



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Aan alle belanghebbende reders van zeegaande
zeilcharterschepen
(per email)

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Scheepvaart
Weena 723
Rotterdam
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
www.ilent.nl

Contactpersoon
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00
F 010 202 24 00

Bijlage(n)
2

Datum 2 april 2015
Betreft Certificering voor het varen met meer dan 12 passagiers
in Deense wateren

Geachte dame, heer,

Doel van deze brief

U aanvullend op de brief van 5 maart 2015, als bijgevoegd, te informeren over de
mogelijkheid tot het verkrijgen van een door de ILT op te maken verklaring met
als bijlage de verklaring op basis van de afspraken tussen NL en DK.

Een van de voorwaarden voor het verkrijgen van deze verklaring is een
goedgekeurd Veiligheidsmanagement (ISM)-systeem. Deze brief geeft tevens
aan hoe een reder die nog niet over een dergelijk systeem beschikt kan
handelen om dit alsnog te realiseren.

Achtergrond

Zoals bekend heeft Nederland overleg met Denemarken gevoerd over een
bilaterale oplossing voor de huidige problematiek rond de vaart op de Oostzee. Dit
overleg heeft geresulteerd in een oplossingsvoorstel dat bijna definitief is. Een
mogelijkheid om met meer dan 12 en maximaal 36 passagiers naar en in Deense
wateren te kunnen varen is het beschikken over onderstaande verklaring.

Verklaring op basis van gemeenschappelijk overeengekomen uitgangspunten

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft, in nauw overleg met de
branchevereniging BBZ, met Denemarken een oplossingsvoorstel opgesteld.

In het kort houdt het oplossingsvoorstel met Denemarken in dat de schepen die in
Deense wateren varen moeten voldoen aan de blauwe regels (BR 1992/1988) of
de witte regels (WR 2005-1/ 1996) en de relevante eisen van het MARPOL verdrag
en het MLC verdrag. Ook moeten de schepen een goedgekeurd
Veiligheidsmanagementsysteem hebben, verstrekt door een erkende organisatie
(RO) of door de ILT. In die gevallen dat ILT keurt resulteert dit in een Nationaal



Document of Compliance (reder) en/of een Nationaal Safety Management Certificaat (schip). Het ISM systeem moet aangevuld worden met beknopte procedures voor security awareness en het vaststellen en adresseren van security bedreigingen tegen het schip en relevante nabijgelegen havens. ISPS certificering is echter niet vereist.

Een schip dat naast het bovenstaande voldoet aan de lekstabiliteitseisen zoals vastgelegd in de witte regels krijgt vaargebied B conform richtlijn 2009/45/EG toegewezen.

Een schip dat niet aan de lekstabiliteitseisen voldoet maar wel aan de overige voorwaarden krijgt vaargebied C. De vaarperiode wordt in dat geval mede bepaald door de aanwezigheid op het schip van adequate voorzieningen om hypothermie tegen te gaan. Zijn deze er niet, dan wordt het vaarseizoen vanwege de afspraken met Denemarken beperkt. Voor wat betreft de documentatie kan voor de betreffende schepen een door de ILT op te maken verklaring worden aangevraagd met als bijlage de verklaring op basis van de afspraken tussen NL en DK. Uiteraard blijft het vaargebied daarnaast te allen tijde begrensd tot het vaargebied en de GMDSS Sea Area zoals vermeld op het klassecertificaat van Register Holland en het Certificaat van Deugdelijkheid. Als aangegeven zijn de afspraken tussen NL en DK nog niet 100% definitief. Deze worden zodra dat wel het geval is nagezonden.

Vereisten ISM certificering

Bureau Veritas heeft aangegeven slechts zeer beperkte capaciteit beschikbaar te hebben om op korte termijn nieuwe schepen en/of nieuwe DOC-houders te kunnen certificeren. Om deze reden heeft onze Minister, ILT de opdracht gegeven nieuwe aanvragen in behandeling te nemen.

Veiligheidsmanagement(ISM)-certificaat

Indien een reder nog niet beschikt over een door Bureau Veritas gecertificeerd ISM-systeem kan deze contact opnemen met een gecertificeerde DOC-houder. Op dit moment zijn de organisaties BBZ-ISM en RoodBovenGroen reeds gecertificeerd. Deze organisaties kunnen u verder informeren.

