**A° 2026** **N° 176**

# PUBLICATIEBLAD

**Besluit van 16 juni 2026 tot afkondiging van het Besluit van 26 mei 2026 tot wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met het aanpassen van bepalingen betreffende het nationaal veiligheidscertificaat en enige andere wijzigingen [KetenID WGK005819]**

In naam van de Koning!

De Gouverneur van Curaçao,

Vanwege de Koning de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaande besluit:

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-2025/338792, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 3, tweede en derde lid, 3a, eerste, derde en vierde 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. W17.26.00028/IV/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 21 mei 2026, nr. IENW/BSK-2026/51213, 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. In eerste lid komt de begripsbepaling ‘lengte’ te luiden:
*lengte:* lengte van een schip, vastgesteld overeenkomstig het Uitwateringsverdrag;.
2. Onder vernummering van het vierde, vijfde en zesde lid tot het derde, vierde en vijfde lid, vervalt het derde lid.
3. In het vijfde lid (nieuw) wordt ‘Voor de toepassing van het besluit’ vervangen door ‘Voor de toepassing van het besluit en de daarop berustende bepalingen’.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het tweede lid vervalt ‘tot een ander op grond van dit besluit onderscheiden scheepstype’.
2. Onder vernummering van het derde lid tot vierde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Een verbouwing als bedoeld in het tweede lid is:

a. een verbouwing tot een ander op grond van dit besluit onderscheiden scheepstype;

b. een reparatie, verandering of wijziging van ingrijpende aard, zoals gespecificeerd in een in het kader van een internationale of regionale organisatie tot stand gekomen besluit dat betrekking heeft op de bescherming van mensenlevens op zee, of een besluit dat als daarmee gelijkwaardig is aangemeld; of

c. enige andere verbouwing waardoor de eigenschappen van het schip, waaronder afmetingen, passagierscapaciteit, levensduur of functie, zodanig veranderen of wijzigen dat naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie sprake is van een reparatie, verandering of wijziging van ingrijpende aard aan het schip.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:
1. Voor de tekst wordt de aanduiding ‘1.’ geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat een internationaal certificaat van uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag benodigd is voor een schip met een nationaal veiligheidscertificaat.

D

Artikel 6 komt te luiden:

**Artikel 6. Nationaal veiligheidscertificaat**

1. Voor een passagiersschip of een vrachtschip met een lengte van 12 meter of meer waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, benodigd is, is een nationaal veiligheidscertificaat benodigd.
2. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is voor daarbij aangewezen vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter.

E

Na artikel 6 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 6a. Veiligheidscertificaten op grond van bijzondere of specifieke kenmerken**

1. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor schepen met bijzondere of specifieke eigenschappen of bestemd voor bijzondere of specifieke doeleinden of vaargebieden, een veiligheidscertificaat benodigd is dat wordt afgegeven op grond van een in een internationale of regionale organisatie tot stand gekomen besluit dat betrekking heeft op de bescherming van mensenlevens op zee, of een besluit dat als daarmee gelijkwaardig is aangemeld.

2. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor schepen met bijzondere of specifieke eigenschappen of bestemd voor bijzondere of specifieke doeleinden of vaargebieden, kan worden gekozen voor een veiligheidscertificaat dat wordt afgegeven op grond van een in een internationale of regionale organisatie tot stand gekomen besluit dat betrekking heeft op de bescherming van mensenlevens op zee, of een besluit dat als daarmee gelijkwaardig is aangemeld.

3. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat een veiligheidscertificaat als bedoeld in het eerste en tweede lid:

   a. in de plaats treedt van het nationaal veiligheidscertificaat of van een certificaat als bedoeld in artikel 5; of
   b. wordt gecombineerd met een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikel 5.

**Artikel 6b. Aanvullende regels certificaten lading of bedrijfsvoering over schepen**

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

F

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:
1. In de titel vervalt ‘(SOLAS)’.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat een veiligheidsmanagementcertificaat of een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat als bedoeld in het eerste lid benodigd is voor een schip met een nationaal veiligheidscertificaat.

G

Artikel 9a wordt als volgt gewijzigd:
1. In de titel vervalt ‘(SOLAS)’.
2. Voor de tekst wordt de aanduiding ‘1.’ geplaatst.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat een certificaat voor poolschepen benodigd is voor een schip met een nationaal veiligheidscertificaat.

H

Artikel 12 vervalt.

I

In artikel 13 wordt ‘een internationaal certificaat van uitwatering’ vervangen door ‘een internationaal certificaat van uitwatering als bedoeld in artikel 4’.

J

Artikel 15 komt te luiden:

**Artikel 15. Onderzoeken in verband met nationaal veiligheidscertificaat**
Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan een schip ter verkrijging van een nationaal veiligheidscertificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan wordt onderworpen.

K

Artikel 20, eerste lid, komt te luiden:

1. De in de artikelen 13, 14, 16, 17, 19 tot en met 19b bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende verdragen en Codes voorgeschreven tijdstippen.

L

In artikel 21 wordt ‘de artikelen 13 tot en met 19b’ vervangen door ‘de artikelen 13, 14 en 16 tot en met 19b’.

M

In artikel 22, eerste lid, wordt ‘in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat’ vervangen door ‘in verband met een op grond van artikelen 6a en 6b benodigd certificaat’.

N

In artikel 23, eerste lid, wordt ‘de artikelen 13 tot en met 19b’ vervangen door ‘de artikelen 13, 14 en 16 tot en met 19b’.

O

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De volgende certificaten hebben een geldigheidsduur van één jaar:
   a. het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a; en
   b. indien afgegeven voor een passagiersschip, het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, bedoeld in artikel 7, eerste lid.

