
236

Besluit van 20 mei 2003, houdende wijziging van het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 onder meer in verband met de aanpassing aan de invoering van de Inland ECDIS standaard en de toepassing van Inland ECDIS apparaten in de zogenaamde navigatiemodus

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 13 december 2002, nr. HDJZ/SCH/2002-3191, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 31 mei 2002 (protocollen 2002-I-33 en 2002-I-34) en artikel 12a, eerste lid, van de Binnenschepenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 13 maart 2003, No. W09.02.0563/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 mei 2003, nr. HDJZ/SCH/2003-983, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het bij het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995¹ behorende Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen 82 en 83 worden vernummerd tot 87 en 88.
2. Er worden een opschrift en onderdelen ingevoegd, luidende:

Radarapparaten

82. *radarapparaat*: hulpmiddel bij de navigatie voor de registratie en de weergave van de omgeving en het verkeer;

83. *Inland ECDIS*: gestandaardiseerd systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daarmee verbonden informatie, dat geselecteerde informatie uit een specifiek geproduceerde elektronische binnenvaartkaart en naar keuze informatie van andere navigatiesensoren weergeeft;

84. *Inland ECDIS apparaat*: apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten, dat in de informatiemodus en de navigatiemodus gebruikt kan worden;

85. *informatiemodus*: gebruik van Inland ECDIS alleen voor informatie-doelinden zonder geïntegreerd radarbeeld;

86. *navigatiemodus*: gebruik van Inland ECDIS bij het sturen van het schip met geïntegreerd radarbeeld;

B

Artikel 2.12 komt te luiden:

Artikel 2.12

Verklaring van een classificatiebureau of van een andere instantie

1. De Commissie van Deskundigen kan er geheel of gedeeltelijk van afzien te onderzoeken of een vaartuig voldoet aan de bepalingen van Deel II en van artikel 23.09 voor zover uit een geldige verklaring, afgegeven door een classificatiebureau dat door de regeringen van alle Oeverstaten en van België is erkend, blijkt dat het vaartuig geheel of gedeeltelijk aan die bepalingen voldoet.

2. Een verklaring van een classificatiebureau, dan wel – voor zover dit volgens dit reglement voor bepaalde onderdelen van de uitrusting is toegelaten – van een andere instantie, mag door de bevoegde autoriteit slechts dan worden erkend, indien dat classificatiebureau of die andere instantie verklaart dat het de bepalingen van de richtlijnen bedoeld in artikel 1.07 in acht heeft genomen.

C

Artikel 3.02, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. De minimale plaatdikte die met de in onderdeel b vermelde formules is berekend mag bij schepen die in langsrichting zijn gebouwd en die van een dubbele bodem en zijtanks zijn voorzien zoveel minder zijn als door een erkend classificatiebureau is vastgesteld en gedocumenteerd nadat de voldoende sterkte van de scheepsromp rekenkundig is aangetoond.

Vernieuwing van de beplating is noodzakelijk wanneer de dikte van bodem- of zijbeplating minder is dan de aldus vastgestelde waarde.

D

Artikel 3.03, zevende lid, komt te luiden:

7. Een voorschip moet zodanig gebouwd zijn dat ankers noch geheel, noch gedeeltelijk buiten de scheepshuid uitsteken.

E

Artikel 3.04, tweede en derde lid, komt te luiden:

2. Bunkers voor vloeibare brandstof of smeerolie mogen met ruimten bestemd voor passagiers en met verblijven geen begrenzingsvlakken gemeen hebben die bij normaal bedrijf onder de statische druk van de vloeistof staan.

3. Wanden, dekken en deuren van de machinekamers, ketelruimen en

bunkers moeten van staal of een ander, met betrekking tot onbrandbaarheid, gelijkwaardig materiaal zijn gemaakt.

