



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 16 juni 2014, nr. IENM/BSK-2014/115681, tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen in verband met de implementatie van de CCSS-Code en de SCV-Code voor Caribisch Nederland en tot wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van het MARPOL-verdrag voor Caribisch Nederland**

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op het op 2 november 1973 tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147) met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag (Trb. 1978, 188), de in het kader van het op 9 februari 1996 te Barbados tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat vastgestelde Code voor de veiligheid van vrachtschepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (*Code of Safety for Caribbean Cargo Ships*), de in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgestelde, in december 2007 herziene 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*), artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet, de artikelen 6, derde lid, 12, 22, 32, 46, 48, eerste lid, 51, 54, 58 en 65 van het Schepenbesluit 2004 en de artikelen 1a, tweede lid, 8, tweede lid, en 11 van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen;

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

De Regeling veiligheid zeeschepen wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid worden in de alfabetische opsomming van begripsomschrijvingen de volgende begripsomschrijvingen ingevoegd:

- *Caribisch-Nederlands schip*: een schip dat op grond van de Vaartuigenwet 1930 BES is geregistreerd in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba;
- *Caribische handelszone*: de Caribische handelszone (Caribbean Trading Area) als omschreven in de CCSS-Code;
- *CCSS-Code*: de in het kader van het op 9 februari 1996 te Barbados tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat vastgestelde Code voor de veiligheid van vrachtschepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (*Code of Safety for Caribbean Cargo Ships*);
- *SCV-Code*: de in februari 2001 onder auspiciën van de IMO opgestelde, in december 2007 herziene 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*);

2. Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid vervallen.

B

Aan het slot van artikel 3 wordt een zinsnede toegevoegd, luidende: en op Caribisch-Nederlandse schepen.

C

Artikel 3a wordt als volgt gewijzigd:



1. Aan het eerste lid wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel d door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. een passagiersschip waarmee uitsluitend nationale reizen binnen de Caribische handelszone worden ondernomen.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Het eerste lid is tevens van toepassing op Caribisch-Nederlandse vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter.

D

Na artikel 5b worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 5c. Certificaten op grond van CCSS-Code (CMOU)**

1. Voor vrachtschepen ten aanzien waarvan op grond van artikel 12b voor toepassing van de CCSS-Code is gekozen, is het bij die Code behorende veiligheidscertificaat benodigd.
2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

**Artikel 5d. Certificaten voor passagiersschepen op grond van SCV-Code (IMO)**

1. Voor een passagiersschip waarmee internationale reizen worden ondernomen en ten aanzien waarvan op grond van artikel 12c voor toepassing van de SCV-Code is gekozen, is tezamen met een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen een afschrift van de kennisgeving aan de IMO met betrekking tot de gelijkwaardigheid van de SCV-Code (*notification of equivalency*) benodigd.
2. Voor een passagiersschip waarmee nationale reizen worden ondernomen, is, indien ten aanzien van dat schip op grond van artikel 12c voor toepassing van de SCV-Code is gekozen, het certificaat van inspectie, behorend bij de SCV-Code, benodigd.
3. Voor een schip als bedoeld in het tweede lid treedt het certificaat van inspectie, behorend bij de SCV-Code, in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

**Artikel 5e. Certificaten voor vrachtschepen op grond van SCV-Code (IMO)**

1. Voor een vrachtschip van minder dan 24 meter waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen in de Caribische handelszone, is het certificaat van inspectie, behorend bij de SCV-Code, benodigd.
2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

E

Na artikel 12a worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 12b. Onderzoeken op grond van CCSS-Code (CMOU)**

1. De eigenaar van een vrachtschip, van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer, waarmee uitsluitend reizen worden ondernomen in de Caribische handelszone, kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de voorschriften van de CCSS-Code.
2. Indien ten aanzien van een vrachtschip is gekozen voor toepassing van de CCSS-Code, treden de in die Code voorgeschreven onderzoeken in de plaats van de in artikel 15, eerste lid, van het besluit voorgeschreven onderzoeken.

**Artikel 12c. Onderzoeken van passagiersschepen op grond van SCV-Code (IMO)**

1. De eigenaar van een passagiersschip met een lengte van minder dan 24 meter, waarmee uitsluitend reizen in de Caribische handelszone worden ondernomen, kan er voor kiezen om



dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van de voorschriften van de SCV-Code.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen, gebruikt voor het vervoer van meer dan 150 passagiers, en schepen met nachtaccommodatie voor meer dan 50 passagiers.
3. Indien ten aanzien van een passagiersschip is gekozen voor toepassing van de SCV-Code, treden de in die Code voorgeschreven onderzoeken in de plaats van de in artikel 14, eerste lid, of 15, eerste lid, van het besluit bedoelde onderzoeken.

#### **Artikel 12d. Onderzoeken van vrachtschepen tot 24 m op grond van SCV-Code (IMO)**

Een vrachtschip waarvoor het certificaat van inspectie, behorend bij de SCV-Code, benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in die Code voorgeschreven onderzoeken.

F

Artikel 15 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het tweede lid wordt 'de artikelen 11, 12 en 12a' vervangen door: de artikelen 11, 12, 12a en 12c.
2. In het derde lid wordt '12a' vervangen door: 12d.

G

In artikel 16 wordt '12a' vervangen door: 12d.

H

Artikel 18 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het opschrift komt te luiden: **Certificaten op grond van bijzondere Codes en resoluties (IMO, CMOU, MCA)**
2. Het eerste lid komt te luiden:
  1. De in de artikelen 5, 5a tot en met 5e en 6 bedoelde certificaten hebben, indien zij zijn afgegeven voor een passagiersschip, een geldigheidsduur van een jaar. Indien zij zijn afgegeven voor een vrachtschip, hebben zij een geldigheidsduur van vijf jaren.

I

Artikel 18b vervalt.

J

Artikel 20 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het opschrift komt te luiden: **Eisen op grond van bijzondere Codes (IMO, CMOU, MCA)**
2. Het eerste lid komt te luiden:
  1. Een schip waarvoor op grond van de artikelen 5 of 5e het certificaat, behorende bij de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, de MODU-Code 2009 of de SCV-Code benodigd is, of ten aanzien waarvan op grond van de artikelen 5b, 5c, 5d of 6 voor toepassing van de LY2-Code, de CCSS-Code, de SCV-Code, de DSC-Code, de SPS-Code of de SPS-Code 2008 is gekozen, voldoet aan de eisen van de desbetreffende Code.
2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
  3. In afwijking van het eerste lid zijn op een Caribisch-Nederlands schip, gebouwd voor 1 juli 2014, de eisen van de CCSS-Code en de SCV-Code, voor zover het schip daaraan niet reeds voldoet, slechts van toepassing voorzover dat praktisch uitvoerbaar en redelijk is.
  4. Voor Caribisch-Nederlandse schepen is artikel 37 van het besluit slechts van toepassing



---

voorzover dat praktisch uitvoerbaar en redelijk is.

K

Aan artikel 22 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Dit artikel is niet van toepassing op schepen die overeenkomstig de SCV-Code of de CCSS-Code zijn gecertificeerd.

L

Aan artikel 23 wordt een lid toegevoegd, luidende:

9. Het eerste, derde en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die overeenkomstig de CCSS-Code of de SCV-Code zijn gecertificeerd.

M

Aan artikel 24 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op schepen die overeenkomstig de CCSS-Code of de SCV-Code zijn gecertificeerd.

