



580

Besluit van 16 juli 1994, houdende wijziging van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn

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

Op de voordracht van onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 december 1993, nr. RVR 165025, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en op de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 5 mei 1988 (protocollen 1988-I-34, 1988-I-35 en 1988-I-36);

De Raad van State gehoord (advies van 11 april 1994, nr. W09.93.0853);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 juli 1994, nr. RV 178268, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn¹ wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalt, wie de bevoegde autoriteit onderscheidenlijk de plaatselijk bevoegde autoriteit is, of de bevoegde autoriteiten zijn, bedoeld in dit reglement. Van de desbetreffende beschikking wordt mededeling gedaan door plaatsing ervan in de Staatscourant.

B

In artikel 3, tweede lid, vervalt de zinsnede «in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken».

Toegevoegd wordt een artikel 4a, luidende:

Artikel 4a

1. De schipper van een schip dat de Rijn bevaart is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.03, eerste lid, 1.06, eerste en derde lid, van de hoofdstukken 3 tot en met 13, met uitzondering van artikel 6.01, eerste lid, en van de artikelen 14.01, eerste lid, tweede lid, derde volzin, en derde lid, 14.02, 14.03, 14.04, eerste, derde en vijfde lid, onderdeel 1, 14.05, 14.06, eerste lid, 14.07, eerste, derde, vierde en vijfde lid, 14.08, tweede lid, en 15.02, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

2. De eigenaar van een schip dat de Rijn bevaart is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.03, eerste lid, 2.08, eerste lid, 2.09, eerste lid, van de hoofdstukken 3 tot en met 13 met uitzondering van artikel 6.01, eerste lid, en van artikel 14.08, eerste lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

3. De werkgever van de bemanning van een schip dat de Rijn bevaart is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 14.01, eerste lid, tweede lid, derde volzin, en derde lid, 14.02, 14.03, 14.04, eerste, derde, vierde en vijfde lid, onderdeel 1, 14.05, 14.06, eerste lid, 14.07, eerste, derde, vierde en vijfde lid, en 14.08, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

4. Een lid van de bemanning van een schip dat de Rijn bevaart, niet zijnde de schipper, is verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 14.03, derde lid, 14.04, eerste, tweede en vijfde lid, onderdeel 2, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

5. Het in het eerste tot en met vierde lid bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de krachtens artikel 1.08 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn aangebrachte wijzigingen.

ARTIKEL II

Het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 11.10, tweede lid, tweede alinea, wordt de zinsnede «Zij moeten zijn gelegen in een schacht die is voorzien van» vervangen door: Op hotelschepen moeten zij zijn gelegen in een schacht die is voorzien van.

B

In artikel 14.06, eerste lid, eerste volzin, wordt het woord «onderbroken» vervangen door: ononderbroken.

ARTIKEL III

Aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt na de bijlage H toegevoegd een nieuwe bijlage I, die komt te luiden:

BIJLAGE I

A. Eisen voor tachografen

1. Bepaling van de vaartijd van het schip

Om vast te kunnen stellen of het schip al dan niet in de vaart is, moet op een geschikte plaats het draaien van de schroef worden opgenomen.

Wanneer de voortstuwing op een andere wijze dan met schroeven geschiedt, moet de voortbeweging van het schip op een gelijkwaardige manier worden opgenomen.

Wanneer twee of meer schroeffassen aanwezig zijn, moet zijn verzekerd dat ook bij het draaien van slechts één schroefas registratie plaatsvindt.

2. Identificatie van het schip

Het officiële scheepsnummer moet onuitwisbaar op de gegevensdrager worden opgetekend en daarvan kunnen worden afgelezen.

3. Registratie op de gegevensdrager

De toegepaste exploitatiewijze van het schip, datum en de tijd van het in bedrijf zijn en van de bedrijfsonderbreking van de tachograaf, het plaatsen en het uitnemen van de gegevensdrager, alsmede andere handelingen aan het apparaat, moeten op de gegevensdrager worden geregistreerd op een zodanige wijze dat vervalsing is uitgesloten en dat deze gegevens kunnen worden afgelezen. De tijd, het plaatsen en het uitnemen van de gegevensdrager, het openen en het sluiten van het apparaat, alsmede de onderbreking van de energietoevoer, moeten door de tachograaf automatisch worden geregistreerd.