De ISM-Code steekt zodanig in elkaar dat er voor nieuwe schepen eerst interim certificering plaats vindt. De eisen voor schepen staan in artikel 14.4 van de ISM Code. Na gebleken geschiktheid geeft ILT een interim certificaat voor het schip af voor de duur van maximaal 6 maanden. Na deze periode van 6 maanden is een meer uitgebreid (zg. initial) onderzoek vereist waarna er een langlopend certificaat voor de duur van 5 jaar kan worden uitgegeven.

Keuring nieuw Safety Management Systeem (SMS)

ILT heeft inmiddels één verzoek ontvangen om informatie inzake de procedure en voorwaarden voor het keuren van een Safety Management Systeem van de organisatie Quality Sailing. Bij dit systeem is de reder zelf ook tevens de DOC-houder.

Certificering nieuwe DOC-houders

Op het moment dat een reder besluit zelf als DOC-houder op te treden kan deze een Safety Management Systeem van bij voorkeur een van de drie bovengenoemde organisaties betrekken, implementeren en specifiek maken voor zijn schip en organisatie. Daarna kan hij ILT verzoeken om zowel organisatie en het schip te certificeren.

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Scheepvaart

Datum
2 april 2015



Kosten voor werkzaamheden in het kader van ISM-certificering

De door ILT te leveren diensten vloeien niet voort uit wettelijke vereisten. De kosten worden aan de aanvrager doorbelast op basis van werkelijk bestede uren tegen een uurtarief van € 145,-. Om vooraf een indicatie te geven van de kosten voor interim certificering, waar overigens geen rechten kunnen worden ontleend, het volgende.

De audit en de administratieve verwerking voor de certificering van het schip gaan naar verwachting circa 10 manuren duren.

Indien een reder zelf als DOC-houder fungeert vergt dit een extra inspanning. Mits de reder gebruik heeft gemaakt van een reeds goedgekeurd raamwerk dat de reder organisatie- en scheepsspecifiek gemaakt heeft zijn circa 6 extra manuren nodig.

In het geval dat werkzaamheden in het buitenland plaatsvinden wordt daarnaast ook de reistijd (per dagdeel van minimaal 4 uur) tegen het uurtarief doorbelast. Tevens worden in dat geval de reis- en verblijfskosten gefactureerd. In dat verband adviseren wij reders hun verzoeken voor certificering in het buitenland onderling af te stemmen zodat meerdere schepen tegelijk op dezelfde locatie kunnen worden bezocht. Op die wijze kan ILT de extra kosten verdelen over de diverse aanvragers.

Na deze interim certificering volgen later dit jaar de kosten voor initiële certificering en volgende jaren de kosten voor herafgifte.

Aanvraagprocedure

Reders met schepen die reeds over een gecertificeerd ISM-systeem beschikken
U kunt middels het aanvraagformulier, dat u vindt middels onderstaande link, de zogenoemde verklaring op basis van gemeenschappelijk overeengekomen uitgangspunten aan te vragen. ILT zal deze verklaring kosteloos afgeven. ILT zal wel nog met desbetreffende DOC-houder en reder contact opnemen vanwege de aanvullende verplichtingen inzake security-vereisten en adequate voorzieningen ter voorkoming van hypothermie.

Reders met schepen die nog geen gecertificeerd ISM-systeem hebben
Deze dienen op de aanvraag aan te geven of ze bij RoodBovenGroen of BBZ-ISM aansluiten. Indien dit niet het geval is en men als zelfstandig DOC-houder wenst te worden gecertificeerd, dan dient men aan te geven welk systeem men kiest. Indien de reder een geheel eigen systeem ontwikkelt dient deze rekening te houden met een langere doorlooptijd.

Indien de aanvrager meteen met de aanvraag het safety-management-systeem (schip en eventueel organisatie) meestuurt kan meteen ook een voorkeursdatum en -locatie worden aangegeven op het aanvraagformulier voor de door ILT uit te voeren (interim)-audit. Houdt u hierbij echter wel minimaal 2 weken ruimte in verband met de beoordeling van het SMS.

*Het aanvraagformulier vindt u als u volgende link gebruikt,
http://www.ilent.nl/Images/Formulier%20Vernieuwen%20of%20bestendigen%20certificaten%20koopvaardijship_tcm334-318226.pdf*



Let wel, middels het ondertekenen van uw aanvraag verklaart u tevens dat u garant zult staan voor het betalen van de kosten die aan deze aanvraag verbonden zijn.