N

Aan artikel 25 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. In afwijking van het eerste lid is aan boord van schepen als bedoeld in de artikelen 5d, eerste en tweede lid, of 5e, eerste lid, waarmee wordt gevaren in kustwateren of beschutte wateren (*coastal of protected waters*), als bedoeld in voorschrift I/2.7 onderscheidenlijk 1.2.42 van de SCV-Code, de in bijlage 8 bij die Code voorgeschreven medische uitrusting met de daarbij behorende handleiding aanwezig.

O

In artikel 26, eerste en tweede lid, wordt '5a' vervangen door: 5a tot en met 5e.

P

In artikel 27 wordt 'Europese richtlijnen of IMO-resoluties' vervangen door: Europese richtlijnen, Codes, resoluties en circulaires.

Q

In artikel 28, eerste lid, wordt 'een Nederlands scheepsregister' vervangen door: een register in het Europese deel van Nederland.

R

Aan artikel 30 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Dit artikel is niet van toepassing op schepen die overeenkomstig de SCV-Code zijn gecertificeerd.

S

Artikel 31 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt 'het Kustwachtcentrum te Den Helder' vervangen door: , voor zover het het Europese deel van Nederland betreft, het Kustwachtcentrum te Den Helder, en voor zover het het Caribische deel van Nederland betreft, de Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch Gebied.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:



4. Het tweede lid is niet van toepassing op schepen die overeenkomstig de CCSS-Code of de SCV-Code zijn gecertificeerd.

T

Aan artikel 32 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Deze paragraaf is met uitzondering van artikel 34a niet van toepassing op Caribisch-Nederlandse schepen.

U

Na artikel 34 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 34a. Typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting op Caribisch-Nederlandse schepen**

1. Uitrusting waarvoor bij plaatsing aan boord van een Caribisch-Nederlands schip, gelet op de op dat schip toepasselijk eisen, een typegoedkeuring vereist is, is van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type.
2. Onder uitrusting waarvoor een typegoedkeuring vereist is, wordt mede verstaan uitrusting als bedoeld in voorschrift V/18.7 van het SOLAS-verdrag.
3. Met uitrusting van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type wordt gelijkgesteld uitrusting:
  - a. die is voorzien van het in bijlage D van richtlijn 96/98/EG weergegeven merk van overeenstemming;
  - b. met betrekking waartoe een daaraan gelijkwaardige typegoedkeuring is verleend door de bevoegde autoriteit van de Verenigde Staten of van Canada, met inachtneming van de voor die goedkeuring opgestelde richtlijnen en standaarden van de IMO.
4. Aan een typegoedkeuring als bedoeld in het eerste lid kunnen beperkingen met betrekking tot het gebruik van de desbetreffende uitrusting worden verbonden.

V

Artikel 39 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het opschrift komt te luiden: **Vrijstellingen op grond van bijzondere Codes (IMO, CMOU, MCA)**
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
  - c. indien zij voldoen aan de LY2-Code of de SCV-Code: de in het SOLAS-verdrag opgenomen eisen.

W

Artikel 39a vervalt.

X

Na artikel 41a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 41b. Vaart rond de eilanden van Caribisch-Nederland**

1. Caribisch-Nederlandse schepen die niet buiten de gebiedsbegrenzingsen, bedoeld in het tweede lid, worden gebracht zijn vrijgesteld van de bepalingen van de hoofdstukken 3 tot en met 5 van het besluit en hoofdstuk 3 van deze regeling, mits voldaan wordt aan de eisen, bedoeld in bijlage 6.
2. De gebiedsbegrenzingsen, bedoeld in het eerste lid zijn:
  - a. voor Bonaire: het gebied, begrensd door de lijnen gaande van de meest oostelijke punt van Bonaire (68-12'W) in de richting zuid tot de parallel van 12-00' noorderbreedte, vandaar in de richting west tot de meridiaan van 68-17' westerlengte, vandaar in de richting 327 naar een punt op 12-15' noorderbreedte en 68-27' westerlengte, vandaar in de richting 022 naar



een punt op 12-20' noorderbreedte en 68-25' westerlengte en vandaar in de richting van de vuurtoren Seroe Ventana.

- b. voor Sint Eustatius: het gebied, begrensd door de parallellen 17-27' en 17-33' noorderbreedte en de meridianen van 62-55' en 63-02' westerlengte;
- c. voor Saba: het gebied, begrensd door de parallellen van 17-35' en 17-41' noorderbreedte en de meridiaan van 63-11' en 63-17' westerlengte.

Y

Artikel 48 komt te luiden als volgt:

**Artikel 48. Voorschriften voor bijzondere scheepstypen (IMO, CMOU, MCA)**

De kapitein van een schip waarvoor op grond van artikel 5e of 6 het certificaat, behorende bij de SCV-Code, de MODU-Code 1979, de MODU-Code 1989, of de MODU-Code 2009 benodigd is, of ten aanzien waarvan op grond van artikel 12, 12a, 12b of 12c gekozen is voor toepassing van de DSC-Code, de SPS-Code, de SPS-Code 2008, de LY2-Code, de CCSS-Code of de SCV-Code, draagt ervoor zorg dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Z

Aan artikel 50 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Dit artikel is niet van toepassing op schepen die overeenkomstig de SCV-Code zijn gecertificeerd.

AA

In artikel 57, eerste lid, wordt 'een Nederlandse haven' vervangen door: een haven in het Europese deel van Nederland.

BB

Hoofdstuk 6a vervalt.

CC

In de artikelen 60 en 61, eerste lid, vervalt de zinsnede 'van de IMO'.

DD

Na artikel 62 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 62a. Overgangsrecht voor Caribisch-Nederlandse schepen**

1. In afwijking van artikel 3a worden op een Caribisch-Nederlands schip waarvoor op grond van hoofdstuk 6a een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, de bepalingen van hoofdstuk 6a, zoals dat luidde tot 1 juli 2014, toegepast tot de geldigheidsduur van het certificaat op grond van artikel 59e afloopt.
2. Een Caribisch-Nederlands schip dat niet buiten de in artikel 41b, tweede lid, bedoelde gebiedsbegrenzingsen wordt gebracht, is tot 1 januari 2016 vrijgesteld van de in artikel 3a bedoelde verplichting alsmede de in bijlage 6 opgenomen eisen.

EE

In bijlage 5 (medische uitrusting) wordt de 'Betekenis van de kolommen in tabellen 1 en 2' gewijzigd als volgt:

1. Aan de betekenis van Kolom B wordt na 'het SOLAS-verdrag' toegevoegd: en vrachtschepen gecertificeerd overeenkomstig de CCSS-Code.
2. Aan de betekenis van Kolom C wordt na 'een Europees land' toegevoegd: en vrachtschepen gecertificeerd overeenkomstig de SCV-Code waarmee reizen worden ondernomen in onbeschutte wateren (*exposed waters*) als bedoeld in voorschrift I/2.15 van die Code.



3. Aan de betekenis van Kolom E wordt na 'van het SOLAS-verdrag worden gemaakt' toegevoegd: en passagiersschepen gecertificeerd overeenkomstig de SCV-Code waarmee reizen worden ondernomen in onbeschutte wateren (*exposed waters*) als bedoeld in voorschrift I/2.15 van die Code.

FF

Na bijlage 5 wordt de bijlage bij deze regeling toegevoegd.

## ARTIKEL II

De Regeling voorkoming verontreiniging door schepen wordt gewijzigd als volgt:

A

Onder vervanging van de punt aan het slot van artikel 1, onderdeel o, door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

p. *Caribisch-Nederlands schip*: een schip dat op grond van de Vaartuigenwet 1930 BES is geregistreerd in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### Artikel 1a. Toepassing op Caribisch-Nederlandse schepen

De artikelen 2, 5a tot en met 5g, 11, 12a, 12b, 13, 14a, 14b en 15a tot en met 15e zijn tevens van toepassing op Caribisch-Nederlandse schepen, met dien verstande dat:

- a. voor het aanmerken van de dag waarop een met de kiellegging vergelijkbaar stadium is bereikt als bedoeld in artikel 2, slechts de op grond van deze regeling toepasselijke code en resoluties in acht worden genomen;
- b. bij het toestaan van afwijking als bedoeld in artikel 5g slechts de op grond van deze regeling toepasselijke code en resoluties in acht worden genomen.