4. Duur van de registratie per dag

Elke dag moeten tussen 00.00 en 24.00 uur de datum, het draaien van de schroef, alsmede het tijdstip van het begin en het einde daarvan zonder onderbreking worden geregistreerd.

5. Het aflezen van de geregistreeerde gegevens

De gegevens moeten ondubbelzinnig, gemakkelijk leesbaar en goed begrijpelijk zijn geregistreerd.

Het moet te allen tijde mogelijk zijn om zonder gebruik te maken van bijzondere hulpmiddelen de geregistreeerde gegevens af te lezen.

6. Aantekening van de geregistreeerde gegevens

De geregistreeerde gegevens moeten te allen tijde op overzichtelijke wijze aangetekend ter beschikking kunnen worden gesteld.

7. Betrouwbaarheid van de registratie

Het draaien van de schroef moet op zodanige wijze worden geregistreerd dat vervalsing is uitgesloten.

8. Nauwkeurigheid van de registratie

Het draaien van de schroef moet nauwkeurig tijd-afhankelijk worden geregistreerd.

Het aflezen van de registratie moet met een nauwkeurigheid van 5 minuten mogelijk zijn.

9. Bedrijfsspanningen

Schommelingen van de bedrijfsspanning tot $\pm 10\%$ van de nominale spanning mogen de goede werking van de apparatuur niet beïnvloeden. Bovendien moet de installatie bestand zijn tegen een verhoging van de voedingsspanning van 25% boven de nominale spanning gedurende ten minste 5 minuten, zonder dat de bedrijfszekerheid wordt beïnvloed.

10. Bedrijfsvoorwaarden

De apparaten of de onderdelen daarvan moeten onder de volgende voorwaarden bedrijfszeker werken:

- omgevingstemperatuur: 0°C tot + 40°C;
- vochtigheid: tot 85% relatieve vochtigheid van de omgevingslucht;
- elektrische beschermingsgraad: IP54 volgens IEC-publikatie 529;
- oliebestendigheid: voor zover de apparaten of onderdelen daarvan bestemd zijn om in machinekamers te kunnen worden geplaatst, moeten deze oliebestendig zijn;
- toelaatbare toleranties van de tijdregistratie: ± 2 minuten per 24 uur.

ARTIKEL IV OVERGANGSBEPALINGEN

1. De voorschriften van de artikelen 11.08, tweede lid, onderdeel b, en 11.10, achtste lid, tweede volzin, betreffende de slanglengte, zijn slechts van toepassing op schepen waarvan de kiel werd gelegd na 30 september 1984, alsmede op veranderingen van de desbetreffende onderdelen.

2. Indien echter de toepassing van de in de artikelen 11.08, tweede lid, onderdeel a, en 11.10, eerste tot en met zesde lid, bedoelde voorschriften na afloop van de overgangstermijn in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of tot onevenredig hoge kosten leidt, kan de Commissie van Deskundigen op grond van aanbevelingen, berustend op een gemeenschappelijk besluit van de bevoegde organen van de Oeverstaten en van België, afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het certificaat van onderzoek worden vermeld.

¹ Stb. 1974, 476, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 12 november 1993, Stb. 627

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 13 september 1994, nr. 175

ARTIKEL V

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de tweede kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 juli 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. E. Andriessen

Uitgegeven de negende augustus 1994

De Minister van Justitie,
A. Kosto

Algemeen

Het onderhavige ontwerp beoogt enerzijds een verbeterde regeling voor de handhaving van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) te treffen en anderzijds enkele wijzigingen in dat reglement aan te brengen.