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Scheepvaart

Datum
2 april 2015

Tot slot

Het vaarseizoen is begonnen, dus wij verwachten dat de sector nu haast zal willen maken met de certificering. De Inspectie doet haar uiterste best het gewenste resultaat te bereiken. Wij hopen op uw medewerking bij de totstandkoming daarvan.

De Deense overheid zal nog door de Nederlandse overheid gevraagd worden om uitstel voor de ISM-certificering. De ILT kan de kans op een positieve reactie niet inschatten en heeft besloten hier niet op te wachten. Wij zijn daarom bereid om aanvragen van ondernemers zo snel mogelijk in behandeling te nemen. Reders zijn vrij om te kiezen voor afwachten of de Denemarken uitstel geeft of niet en moeten zich realiseren dat alle consequenties van die keuze voor eigen rekening zijn.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben ten aanzien van de certificering, dan verzoek ik u contact op te nemen met de directie Scheepvaart van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR ILT/SCHEEPVAART,



bijlagen

- *Brief vergunning verlenen 5 maart 2015, waarbij Bijlage II "Tekst afspraken Denemarken – Nederland" niet is bijgevoegd omdat deze nog niet definitief beschikbaar is*



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag



Inspectie Leefomgeving en
Transport
ILT/Scheepvaart
Weena 723
Rotterdam
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
www.ilent.nl

Contactpersoon
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00
F 010 202 24 00

Bijlage(n)
2

Datum 5 maart 2015
Betreft Certificering Zeegaande zeilschepen

Geachte heer 

Doel van deze brief

U te informeren over de situatie betreffende de certificering van Nederlandse zeegaande zeilschepen voor het vaarseizoen 2015 en u te verzoeken de exploitanten van de bij u onder klasse zijnde schepen hiervan op de hoogte te brengen, voor zover noodzakelijk.

Achtergrond

Zoals bekend heeft Nederland overleg met Denemarken gevoerd over een bilaterale oplossing voor de huidige problematiek rond de vaart op de Oostzee. Dit overleg heeft geresulteerd in een oplossingsvoorstel dat bijna definitief is.

Onderstaand meld ik u daarom de regels rondom de certificering zoals die tot nader bericht gelden. Als gevolg van het overleg met de Deense autoriteiten is er voor dit jaar een aanzienlijke wijziging opgetreden in vergelijking tot de certificering zoals deze in de periode in 2010 tot en met 2014 heeft plaats gevonden. Mochten er nog aanvullende wijzigingen zijn dan laat ik u dat zo snel mogelijk weten.

Zoals bekend is DGB in 2014 gestart met sector bijeenkomsten i.v.m. de herziening van het huidige normenkader. De uitkomsten hiervan zullen van invloed zijn op de certificering in de komende jaren. Dit reeds met ingang van 2016. In dit verband wijs ik u specifiek ook op hetgeen in dit verband vermeld staat onder het kopje Certificering volgens richtlijn 2009/45/EG.

Certificering

Algemeen

Het Nederlandse standpunt is, zoals bekend, dat de Europese richtlijn 2009/45/EG en het SOLAS-verdrag niet van toepassing zijn op zeegaande zeilschepen. Denemarken en Duitsland zijn een andere mening toegedaan en dit heeft tot problemen geleid aangaande de vaart op de Oostzee. Om schepen in staat te stellen om toch op de Oostzee te kunnen varen bood de Nederlandse overheid tot



op heden de mogelijkheid tot vrijwillige certificering onder richtlijn 2009/45/EG, de SPS Code en het SOLAS-verdrag. Tegelijkertijd zijn de Nederlandse en Deense overheid in overleg gegaan om een oplossing voor de problematiek te vinden.

Inspectie Leefomgeving en
Transport
ILT/Scheepvaart

Inmiddels is het overleg tussen Denemarken en Nederland over de vaart op de Oostzee in een afrondende fase en heeft de Deense Maritieme Autoriteit (DMA) aangegeven dat zij in principe alleen nog maar het volgende accepteren.

Datum
5 maart 2015

- een SOLAS certificaat
- voor nationale vaart: een certificaat (bestaande schepen < 24 meter krijgen geen certificaat maar een verklaring) op basis van de Europese richtlijn 2009/45/EG
- Een "verklaring op basis van de afspraken tussen NL en DK (afhankelijk van de uiteindelijke resultaten van het aanstaande overleg tussen NL en DK over de conceptafspraken).