C

Na artikel 8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### Artikel 8a. Typegoedkeuringen Caribisch-Nederlandse schepen

1. Uitrusting waarvoor bij plaatsing aan boord van een Caribisch-Nederlands schip, gelet op de op dat schip toepasselijke eisen, een typegoedkeuring is vereist, is van een door de Minister goedgekeurd type.
2. Met uitrusting van een door de Minister goedgekeurd type wordt gelijkgesteld uitrusting:
  - a. die is voorzien van het in bijlage D van richtlijn 96/98/EG weergegeven merk van overeenstemming;
  - b. met betrekking waartoe een daaraan gelijkwaardige typegoedkeuring is verleend door de bevoegde autoriteit van de Verenigde Staten of van Canada, met inachtneming van de voor die goedkeuring opgestelde richtlijnen en standaarden van de IMO.
3. Aan een typegoedkeuring als bedoeld in het eerste lid kunnen beperkingen met betrekking tot het gebruik van de desbetreffende uitrusting worden verbonden.

## ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2014.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*



## BIJLAGE

### Bijlage 6. Eisen met betrekking tot de vaart rond de eilanden van Caribisch-Nederland

#### *Bijlage behorend bij artikel 41b, eerste lid, van de Regeling veiligheid zeeschepen*

Een Caribisch-Nederlands schip, als bedoeld in artikel 41b, eerste lid, voldoet aan de volgende eisen:

1. De eigenaar van het schip draagt er zorg voor dat het schip en de inrichting in deugdelijke staat is en dat het geschikt is voor de reizen die met dat schip worden ondernomen. Dit houdt in dat luiken, patrijspoorten en andere openingen waterdicht, dan wel in geval van openingen naar de machinekamer luchtdicht kunnen worden afgesloten; dat er een goed bevestigde reling aanwezig is; dat de aanwezige brandblus- en lenspompen operationeel zijn; dat er geen beschadigingen zijn die de veiligheid kunnen beïnvloeden; dat de voortstuwingsinstallatie bedrijfsvaardig is en voorzien van voldoende brandstof en dat het schip niet meer personen vervoert dan is toegestaan volgens de voorschriften van de fabrikant. De eigenaar van het schip draagt zorg dat onveilige situaties worden voorkomen en dat passende maatregelen worden genomen om risico's te beheersen. Hij draagt er tevens zorg voor dat alle opvarenden voor vertrek bekend zijn met de veiligheidsprocedures bij noodsituaties.
2. De eigenaar kan aantonen dat de constructie, uitwatering en stabiliteit van het schip voldoen aan de eisen die door de bouwer, het klassenbureau, richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid-Staten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEG 1994, L 164) of het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn gesteld. Het maximum toegestaan aantal opvarenden is vast op de buitenkant van het schip aangegeven.
3. De eigenaar van het schip draagt er zorg voor dat de voortstuwingsinstallatie en de aanwezige uitrusting in goede staat verkeert en wordt onderhouden of gekeurd conform de instructies van de fabrikant. Motoren en voortstuwingsinstallaties ondergaan jaarlijks een servicebeurt door een deskundige waarbij bijzondere aandacht aan de brandveiligheid wordt besteed.
4. Op het schip is de volgende uitrusting aanwezig:
  - ten minste één goedgekeurde poederblusser van 5 kg en één goedgekeurde CO<sub>2</sub>-brandblusser van 6 liter nabij de toegang tot de machinekamer of een schuimblusser ingeval van een buitenboordmotor;
  - tenminste één brandslang met spuitstuk of indien geen brandbluspomp aanwezig is één puts met lijn;
  - indien sprake is van een kombuis, tenminste een branddeken;
  - goedgekeurde reddingvesten voor alle opvarenden; in geval er kinderen aan boord zijn worden deze voor alle kinderen aangevuld met reddingvesten geschikt voor gebruik door kinderen;
  - ten minste één goedgekeurde reddingboei, voorzien van de naam van het schip en de thuishaven; de boei is uitgerust met een drijvende lijn van 30 meter voorzien van een werpring en, indien in het donker gevaren wordt, van een licht;
  - een trapje waarmee drenkelingen terug aan boord kunnen worden genomen;
  - een zaklantaarn waarmee seinen kunnen worden gegeven en een seinspiegel;
  - een set goedgekeurde noodsignalen bestaande uit tenminste twee handstakellichten en twee valschermsignalen of lichtkogels;
  - een radarreflector inclusief voorzieningen om deze op een hoogte van tenminste een meter boven de romp te bevestigen;
  - een voor het vaartuig geschikt anker met ankerkettingvoorloop en ankerlijn van voldoende lengte;
  - een doelmatige lensmogelijkheid, bestaande uit tenminste één mechanische of handpomp per compartiment; voor eenvoudige vaartuigen kan worden volstaan met een hoosvat of emmer;
  - een goedgekeurde vast opgestelde VHF radio installatie voorzien van een elektrische krachtbron om gedurende tenminste drie uur stroom te leveren;
  - voldoende drinkwater voor de duur van de reis voor alle opvarenden;
  - een lijst met reddingseinen en noodprocedures;
  - navigatieverlichting, middelen voor het geven van geluidssignalen en dagmerken in overeenstemming met het Aanvaringsverdrag;
  - een deugdelijk kompas, geschikt voor maritiem gebruik;
  - tenminste twee meerlijnen van voldoende sterkte en lengte; en
  - een EHBO kist met de in bijlage 8 bij de SCV-Code voorgeschreven medische uitrusting en de daarbij behorende handleiding.
5. Benzine als brandstof is alleen toegestaan voor niet vast aangebrachte buitenboordmotoren. Deze motoren moeten zijn voorzien van een deugdelijke en veilige aansluiting met de benzinetank.
6. Indien het schip is uitgerust met één enkel ingebouwd voortstuwingswerktuig is het schip tevens voorzien van peddels of roeiriemen en een drijfanker met lijn. Indien het schip is voorzien van één buitenboordmotor als voortstuwingswerktuig is er tevens een reserve buitenboordmotor aanwezig.





- 
7. Opslag van benzine aan boord van een schip, dat gebruik maakt van een buitenboordmotor, geschiedt in goedgekeurde opslagtanks aan dek.



## TOELICHTING

### Algemeen

#### **§ 1. Inleiding**

De onderhavige regeling wijzigt de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen. De wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen heeft betrekking op de implementatie van een tweetal internationale Codes, die zijn opgesteld voor de vaart in het Caribisch gebied. Het betreft allereerst de *CCSS-Code* (de in het kader van het op 9 februari 1996 te Barbados tot stand gekomen Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat vastgestelde Code voor de veiligheid van vrachtschepen waarmee reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied (*Code of Safety for Caribbean Cargo Ships*). En daarnaast de *SCV-Code*: de in februari 2001 onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) opgestelde en bij circulaire 396 (SLS 14) 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*).<sup>1</sup> De wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen betreft een nadere nationale invulling van het MARPOL-verdrag<sup>2</sup> voor zeeschepen die staan geregistreerd in de lokale registers van Bonaire, Sint Eustatius en Saba (hierna: Caribisch-Nederlandse schepen).