In het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn, zoals gewijzigd bij het koninklijk besluit van 5 september 1978, houdende wijziging van het koninklijk besluit van 14 mei 1976 (Stb. 303) en van het Reglement Rijnschipperspatenten en het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 472), het koninklijk besluit van 23 januari 1987, houdende wijziging van het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn (Stb. 105), en het koninklijk besluit van 29 september 1988, houdende wijziging van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 674), is het ROSR van kracht verklaard. Ten aanzien van de handhaving van het ROSR bevat het reglement zelf geen bepalingen. In het verleden werd hier voornamelijk relevant geacht artikel 1.08 van het Reglement van politie voor de Rijnvaart (RPR 1983) waarvan de huidige tekst luidt:

«1. Een schip moet zodanig zijn gebouwd en uitgerust, dat de veiligheid van de opvarenden en die van de scheepvaart zijn verzekerd en dat aan dit reglement kan worden voldaan.

2. Ieder schip moet een bemanning hebben, voldoende in aantal en geschiktheid om de veiligheid van de opvarenden en die van de scheepvaart te verzekeren.

3. Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan wanneer krachtens het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn, een schip is voorzien van een certificaat, en de bouw en de uitrusting overeenstemmen met de in dat certificaat vermelde gegevens en wanneer de bemanning en de bedrijfsuitoefening in overeenstemming zijn met de voorschriften van eerderevermeld Reglement van onderzoek.»

In de nota van toelichting bij het Besluit Rijnvaartpolitierglement 1970 werd hierbij onder meer vermeld: «Het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen, waarbij, zoals evenvermeld, voorschriften worden gesteld omtrent de bouw en uitrusting en omtrent de minst vereiste bemanning van schepen en waarbij het verlenen ter zake van een certificaat (scheepspatent) wordt geregeld, vormt geen politievoorschrift inzake de scheepvaart, bedoeld bij artikel 32 van de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161 en 1964, 83) (Herziene Rijnvaartakte), zodat de handhaving van dat reglement wederom door middel van het onderhavige reglement dient te worden verzekerd.»

Deze methode van handhaven heeft in de praktijk echter steeds tot veel problemen geleid. Gezien de formulering van artikel 1.08, derde lid, Rijnvaartpolitierglement 1983 (RPR 1983) bevat deze bepaling slechts een strafuitsluitingsgrond, terwijl het Openbaar Ministerie, in de gevallen waarin een schip of een bemanning niet in overeenstemming is met het ROSR, nog steeds het in het geding zijn van de veiligheid van de opvarenden en van de scheepvaart zou moeten aantonen.

Naar de mening van de ondergetekende behoeft de handhaving van het ROSR echter in het geheel niet via artikel 1.08 RPR 1983 te geschieden. De interpretatie van het begrip «politievoorschriften» van artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte zoals neergelegd in Stb. 1972, 48, moet voorts als onjuist worden aangemerkt. Deze berust kennelijk op het misverstand dat met deze term op het reglement van politie zou worden gedoeld, terwijl toch geen andere conclusie kan worden getrokken dan dat artikel 32 Herziene Rijnvaartakte alle door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) vastgestelde voorschriften betreft, die naar hun inhoud voor

strafrechtelijke handhaving in aanmerking komen. Teneinde direct te kunnen worden gehandhaafd behoeven de «politievoorschriften» uit het ROSR echter wel een duidelijk subject van het strafbare feit. In het RPR 1983 is dit voor het gehele reglement opgelost in de artikelen 1.02, vijfde lid, en 1.03, eerste en derde lid. Overeenkomstige bepalingen kent het ROSR echter niet. Dit neemt echter niet weg dat vele bepalingen in het ROSR zo geformuleerd zijn dat zij in feite reeds een subject van het strafbare feit aanwijzen.

Handhaving van die bepalingen zou derhalve reeds thans rechtstreeks, en zonder de omweg van artikel 1.08 RPR 1983, kunnen geschieden. Indien hiermede zou worden volstaan zou het systeem echter aanzienlijke hiaten vertonen. In het Duitse recht is de onderhavige problematiek reeds lang erkend en is een en ander opgelost door een afzonderlijke formulering van de strafbare feiten inzake het ROSR in de «Verordnung zur Einführung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung» van 26 maart 1976 (BGBl. I S. 773) zoals gewijzigd. De strafbepaling ten aanzien van de in deze *Verordnung* vermelde overtreding is vervat in § 7 van het «Binnenschiffahrtsgesetz» (BGBl. II S. 317) dat in lid 1 o.m. bepaalt: «Bei Zuwiderhandlungen gegen die von den Rheinuferstaaten oder den Moseluferstaaten gleichlautend erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften und die auf Grund solcher Vorschriften ergangenen vollziehbaren Anordnungen gilt für die Höhe der Geldbüsse der Raumen des Artikels 32 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte.»