F

In artikel 4.02, vierde lid, komen de formules te luiden:

$$\beta_v = 1 - \frac{3 \cdot l_{e_v}}{L}$$

$$\beta_a = 1 - \frac{3 \cdot l_{e_a}}{L}$$

G

Artikel 7.06, eerste lid, komt te luiden:

1. De radarinstallatie en de bochtaanwijzer moeten overeenkomen met een door de bevoegde autoriteit toegelaten type. Aan de voorschriften van het Besluit radar- en bochtaanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989 moet zijn voldaan.

Inland ECDIS apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarinstallaties. Zij moeten tevens voldoen aan de eisen van Inland ECDIS.

De bochtaanwijzer moet vóór de roerganger in diens gezichtsveld zijn geplaatst.

H

Artikel 8.05 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zesde lid komt te luiden:

6. De vulleidingen van brandstoftanks moeten aan dek uitmonden, met uitzondering van die der dagtanks. De vulleidingen moeten voorzien zijn van een aansluitkoppeling volgens de Europese norm EN 12 827. Deze tanks moeten zijn voorzien van een ontluchtungsleiding die bovendeks in de open lucht uitmondt en zo zijn ingericht dat geen water kan binnendringen. De doorsnede van deze ontluchtungsleiding moet ten minste 1,25 maal zo groot zijn als de doorsnede van de vulleiding.

Indien tanks voor vloeibare brandstoffen met elkaar in verbinding staan, moet de doorsnede van de verbindingsleiding ten minste 1,25 maal zo groot zijn als de doorsnede van de vulleiding.

2. Het negende lid komt te luiden:

9. Brandstoftanks moeten zijn voorzien van een peilinrichting die afleesbaar moet zijn tot aan de hoogste vulstand. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen en het bovendek moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. Smeerolietanks moeten zijn voorzien van een peilinrichting.

3. Het tiende lid komt te luiden:

10. a. Brandstoftanks moeten door geschikte technische inrichtingen aan boord, die in het certificaat van onderzoek onder nummer 52 moeten worden vermeld, zijn beveiligd tegen het uitstromen van brandstof tijdens het bunkeren.

b. Wanneer brandstof wordt ingenomen van bunkerstations die door hun eigen technische inrichtingen tegen het uitstromen van brandstof aan

boord tijdens het bunkeren beveiligd zijn, is het uitrustingsvoorschrift, bedoeld in onderdeel a en in het elfde lid, niet van toepassing.

4. Het elfde lid komt te luiden:

11. Indien brandstoftanks zijn uitgerust met een automatische uitschakelinrichting, moeten de meetelementen bij een tankvulstand van 97 % het bunkeren onderbreken; deze inrichtingen moeten voldoen aan de maatstaf «failsafe».

Indien het meetelement een elektrisch contact in werking stelt, dat in de vorm van een binair signaal de van het bunkerstation afkomstige en gevoede stroomkring kan onderbreken, moet het signaal naar het bunkerstation kunnen worden overgebracht via een waterdichte apparatenstekker van een koppelingsinrichting volgens de internationale norm IEC 60309-1: 1999 voor gelijkstroom van 40 tot en met 50 V, kleur wit, geleidingsnok 10 uur.

5. Het twaalfde lid komt te luiden:

12. Tanks voor vloeibare brandstoffen moeten zijn voorzien van afsluitbare openingen voor reiniging en inspectie.

6. Het dertiende lid komt te luiden:

13. Brandstoftanks die onmiddellijk aan de voortstuwingsmotoren en aan de voor de vaart noodzakelijke andere motoren zijn aangesloten, moeten zijn voorzien van een inrichting waardoor zowel optisch als akoestisch in het stuurhuis wordt aangegeven dat de hoeveelheid brandstof in de tank niet meer voldoende is voor een veilige voortzetting van de vaart.