Deze laatste is nodig indien men met meer dan 12 passagiers een internationale reis van of naar Denemarken wenst te kunnen maken en men geen SOLAS certificaat heeft. Het maximaal aantal passagiers is door Denemarken op 36 gesteld. Met Duitsland zijn nog geen nadere afspraken gemaakt. Duitsland heeft eerder aangegeven te willen wachten op de uitkomsten van het overleg tussen Denemarken en Nederland.

Verklaring op basis van gemeenschappelijk overeengekomen uitgangspunten

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft, in nauw overleg met de branchevereniging BBZ, met Denemarken een oplossingsvoorstel opgesteld, op basis van gezamenlijke uitgangspunten. Op het moment van schrijven van deze brief is dit voorstel echter nog niet definitief. Het voorstel zal van toepassing zijn op de schepen die conform de blauwe regels (BR 1992/1988) en de witte regels (WR 2005-1/ 1996) zijn gecertificeerd. Een wijziging van dit toepassingsbereik wordt niet meer verwacht. Ook een wijziging van de eisen waaraan het schip in het kader van dit voorstel moet voldoen om zonder problemen in Deense wateren te kunnen varen wordt niet meer verwacht. Deze eisen zijn in het onderstaande aangegeven.

In het kort houdt het oplossingsvoorstel met Denemarken in dat de schepen die in Deense wateren varen moeten voldoen aan de blauwe regels (BR 1992/1988) of de witte regels (WR 2005-1/ 1996) en de relevante eisen van het MARPOL verdrag en het MLC verdrag. Ook moeten de schepen een geldig Veiligheidsmanagement-certificaat hebben, verstrekt door een erkende organisatie (RO), gebaseerd op het Nederlandse model zoals dat momenteel door Bureau Veritas (BV) wordt gehanteerd of een ander goedgekeurd model gebaseerd op het Deense model. Het maximaal toegestane aantal passagiers bedraagt 36. Daar komt bij dat het ISM systeem aangevuld moet worden met beknopte procedures voor security awareness en het vaststellen en adresseren van security bedreigingen tegen het schip en relevante nabijgelegen havens. Een separate ISPS certificering is niet vereist.

Een schip dat naast het bovenstaande voldoet aan de lekstabiliteitseisen zoals vastgelegd in de witte regels krijgt vaargebied B conform richtlijn 2009/45/EG toegewezen. Een schip dat daar niet aan voldoet krijgt vaargebied C, mede bepaald door de aanwezigheid op het schip van adequate persoonlijke beschermingsmiddelen om hypothermie tegen te gaan. Zijn deze er niet, dan wordt het vaarseizoen beperkt tot oktober.

Voor wat betreft de documentatie kan voor de betreffende schepen, een door de



ILT op te maken verklaring worden aangevraagd met als bijlage de verklaring op basis van de afspraken tussen NL en DK. .

Uiteraard blijft het vaargebied daarnaast tevens begrensd tot het vaargebied en de GMDSS Sea Area zoals vermeld op het klassecertificaat van Register Holland en het Certificaat van Deugdelijkheid-

Voor een volledig beeld verwijs ik naar de betreffende bijlage, de conceptafspraken tussen NL en DK, waarin de eisen zijn neergelegd. Naast deze optie voor de certificering van Nederlandse zeegaande zeilschepen blijven evenals voorgaande jaren tevens de hieronder aangegeven drie opties bestaan.

Inspectie Leefomgeving en
Transport
ILT/Scheepvaart

Datum
5 maart 2015

1 SOLAS certificering

Bij een keuze voor vrijwillige certificering als SOLAS-passagiersschip, gelden als basis de eisen van het SOLAS-verdrag of de eisen van richtlijn 2009/45/EG met bijbehorend beperkt vaargebied en zijn additioneel ISM en ISPS verplicht. Er kan internationaal gevaren worden, eventueel met beperkingen aan het vaargebied. Voor nadere informatie over dit certificaat verzoek ik u contact op te nemen met de ILT.