De Duitse wetgever blijkt er derhalve zonder meer vanuit te gaan dat het ROSR behoort tot de politiebepalingen als bedoeld in artikel 32 Herziane Rijnvaartakte.

Voor Nederland is een overeenkomstig standpunt reeds uitgedrukt in de memorie van toelichting bij het ontwerp van de Scheepvaartverkeerswet en wel op blz. 50 (Kamerstukken II 1987/88, 20 289, nr. 3) waar o.m. wordt opgemerkt: «In dit verband verdient het verder de aandacht dat in de Herziane Rijnvaartakte zelf in artikel 32 de sanctie is geregeld voor overtreding van de door de CCR op grond van dit verdrag in resoluties neer te leggen politievoorschriften betreffende de scheepvaart op de Rijn. **Tot die politievoorschriften behoort – naast reglementen met betrekking tot de constructie en uitrusting van schepen, het schipperspatent, en het vervoer van gevaarlijke stoffen – o.a. ook het RPR 1983.»**

De CCR heeft in het ROSR de eisen vastgelegd waaraan het schip en de bemanning moeten voldoen. De CCR heeft hiermede datgene wat zij heeft willen regelen op internationaal niveau geregeld. Een doeltreffende handhaving van deze eisen met behulp van het strafrecht is echter slechts mogelijk wanneer duidelijk is wie daarvoor aansprakelijk is. De aanwijzing van subjecten van het strafrecht draagt derhalve aan een daadwerkelijke handhaving van de door de CCR gestelde eisen bij en geeft daarom concreet uitvoering aan de betreffende krachtens het volkenrecht vastgestelde regelen. Er zijn voorts geen subjecten die wel door de CCR zouden zijn bedoeld als aansprakelijk voor de handhaving van de eisen van het ROSR, die niet worden genoemd in het ontwerp-besluit. Daaraan wordt geen enkele afbreuk gedaan.

De onderhavige regeling beoogt derhalve op nationaal niveau alle onzekerheid voor de handhaving van het ROSR weg te nemen door zodanige regels vast te stellen dat een daadwerkelijke uitvoering en handhaving van de door de CCR vastgestelde eisen is verzekerd. In concreto geschiedt zulks door respectievelijk de schipper, de werkgever en bemanningsleden aansprakelijk te stellen voor de naleving van de verschillende daarvoor in aanmerking komende bepalingen van het ROSR. Aan de competentie van de CCR wordt hiermede geen enkele afbreuk gedaan. Hiertoe wordt een nieuw artikel 4a in het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn ingevoegd.

Deze bepaling komt niet in strijd met de strekking van artikel 89, tweede lid, van de Grondwet, dat niet toelaat straf te stellen op een gedraging zonder dat zulks in een wet in formele zin is vastgelegd. De achtergrond van deze bepaling is dat niet de Kroon zelfstandig buiten de volksvertegenwoordiging om strafrechtelijk gesanctioneerde gedragingen kan voorschrijven. De Herziene Rijnvaartakte bevat echter, anders dan veel andere volkenrechtelijke kaders, in artikel 32 een eigen strafbepaling. Aangezien de Herziene Rijnvaartakte destijds met instemming van de Staten-Generaal bij wet van 4 april 1869 (Stb. 37) door Nederland is bekrachtigd, geldt ingevolge artikel 93 van de Grondwet dit artikel 32 Herziene Rijnvaartakte rechtstreeks.

Van de gelegenheid wordt voorts gebruik gemaakt om enkele wijzigingen van definitieve aard die door de CCR reeds in het ROSR waren aangebracht formeel van kracht te verklaren.