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

2. De volgende certificaten hebben een geldigheidsduur van vijf jaar:
   a. het internationaal certificaat van uitwatering, bedoeld in artikel 4;
   b. het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel b;
   c. het radioveiligheidscertificaat, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel c;
   d. indien afgegeven voor een vrachtschip, het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, bedoeld in artikel 7, eerste lid;
   e. de certificaten en documenten, bedoeld in artikel 8;
   f. het veiligheidsmanagementcertificaat, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel a;
   g. het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel b;
   h. het certificaat voor poolschepen, bedoeld in artikel 9a; en
   i. het certificaat voor schepen die industrieel personeel vervoeren als bedoeld in artikel 9b.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van een nationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6.

P

Artikel 30 komt te luiden:

**Artikel 30. Vernieuwing van certificaten**

1. Indien een hernieuwd onderzoek in verband met de vernieuwing van een certificaat binnen drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat wordt voltooid, is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 29, eerste en tweede lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het desbetreffende onderzoek tot:

a. een datum niet later dan twaalf maanden na de vervaldatum van het bestaande certificaat indien het betreft:
   1°. een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a; en
   2°. een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, bedoeld in artikel 7, eerste lid, afgegeven voor een passagiersschip.
b. een datum niet later dan vijf jaren na de vervaldatum van het bestaande certificaat, indien het betreft:
   1°. het internationaal certificaat van uitwatering, bedoeld in artikel 4;
   2°. het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel b;
   3°. het radioveiligheidscertificaat, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel c;
   4°. het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, bedoeld in artikel 7, eerste lid, afgegeven voor een vrachtschip;
   5°. de certificaten en documenten, genoemd in artikel 8;
   6°. het veiligheidsmanagementcertificaat, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel a;
   7°. het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel b;
   8°. het certificaat voor poolschepen, bedoeld in artikel 9a; en
   9 °. het certificaat voor schepen die industrieel personeel vervoeren als bedoeld in artikel 9b.
c. een bij regeling van Onze Minister vast te stellen datum indien het een nationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6, betreft. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt in bij regeling aan te wijzen categorieën schepen.

2. Indien het hernieuwd onderzoek als bedoeld in het eerste lid meer dan drie maanden voor de vervaldatum van het bestaande certificaat wordt voltooid, is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 29, eerste en tweede lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het desbetreffende onderzoek tot:

a. een datum niet later dan 12 maanden na de datum van voltooiing van het hernieuwd onderzoek voor schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a;
b. een datum niet later dan vijf jaren na de datum van voltooiing van het hernieuwd onderzoek voor schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b; en

c. een bij regeling van Onze Minister vast te stellen datum indien het een nationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6, betreft. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt in bij regeling aan te wijzen categorieën schepen.

Q

In artikel 32 wordt ‘met betrekking tot de geldigheidsduur van de krachtens artikel 12 vereiste certificaten’ vervangen door ‘met betrekking tot de geldigheidsduur en de vernieuwing van de op grond van artikelen 6a en 6b benodigde certificaten’.

R

Het derde lid van artikel 40 vervalt.

S

Artikel 41 komt te luiden:

**Artikel 41. Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat**
Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de eisen die ter verkrijging van een nationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 6, worden gesteld.

T

Na artikel 41 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 41a Eisen in verband met de veiligheid van navigatie**
1. De eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zijn eveneens van toepassing op schepen waarvoor geen internationaal of nationaal veiligheidscertificaat benodigd is.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen bepaalde categorieën schepen van bepalingen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag worden uitgezonderd, met inachtneming van voorschrift V/1 van het verdrag.

U

Artikel 46 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het eerste lid wordt ‘waaraan schepen in verband met een krachtens op grond van artikel 12 vereist certificaat moeten voldoen’ vervangen door ‘voor schepen waarvoor een op grond van artikelen 6a en 6b certificaat benodigd is of daarvoor kan worden gekozen’.
2. In het tweede lid, wordt ‘in de artikelen 38 tot en met 45b’ vervangen door ‘in de artikelen 39 tot en met 45b’.

V

In artikel 51 wordt ‘artikel 12, tweede lid,’ vervangen door ‘artikel 6b’.

W
In artikel 60 vervallen het tweede lid alsmede de aanduiding ‘1.’ voor het eerste lid.

X

Artikel 61, vierde lid vervalt, onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot het vierde en vijfde lid.

Y

Na artikel 62 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 62a. Verplichtingen kapitein schip met bijzondere lading**
De kapitein van een schip waarvoor een certificaat of document als bedoeld in artikel 8 benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

**Artikel II**
1. Nationale veiligheidscertificaten en certificaten als bedoeld in artikel 12 van het Schepenbesluit 2004 die voorafgaand aan de dag van inwerkingtreding van dit besluit zijn afgegeven op basis van het Schepenbesluit 2004, behouden hun geldigheid gedurende de in het certificaat opgenomen geldigheidsduur.
2. Op schepen waarvoor voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat als bedoeld in artikel 12 van het Schepenbesluit 2004 was afgegeven, blijft het bepaalde in het Schepenbesluit 2004 zoals het luidde voor de dag van inwerkingtreding van dit besluit van toepassing gedurende de geldigheidsduur van dat certificaat.

**Artikel III**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2026.

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, 26 mei 2026

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *negenentwintigste* mei 2026

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

Heeft opneming daarvan in het
Publicatieblad bevolen,
Gedaan te Willemstad, de 16de juni 2026
M.J. DE KORT

Uitgegeven de 28ste augustus 2026
De Minister van Algemene Zaken,
G.S. PISAS

**Nota van toelichting**

## I. Algemeen deel

### 1. Inleiding

Deze wijziging van het Schepenbesluit 2004 beoogt het certificeren van schepen op basis van nationale eisen beter te faciliteren. In de oude structuur van Schepenbesluit 2004 (hierna: Sb04), de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: Rvz) en de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen (hierna: RvACSXMz), was in het Sb04 vastgelegd dat alle schepen met een lengte vanaf 24 meter ter verkrijging van een nationaal veiligheidscertificaat (hierna: NVC) onder andere aan de hoofdstukken II-1 en II-2 van het SOLAS-verdrag moesten voldoen. Dit bleek voor een aantal specifieke scheepscategorieën te beperkend. Hierdoor had een aantal scheepscategorieën noodgedwongen een 'bijzonder veiligheidscertificaat' in plaats van een NVC gekregen. De oude structuur leidde bovendien tot versnippering van de regelgeving doordat eisen in het kader van NVC's verspreid waren over enerzijds het Sb04 en anderzijds de Rvz en de RvACSXMz.