2 Certificering volgens richtlijn 2009/45/EG

De schepen die voldoen aan de blauwe of de witte regels kunnen vrijwillig worden gecertificeerd volgens bovengenoemde richtlijn, voor vaargebieden C en/of D. Voor Denemarken is het aantal passagiers begrensd tot 36. Daarbuiten wordt, in ieder geval nog dit kalenderjaar, de mogelijkheid geboden om conform de afspraken in voorgaande jaren met meer passagiers in dagvaart te opereren. Indien een certificaat voor vaargebied B wordt aangevraagd moet volledig aan de richtlijn worden voldaan. Voor 2015 wordt dezelfde procedure aangehouden als voor voorgaande jaren. De vrijwillige voorinspecties door RH kunnen dan ook gecontinueerd worden. Deze kunnen tevens dienen in kader afgifte Verklaring op basis gemeenschappelijk overeengekomen uitgangspunten, zie hiervoor. Voor 2016 zal de certificering onder deze Richtlijn echter nader worden bezien. Daarbij zullen zeker, doch niet uitputtend, de voorwaarden voor het toestaan van tochten met meer dan 36 passagiers opnieuw bepaald worden. Het is dus goed denkbaar dat dit met ingang van 2016 niet langer mogelijk is, op basis van de huidige voorwaarden. Schipper/eigenaren dienen hiermee rekening te houden bij het aangaan van toekomstige verplichtingen.

3 SPS Code

SPS-certificaten zullen door Denemarken niet worden geaccepteerd. Uitzonderingen hierop, voor enkele mondiaal varende grote zeilschepen onder klasse bij EU erkende klassenbureaus, moeten nog met Denemarken worden afgestemd. Voor de vaart op andere landen - ondermeer Duitsland - kan een SPS certificaat vooralsnog nuttig zijn. Deze situatie kan wijzigen op het moment dat ook met betreffende landen een oplossing is gevonden.

Wanneer voor bestaande schepen gekozen wordt voor certificering onder de SPS Code of de SPS Code 2008, geldt dat het bij de "oude" SPS Code gebruikte trainings-manual niet, en het bij de "nieuwe" SPS Code 2008 gebruikte trainings-manual wel door de Inspectie Leefomgeving en Transport/Scheepvaart dient te worden gekeurd.

Over het SPS certificaat kan verder nog worden gemeld dat n.a.v. een klacht die is ontvangen door de Europese Commissie m.b.t. de status van "Special personnel/Trainees", tijdens de jaarlijkse inspectie strenger zal worden



gecontroleerd of aannemelijk is dat aan de vereisten van de SPS Code wordt voldaan. Met name het verschil tussen passagiers en special personnel zal de aandacht krijgen. Dit verschil kan immers aanzienlijke consequenties hebben voor de toepasselijkheid van regelgeving, zowel t.a.v. de geldende veiligheidseisen als t.a.v. aansprakelijkheid.

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Scheepvaart

Datum
5 maart 2015

Overig

Uitrustingseisen SOLAS hoofdstukken IV en V

De in het verleden in overleg met u en de BBZ aangepaste lijst met uitrustingseisen, voortvloeiend uit hoofdstuk IV en V van het SOLAS-verdrag, geldt vooralsnog ook voor 2015. Op een aantal onderwerpen wordt niet volledig aan deze SOLAS eisen voldaan. Mogelijk dat daarover bemerkingen worden gemaakt bij controles door de Deense inspecteurs.

Passenger Ship Liability certificaat

Wellicht ten overvloede wijs ik u op de bestaande verplichtingen ten aanzien van het aan boord hebben van een "Passenger Ship Liability certificaat". Indien van toepassing, is het de verantwoordelijkheid van de eigenaar te zorgen voor het bijtijds aanvragen hiervan.

Maritime Labour Convention 2006

Zeegaande zeilschepen moeten voldoen aan de Maritime Labour Convention 2006. Als de schepen ten minste 500 GT zijn en internationale reizen maken, dienen zij door een erkend klasse bureau te worden gecertificeerd. Deze verplichting bestaat niet voor schepen kleiner dan 500 GT die internationale reizen maken. Deze schepen dienen echter wel te voldoen aan de MLC vereisten. ILT adviseert daarom ook deze schepen vrijwillig te certificeren bij een van de door Nederland voor de MLC erkende klassenbureaus. ILT zal de schepen die niet vrijwillig MLC gecertificeerd zijn, eenmaal in de drie jaar bezoeken en controleren of zij voldoen aan de MLC vereisten. De ILT heeft voor deze controles beperkte capaciteit beschikbaar en heeft vorig jaar en de komende twee jaar het aantal te controleren schepen evenredig over deze drie jaar verdeeld. Verzoek is derhalve om zich bij de ILT te melden voor deze controles.