I

Artikel 8.06, elfde lid, komt te luiden:

11. Het afgesloten zijn moet worden beschouwd als gelijkwaardig aan een verzegeling als bedoeld in het tiende lid. De sleutel of sleutels van de sloten van de afsluitinrichtingen moeten overeenkomstig gekenmerkt op een gemakkelijk toegankelijke en aangeduide plaats in de machinekamer worden bewaard.

J

Artikel 8.07, tweede lid, komt te luiden:

2. Voor het verzamelen van afgewerkte olie moeten in de machinekamer(s) één of meer speciaal daarvoor bestemde reservoirs zijn aangebracht die ten minste 1,5 keer de hoeveelheid afgewerkte olie uit de carters van alle ingebouwde verbrandingsmotoren en tandwielkasten, alsmede de hoeveelheid hydraulische olie afkomstig uit de hydraulische olietanks, kunnen bevatten.

Aansluitingen voor het leeghalen van deze reservoirs moeten voldoen aan de Europese norm EN 1305: 1996.

K

Artikel 8a.03, eerste lid, komt te luiden:

1. Een aanvraag van een typegoedkeuring van een motortype, een motorfamilie of een motorgroep moet door de fabrikant bij de bevoegde autoriteit worden ingediend. Bij de aanvraag moet een informatiedossier en het ontwerp van een proces-verbaal van de motorkenmerken worden gevoegd. De fabrikant moet voor de typekeuringen een motor, die voldoet aan de essentiële kenmerken vermeld in bijlage J, deel II, aanhangsel 1, demonstreren.

L

Artikel 8a.12, eerste lid, komt te luiden:

1. De Oeverstaten en België delen aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de namen en de adressen van de bevoegde autoriteiten en technische diensten mede, die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit hoofdstuk. De technische diensten moeten voldoen aan de geharmoniseerde normen voor het functioneren van testlaboratoria (EN ISO/IEC 17 025: 2000) en voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - a. de fabrikanten van motoren kunnen niet als technische dienst worden erkend;
 - b. voor de toepassing van dit hoofdstuk mag een technische dienst met toestemming van de bevoegde autoriteit gebruik maken van inrichtingen buiten zijn eigen testinstelling.

M

In het opschrift van artikel 9.09 en in artikel 9.09, eerste lid, wordt «schepen» telkens vervangen door: vaartuigen.

N

Artikel 9.11, achtste lid, komt te luiden:

8. Op de deuren of deksels van ruimten, kasten of kisten voor accumulators moet een teken «vuur, open licht en roken verboden» met een diameter van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 2 van bijlage I, zijn aangebracht.

O

Artikel 9.18, tweede lid, komt te luiden:

2. De noodstroominstallatie (noodstroombron en noodschakelbord) moet buiten de hoofdmachinekamer en de ruimte waarin het hoofdschakelbord staat opgesteld zijn aangebracht en van deze ruimten door brandvertragende, waterdichte schotten zijn gescheiden.

P

Aan artikel 10.02, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- i. een vanuit de stuurstand bedienbare schijnwerper.

Q

Artikel 10.05 komt te luiden:

Artikel 10.05

Reddingsboeien en zwemvesten

1. Aan boord van vaartuigen moeten ten minste drie reddingsboeien overeenkomstig de Europese norm EN 14 144 : 2002 aanwezig zijn. Zij moeten zich in gebruiksklare toestand op vaste en daarvoor geschikte plaatsen aan dek bevinden en mogen niet zijn vastgemaakt aan de houders. Ten minste één reddingsboei moet zich in de onmiddellijke nabijheid van het stuurhuis bevinden en deze moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan.
2. Aan boord van vaartuigen moet zich voor ieder zich regelmatig aan

boord bevindende persoon een voor hem persoonlijk geschikt, automatisch opblaasbaar zwemvest, dat voldoet aan de Europese norm EN 395 : 1998, of EN 396 : 1998, onder handbereik bevinden.

R

In artikel 11.01, eerste lid, wordt «schepen» vervangen door: vaartuigen.