Met deze wijziging is tevens invulling gegeven aan de beleidswens om in het gehele Koninkrijk vrachtschepen[1] met een lengte van minder dan 12 meter te kunnen certificeren middels een NVC. In het bijzonder wordt dit relevant geacht voor kleine onbemande schepen, zogenaamde uncrewed surface vessels (hierna: USV's).

### 2. Hoofdlijnen van deze wijziging

De belangrijkste onderwerpen van deze wijziging zijn hieronder toegelicht.

#### *2.1. Nationale veiligheidscertificaten*

Zeevaart heeft een zeer internationaal karakter. De veiligheidseisen die aan het overgrote deel van de wereldvloot worden gesteld zijn dan ook internationaal geharmoniseerd. Deze eisen zijn onder andere vastgelegd in het Internationale verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee[2] (hierna: SOLAS-verdrag). Om aan te tonen dat schepen voldoen aan de in of bij het verdrag gestelde eisen is een internationaal veiligheidscertificaat (hierna: IVC) benodigd. Voor passagiersschepen en vrachtschepen van 500 GT of meer op internationale reizen is het IVC vereist op basis van artikel 5 Sb04. Voor schepen die niet onder het toepassingsbereik van het SOLAS-verdrag vallen is een NVC benodigd, vereist op basis van artikel 6 Sb04.

Voor de schepen die een NVC verkrijgen, zijn in bijna alle gevallen de eisen, onderzoeken, geldigheidsduur van het certificaat en het te verkrijgen certificaat vastgelegd in het Sb04. Voor deze schepen werden de eisen die op basis van het SOLAS-verdrag aan het schip gesteld

[1] Vrachtschepen zijn in de context van de Schepenwet en internationale maritieme regelgeving niet beperkt tot schepen die lading vervoeren. Het betreft hier alle schepen die geen 'passagiersschip' zijn, dus alle schepen die niet meer dan 12 passagiers vervoeren.

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

worden, via artikel 41 Sb04 van overeenkomstige toepassing verklaard. Op basis van artikel 15 Sb04 werden de in het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken voor vrachtschepen van overeenkomstige toepassing verklaard op deze schepen. Via de artikelen 29 en 30 Sb04 werd de geldigheidsduur van *alle* NVC's op vijf jaren gesteld, conform de geldigheidsduur van IVC's voor vrachtschepen. De geldigheidsduur van IVC's voor passagiersschepen is slechts één jaar. De uitzondering op bovenstaande vereisten voor schepen die een NVC nodig hebben, was beperkt tot vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter. In de Rvz worden voor deze categorie *vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter* nadere eisen gesteld aan het schip en worden de onderzoeken waaraan ze worden onderworpen gespecificeerd.

Voor schepen met bijzondere eigenschappen of bestemd voor bijzondere doeleinden of vaargebieden kon het NVC vervangen worden door een 'overig certificaat' op basis van artikel 12 Sb04, waardoor kon worden afgeweken van de onder het NVC geldende vereisten met betrekking tot onderzoeken, geldigheidsduur van het certificaat en de eisen aan schip en bedrijfsvoering. In de eerste plaats wordt een dergelijk certificaat afgegeven aan schepen waarvoor door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) of de EU bijzondere voorschriften zijn vastgesteld als alternatief voor de voorschriften in het SOLAS-verdrag. De SPS-code[3] en de SCV-Code[4] zijn hier voorbeelden van. In de tweede plaats werd noodgedwongen een 'bijzonder certificaat' afgeven voor een aantal scheepscategorieën waarvoor de gestelde eisen ter verkrijging van het NVC te beperkend waren. Deze 'bijzondere certificaten' worden niet langer afgegeven na deze wijziging.

Om versnippering van regelgeving tegen te gaan en de flexibiliteit te bieden die nodig is om alle schepen waarvoor een NVC benodigd is op passende wijze te certificeren, is besloten om de bepalingen omtrent eisen aan het schip en onderzoeken voor NVC's, evenals bepalingen omtrent de geldigheidsduur van deze certificaten, te verplaatsen naar de Rvz en de RvACSXMz en aldaar de eisen per scheepscategorie vast te stellen. In de tabel onderaan deze nota van toelichting is aangegeven welke artikelen waar worden opgenomen in de lagere regelgeving.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de inhoud van artikel 12 Sb04 te verplaatsen naar een nieuwe artikelen 6a en 6b, zodat de verschillende soorten certificaten direct onder elkaar benoemd worden. Dit komt de overzichtelijkheid van de regelgeving ten goede.

*2.2. Certificering van schepen met een lengte van minder dan 12 meter*

Bij de invoering van het Sb04 is bepaald dat, in tegenstelling tot het Schepenbesluit 1965, voor een vrachtschip met een lengte van minder dan 12 meter in beginsel geen veiligheidscertificaat benodigd is. In het algemeen is met dergelijke kleine schepen niet een zodanig veiligheidsbelang

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

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

gemoeid dat een algemene certificaatplicht op zijn plaats is. Het is destijds juister geacht 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. Dergelijke schepen konden in dat geval enkel worden gecertificeerd met een certificaat op grond van artikel 12 Sb04. Van deze mogelijkheid is tot op heden echter geen gebruik gemaakt voor schepen die onder de vlag van het Koninkrijk varen.
Als gevolg van de opheffing van de Nederlandse Antillen in 2010 zijn in 2014 eisen gesteld aan Caribisch Nederlandse vaartuigen[5]. In artikel 6, derde lid, Sb04 is geregeld dat voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat een NVC benodigd is voor daarbij aangewezen categorieën vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter. Gelet op de verwachte ontwikkelingen in de zeevaart is deze inconsistente manier van certificering van schepen met een lengte van minder dan 12 meter binnen het Koninkrijk niet langer wenselijk. Daardoor is deze mogelijkheid om eisen te stellen aan dergelijke kleine schepen gelijk getrokken voor alle delen van het Koninkrijk. Mede door de snelle opkomst van USV's is er bovendien een bredere behoefte ontstaan om specifieke scheepstypen met een lengte van minder dan 12 meter te kunnen certificeren. Daarom is besloten artikel 6, derde lid, Sb04 te wijzigen, zodat niet langer alleen voor Caribisch-Nederlandse vaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter eisen kunnen worden gesteld, maar voor alle schepen die onder deze regelgeving vallen.