#### **§ 2. Wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen**

De wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen maakt het mogelijk dat zeeschepen, en vooral die thuishoren in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (tezamen ook bekend onder de naam Caribisch Nederland), kunnen worden gecertificeerd volgens de *CCSS-Code* en de *SCV-Code*. Op één uitzondering na (waar onderstaand op zal worden ingegaan) biedt de regeling aan scheepseigenaren de keuze om hun zeeschepen te certificeren volgens één van deze Codes, wanneer de vaart plaatsvindt in het Caribisch gebied. Indien niet gekozen wordt voor de toepassing van één van deze Codes, geldt dat afhankelijk van het karakter van de reis een internationaal of een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. De systematiek van het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid zeeschepen zoals die voor het Europese deel van Nederland al enige jaren geldt, wordt nu tevens van toepassing in Caribisch Nederland.

De *CCSS-Code* en de *SCV-Code* zullen ook op vergelijkbare wijze worden toegepast voor de schepen die thuis horen in Aruba, Curaçao of Sint Maarten. Voor zover het gaat om zeeschepen waarvoor in die landen een zeebrief is afgegeven, vindt zulks gelijktijdig plaats in de Regeling veiligheid Arubaanse, Curaçaose en Sint Maartense zeeschepen. Voor overige schepen die in de genoemde Caribische landen thuishoren, zal landswetgeving uitvoering geven aan beide Codes.

#### *Openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba*

Tijdens ambtelijke bezoeken aan de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba is met de bestuurscolleges aldaar gesproken over het voornemen tot implementatie van de *SCV-Code* en de *CCSS-Code*. Gebleken is dat ook bij de bestuurscolleges de wens bestaat om beide Codes toe te passen. Voorts zijn ook de havenmeesters van de openbare lichamen betrokken geweest bij de voorbereiding van de onderhavige regeling. In overeenstemming met artikel 209, derde lid, van de Wet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba is een ontwerp van de regeling voorgelegd aan de bestuurscolleges in Caribisch Nederland.

Hierop heeft het bestuurscollege van Bonaire in een schriftelijke reactie meegedeeld geen bezwaar te hebben tegen de voorgestelde regeling. De noodzaak om de maritieme regelgeving voor Caribisch Nederland te moderniseren, wordt gedeeld en als positief wordt ervaren dat daarbij aansluiting wordt gezocht bij bestaande Caribische Codes die ook in de omliggende landen worden gehanteerd. Verder werd in het bijzonder genoemd dat ingestemd wordt met het speciale regime voor de lokale vaart rondom het eiland. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om aandacht te vragen voor drie onderwerpen die naar het oordeel van het bestuurscollege van Bonaire ook zouden moeten leiden tot wijziging van wet- en regelgeving en een relatie hebben met de onderhavige regeling. Het betreft het opstellen van regelgeving met betrekking tot de bemanning van Caribisch-Nederlandse zeeschepen,

<sup>1</sup> De *CCSS-Code* en de *SCV-Code* zullen in de Staatscourant worden bekendgemaakt en ter inzage worden ingelegd bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu alsmede op Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

<sup>2</sup> Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1975, 147) en het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat verdrag (Trb. 1978, 188)



het wijzigen van de Vaartuigenwet 1930 BES en het opstellen van regelgeving voor pleziervaartuigen in Caribisch Nederland.

Tijdens het vooroverleg voor het Maritiem Overleg Platform in maart 2014 is de onderhavige regeling nogmaals met de bestuurscolleges en de havenmeesters van Caribisch Nederland besproken. Na Bonaire hebben ook de openbare lichamen Sint Eustatius en Saba ingestemd met de ontwerp-regeling. Met het oog op de wens van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bepaalde taken over te dragen aan de havenmeesters van de openbare lichamen, zal nader overleg plaatsvinden. In verband met de legislatieve terughoudendheid voor Caribisch Nederland zijn ook de onderwerpen besproken waar door het bestuurscollege van Bonaire aandacht voor was gevraagd. Overeenstemming werd bereikt over het uitgangspunt dat het opstellen van bovengenoemde wet- en regelgeving voor Caribisch Nederland gewenst is.

### CCSS-Code

De *Code of Safety for Caribbean Cargo Ships* is in 1996 aangenomen in een bijeenkomst van de landen die zijn aangesloten bij het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control (CMOU), een regionaal samenwerkingsverband van Caribische landen over havenstaatcontrole (zie [www.caribbeanmou.org](http://www.caribbeanmou.org)). Deze CCSS-Code is in 1997 en 2002 geactualiseerd en bevat technische eisen voor kleine vrachtschepen, waarmee internationale reizen worden ondernomen in het Caribisch gebied. Het betreft vrachtschepen, kleiner dan 500 GT, waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Op grond van het Schepenbesluit 2004 is in dat geval een nationaal veiligheidscertificaat vereist. Een eigenaar van een zeeschip, kleiner dan 500 GT, kan er echter voor kiezen om het schip te laten onderzoeken en certificeren op grond van de CCSS-Code, als het schip uitsluitend gebruikt wordt in de Caribische handelszone. In dat geval treedt het Caribische veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (*Caribbean Cargo Ship Safety Certificate*, zie voorschrift 1.12.1 van hoofdstuk 1 van de CCSS-Code) in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat. De CCSS-Code kan niet worden toegepast op vrachtschepen die kleiner zijn dan 24 meter (zie voorschrift 1.2.2 onder 2 van hoofdstuk 1 van de CCSS-Code); voor de categorie vrachtschepen, kleiner dan 24 meter, biedt de SCV-Code uitkomst (zie hierna).

### SCV-Code

Onder auspiciën van de IMO is in 2001 de *Code of Safety for Small Commercial Vessels* tot stand gekomen. Deze SCV-Code is in december 2007 herzien en bevat specifieke veiligheidseisen voor kleine commercieel opererende zeeschepen in het Caribisch gebied. De Code is van toepassing op vracht- en passagiersschepen, tussen 5 en 24 meter en die niet meer dan 150 passagiers vervoeren of nachtaccommodatie aanbieden voor ten hoogste 50 passagiers. De SCV-Code is gebaseerd op een deel van de *United States Coast Guard Code of Federal Regulations* en op de *United Kingdom Code of Practice for the Safety of Small Workboats and Pilot Boats*. De SCV-Code is door verschillende landen in het Caribisch gebied als equivalente regeling als bedoeld in voorschrift I/5 van het SOLAS-verdrag<sup>3</sup> bij de IMO en de partijen bij het SOLAS-verdrag aangemeld en wordt in het Caribisch gebied breed toegepast. Ook Nederland heeft de SCV-Code op grond van voorschrift I/5 van het SOLAS-verdrag aangemeld. Toepassing van de SCV-Code is wenselijk uit oogpunt van uniformiteit van certificering en toepassing van veiligheidseisen in het Caribisch gebied. Certificering overeenkomstig de SCV-Code levert scheepseigenaren in Caribisch Nederland voordelen op aangezien de certificaten op grond van die Code in havens van andere landen in het Caribisch gebied worden geaccepteerd. Dit in tegenstelling tot de (nationale) certificaten van deugdelijkheid die tot inwerkingtreding van deze regeling voor de betreffende zeeschepen zijn afgegeven. Toepassing van de SCV-Code betekent weliswaar een verzwaring van de eisen voor de schepen, maar de Code voorziet wat constructie-eisen betreft in een overgangstermijn van drie jaar na het van kracht worden van de Code. Voor Nederland gaat die termijn in op het moment van inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling. Bovendien zullen de nieuwe eisen voor bestaande schepen – als hieraan nog niet wordt voldaan – slechts van toepassing worden voor zover dat praktisch uitvoerbaar en redelijk is.