S

Artikel 11.02, vierde lid, komt te luiden:

4. Buitenkanten van de dekken en de werkplekken, waarbij de valhoogte meer dan 1 m kan bedragen, moeten zijn voorzien van een verschansing of den van elk ten minste 0,70 m hoogte of van relingen die voldoen aan de Europese norm EN 711 : 1995, die bestaan uit een handreling, een tussenroede op kniehoogte en een voetlijst. Bij gangboorden moet een voetlijst en een doorlopende handreling aan de dennenboom zijn aangebracht. De handreling aan de dennenboom kan achterwege worden gelaten, indien het gangboord voorzien is van een niet neerklapbare reling.

T

Artikel 11.04, tweede lid, komt te luiden:

2. De vrije breedte van het gangboord kan tot een hoogte van 0,90 m daarboven tot 0,54 m beperkt blijven wanneer de vrije breedte in het gedeelte daarboven tussen de buitenkant van de scheepshuid en de binnenkant van de opening van het laadruim ten minste 0,65 m bedraagt. In dit geval kan de vrije breedte van het gangboord tot 0,50 m beperkt blijven, indien aan de buitenkant van het gangboord een reling is aangebracht als voorziening tegen overboord vallen van personen, die voldoet aan de Europese norm EN 711 : 1995. Deze reling hoeft niet te zijn aangebracht op schepen met een lengte van 55 m of minder die slechts verblijven op het achterschip hebben.

U

Artikel 11.09, derde lid, komt te luiden:

3. Voor werknemers die dagelijks aan een geluidsdruk van meer dan 85 dB(A) worden blootgesteld, moeten persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen aanwezig zijn. Werkplekken waar deze waarden meer zijn dan 90 dB(A) moeten zijn voorzien van een teken «gehoorbescherming verplicht» met een diameter van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 7 van bijlage I, waarin wordt gewezen op de plicht tot het gebruiken van deze gehoorbeschermingsmiddelen.

V

Na artikel 11.12 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 11.13

Opslag van brandbare vloeistoffen

Ten behoeve van de opslag van brandbare vloeistoffen met een vlampunt van minder dan 55° C moet zich aan dek een geventileerde kast van onbrandbaar materiaal bevinden. De buitenkant daarvan moet zijn voorzien van een teken «Vuur, open licht en roken verboden» met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 2 van bijlage I.

W

Artikel 12.05 komt te luiden:

Artikel 12.05

Drinkwaterinstallaties

1. Schepen waarop zich verblijven bevinden moeten van een drinkwaterinstallatie zijn voorzien. Op de vulopeningen van de drinkwater-tanks en de drinkwaterslangen dient te zijn vermeld dat zij uitsluitend voor drinkwater zijn bestemd. Vulaansluitingen voor drinkwater moeten boven het dek zijn aangebracht.
2. Drinkwaterinstallaties moeten:
 - a. van binnen uit corrosiebestendig en fysiologisch ongevaarlijk materiaal bestaan;
 - b. zijn samengesteld zonder leidinggedeelten waarin een regelmatige doorstroming niet is gegarandeerd, en
 - c. tegen overmatige verhitting zijn beschermd.
3. Drinkwatertanks moeten bovendien:
 - a. een capaciteit hebben van ten minste 150 l per gewoonlijk aan boord verblijvende persoon, maar ten minste per bemanningslid;
 - b. een adequaat afsluitbare opening hebben voor het schoonmaken van de binnenkant;
 - c. een inrichting voor het aanwijzen van de inhoud hebben; en
 - d. aansluitingen hebben voor beluchten en ontluichten, die afvoeren in de open lucht of die van adequate filters zijn voorzien.
4. Drinkwatertanks mogen geen wanden gemeen hebben met andere tanks. Drinkwaterleidingen mogen niet door tanks lopen die andere vloeistoffen bevatten. Verbindingen tussen het drinkwatersysteem en andere pijpleidingen zijn niet toegestaan. Pijpleidingen voor gas of andere vloeistoffen dan drinkwater mogen niet door drinkwatertanks lopen.
5. Drukvaten voor drinkwater mogen slechts met niet verontreinigde perslucht worden bediend. Indien de perslucht afkomstig is van compressoren, moeten vlak vóór de drukkaten voor drinkwater geschikte luchtfilters en olieafscidders zijn aangebracht, tenzij het drinkwater door een membraan van de perslucht is gescheiden.