Tel- en registratiesysteem

In de Europese richtlijn 98/41/EC staan de verplichtingen over tel- en registratiesystemen voor passagiersschepen die naar of vanuit havens van EU-lidstaten varen. Inzake dit onderwerp zijn vorig jaar brieven aan de sector verstuurd. Voor passagiersschepen die een reis van minder dan 20 mijl maken vanaf het punt van vertrek geldt dat alleen een telsysteem vereist is. Voor passagiersschepen die reizen van **meer** dan 20 mijl vanaf de plaats van vertrek maken is een tel- en registratiesysteem vereist. In dat geval moet er een registratiesysteem zijn dat door de ILT is goedgekeurd.



**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Scheepvaart

Tot slot

Bij deze brief is tevens een bijlage gevoegd waarin u nadere informatie aantreft met afspraken aangaande de aanvraagprocedure en het melden van incidenten en ongevallen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben ten aanzien van de certificering, dan verzoek ik u contact op te nemen met de directie Scheepvaart van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR ILT/SCHEEPVAART,



bijlagen

- *Brief vergunningverlenen*
- *Tekst afspraken Denemarken - Nederland*

Datum
5 maart 2015



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

«Naam_eigenaar»
«Huisadres_eigenaar»
«Postcode» «Woonplaats_eigenaar»

ILT
Directie Scheepvaart
Vergunningverlening Zeevaart
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum 5 maart 2015
Betreft Vergunningverlening bedrijfsmatige zeegaande
zeilchartervaartuigen

Geachte heer, mevrouw,

*Deze brief is bijgevoegd bij de jaarlijkse brief over de certificering van zeegaande
zeilschepen. Zo heeft u in één overzicht alle relevante informatie beschikbaar.*

Vanaf 1 januari 2015 gaat de ILT de vergunningverlening strakker inrichten. Wij
doen dit om de aanvraagprocessen goed te kunnen monitoren en ons werk steeds
beter te kunnen inrichten. Ook willen we door heldere aanvraagprocedures de
sector ertoe aansporen vooral tijdig heruitgifte van certificaten of nieuwe
certificaten aan te vragen.

Formulieren op de website

Wij verzoeken u met klem het juiste formulier met de bijbehorende bescheiden
langs de reguliere weg in te sturen.

Met de volgende link

<http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/index.aspx>

komt u rechtstreeks bij het koopvaardijdeel op de ILT-website. De relevante
formulieren vindt u door op de pagina linksonder op "Formulieren koopvaardij" te
klikken.

1. Aanmelden nieuwbouw/invlaggen koopvaardijship
2. Aanvraag wijziging of duplicaat koopvaardijship
3. Aanvraag vernieuwen of bestendigen certificaten koopvaardijship (ver-
bouwingen inbegrepen)
4. Melding arbeidsongevallen zeevaart

U moet dus altijd eerst een formulier indienen. Aanvragen per telefoon of per e-
mail kan de ILT niet meer in behandeling nemen.

Wellicht ten overvloede, nog een korte uitleg over de verschillende periodes die
betrekking hebben op een aanvraag.

De meeste certificaten die de Inspectie afgeeft, zijn vijf jaar geldig. Een
belangrijke datum in de cyclus van certificeren en de termijnen voor vereiste
onderzoeken is de zogenoemde **verjaardatum**. Deze datum is voor elk schip
verschillend en bepaalt de vijfjaarlijkse cyclus en de beschikbare periode
waarbinnen de jaarlijkse inspecties en onderzoeken moeten plaatsvinden. Deze
periode (het window) loopt van drie maanden vóór tot drie maanden ná de



verjaardatum.

Echter, als het gaat om het aflopen van de geldigheid van het desbetreffende certificaat (zoals bijvoorbeeld in het vijfde jaar van geldigheid van een Certificaat van Deugdelijkheid), dan moeten de onderzoeken worden gedaan in de drie laatste maanden vóór de einddatum van het bewuste certificaat.

Let wel: voor het klassencertificaat van Register Holland gelden iets andere regels. In beginsel komen de 5 jaarlijkse cyclus en de verjaardatum echter wel overeen.