Zekerheidshalve wordt benadrukt dat de implementatie van de SCV-Code in de Regeling veiligheid zeeschepen geen betrekking heeft op de in deze Code opgenomen bemanningsvoorschriften (hoofdstuk IX) aangezien de Schepenwet en het Schepenbesluit 2004 daarvoor geen grondslag bieden. Het voldoen aan de bepalingen van de SCV-Code heeft bijvoorbeeld betrekking op de bouw en constructie van schepen, de aanwezigheid van uitrusting, brandbescherming en operationele voorschriften. Bemanningsvoorschriften ten aanzien van Caribisch-Nederlandse schepen zullen worden voorbereid, nu in de Wet zeevarenden hiervoor een grondslag is gecreëerd.

<sup>3</sup> 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.



Afhankelijk van het type schip (passagiersschip of vrachtschip) en de aard van de reis (binnen het Caribisch gebied: internationaal of nationaal) gelden op grond van de SCV-Code verschillende certificeringseisen. De verschillende categorieën zijn opgenomen in de artikelen 5d en 5e. Het betreft allereerst passagiersschepen waarmee internationale reizen worden ondernomen. Voor deze schepen is een internationaal veiligheidscertificaat benodigd (zie artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van het Schepenbesluit 2004). Wanneer een verdragspartij de SCV-Code op grond van voorschrift I/5 van het SOLAS-verdrag heeft genotificeerd, kan zij het internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen vergezeld doen gaan met een kopie van de notificatie (*notification of equivalency*, zie artikel 5d, eerste lid).

De tweede categorie wordt gevormd door passagiersschepen die nationale reizen ondernemen. Voor de Nederlandse situatie betreft het reizen tussen de Caribische (ei)landen van het Koninkrijk der Nederlanden. In tegenstelling tot de situatie in Europa, waar in Europese regelgeving eisen zijn neergelegd voor passagiersschepen in de nationale vaart, gelden er in het Caribisch gebied voor deze vaart geen eisen. In beginsel is dan een nationaal veiligheidscertificaat (NVC) benodigd, waarop op grond van artikel 41 van het Schepenbesluit 2004 in beginsel de eisen van het SOLAS-verdrag van overeenkomstige toepassing zijn. Echter, de scheepseigenaar kan er op grond van artikel 12c, eerste lid, voor kiezen het schip te laten onderzoeken en certificeren op grond van de SCV-Code. Het certificaat van inspectie (voorschrift 12.1 van de SCV-Code) treedt dan in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.

De derde categorie betreft vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter. Voor deze categorie is toepassing van de SCV-Code verplicht. Deze vrachtschepen vallen vanwege hun geringe afmetingen wat de technische eisen betreft niet onder het SOLAS-verdrag en het Uitwateringsverdrag<sup>4</sup> en dat betekent dat in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Ook de CCSS-Code sluit deze categorie vrachtschepen van het toepassingsbereik uit (voorschrift 1.2.2.2). De SCV-Code heeft echter wel betrekking op deze schepen en bevat meer op maat gesneden eisen dan de eisen die verbonden zijn aan het nationale veiligheidscertificaat.

#### *Lokale vaart*

Naast de vaart binnen de Caribische handelszone vindt tevens lokale vaart plaats. Hiermee wordt de bedrijfsmatige vaart rond een openbaar lichaam bedoeld. Dat wil zeggen: een schip blijft op een bepaalde afstand van het eiland, waarna het weer terugkeert naar de haven van vertrek. Deze vaart vindt doorgaans plaats met schepen van geringe grootte met een beperkt aantal passagiers in een beperkt vaargebied. Voor deze schepen zou toepassing van de eisen voor een nationaal veiligheidscertificaat of een certificaat op grond van de SCV-Code in bedrijfseconomische zin onaanvaardbare gevolgen hebben. Volstaan kan worden met een nationaal veiligheidscertificaat gebaseerd op een beperkt veiligheidspakket dat enerzijds voldoende bescherming biedt voor de opvarenden en anderzijds voldoende rekening houdt met de bedrijfseconomische gevolgen voor de scheepseigenaren. De voorziening voor de schepen in lokale vaart is getroffen in het nieuwe artikel 41b en de eisen zijn opgenomen in de nieuwe bijlage 6.

#### *Implementatie in de Regeling veiligheid zeeschepen*

Aangezien de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba sinds 10 oktober 2010 deel uitmaken van het Nederlandse staatsbestel is ervoor gekozen de SCV- en CCSS-Code op te nemen in de Nederlandse Regeling veiligheid zeeschepen. Dit betekent dat de certificering op grond van hoofdstuk 6a van de regeling, welke letterlijk was overgenomen van de verouderde Landsverordening veiligheidseisen voor kleine schepen, wordt vervangen door het stelsel van internationale, nationale en bijzondere certificaten van het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid zeeschepen. De SCV- en CCSS-Code worden in de regeling geïncorporeerd. De Regeling veiligheid zeeschepen wordt derhalve van toepassing op Caribisch-Nederlandse zeeschepen. Dat wil zeggen: schepen die geregistreerd staan in de lokale registers in Caribisch Nederland op grond van de Vaartuigenwet 1930 BES. Niet alle bepalingen van de Regeling veiligheid zeeschepen zijn echter van toepassing op Caribisch-Nederlandse zeeschepen. Zo gelden de verplichtingen op grond van het Europees recht niet voor die categorie zeeschepen. Andersom kunnen zeeschepen die in het Europees deel van Nederland opereren niet volgens de Caribische Codes worden gecertificeerd. Voor zeeschepen die in een register staan ingeschreven in het Europese deel van Nederland en die uitsluitend in de Caribische handelszone reizen ondernemen is dit wel mogelijk. De toepassing blijkt uit de artikelen van de Regeling veiligheid zeeschepen zelf, bijvoorbeeld omdat de certificeringsmogelijkheid is beperkt tot een geografisch gebied (Caribische handelszone) of omdat uitdrukkelijk is bepaald dat een artikel of een

<sup>4</sup> 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.



deel van een artikel niet van toepassing is op Caribisch-Nederlandse zeeschepen of schepen die overeenkomstig de SCV-Code en CCSS-Code zijn gecertificeerd.

Volledigheidshalve wordt benadrukt dat op grond van artikel 6, derde lid, van het Schepenbesluit 2004 de verplichting voor het hebben van een nationaal veiligheidscertificaat ook geldt voor Caribisch-Nederlandse vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter. Dit wijkt af van de situatie in Nederland, waar vrachtschepen op grond van artikel 6, tweede lid, van het Schepenbesluit 2004 gecertificeerd moeten zijn met een nationaal veiligheidscertificaat alleen indien zij een lengte hebben van 12 meter of meer. In de praktijk is in Nederland het aantal vrachtschepen kleiner dan 12 meter namelijk nihil. Hoewel met deze voorziening tevens wordt aangesloten bij het ruimere toepassingsbereik van de SCV-Code – deze Code geldt namelijk voor schepen met een lengte vanaf 5 meter – zal deze in de praktijk vooral betrekking hebben op de Caribisch-Nederlandse schepen die worden gebruikt voor de lokale vaart. Uitbreiding van het toepassingsbereik is belangrijk om te voorkomen dat binnen de Caribische handelszone grotere vrachtschepen wel en kleinere vrachtschepen niet gecertificeerd worden. Bovendien betekent verruiming van het toepassingsbereik een continuering van de bestaande praktijk in Caribisch Nederland. Voor de staatkundige vernieuwing werden op grond van de hierboven genoemde Landsverordening veiligheidseisen voor kleine schepen namelijk reeds eisen aan schepen met een lengte van minder dan 12 meter gesteld.