X

Artikel 13.09 wordt vernummerd tot 13.07.

Y

Artikel 14.04, vijfde lid, komt te luiden:

5. Aan de buitenzijde van de flessenkast moet het opschrift «vloeibaar gas» en een teken «vuur, open licht en roken verboden» met een diameter van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 2 van bijlage I, zijn aangebracht.

Z

Artikel 20.01, vijfde lid, onderdeel d, komt te luiden:

- d. Van hoofdstuk 8: artikel 8.03, derde lid, indien vanuit het stuurhuis een inrichting om de motor automatisch te stoppen kan worden uitgeschakeld, en de artikelen 8.05, dertiende lid, 8.06, tiende lid, 8.07, eerste en tweede lid, en 8.08.

Een verzegeling van de afsluitorganen overeenkomstig artikel 8.06, tiende lid, wordt geacht overeen te komen met het afsluiten van de afsluitorganen in het lenssysteem, via welke het oliehoudende water

overboord kan worden gepompt. De sleutel of sleutels daarvan moeten op een centrale als zodanig gekenmerkte plaats worden bewaard.

Een bewakings- en controlesysteem voor olielozingen, overeenkomstig voorschrift 16 van het MARPOL-verdrag, wordt geacht overeen te komen met het verzegelen van het afsluitorgaan overeenkomstig artikel 8.06, tiende lid. De aanwezigheid van een bewakings- en controlesysteem moet door een internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee overeenkomstig het MARPOL-verdrag worden aangetoond.

Blijkt uit het IOPP document, bedoeld in het derde lid, of uit het nationale door de vlaggenstaat afgegeven document, bedoeld in het vierde lid, dat het schip voorzien is van opslagtanks waarin al het aan boord aanwezige oliehoudende bilgewater en alle olieresten kunnen worden verzameld, dan wordt het schip geacht te hebben voldaan aan artikel 8.07, tweede lid;

AA

Artikel 21.02 komt te luiden:

Artikel 21.02

Toepasselijkheid van Deel II

1. Op pleziervaartuigen zijn van toepassing:
 - a. van hoofdstuk 3:
de artikelen 3.01, 3.02, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, 3.03, eerste lid, onderdeel a, en zesde lid, en 3.04, eerste lid;
 - b. hoofdstuk 5;
 - c. van hoofdstuk 6:
de artikelen 6.01, eerste lid, en 6.08;
 - d. van hoofdstuk 7:
de artikelen 7.01, eerste en tweede lid, 7.02, 7.03, eerste en tweede lid, 7.04, eerste lid, en 7.05, tweede lid, en artikel 7.13 voor pleziervaartuigen met een éénmansstuurstand voor het varen met behulp van radar;
 - e. van hoofdstuk 8:
de artikelen 8.01, eerste en tweede lid, 8.02, eerste en tweede lid, 8.03, eerste en derde lid, 8.04, 8.05, eerste tot en met tiende lid en dertiende lid, 8.06, eerste, tweede, vijfde, zevende en tiende lid, 8.07, eerste lid, en 8.08;
 - f. van hoofdstuk 9: artikel 9.01, eerste lid, van overeenkomstige toepassing;
 - g. van hoofdstuk 10:
de artikelen 10.01, tweede, derde en vijfde tot en met veertiende lid, 10.02, eerste lid, onderdelen a, b en c, en tweede lid, onderdelen a en e tot en met h, en 10.03, eerste lid, onderdelen a, b en d; er moeten echter ten minste twee blustoestellen aan boord aanwezig zijn; en voorts de artikelen 10.03, tweede tot en met vijfde lid, en 10.05;
 - h. hoofdstuk 13;
 - i. hoofdstuk 14.
2. In het geval van pleziervaartuigen, waarop richtlijn nr. 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 Lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEG L 164) van toepassing is, hebben het eerste onderzoek en het aanvullend onderzoek slechts betrekking op:
 - a. artikel 6.08, in het geval dat een bochtaanwijzer aanwezig is;
 - b. de artikelen 7.01, tweede lid, 7.02, en 7.03, eerste lid, alsmede artikel 7.13, in het geval dat er sprake is van een éénmansstuurstelling voor het varen op radar;