De wijzigingen hebben geen consequenties met betrekking tot de deregulering.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

De wijziging in onderdeel A van dit artikel is een gevolg van de tekst van het nieuwe hoofdstuk 14 ROSR, waarin bij diverse artikelen niet alleen wordt verwezen naar «de bevoegde autoriteit» maar ook naar «de plaatselijk bevoegde autoriteit». Vgl. de artikelen 14.01, tweede lid, 14.02, tweede lid, 14.03, eerste en vierde lid, 14.04, tweede en derde lid, en 14.07, tweede lid.

De overeenstemming met de Minister van Economische Zaken als bedoeld in artikel 3, tweede lid, welke onderdeel B doet vervallen, betrof een regeling bij de vaststelling van tarieven die reeds lang in onbruik is geraakt.

In onderdeel C wordt het nieuwe artikel 4a toegevoegd.

Met betrekking tot de strafbaarstelling van hoofdstuk 14 van het ROSR is er zorg voor gedragen dat er geen verschillen zijn met de overeenkomstige bepalingen in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (Wet Vaartijden). Met deze wet wordt immers beoogd een bemanningsregeling op alle Nederlandse binnenwateren in te voeren die zoveel mogelijk overeenkomt met – en in ieder geval niet strenger is dan – hoofdstuk 14 van het ROSR.

Afwijkingen van de regelgeving die in het kader van de Wet Vaartijden tot stand zullen komen, zonder daar overigens mee in strijd te komen, zijn slechts gerechtvaardigd indien en voorzover de specifiek Nederlandse situatie daartoe noopt.

Naar de mening van de ondergetekende zou er echter sprake zijn van een zeer ongewenste situatie indien er bij identieke praktijkgevallen sprake zou zijn van verschillen in de toerekening van overtredingen van overeenkomstige voorschriften in beide regelingen. Om die reden is een rechtvaardiging voor afwijkingen met betrekking tot de strafbaarstelling tussen beide regelingen op basis van een beroep op een specifiek Nederlandse situatie niet verdedigbaar. Immers voorzover de Wet Vaartijden afwijkt van de Rijnregeling heeft dat in hoofdzaak betrekking op de mogelijkheden tot uitzondering of ontheffing van voorschriften die verder in beide regelingen inhoudelijk gelijk zijn.

Omdat in dit bijzondere geval de Wet Vaartijden vooruitloopt op de onderhavige regeling is aansluiting gezocht bij de systematiek zoals die wordt gehanteerd in artikel 16 van die wet.

In de Wet Vaartijden worden de begrippen «werkgever» en «gezagvoerend schipper» gehanteerd. Dit laatste begrip kon niet als zodanig in de onderhavige regeling worden overgenomen aangezien in het ROSR, evenals in het RPR 1983, slechts over «de schipper» wordt gesproken. In het ROSR is dit begrip niet gedefinieerd maar in dat reglement is stilzwijgend aangesloten bij het begrip «schipper» van het Rijnvaartpolitierglement, dat in artikel 1.02, eerste lid, duidelijk maakt dat dit feitelijk slechts de gezagvoerend schipper kan zijn. Om derhalve geen verwarring met dit begrip te doen ontstaan wordt thans niet een ander begrip voor de naleving van het ROSR geïntroduceerd. Voor de situaties in de continuvaart en de semi-continuvaart, waarbij meer dan één schipper aan boord is en een van hen als schipper optreedt, moet het echter als vanzelfsprekend worden geacht dat de laatstbedoelde schipper in ieder geval verantwoordelijk is voor de naleving van dezelfde artikelen van hoofdstuk 14 ROSR als waarvoor zijn werkgever in het derde lid van artikel 4a verantwoordelijk is gesteld. Het doel is om diegene strafbaar te kunnen stellen die verantwoordelijk kan worden gehouden voor het plaatsvinden van de overtreding.