Naast certificering op grond van de CCSS-Code, de SCV-Code of ten behoeve van de lokale vaart kan de eigenaar van een Caribisch-Nederlands schip ook kiezen zijn schip overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 3a, 5, 5a, 5b of 6 van de Regeling veiligheid zeeschepen te laten certificeren. Dat wil zeggen: certificering met het nationaal veiligheidscertificaat, het certificaat voor verplaatsbare offshore booreenheden (op grond van één van de MODU-Codes), het certificaat voor offshore bevoorradings- en ondersteuningsschepen, het certificaat voor grote beroepsmatig gebruikte jachten (op grond van de LY2-Code), het certificaat voor dynamisch ondersteunde schepen en voor schepen bestemd voor bijzondere doeleinden (op grond van de DSC-Code en de SPS-Codes).

### ***§ 3. Wijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen***

De implementatie van de zeevaartregelgeving op het gebied van milieu voor Caribisch-Nederland is neergelegd in zowel de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES (Wvvs BES) als de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) en de daarop gebaseerde regelgeving. In de Wvvs BES zijn de rechten en verplichtingen, voor zover betrekking hebbend op het Caribisch deel van Nederland als kuststaat en havenstaat opgenomen. Met de Wvvs en de daarop gebaseerde regelgeving wordt uitvoering gegeven aan de in genoemde internationale verdragen opgenomen vlaggenstaatverplichtingen.

In het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (Bvvs) zijn de internationale verdragsvoorwaarden voor zeeschepen op het gebied van milieu opgenomen, waaronder het MARPOL-verdrag. Het Bvvs geldt zowel voor Nederlandse schepen (zijnde schepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren) als voor Caribisch-Nederlandse schepen. Voor zover op grond van het MARPOL-verdrag nog een nadere nationale invulling van de in dit verdrag opgenomen voorschriften vereist is, is deze gegeven in de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen (Rvvs). De in de Rvvs opgenomen bepalingen waren tot nu toe alleen van toepassing op Nederlandse schepen. Met de onderhavige regeling wordt de op grond van het MARPOL-verdrag verplichte nadere nationale invulling ook voor Caribisch-Nederlandse schepen vastgesteld.

### ***§ 4. Uitvoering en handhaving***

Een concept van deze wijzigingsregeling is getoetst op aspecten van handhaving- uitvoering- en fraudegevoeligheid door de ILT. Ten aanzien van de uitvoering en handhaving voor de divisie Scheepvaart van de ILT behorend bij onderdelen van deze nieuwe regelgeving kan worden aangesloten bij wat daarover in paragraaf 7 van de Nota van Toelichting bij het Schepenbesluit 2004 (Stb. 2004, 284) eerder is opgenomen.

### ***§ 5. Effecten bedrijfsleven en administratieve lasten***

Met de wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen worden de certificeringseisen voor Caribisch-Nederlandse schepen in lijn gebracht met het systeem van het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid zeeschepen. De onderhavige wijzigingsregeling zet onder andere de CCSS-Code en de SCV-Code om. Momenteel zijn er geen Caribisch-Nederlandse schepen waarvoor toepassing van de CCSS-Code zal gaan gelden (vrachtschepen kleiner dan 500 GT met een lengte van 24 meter of meer). De SCV-Code geldt zowel voor passagiersschepen kleiner dan 24 meter als voor vrachtschepen kleiner dan 24 meter die nationale of internationale reizen maken in de Caribische handelszone. Een vijftal schepen zal op grond van de SCV-Code worden gecertificeerd. Deze schepen zijn in gebruik voor de



internationale vaart. Zij zullen worden voorzien van een internationaal veiligheidscertificaat en een kopie van de notificatie (*notification of equivalency*). Nationaal opererende schepen zullen worden voorzien van een certificaat van inspectie behorend bij de SCV-Code. Eerdergenoemde certificaten kennen een geldigheidsduur van 1 jaar voor passagiersschepen en van 5 jaar voor vrachtschepen. De administratieve lasten die gepaard gaan met de certificering op grond van de SCV-Code bedragen € 225 (5 schepen x 1 uur x € 45 arbeidsloon).

Verdere administratieve lasten die met deze regeling gepaard gaan hebben betrekking op het bijhouden van controlelijsten ingevolge de bepalingen van bijlage 5 met betrekking tot de medische uitrusting. Deze last geldt momenteel alleen ten aanzien van schepen die overeenkomstig de SCV-Code worden gecertificeerd en reizen ondernemen in onbeschutte wateren. De administratieve lasten verbonden aan het bijhouden van de controlelijsten bedragen ca. € 225 (5 schepen x 1 uur x € 45 arbeidsloon).

Daarnaast zullen er schepen overeenkomstig artikel 41b in combinatie met bijlage 6 voor de lokale vaart gecertificeerd worden met een nationaal veiligheidscertificaat. Dit certificaat heeft een geldigheidsduur van 5 jaar. In totaal zijn in de lokale vaart ongeveer 90 schepen actief; het gaat om ongeveer 10 schepen op Sint Eustatius en Saba en ongeveer 80 schepen op Bonaire. De administratieve lasten die met deze certificering gepaard gaan bedragen € 4.050 (90 schepen x 1 uur x € 45 arbeidsloon).

De effecten voor het bedrijfsleven die samenhangen met artikel II, onderdeel B (nieuwe artikel 1a van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen), op grond waarvan de artikelen 2, 5a tot en met 5g, 11, 12a, 12b, 13, 14a, 14b en 15a tot en met e van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen tevens van toepassing worden verklaard op Caribisch-Nederlandse schepen, zijn beperkt. Voornoemde bepalingen zijn niet allemaal relevant voor Caribisch-Nederlandse schepen. De huidige in de vaart zijnde Caribisch-Nederlandse schepen zijn minder dan 400 GT. Het betreft met name pleziervaartuigen, vissersvaartuigen, patrouillevaartuigen, rondvaartboten, duikersboten en charterboten die enkel in het Caribisch gebied varen. Dit betekent dat de bepalingen met betrekking tot olietankers (artikel 5a, aanhef en onder b en 5b tot en met d), de bepaling met betrekking tot offshore-ondersteuningsschepen (5e) en de bepaling met betrekking tot schepen van 400 GT of meer (artikel 5f, aanhef en onder a), op dit moment niet aan de orde zijn.

Ook de bedrijfseffecten die samenhangen met artikel II, onderdeel C (het nieuwe artikel 8a van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen), zijn beperkt. De in dit artikel opgenomen eis van typegoedgekeurde uitrusting geldt met name voor schepen van 400 GT of meer die certificaatplichtig zijn. Omdat Caribisch-Nederlandse schepen minder dan 400 GT zijn, is het effect van het nieuwe artikel 8a naar verwachting nihil.

## **§ 6. Vaste verandermomenten en inwerkingtreding**

Met deze wijzigingsregeling wordt deels uitvoering gegeven aan de vaste verandermomenten voor regelgeving. De inwerkingtreding van de regeling is op 1 juli 2014, een van de vier voor een ministeriële regeling bedoelde momenten. De periode tussen bekendmaking en inwerkingtreding bedraagt echter geen twee maanden. Van dit uitgangspunt wordt afgeweken nu met deze regeling internationale voorschriften worden geïmplementeerd. Met de onderhavige regeling wordt de Regeling veiligheid zeeschepen voorzien van overgangsrecht voor Caribisch-Nederlandse schepen. In het artikelsgewijze deel wordt dit bij onderdeel DD nader toegelicht.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel I**

#### **Onderdeel B (artikel 3)**

Met de toevoeging van de Caribisch-Nederlandse schepen, zijnde zeeschepen die in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba staan ingeschreven in een lokaal register, geldt de Regeling veiligheid zeeschepen thans ook in haar geheel voor Caribisch Nederland. Sinds de transitie van de Nederlandse Antillen en de toevoeging van de openbare lichamen aan het Nederlandse staatsbestel op 10 oktober 2010 was in de regeling een afzonderlijk hoofdstuk 6a opgenomen, waarin de toen in de Nederlandse Antillen geldende, maar sterk verouderde veiligheidseisen voor kleine schepen waren opgenomen. Het voornemen bestond reeds toen om de veiligheidseisen te moderniseren door het stelsel van het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid zeeschepen van toepassing te verklaren, met daarin opgenomen de implementatie van de CCSS-Code en de SCV-Code. Zie ook het algemene deel van de toelichting.



### *Onderdeel C (artikel 3a)*

Omdat de Europese regelgeving over nationale vaart met passagiersschepen niet geldt in Caribisch Nederland, is aan artikel 3a deze categorie schepen toegevoegd om duidelijk te maken dat in het Caribisch gebied in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, tenzij gekozen is voor toepassing van de SCV-Code (zie de toelichting bij onderdeel E).

### *Onderdeel D (artikelen 5c, 5d en 5e)*

Artikel 12b biedt een scheepseigenaar de mogelijkheid het schip te laten onderzoeken volgens de CCSS-Code. Indien die keuze gemaakt is, is het veiligheidscertificaat volgens de CCSS-Code benodigd.

Voor passagiersschepen in de internationale vaart is op grond van het SOLAS-verdrag een internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen vereist. Vindt de internationale vaart plaats binnen het Caribisch gebied met een schip dat kleiner is dan 24 meter en minder dan 150 passagiers vervoert of nachtaccommodatie heeft voor ten hoogste 50 passagiers, dan bestaat de mogelijkheid om het schip te certificeren volgens de SCV-Code. Voor het schip wordt dan een gewoon internationaal veiligheidscertificaat afgegeven (verplicht op grond van artikel 5 van het Schepenbesluit 2004). Dat certificaat moet vergezeld gaan van een kopie van de mededeling op grond van voorschrift I/5 van het SOLAS-verdrag dat de SCV-Code als equivalente regeling wordt toegepast. Nederland heeft die mededeling gedaan op 12 juli 2010 (SLS 14, circulaire 396).

Ook passagiersschepen waarmee nationale reizen (dat wil zeggen: reizen tussen Aruba, Curaçao, Sint Maarten, Bonaire, Sint Eustatius en Saba) worden ondernomen en waarvoor normaliter een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, kunnen worden onderzocht en gecertificeerd volgens de SCV-Code. Artikel 5d voorziet hierin. Voor het schip wordt dan een 'certificaat van inspectie' afgegeven, dat in de plaats treedt van het nationaal veiligheidscertificaat. Dezelfde systematiek geldt op grond van artikel 5e voor vrachtschepen, kleiner dan 24 meter.

### *Onderdeel E (artikelen 12b t/m 12e)*

In het algemeen deel van de toelichting is reeds ingegaan op de mogelijkheid voor de scheepseigenaar om te kiezen voor toepassing van de SCV-Code of de CCSS-Code. Wat artikel 12e betreft geldt dat buiten de Caribische handelszone SCV-certificaten niet worden erkend. Om die reden is voor vrachtschepen kleiner dan 24 meter die internationale reizen maken tot buiten het Caribisch gebied conform de systematiek van het Schepenbesluit 2004 een nationaal veiligheidscertificaat vereist. Inhoudelijk kunnen echter de eisen (en onderzoeken) van de SCV-Code worden toegepast. Om die reden worden in artikel 12e de eisen van de SCV-Code van overeenkomstige toepassing verklaard op vrachtschepen, kleiner dan 24 meter.

### *Onderdeel F (artikel 15)*

De verwijzing naar onderzoeken ten aanzien van passagiersschepen op grond van de SCV-Code (artikel 12c) komt terug in het tweede en derde lid van artikel 15. De onderzoeken kunnen immers betrekking hebben op zowel internationale als nationale certificering.

### *Onderdelen I, J, V en W (artikelen 18b, 20, 39 en 39a)*

De inhoud van artikel 18b, dat betrekking had op eisen van de Large Yacht Code (LY2-Code) is overgebracht naar artikel 20. Alle Codes staan overzichtelijk in één artikel opgesomd. Hetzelfde geldt voor de overbrenging van artikel 39a naar artikel 39. Aangezien de LY2-Code en de SCV-Code met betrekking tot het SOLAS-verdrag als equivalente regelingen bij de IMO zijn aangemeld, worden schepen die aan deze Codes voldoen vrijgesteld van de bepalingen van het SOLAS-verdrag. Aan artikel 20 wordt een lid toegevoegd om te regelen dat voor bestaande schepen – schepen die voor de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling zijn gebouwd – de eisen van de CCSS-Code en de SCV-Code – slechts gelden als deze praktisch uitvoerbaar en redelijk zijn. Hiermee wordt een in de SCV-Code geboden voorziening (voorschrift I/3.2 van deze Code) gevolgd en uitgebreid tot de CCSS-Code. De voorziening houdt in dat bij de certificering vrijstellingen kunnen worden verleend onder het stellen van voorwaarden als het voldoen aan de bepalingen van de Codes praktisch niet uitvoerbaar of onredelijk zou zijn.

### *Onderdelen K, L en M (artikelen 22, 23 en 24)*

Om overlap van eisen ten aanzien van de stabiliteit, werktuiglijke en elektrische installaties aan boord van schepen en de veiligheid navigatie te voorkomen, worden schepen die overeenkomstig de



CCSS-Code of de SCV-Code zijn gecertificeerd van het bereik van – bepaalde leden – van de artikelen 22, 23 en 24 uitgezonderd.

#### *Onderdelen N en EE (artikelen 25 en 49 en bijlage 5)*

De artikelen 25 en 49 en bijlage 5 regelen welke medische uitrusting aan boord van schepen is en hoe deze moet worden beheerd. Voor schepen die overeenkomstig de SCV-Code zijn gecertificeerd en die in het Caribisch gebied slechts in kustwateren of beschutte wateren varen zijn de in bijlage 5 voorgescreven bepalingen te zwaar. Vandaar dat in afwijking hiervan de in bijlage 8 bij de SCV-Code voorgescreven medische uitrusting aanwezig moet zijn. De in bijlage 5 voorgescreven medische uitrusting gaat wel gelden voor vrachtschepen die overeenkomstig de CCSS-Code worden gecertificeerd (kolom B), vrachtschepen die overeenkomstig de SCV-Code worden gecertificeerd en die in onbeschutte wateren varen (kolom C) en passagiersschepen die overeenkomstig de SCV-Code worden gecertificeerd en die in onbeschutte wateren varen (kolom E).

#### *Onderdelen P en CC (artikelen 27, 60 en 61)*

De inhoud van de artikelen 27, 60 en 61, eerste lid, wordt niet langer beperkt tot Codes en resoluties van de IMO nu in de Regeling bijvoorbeeld ook de CCSS-Code wordt omgezet die in het kader van het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control (CMOU) tot stand is gekomen.

#### *Onderdelen R en Z (artikelen 30 en 50)*

Bepalingen over de registratie van passagiers zijn opgenomen in de SCV-Code (hoofdstuk VIII, onderdeel b, onder 5). Om die reden is het niet nodig om in plaats van de Europese verplichting (die niet voor Caribisch Nederland geldt) op dit punt een specifieke regeling te treffen.

#### *Onderdeel S (artikel 31)*

Alarmmeldingen die door het Ship Security Alert System worden uitgezonden worden in het Caribisch gebied ontvangen door de Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch gebied.

#### *Onderdelen T en U (artikelen 32 en 34a)*

Wat uitrustingsvoorschriften betreft is in artikel 34a een specifiek voor Caribisch-Nederlandse schepen geldend regime opgenomen. In het Europese deel van Nederland is goedkeuring van scheepsuitrusting een aangelegenheid van de Europese Unie en mag in beginsel alleen aan boord worden geplaatst als het voorzien is van een merk van overeenstemming ('stuurwiel') op grond van richtlijn 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46). Deze Europese voorschriften gelden niet voor Caribisch-Nederlandse schepen. Vandaar dat deze schepen in artikel 32 van het bereik van paragraaf 3 – met uitzondering van het nieuwe artikel 34a – zijn uitgesloten. Veel van deze schepen zijn voorzien van scheepsuitrusting die in overeenstemming is met de voorschriften die de Amerikaanse of de Canadese kustwacht stelt. Het uitgangspunt in artikel 34a is dat scheepsuitrusting van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd type moet zijn (eerste lid), maar het derde lid stelt scheepsuitrusting die voldoet aan richtlijn 96/98/EG of aan de standaarden van de Canadese of Amerikaanse kustwacht daarmee gelijk. Daarbij geldt dat de typegoedkeuringen van de Verenigde Staten en van Canada gelijkwaardig moeten zijn aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleende typegoedkeuring. In de praktijk zal de meeste scheepsuitrusting voldoen aan de gelijkgestelde standaarden. De kustwacht van de Verenigde Staten en van Canada nemen bij het verlenen van deze goedkeuringen de richtlijnen en standaarden van de IMO in acht. Er is dan ook sprake van een typegoedkeuring die gelijkwaardig is aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleende typegoedkeuring.

#### *Onderdelen X en FF (artikel 41b en bijlage 6)*

Zoals in het algemeen deel van deze toelichting is uiteengezet, wordt in dit artikel een specifiek eisenpakket voorgescreven voor lokale vaart in Caribisch Nederland. Wat het vaargebied betreft worden op een kleine uitbreiding rond Sint Eustatius na de vaarzones overgenomen van de voorheen geldende Landsverordening veiligheidsvoorschriften kleine schepen (met de transitie van de Nederlandse Antillen overgenomen in hoofdstuk 6a van de Regeling veiligheid zeeschepen). De veiligheidseisen, die zijn opgenomen in de nieuwe bijlage 6, zijn in nauwe afstemming met de openbare lichamen en met Aruba, Curaçao en Sint Maarten tot stand gekomen.

#### *Onderdeel AA (artikel 57)*

Artikel 57 strekt ter uitvoering van de Wet buitenlandse schepen en voorziet in de uitvoering van





EU-regelgeving. Aangezien die regelgeving slechts betrekking heeft op het Europese deel van Nederland wordt artikel 57 aangepast in die zin dat de bepaling alleen in dat deel geldt en niet in Caribisch Nederland.

#### *Onderdeel BB (hoofdstuk 6a (oud))*

Nu de systematiek van de Regeling veiligheid zeeschepen van toepassing wordt op Caribisch-Nederlandse schepen kan hoofdstuk 6a, dat een één op één overname betrof van de voor 10 oktober 2010 geldende Nederlands-Antilliaanse regelgeving voor kleine schepen, worden geschrapt.

#### *Onderdeel DD (artikel 62a)*

Voor Caribisch-Nederlandse schepen is voorzien in overgangsrecht. Allereerst blijven de reeds voor de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling afgegeven certificaten van deugdelijkheid geldig tot hun vervaldatum. Daarnaast zal de verplichting tot het hebben van een nationaal veiligheidscertificaat en het op grond van artikel 41b moeten voldoen aan de eisen van bijlage 6 voor schepen in lokale vaart pas gaan gelden met ingang van anderhalf jaar na inwerkingtreding van deze regeling. Voor scheepseigenaren betekent dit dat zij met de periode tussen de inwerkingtreding van deze regeling – met ingang van 1 juli 2014 – en 1 januari 2016, voldoende tijd hebben voordat hun schip overeenkomstig de nieuwe regels gecertificeerd moet worden.

### **Artikel II**

#### *Onderdeel B (artikel 1a)*

Met artikel II, onderdeel B, worden alle voor Nederlandse zeeschepen geldende bepalingen, die ter nadere invulling van het MARPOL-verdrag in de Rvvs zijn opgenomen, op grond van artikel 1a van het Bvvs tevens van toepassing verklaard op Caribisch-Nederlandse schepen. Het betreft eisen aan schepen (artikelen 5a tot en met 5g van de Rvvs), bepalingen over verklaringen die op verzoek van de reder kunnen worden afgegeven aan schepen van minder dan 400 GT ten bewijze van het voldoen aan deze eisen (artikelen 12a en 12b Rvvs) en lozingsvoorschriften (artikel 13, 14a en 14b Rvvs). In het nieuwe artikel 1a van de Rvvs is de correctie aangebracht dat voor zover op grond van de desbetreffende bepalingen Europese regelgeving in acht moet worden genomen, deze verplichting niet geldt ten aanzien van Caribisch-Nederlandse schepen.

#### *Onderdeel C (artikel 8a)*

Artikel II, onderdeel C, heeft betrekking op de toelating van scheepsuitrusting. Voor veel scheepsuitrusting geldt op grond van de zeeverdragen dat deze van een door de vlaggenstaat goedgekeurd type moet zijn om aan boord van het schip te worden gebruikt. De artikelen 7 en 8 regelen de typegoedkeuring van scheepsuitrusting aan boord van Nederlandse schepen. Deze artikelen bevatten tevens implementatie van richtlijn 96/98/EG. Deze richtlijn geldt niet in Caribisch Nederland en om die reden wordt voor Caribisch-Nederlandse schepen de typegoedkeuring in een apart nieuw artikel 8a geregeld. Artikel 1a, eerste lid, van het Bvvs in samenhang met artikel 11 van het Bvvs biedt hiervoor de grondslag.

Op grond van het nieuwe artikel 8a is scheepsuitrusting aan boord van Caribisch-Nederlandse schepen waarvoor bij plaatsing aan boord een typegoedkeuring is vereist, van een door de Minister goedgekeurd type. De in richtlijn 96/98/EG opgenomen verplichting om scheepsuitrusting waarop de richtlijn van toepassing is te voorzien van het Europese merk van overeenstemming als bedoeld in bijlage D van de richtlijn, geldt niet voor scheepsuitrusting aan boord van laatstgenoemde schepen. Wel kan er voor worden gekozen om de scheepsuitrusting te voorzien van het Europese merk van overeenstemming als bedoeld in bijlage D van genoemde richtlijn. In dat geval wordt deze scheepsuitrusting gelijkgesteld met scheepsuitrusting van een door de Minister goedgekeurd type. Omdat in Caribisch Nederland niet zonder meer uitrusting voorhanden is die is voorzien van het Europese merk van overeenstemming, is bepaald dat uitrusting met betrekking waartoe door de bevoegde autoriteit van de Verenigde Staten en van Canada een typegoedkeuring is verleend eveneens wordt gelijkgesteld met scheepsuitrusting van een door de Minister goedgekeurd type. Daarbij geldt dat de typegoedkeuring van de Verenigde Staten en Canada gelijkwaardig moeten zijn aan de door de minister verleende typegoedkeuring en dat de bevoegde autoriteit van de Verenigde Staten en van Canada bij het verlenen van deze goedkeuringen de richtlijnen en standaarden van de IMO in acht nemen. Er is dan ook sprake van een typegoedkeuring die gelijkwaardig is aan de door de Minister van Infrastructuur en Milieu verleende typegoedkeuring.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*