*2.3. Opnemen van omschrijving van 'verbouwing'*
De bouwdatum van een schip bepaalt in belangrijke mate aan welke eisen het schip moet voldoen. Een groot deel van deze eisen verandert niet tijdens de levensduur van het schip. Wanneer een schip echter verbouwd wordt, wijzigt op basis van artikel 2, tweede lid, de bouwdatum van het schip en moet het gaan voldoen aan de op dat moment voor nieuwe schepen geldende eisen. In het Sb04 was echter niet gedefinieerd welke aanpassingen aan het schip gezien moeten worden als een verbouwing in het kader van artikel 2, tweede lid, Sb04. Ook het SOLAS-verdrag kent geen algemeen geldende definitie van verbouwing. Diverse codes en richtlijnen kennen eigen definities van het begrip, maar deze zijn niet gelijkluidend. Het wijzigen van hoofdafmetingen, het vergroten van de passagierscapaciteit, het veranderen van functie of scheeptype en het significant verlengen van de levensduur van het schip zijn hierbij wel terugkerende elementen. Om ook voor schepen die onder het toepassingsbereik van het Sb04 vallen duidelijk te maken wanneer een verbouwing van dien aard wordt geacht dat het een wijziging van de bouwdatum rechtvaardigt, is een nadere duiding van 'verbouwing' toegevoegd. Hierbij is gerefereerd aan de terugkerende elementen uit de verschillende codes en richtlijnen. Tevens wordt ruimte geboden aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om certificering op basis van nieuwe eisen af te dwingen wanneer hij van mening is dat de aard van de verbouwing dit wenselijk en redelijk maakt.

[5] Stcrt. 2014, 16426. Dit zijn vaartuigen die op grond van de Vaartuigenwet 1930 BES door de Gezaghebber van het betreffende openbaar lichaam worden geregistreerd.

*2.4. Verplichtingen van de kapitein*
In hoofdstuk 5 Sb04 is bepaald dat de kapitein ervoor moet zorgen dat de regels worden nageleefd waaraan een schip op basis van diverse verdragen en codes moet voldoen. In dit hoofdstuk ontbraken echter bepalingen met betrekking tot de verplichting aan de kapitein om ook te zorgen dat de in diverse codes gestelde eisen met betrekking tot bijzondere lading worden nageleefd. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om dit te herstellen.

**3. Verhouding tot overige regelgeving**
Het Sb04 werkt de bepalingen rondom de veiligheidseisen voor schepen in de Schepenwet uit. De Schepenwet bevat diverse grondslagen om tijdige en volledige uitvoering- en implementatie van internationale en regionale verplichtingen te verzekeren. Deze grondslagen kunnen worden uitgewerkt in het Sb04, het Vissersvaartuigenbesluit 2002 en andere onderliggende regelgeving zoals de Rvz.

De Schepenwet is een rijkswet, op grond van artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut. Het Sb04 is daarom eveneens een algemene maatregel van rijksbestuur. Nadere uitwerking is te vinden in de Rvz, geldend voor Nederland en Caribisch Nederland en de RvACSMXz, geldend voor de drie Caribische landen. Er is gekozen voor dit onderscheid om het mogelijk te maken dat de Rvz mede uitvoering geeft aan diverse Europese richtlijnen en verordeningen die alleen van toepassing zijn op schepen die in het Nederlandse vlagregister zijn ingeschreven. Deze bepalingen ter implementatie van EU-regelgeving zijn niet opgenomen in de RvACSMXz.

Omdat de verplichtingen van het NVC voor alle delen van het Koninkrijk identiek moeten zijn, is in 2004 besloten om deze op te nemen in het Sb04. Inmiddels bleek, zoals hierboven is toegelicht, dat het voorschrijven van deze eisen te beperkend was voor categorieën schepen die met name in Nederland varen, zodat ervoor is gekozen om deze eisen te verplaatsen naar de Rvz of de RvACSXMz . Desalniettemin is het de bedoeling dat de eisen voor dezelfde categorieën schepen identiek blijven tussen Nederland en de andere landen van het Koninkrijk. Daarom worden in de Rvz dezelfde bepalingen rondom het NVC ingevoegd als in de RvACSXMz.

**4. Uitvoering en handhaving**
De uitvoering en handhaving van de in het Sb04 opgenomen voorschriften zijn geregeld in de Schepenwet. De afgifte van de voor een schip benodigde certificaten is opgedragen aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De term ‘Scheepvaartinspectie’ is de overkoepelende term voor de scheepvaartinspecties van de vier landen binnen het Koninkrijk. Omdat alleen Nederland en Curaçao een vlagregister hebben, houden de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) en de Maritieme Autoriteit Curaçao toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de zeevaart op grond van de Schepenwet en handhaaft deze. Met de aan de afgifte van die certificaten ten grondslag liggende onderzoeken zijn de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de daartoe door de minister aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen, zoals klassebureaus belast. Aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie is ook het nalevingstoezicht opgedragen. Met deze wijziging wordt niets aan deze uitvoering veranderd.

De handhaving van de veiligheidsvoorschriften vindt zowel langs bestuurlijke als strafrechtelijke weg plaats op grond van de Schepenwet. De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie zijn bevoegd tot intrekking van de voor een schip afgegeven certificaten en tot aanhouding van schepen die niet over de benodigde certificaten beschikken of niet aan de krachtens de Schepenwet gestelde eisen voldoen. Ook in dit systeem worden geen wijzigingen doorgevoerd met dit wijzigingsbesluit.

Dit wijzigingsbesluit leidt slechts tot beperkte veranderingen met betrekking tot uitvoering en handhaving:
- Tot op heden ontbrak in het Sb04 een nadere duiding van het begrip ‘verbouwing’. Daardoor was onduidelijk bij welke verbouwingen de dag waarop met de verbouwing aanvang is gemaakt moet worden aangemerkt als bouwdatum van een schip als bedoeld in artikel 2. Hierdoor was voor uitvoering en handhaving onduidelijk of een schip na verbouwing moet blijven voldoen aan de eisen die golden op de oorspronkelijke bouwdatum of op het moment van verbouwing. De in paragraaf 2.3 van deze nota van toelichting genoemde nadere duiding van het begrip ‘verbouwing’ biedt duidelijkheid over welke aanpassingen aan een schip aanleiding geven om de bouwdatum te wijzigen, en biedt tevens aanvullende ruimte aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om de bouwdatum opnieuw te bepalen, en daarmee certificering op basis van nieuwe eisen, wanneer hij van mening is dat de aard van de verbouwing dit wenselijk en redelijk maakt.
- Het schrappen van de verouderde zinsnede (artikel 20, eerste lid, Sb04) dat het hernieuwd 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 (zie artikelsgewijze toelichting, onderdeel K) biedt ruimere mogelijkheden om schepen op een geschikt moment te onderzoeken.
- De handhaving wordt versterkt door de in paragraaf 2.4 genoemde toevoeging met betrekking tot de verplichting aan de kapitein om ervoor te zorgen dat de in diverse codes gestelde eisen met betrekking tot bijzondere lading worden nageleefd. Deze verplichting geldt al, maar was abusievelijk niet opgenomen in hoofdstuk 6 Sb04.

Dit wijzigingsbesluit is aan de Inspecteur-Generaal (hierna: IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen. De IG heeft geconcludeerd dat wijziging van het oorspronkelijke voorstel op een aantal punten noodzakelijk was met het oog op handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid. Op aanraden van de ILT is een beoogde invoeging van een nieuw artikel 41a, dat betrekking heeft op de veiligheid van navigatie, geschrapt. Ook is een beoogde wijziging van artikel 5 geschrapt en is artikel 30 uitgebreid met een lid dat ziet op de situatie waarbij een hernieuwde inspectie meer dan 3 maanden voor het aflopen van een certificaat wordt afgerond.

Het voorstel is tevens voorgelegd aan de Maritieme Autoriteit Curaçao. Hierbij zijn geen noodzakelijke wijzigingen naar voren gekomen.

Voor bestaande scheepscategorieën blijven de eisen en bijbehorende onderzoeken ongewijzigd ten opzichte van de situatie voor deze wijziging. Het invoegen van eisen voor nieuwe scheepscategorieën in het Sb04, de Rvz en eventueel de RvACSXMz zal via separate wijzigingen worden doorgevoerd, waarbij ook de gevolgen voor uitvoering en handhaving van de desbetreffende wijziging zullen worden geadresseerd.

**5. Financiële gevolgen**

Deze wijziging biedt ruimere mogelijkheden tot passende certificering van een aantal specifieke categorieën schepen maar behelst geen wijzigingen in de eisen waaraan schepen die reeds gecertificeerd zijn, moeten voldoen. Bovendien wordt geen wijziging voorzien in de kosten voor nieuw te certificeren schepen. Er zijn daarom geen financiële gevolgen voor de sector als gevolg van deze wijziging. Wanneer invulling wordt gegeven aan de gecreëerde mogelijkheid om voor nieuwe scheepstypen, zoals USV's met een lengte minder dan 12 meter, een certificaatverplichting in te voeren, zullen de financiële gevolgen hiervan in de betreffende wijziging worden geadresseerd.

**6. Consultatie**

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 een rijksaangelegenheid. Het Schepenbesluit 2004 is daarmee een algemene maatregel van rijksbestuur. Dit betekent dat voor een wijziging van het Schepenbesluit 2004 afstemming nodig is met de rijksdelen. Het concept van dit wijzigingsvoorstel is voorgelegd aan de verschillende delen van het Koninkrijk. Curaçao, Aruba en Sint-Maarten zijn allen akkoord met dit wijzigingsvoorstel.

Aan de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba is geen formele consultatie gevraagd van het Bestuurscollege. Reden hiervoor is dat de wijzigingen die zijn opgenomen in dit voorstel slechts zeer beperkt van invloed op de BES-eilanden. Overeenkomstig nr. 20a van het Draaiboek voor Regelgeving is formele consultatie dan niet noodzakelijk. Wel zijn de openbare lichamen, net als de Caribische landen, op ambtelijk niveau geconsulteerd.

Ook is het concept voorafgaand aan de internetconsultatie voorgelegd aan het Europees Nederlandse deel van de sector, vertegenwoordigd door de branchevereniging Nautilus International (zeevarenden), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Uit deze pre-consultatie zijn geen wensen tot aanpassingen naar voren gekomen.

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

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

**7. Overgangsrecht en inwerkingtreding**

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

In artikel III is de inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit geregeld. Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2026. Deze datum van inwerkingtreding zal gelden voor alle delen van het Koninkrijk. Het is niet nodig om voor de verschillende onderdelen van het Koninkrijk een ander moment van inwerkingtreding kan worden gekozen. Tegelijkertijd met de inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit treedt ook de wijziging van lagere regelgeving (Rvz en de RvACSXMz) in werking. Dit is nodig omdat de artikelen betreffende het NVC worden verplaatst van het Sb04 naar de genoemde regelingen.

**II. Artikelsgewijs deel**

**Artikel I – Wijziging Schepenbesluit 2004**

**Onderdeel A (artikel 1)**

Met dit onderdeel is een aantal wijzigingen doorgevoerd in artikel 1 Sb04. Allereerst is de begripsomschrijving van ‘lengte’ aangepast. Sinds de inwerkingtreding van het Schepenbesluit in 2004 werd verwezen naar het Verdrag betreffende de meting van schepen[6], ook wel Tonnage verdrag genoemd. Het begrip ‘lengte’ wordt in het Sb04, de Rvz en de RvACSXMz echter in de meeste gevallen gebruikt om vast te stellen of het Uitwateringsverdrag[7] op een schip van toepassing is. Dat is het geval als het schip een lengte heeft van 24 meter of meer. Daarom is de definitie aangepast aan de praktijk en is nu verwezen naar het Uitwateringsverdrag. De begripsbepaling van ‘lengte’ in beide verdragen is identiek, maar er zit een verschil in de hoogte waarop de lengte wordt bepaald. Bij het Uitwateringsverdrag wordt voor het meten van de lengte van het schip uitgegaan van het vrijboorddek. Bij het Tonnage verdrag wordt uitgegaan van het bovenste waterdichte dek. Bij de meeste schepen is dit hetzelfde dek. Echter, bij schepen met een verlaagd vrijboorddek, zoals zware ladingschepen en cruiseschepen is dat niet het geval. Hierdoor kan de lengte van een schip op basis van de definities in de beide verdragen enigszins verschillen. De schepen waarbij dergelijke verschillen optreden zijn echter veel groter dan 24 meter. De wijziging van deze begripsbepaling betreft hierdoor geen inhoudelijke wijziging van de lengte van kleine schepen of de categorisering van deze schepen. Het is dus niet zo dat een schip door deze wijziging onder andere eisen of een ander certificaat komt te vallen.

[6] Het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122).
[7] Het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

Met dit onderdeel is tevens het derde lid geschrapt van artikel 1 Sb04. Dit lid was overbodig geworden door de wijziging van de Schepenwet[8], waarin is opgenomen dat de begripsbepalingen van artikel 1 doorwerken naar lagere regelgeving, via de formulering 'en daarop berustende bepalingen'. Eenzelfde formulering is tot slot ook ingevoegd in het vijfde lid (nieuw) voor de op het Sb04 berustende bepalingen.

**Onderdeel B (artikel 2)**
Met onderdeel B is een lid ingevoegd in artikel 2 Sb04. In dit nieuwe derde lid is een nadere invulling gegeven aan de gebruikte term 'verbouwing' waarmee is verduidelijkt wat wordt bedoeld. Daarbij zijn er drie omschrijvingen opgenomen. Het eerste, in onderdeel a, betreft de voorheen in het tweede lid benoemde verbouwing tot een ander scheepstype. Onderdeel b verwijst naar de internationale verdragen, zoals in het SOLAS-verdrag (hoofdstuk II-1 uit de bijlage) of de HSC-code[9], of naar regionale regels, zoals richtlijn 2009/45/EG[10]. Er wordt echter niet in alle internationale besluiten gewerkt met een definitie. Daarom is een derde omschrijving in onderdeel c van het derde lid opgenomen, die het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid geeft om te concluderen dat een schip zodanig is veranderd of gewijzigd, dat er sprake is van een verbouwing en daarmee een nieuw certificaat benodigd is of andere eisen op het schip van toepassing worden.

**Onderdelen D, J, O, P, S, W, X en Y (artikelen 6, 15, 29, derde lid, 30, onderdeel c, 41, 60, 61 en 62a)**
Zoals in paragraaf 2 is toegelicht, is ervoor gekozen om de bepalingen die zijn voorgeschreven rondom het NVC (artikelen 6, 15, 29, derde lid, 30, onderdeel c, en 41 Sb04) aan te passen en te verplaatsen naar lagere regelgeving. Reden hiervoor is dat de huidige bepalingen onvoldoende ruimte geven voor scheepstypen waaraan in 2004 nog geen eisen werden gesteld onder het Sb04, zoals zeilende passagiersschepen of USV's. Omdat in artikel 41 Sb04 werd voorgeschreven dat schepen ter verkrijging van een NVC moesten voldoen aan de daarin genoemde hoofdstukken van het SOLAS-verdrag, was het daar zonder wijziging van het Sb04 moeilijk om nationale eisen te stellen voor dergelijke categorieën. In de laatste jaren werd daarvoor steeds gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het verstrekken van een bijzonder certificaat in de zin van artikel 12 Sb04, maar dat leidde tot een onoverzichtelijke situatie. Met dit wijzigingsbesluit is teruggegaan naar het verstrekken van een NVC voor dergelijke schepen, met de mogelijkheid om daarvoor verschillende eisen en onderzoeken voor te schrijven. Artikelen 6, 15 en 41 Sb04 zijn daarom beperkt tot grondslagen voor uitwerking bij ministeriële regeling. Dit zijn de Rvz en de RvACSXMz. Om eenzelfde reden zijn de artikelen 60, tweede lid, en 61, vierde lid, Sb04 verplaatst naar de genoemde regelingen. Artikel 62a Sb04 is nieuw ingevoegd, omdat de verplichting van de kapitein ten opzichte van de certificaten genoemd in artikel 8 Sb04, aangaande vervoer van bijzondere lading, niet was opgenomen.

---

[8] Kamerstukken II 2024/25, 36647.
[9] De bij resolutie MSC.36(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 1994).
[10] Richtlijn nr. 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (Herschikking) (PbEU L 163).

**Onderdelen E en H (artikelen 6a, 6b en 12)**
Er is voor gekozen om de verschillende typen certificaten bij elkaar te plaatsen. In artikel 5 Sb04 is vastgesteld wanneer een IVC benodigd is. In artikel 6 Sb04 is vastgelegd wanneer een NVC benodigd is. Met deze wijziging is de inhoud van artikel 12 Sb04 betreffende certificaten die worden afgegeven op grond van bijzondere of specifieke kenmerken, verplaatst naar het nieuwe artikelen 6a en 6b. Daarmee kon het oude artikel 12 vervallen. Zo staat de inhoud bij elkaar, hetgeen de duidelijkheid ten goede komt. Daarnaast wordt een duidelijker onderscheid gemaakt tussen verplichte certificaten en certificaten waarvoor kan worden gekozen. Dit onderscheid is reeds gemaakt in de Rvz. Zo is een certificaat op grond van de MODU-Code[11] benodigd voor verplaatsbare offshore booreenheden als bedoeld in die code, maar kan voor een schip voor toepassing van de DSC-Code[12], de SPS-Code of de SPS-Code 2008 worden gekozen.

Ook wordt aangepast dat een certificaat dat op grond van artikel 6a wordt afgegeven (al dan niet op basis van de keuze van de eigenaar), in de plaats kan treden van een NVC of dat het wordt gecombineerd. Zoals in paragraaf 2.1 is toegelicht, wordt met deze aanpassing voor NVC's aangesloten op het regime dat geldt voor IVC's als bedoeld in artikel 5.

Artikel 12, tweede lid, is overgenomen in een nieuw artikel 6b, waarbij is verduidelijkt dat onder 'bedrijfsvoering over schepen' ook de scheepbeveiliging valt. Dit blijkt ook uit de nota van toelichting bij het Schepenbesluit 2004[13].

**Onderdelen C, F en G (artikelen 4, 9 en 9a)**
Met onderdeel C is een nieuw lid toegevoegd aan artikel 4. Voor schepen met een lengte van meer dan 24 meter op internationale reizen schrijft artikel 4 voor dat een internationaal certificaat van uitwatering als bedoeld in het Uitwateringsverdrag benodigd is. Met het nieuwe lid wordt het mogelijk dat in aanvulling op het NVC voor sommige categorieën schepen ook een dergelijke certificaat wordt vereist. Een vergelijkbare grondslag wordt ook in artikelen 9 en 9a opgenomen. Voor schepen met een IVC als bedoeld in artikel 5 Sb04 schrijft artikel 9 schrijft het veiligheidsmanagementcertificaat, behorende bij de ISM-Code[14] en het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, behorende bij de ISPS-Code[15], voor. In artikel 9a wordt het certificaat voor poolschepen als bedoeld in voorschrift 1.3.1 van de Polar-Code voorgeschreven. Ook hier geldt dat bij de uitwerking van andere scheepstypen in lagere regelgeving het noodzakelijk blijkt om in aanvulling op het NVC voor sommige categorieën schepen ook een

[11] De bij resolutie A.414(XI) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van verplaatsbare offshore booreenheden 1979 (Mobile Offshore Drilling Units Code, 1979). Er is ook een MODU-Code 1989 (resolutie A.649(16)) en MODU-Code 2009 (resolutie A.1023(26)).
[12] De bij resolutie A.373(X) van de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) van de Verenigde Naties aangenomen Code voor de veiligheid van dynamisch ondersteunde schepen (Dynamically Supported Craft Code).
[13] Stb. 2004, 284.
[14] 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).
[15] 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).

veiligheidsmanagementcertificaat, een scheepsbeveiligingscertificaat of certificaat voor poolschepen te vereisen.

**Onderdeel I (artikel 13)**
In onderdeel I is een verwijzing naar artikel 4 toegevoegd met betrekking tot het certificaat van uitwatering.

**Onderdeel K (artikel 20)**
In artikel 20 Sb04 was opgenomen dat het hernieuwd onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, moest plaatsvinden in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat. Deze bepaling was verouderd. Met resolutie MSC.409(97)[16] is gesteld dat ook onderzoeken aan schepen waarop de ESP-Code[17] niet van toepassing is, mogen worden uitgevoerd in het interval als gespecificeerd in die code, waardoor de bovengenoemde beperking vervalt.

**Onderdelen L en N (artikelen 21 en 23)**
Vanwege de aanpassing van de eisen rondom het NVC en het verplaatsen van de onderzoeken die moeten worden gedaan ter verkrijging van het NVC, zijn de verwijzingen in artikelen 21 en 23 Sb04 aangepast.

**Onderdelen M, Q, U en V (artikelen 22, eerste lid, 32 en 46, eerste lid, en 51)**
Zoals in paragraaf 2 is toegelicht, biedt artikel 6a Sb04 de mogelijkheid om voor schepen met bijzondere eigenschappen of bestemd voor bijzondere doeleinden of vaargebieden, te bepalen dat een bijzonder certificaat benodigd is. Deze formulering heeft, gecombineerd met de beperkte mogelijkheid om af te wijken van artikelen 6, 15 en 41 Sb04, ertoe geleid dat er naast een NVC ook een ander ‘bijzonder certificaat’ werd afgegeven voor nationale eisen. Dit is bijvoorbeeld gedaan voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen en voor SPS-schepen. Dit leidde tot een onoverzichtelijke situatie, die met dit wijzigingsbesluit is hersteld. Daarnaast zijn in artikelen 22 en 46, eerste lid Sb04, (onderdelen M en U) tekstuele wijzigingen doorgevoerd zodat voor de formulering van een bijzonder certificaat is aangesloten bij de formuleringen van NVC’s. Ook zijn verwijzingen naar artikel 12 Sb04 aangepast naar verwijzing naar artikel 6a en/of artikel 6b Sb04. Tot slot is in artikel 32 Sb04 een tekstuele aanpassing gedaan waarbij is aangesloten bij de formulering van artikel 30 Sb04, die ziet op de vernieuwing van een NVC.
**Onderdelen O en P (artikelen 29 en 30)**
Met onderdeel O is artikel 29 Sb04 aangepast. Dit artikel ziet op de geldigheidsduur van certificaten. De hoofdregel is daarbij dat certificaten afgegeven voor passagiersschepen een geldigheidsduur van één jaar hebben, en certificaten afgegeven voor vrachtschepen een geldigheidsduur van vijf jaar, beide overeenkomstig het SOLAS-verdrag. Omdat niet is uit te sluiten dat het op enig moment wenselijk is om daarvan af te wijken en omdat alle bepalingen

[16] De bij resolutie MSC.409(97) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen amendementen van het SOLAS-verdrag.
[17] De bij resolutie A.1049(27) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Internationale Code voor het Uitgebreide Inspectieprogramma tijdens Inspecties van Bulkcarriers en Olietankers.

rondom het NVC in de Rvz of de RvACSXMz worden opgenomen, is de opsomming in het eerste lid aangepast. Er wordt niet langer verwezen naar artikel 6 Sb04. Zoals bij onderdelen D, J, O, P, S, X en Y is toegelicht, is in het nieuwe vijfde lid een grondslag opgenomen om de geldigheidsduur van het NVC bij ministeriële regeling te regelen. In artikel 30 Sb04, dat de geldigheidsduur van een nieuw certificaat regelt na hernieuwd onderzoek, is om dezelfde reden de verwijzing naar artikel 6 Sb04 geschrapt. De geldigheidsduur van een NVC na hernieuwd onderzoek zal bij ministeriële regeling worden bepaald. De grondslag hiervoor is te vinden in artikel 30, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, onderdeel c.

In artikel 30, tweede lid, is, in lijn met voorschrift 14 van hoofdstuk I van het SOLAS verdrag, een alternatief scenario toegevoegd voor de geldigheidsduur van certificaten na een hernieuwd onderzoek. Indien het hernieuwd onderzoek is uitgevoerd meer dan drie maanden voor de vervaldatum van het certificaat is afgerond, is het certificaat afhankelijk van het scheepstype 12 maanden of 5 jaren geldig vanaf de datum van voltooiing van het onderzoek.

Van de gelegenheid is voorts gebruik gemaakt om het eerste lid van artikel 29 Sb04 ter verduidelijking te splitsen in een eerste en tweede lid en om onderdeel a in artikel 30, eerste lid, Sb04 (nieuw) te verduidelijken.

**Onderdelen R en T (artikelen 40 en 41a)**
Met onderdeel R vervalt het derde lid van artikel 40 Sb04. In dit onderdeel is geregeld dat schepen waarvoor geen internationaal of nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, aan hoofdstuk V van de bijlage bij het SOLAS-verdrag moeten voldoen. Reden voor deze verplichting is dat hoofdstuk V aangaande navigatie, in afwijking van andere hoofdstukken van het SOLAS-verdrag, van toepassing is op alle schepen op alle reizen. Dit geldt dus ongeacht de certificaatplicht. Een vergelijkbare bepaling was opgenomen in artikel 41, vijfde lid, Sb04 waar ook was geregeld dat schepen ter verkrijging van het NVC aan hoofdstuk V moeten voldoen.

Omdat artikel 41, vijfde lid, Sb04 is beperkt tot een grondslag om de eisen ter verkrijging van het NVC uit te werken bij ministeriële regeling, was het niet logisch om het lid in artikel 41 te laten staan. Daarom is ervoor gekozen om een nieuwe artikel 41a Sb04 op te nemen, waar de strekking van zowel artikel 40, derde lid, als artikel 41, vijfde lid, is opgenomen. In de praktijk leidt dit niet tot een verandering in de verplichtingen of certificaatplicht voor schepen.

**Onderdeel U (artikel 46, onder 2)**
Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om een correctie door te voeren in artikel 46, tweede lid, Sb04. Daar werd verwezen naar de artikelen 38 tot en met 45b Sb04 waar het gaat om eisen die worden gesteld aan schepen. In artikel 38 Sb04 is het scheepsidentificatienummer en de scheepsgegevens op basis van het SOLAS-verdrag geregeld. Dit zijn niet de eisen zoals bedoeld in artikel 46 Sb04. Daarom is de verwijzing naar artikel 38 Sb04 geschrapt.

**Artikel II - Overgangsrecht**
Artikel II bevat het overgangsrecht voor deze wijziging. Geregeld is dat reeds op grond van het Sb04 afgegeven NVC's geldig blijven gedurende de geldigheidsduur van het certificaat, ook indien de eisen ter verkrijging van het certificaat zijn verplaatst. Dit geldt ook voor bijzondere certificaten die zijn afgegeven op grond van artikel 12 Sb04 (nu artikelen 6a en 6b).

**Artikel III - Inwerkingtreding**
Artikel III regelt de inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 7 van deze nota van toelichting.

## III. Tabel met verwijzing van verplaatste artikelen

| **Oud artikel Sb04** | **Ziet op** | **Nieuw artikel Sb04** | **Nieuw artikel Rvz** | **Nieuw artikel RvACSXMz** |
|---|---|---|---|---|
| 12 | Veiligheidscertificaten op grond van bijzondere of specifieke kenmerken | 6a (nieuw)<br>6b (nieuw) | 3b (nieuw) | 3a.1 (nieuw) |
| 15 | Onderzoeken in verband met nationaal veiligheidscertificaat | 15 (gewijzigd) | 9 (nieuw) | 6.1 (nieuw) |
| 29 | Geldigheidsduur nationaal veiligheidscertificaat | 29, vijfde lid (nieuw) | 16a (nieuw) | 11a (nieuw) |
| 40, derde lid | Eisen in verband met veiligheid van navigatie | 41a (nieuw) | 26, tweede lid (gewijzigd) | 19, derde lid (gewijzigd) |
| 41 | Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat | 41 (gewijzigd) | 18 (nieuw) | 12a (nieuw) |
| 61, vierde lid | Verplichtingen kapitein nationaal veiligheidscertificaat | Vervalt (grondslag in artikel 65) | 46a tot en met 48d (nieuw) | 31 tot en met 31b (nieuw) |

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