ILT
Directie Scheepvaart
Vergunningverlening Zeevaart

Datum
5 maart 2015

Onder voorwaarden worden inspecties in het kader van Europese regelgeving en/of Internationale Conventies uitbesteed aan Register Holland. Dit in beginsel uitsluitend in die gevallen dat ILT het schip niet behoeft te inspecteren in het kader van de afgifte van een EU2009/45-certificaat of SPS-certificaat. Dat gaat als volgt: de reder verzoekt RH een inspectie uit te voeren. RH dient dat verzoek in bij de ILT. Vervolgens autoriseert de ILT Register Holland en dan kan de inspectie(s) worden gepland. Het certificaat wordt uiteindelijk ondertekend door de ILT. Dit doet ILT op basis van de beoordeling van een voorgeschreven rapportage-format dat door RH wordt ingediend. ILT geeft vervolgens een nieuw ondertekend duplicaat document uit. Bij ontvangst van het nieuwe certificaat zendt de reder het oude certificaat naar de ILT.

Wat wordt van u verwacht als de ILT aan boord moet komen?

- u belt zelf tijdig de ILT voor het inplannen van de door u gewenste inspectie. U doet dit uiterlijk 3 weken voor het gewenste inspectiebezoek;
- indien nieuwe certificaten of verklaringen afgegeven moeten worden door de ILT, zal de inspectie pas plaats vinden na ontvangst van het desbetreffende aanvraagformulier;
- vóór de jaarlijkse inspectie controleert u alle punten die ook geïnspecteerd zullen gaan worden en lost u aanwezige gebreken vóór de geplande inspectie op. Ook heeft een eventuele inspectie door Register Holland reeds plaatsgevonden en is de rapportage van RH en de Radio keuringsinstantie aan boord beschikbaar;
- vóór de jaarlijkse inspectie besteedt u ook aandacht aan eventuele opmerkingen en aandachtspunten uit het inspectierapport van het jaar ervoor en aan eventuele openstaande punten van RH;
- eventuele bevindingen of restpunten uit die rapportages lost u op vóórdat u ons uitnodigt voor een (her)inspectie;
- na het plannen van een inspectie, ontvangt u hiervan een bevestiging per mail;
- na het uitvoeren van een inspectie ontvangt u direct het inspectierapport van de inspecteur of een dag later per mail;
- **u meldt een eventuele wijziging aan uw schip of een ander substantieel defect of een verbouwing of (bijna) ongeval altijd aan de ILT. Tevens informeert u Register Holland indien van toepassing.**

Indien u niet op tijd nieuwe certificaten aanvraagt of indien u ons niet tijdig uitnodigt voor een inspectie, kan dit ongeldige certificaten tot gevolg hebben. In een dergelijk geval of indien er defecten zijn aan schip of uitrusting of in het geval van onderbemanning die niet tijdig zijn gemeld en waarvoor geen overeenstemming met de ILT en/of Register Holland is bereikt, betekent dit dat het schip niet mag varen. Tevens kunt u dan problemen krijgen met andere autoriteiten en instanties zoals bijvoorbeeld uw verzekering. Wij willen u hier nadrukkelijk en in alle helderheid op wijzen.

Tot slot

In de Schepenwet is geregeld dat ongevallen en schades door de schipper/eigenaar (of reder) altijd (ook) aan de inspectie moeten worden gemeld.



Op de homepage van de ILT staat rechtsboven de link "melden". Door deze aan te klikken, kunt u uw melding voor uw specifieke sector kwijt.

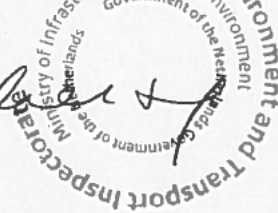
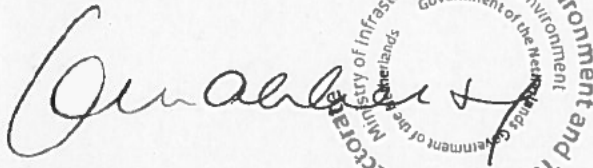
ILT
Directie Scheepvaart
Vergunningverlening Zeevaart

Heeft u vragen over deze brief, dan kunt u contact opnemen met de ILT via het Contactformulier op de website of via het Meld- en Informatiecentrum, telefoonnummer 088 489 00 00.

Datum
5 maart 2015

Indien daartoe aanleiding is, zullen wij nadere informatie op onze website, www.ilent.nl, publiceren

Met vriendelijke groet,



drs. W.M.M. Okkerse
Hoofd Vergunningverlening Zeevaart