In een beperkt aantal gevallen wordt een bemanningslid, niet zijnde de schipper, aansprakelijk gesteld voor de naleving van de tot hem gerichte voorschriften. Deze betreffen de verplichting tot het bezit en het laten bijhouden van het dienstboekje dat dient om aan te tonen dat de houder voldoet aan de eisen die aan de betreffende functie worden gesteld.

Artikel II

De CCR heeft in zijn voorjaarszitting van 5 mei 1988 (protocol 1988-I-34) de voorschriften ten aanzien van de veiligheid van passagiersschepen opnieuw vastgesteld door een wijziging van artikel 11.10, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Daarin werd bepaald dat op alle passagiersschepen de trappen moeten zijn gelegen in een schacht die is voorzien van brandvertragende wanden en brandvertragende en automatisch sluitende deuren.

Na de aanpassing van het tweede lid van het onderhavige artikel, is deze bepaling nog slechts van toepassing op hotelschepen.

De tekst van deze wijziging was, vooruitlopend op de vaststelling bij algemene maatregel van bestuur, reeds opgenomen in de bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1988 (Stcrt. 189).

De wijziging in onderdeel B betreft het herstel van een fout in de tekst van het besluit van 29 september 1988 (Stb. 674).

Artikel III

Teneinde een doeltreffende controle te kunnen uitoefenen op de toegepaste exploitatiewijze van een schip varend op de conventionele Rijn, heeft de CCR ter uitvoering van artikel 14.05 van het ROSR besloten aan voornoemd reglement een Bijlage I toe te voegen waarin de eisen, gesteld aan tachografen, zijn vastgesteld. (Zie protocol 1988-I-36). Deze tekst van deze wijziging was, vooruitlopend op de vaststelling bij algemene maatregel van bestuur, reeds opgenomen in de bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/1989 (Stcrt. 51).

In de najaarszitting van 1988 heeft de CCR de Bijlage I aangevuld met een onderdeel B inzake inbouwvoorschriften voor tachografen aan boord van schepen (zie protocol 1988-II-30). Hierbij is tevens het opschrift van de Bijlage I gewijzigd in: «Eisen voor tachografen en inbouwvoorschriften voor tachografen aan boord». Deze aanvulling is echter nog niet definitief

vastgesteld, maar is een tijdelijke wijziging voor drie jaren op grond van artikel 1.08 ROSR. Deze driejarige termijn is verlengd bij protocol 1991-II-19 en is op grond daarvan nog van kracht tot 1 april 1995. Deze tijdelijke wijziging is voor de Rijn in Nederland van kracht verklaard bij de bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/1989 (Stcrt. 51).

Artikel IV

Ter gelegenheid van de wijziging van het ROSR in verband met de regeling van de veiligheid aan boord van passagiersschepen (protocol 1984-I-27) zijn door de CCR een aantal overgangsvoorschriften vastgesteld. De Nederlandse tekst hiervan is opgenomen in artikel II van het besluit van 23 januari 1987 (Stb. 105). Deze overgangsvoorschriften zijn door de CCR bij protocol 1988-I-35 vervangen door nieuwe. De Nederlandse tekst hiervan is, vooruitlopend op de publicatie daarvan bij algemene maatregel van bestuur, opgenomen in de bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1988 (Stcrt. 189). Zij luiden als volgt:

1. De voorschriften van de artikelen 11.08, tweede lid, onderdeel b, en 11.10, achtste lid, tweede volzin, betreffende de slanglengte, zijn slechts van toepassing op nieuwe schepen waarvan de kiel werd gelegd na 30 september 1984, alsmede op verbouwingen van de desbetreffende onderdelen.
2. Aan de voorschriften van de artikelen 11.08, derde lid, 11.10, zevende lid, eerste volzin, en achtste lid, met uitzondering van de slanglengte, en 11.11, zesde lid, moet op uiterlijk 1 oktober 1989 zijn voldaan. Aan de voorschriften van artikel 11.10, zevende lid, tweede volzin, moet op uiterlijk 1 mei 1991 zijn voldaan.
3. Aan de voorschriften van de artikelen 11.08, vierde lid, 11.10, negende lid, en 11.11, vierde, zevende en achtste lid, moet op uiterlijk 1 oktober 1985 zijn voldaan.
4. Aan de bestaande voorschriften van de artikelen 11.08, tweede lid, onderdeel a, 11.09 en 11.10, tweede lid, eerste, vierde, vijfde, zesde en zevende volzin, derde lid, vierde lid, derde volzin, vijfde lid en zesde lid, moet op uiterlijk 1 oktober 1989 zijn voldaan.
5. Aan de bestaande voorschriften van artikel 11.10, eerste en tweede lid, tweede en derde volzin, moet op hotelschepen op uiterlijk 1 mei 1991 zijn voldaan.
6. Aan de bestaande voorschriften van artikel 11.10, tweede lid, tweede volzin, moet op passagiersschepen, geen hotelschepen zijnde, waarvan de kiel werd gelegd voor 1 april 1976, op uiterlijk 1 oktober 1989 zijn voldaan, met dien verstande dat het voldoende wordt geacht wanneer in plaats van trappen met een dragende staalconstructie, de trappen die als vluchtwegen dienen, zodanig zijn geconstrueerd, dat deze ingeval van brand ongeveer even lang gebruikt kunnen worden als een trap met een dragende staalconstructie.
7. Aan de bestaande voorschriften van artikel 11.10, vierde lid, eerste en tweede volzin, moet
 - op hotelschepen op uiterlijk 1 mei 1991 zijn voldaan;
 - op passagiersschepen, geen hotelschepen zijnde, waarvan de kiel werd gelegd voor 1 april 1976, op uiterlijk 1 oktober 1989 zijn voldaan, met dien verstande dat het voldoende wordt geacht wanneer enkel op oppervlakken aan de zijde van vluchtwegen verven, lakken en andere behandelingsmaterialen voor interieuren worden toegepast die moeilijk ontvlambaar zijn en die ingeval van brand geen gevaarlijke hoeveelheid rook of giftig gas ontwikkelen.
8. Indien echter de toepassing van de in de artikelen 11.08, tweede lid, onderdeel a, en 11.10, eerste tot en met zesde lid, bedoelde voorschriften na afloop van de overgangstermijn in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of tot onevenredig hoge kosten leidt, kan de Commissie van Deskundigen op grond van aanbevelingen, berustend op een gemeenschappelijk besluit

van de bevoegde organen van de Oeverstaten en van België, afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het Certificaat van Onderzoek worden vermeld.

9. Op hotelschepen die

– voor 1 oktober 1989 nog niet voldoen aan de voorschriften van artikel 11.10, tweede lid, eerste volzin, derde lid, vierde lid, derde volzin, vijfde lid, zesde lid, zevende lid, eerste volzin en achtste lid;

– voor 1 mei 1991 nog niet voldoen aan de voorschriften van artikel 11.10, eerste lid, tweede lid, tweede en derde volzin, vierde lid, eerste en tweede zin en zevende lid, tweede volzin;

– moeten vanaf 1 oktober 1985 extra draagbare blustoestellen overeenkomstig de aanwijzingen van de Commissie van Deskundigen op geschikte plaatsen ter compensatie aanwezig zijn.

10. Op passagiersschepen, geen hotelschepen zijnde, waarvan de kiel werd gelegd voor 1 april 1976 en die voor 1 oktober 1989 nog niet voldoen aan de voorschriften van artikel 11.10, tweede lid, eerste, vierde, vijfde, zesde en zevende volzin, derde lid, vierde lid, derde volzin, vijfde, zesde en achtste lid, alsmede aan artikel 11.10, tweede lid, tweede volzin, en vierde lid, eerste en tweede volzin, alsmede aan de in de onderdelen 6 en 7 van deze overgangsbepalingen bedoelde beperkingen, moeten vanaf 1 oktober 1985 extra draagbare blustoestellen overeenkomstig de aanwijzingen van de Commissie van Deskundigen op geschikte plaatsen als compensatie aanwezig zijn.

Thans zijn van deze overgangsvoorschriften nog slechts die onder 1 en 8 relevant. Deze zijn in het onderhavige artikel opgenomen.

Artikel V

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het onderhavige besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen