in artikel 72 bepaald dat de bestaande eisen van toepassing blijven tot aan voor beide categorieën schepen in Hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag bepaalde momenten.¹⁰ Daarna geldt de IP-Code beperkt. Voor deze schepen is bepaald dat op deze momenten naast de bijzondere certificaten een IP-veiligheidscertificaat wordt afgegeven indien aan de van toepassing zijn de eisen wordt voldaan. In de overgangsbepaling is daarnaast de categorie vrachtschepen opgenomen die, ongeacht de bouwdatum, vóór 1 juli 2024 geen bijzonder certificaat hebben gekregen waarmee het is toegestaan IP te vervoeren, en die moeten voldoen aan en gecertificeerd zijn op basis van hoofdstuk XV van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de IP-Code, voordat zij meer dan twaalf industriële personeelsleden aan boord hebben.

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

⁸ De SPS-Code is 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). De SPS-Code 2008 betreft de bij resolutie MSC.266(84) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Code voor de veiligheid van schepen met bijzondere doeleinden 2008 (Special Purpose Ships Code, 2008).

⁹ De HSC-Code 1994 is de bij resolutie MSC.36(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 1994). De HSC-Code 2000 betreft de bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 2000).

¹⁰ Voorschriften XV 3.2 en 3.3.