c. de artikelen 8.01, tweede lid, 8.02, eerste lid, 8.03, derde lid, 8.05, vijfde lid, 8.06, tweede lid, en 8.08;

d. de artikelen 10.01, tweede, derde, zesde en veertiende lid, 10.02, eerste lid, onderdelen b en c, en tweede lid, onderdelen a en e tot en met h, 10.03, eerste lid, onderdelen b en d, en tweede tot en met vierde lid, en 10.05;

e. hoofdstuk 13;

f. van hoofdstuk 14:

1°. artikel 14.12;

2°. artikel 14.13, waarbij de keuring na ingebruikneming van de vloeibaargasinstallatie overeenkomstig de eisen van de richtlijn geschiedt en aan de Commissie van Deskundigen hierover een verslag van de keuring moet worden uitgebracht;

3°. de artikelen 14.14 en 14.15 met dien verstande, dat de vloeibaargasinstallatie aan de eisen van de richtlijn moet beantwoorden;

4°. hoofdstuk 14 in zijn geheel, indien de vloeibaargasinstallatie wordt ingebouwd nadat het pleziervaartuig in het verkeer is gebracht.

BB

In artikel 22.02, eerste lid, onderdeel e, komt de eerste definitie na «In deze formule betekent:» te luiden:

c_{KfO} coëfficiënt ($c_{KfO} = 0,015$) [t/m^2];

CC

In artikel 22.03, tweede lid, onderdeel a, komt de formule te luiden:

$$a) \overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} - \frac{l-i}{2V} (1 - 1,5 \frac{F}{F^1}) + 0,75 \frac{B_{WL}}{F^1} (Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KfO})}{0,75 \cdot \frac{B_{WL}}{F^1} \cdot Z + 1} [m].$$

DD

Artikel 24.02, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. In de tabel wordt de vermelding voor artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, gelezen:

3.02, lid 1, onder b	Minimum dikte van bodem-, kim- en zijbeplating van de huid bij aanvullend onderzoek	1)
----------------------	---	----

b. In de tabel wordt na de vermelding «3.03, lid 5, 2° alinea» ingevoegd:

3.03, lid 7	Voorschip	N.V.O.
-------------	-----------	--------

c. In de tabel vervalt:

6.08, lid 5	In stuurautomaten toegepaste draaisnelheidsaanwijzer	31 december 1999
-------------	--	------------------

d. In de tabel vervalt:

7.07, lid 2	Marifoon	1 januari 1998
-------------	----------	----------------

e. In de tabel wordt na de vermelding «8.05, lid 11» ingevoegd:

8.05, lid 13	Controle van de vulstand niet alleen voor de aandrijvingsmotoren maar ook voor de andere motoren die voor de vaart nodig zijn	N.V.O.
--------------	---	--------

f. In de tabel vervalt:

8.06, lid 10	Verzegelen van afsluiters	Vernieuwing van het certificaat doch uiterlijk tot en met 31 december 1998
--------------	---------------------------	--

g. In de tabel wordt na «8.07» ingevoegd: , lid 2.

h. In de tabel vervalt:

10.02, lid 2, onder b	Trossen voor het slepen	1 jaar
-----------------------	-------------------------	--------

i. In de tabel wordt na de vermelding «11.12» ingevoegd:

11.13	Opslag van brandbare vloeistoffen	Uiterlijk 31.12.2012
-------	-----------------------------------	----------------------

j. In de tabel wordt na de vermelding «12.02, lid 6» ingevoegd:

12.05	Drinkwaterinstallaties	N.V.O., uiterlijk 31.12.2006
-------	------------------------	------------------------------

k. In de tabel vervalt:

14.09, lid 4	Testaansluiting	Vernieuwing van het attest volgens artikel 14.15
15.08, lid 1	Reddingsboeien	Vernieuwing certificaat
15.08, lid 3	Reddingsmiddelen	Vernieuwing certificaat
15.08, lid 4	Individuele reddingsmiddelen	Voor vaartuigen die reeds in bedrijf zijn geldt het voorschrift pas met ingang van 1 april 1999. ¹
15.08, lid 5	Gemeenschappelijke reddingsmiddelen	Vernieuwing certificaat
15.08, lid 6	Aanwijzingen van de fabrikant	Vernieuwing certificaat

¹ Geldig van 01-04-1999 tot en met 31-03-2002 (protocol 1998-II-25).

l. In de tabel komt de vermelding ten aanzien van artikel 20.01 te luiden:

20.01	Artikel 6.02, lid 1 en 2 Artikelen 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.08	N.V.O., De voorschriften van de artikelen 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.08 gelden niet voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADNR en waarvan de kiel is gelegd vóór 1 oktober 1987.
-------	--	--

m. In de tabel vervalt :

20.02 lid 2	Bewakings- en controlesysteem volgens MARPOL	Eén jaar
-------------	--	----------

EE

In Bijlage D, modellen 1 en 2, komt onderdeel 6.2 te luiden:

6.2 Uitrusting van het schip op grond van artikel 23.09
Het schip voldoet*/(voldoet niet*) aan artikel 23.09, lid 1.1*/(artikel 23.09, lid 1.2*).

De minimum bemanning wordt op grond van artikel 23.13 als volgt versterkt*/niet versterkt*

	Exploitatiewijze		
	A1	A2	B
Matroos			
Vervanging van matroos door matroos- motordrijver			

Opmerkingen en bijzondere eisen:

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

FF

Bijlage I komt te luiden:

BIJLAGE I VEILIGHEIDSTEKENS

Schets 1
Verboden voor
onbevoegden



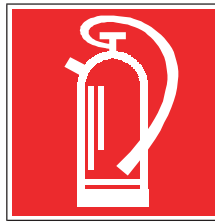
Kleur: rood/wit/zwart

Schets 2
Vuur, open licht en
roken verboden



Kleur: rood/wit/zwart

Schets 3
Aanduiding van
een brandblusap-
paraat



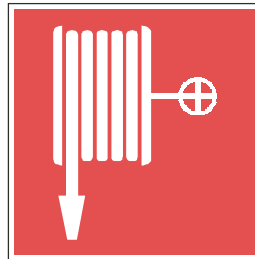
Kleur: rood/wit

Schets 4
Waarschuwing
voor algemeen
gevaar



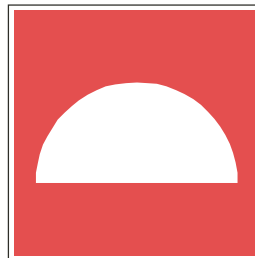
Kleur: zwart/geel

Schets 5
Brandslang



Kleur: rood/wit

Schets 6
Brand blus-
installatie



Kleur: rood/wit

Schets 7
Gehoor-
bescherming
verplicht



Kleur: blauw/wit

De gebruikte pictogrammen mogen enigszins variëren of meer gedetailleerd zijn dan de illustraties in deze bijlage, mits de betekenis ervan niet wordt veranderd en verschillen en aanpassingen de betekenis niet onbegrijpelijk maken.

ARTIKEL II

¹ Stb. 1996, 127, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 3 juni 2002, Stb. 291.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

1. Artikel I, onderdelen A en G, treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst.

2. Artikel I, overige onderdelen, treedt in werking met ingang van 1 oktober 2003.

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

's-Gravenhage, 20 mei 2003

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

Uitgegeven de *negentiende* juni 2003

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

1. Algemeen

a. Aanleiding tot de wijziging

Bij haar resoluties van 31 mei 2002 (protocollen 2002-I-33 en 2002-I-34) heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (hierna te noemen: ROSR) op verschillende punten aangepast.

De onderdelen A en G van artikel I van het besluit betreffen de aanpassing van het ROSR aan de invoering van de Inland ECDIS standaard en de toepassing van Inland ECDIS apparaten in de zg. navigatiemodus.

Inland ECDIS apparaten zijn apparaten waarmee de nodige informatie ten aanzien van de vaarweg wordt verschaft met onder meer een elektronische kaart van het vaarweggedeelte waar het schip zich bevindt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen apparaten die uitsluitend informatie verschaffen (Inland ECDIS informatiemodus) en apparaten met geïntegreerd radarbeeld, welke gelijk staan met radarapparaten (Inland ECDIS navigatiemodus). Teneinde de mogelijkheid van de inzet van moderne informatiesystemen aan boord van binnenschepen te bevorderen en de ontwikkeling van dergelijke apparaten in goede banen te leiden uit een oogpunt van veiligheid heeft de CCR bij resolutie van 31 mei 2001 (protocol 2001-I-16) allereerst een internationale norm voor de Rijn vastgesteld, waaraan Inland ECDIS apparatuur dient te voldoen. Tengevolge hiervan dienen thans ook de nodige bepalingen in de scheepvaartreglementen van de CCR te worden aangepast. Dit betreft het Besluit radar- en bochtanwijzerapparatuur Rijnvaart 1989, het Rijnvaartpolitie-reglement 1995, het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en het Reglement radarpatenten.

Voorts heeft de CCR besloten om een aanzienlijk aantal tijdelijke wijzigingen van het ROSR die krachtens artikel 1.06 ROSR waren vastgesteld om te zetten in definitieve wijzigingen.

Tenslotte worden bij dezelfde resolutie van de CCR de nodige correcties in het ROSR aangebracht. Dit betreft in een aantal gevallen het herstel van inconsequenties tussen de verschillende taalversies van het ROSR, voorts het herstel van fouten in de officieel gepubliceerde teksten en tenslotte het doen vervallen van een aantal niet langer relevante overgangsbepalingen.

b. Administratieve lasten

De consequenties voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven van enkele wijzigingen zijn hieronder aangegeven in de artikelsgewijze toelichting (artikel I, onderdelen U, V, Y en FF). Bij de berekening van de administratieve lasten is uitgegaan van de zg. nulmeting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het jaar 2001. Het totaal van de administratieve lasten als gevolg van de onderhavige wijziging van het ROSR bedraagt circa € 38 000. Gewezen wordt op het feit, dat als gevolg van de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart er geen alternatieven met minder administratieve lasten in overweging kunnen worden genomen.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft medege-deeld, dat het onderhavige dossier niet geselecteerd zal worden voor een zg. Actaltoets.

c. Bedrijfseffecten

De effecten voor het bedrijfsleven van enkele wijzigingen zijn hieronder aangegeven in de artikelsgewijze toelichting (artikel I, onderdelen D, H en

Q). Het totaal van de bedrijfseffecten als gevolg van de onderhavige wijziging van het ROSR bedraagt € 2 350 000. Ook hier wordt gewezen op het feit, dat als gevolg van de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart geen alternatieven met lagere bedrijfseffecten in overweging kunnen worden genomen.

2. Artikelsgewijs

Artikel I

A

In artikel 1.01 ROSR wordt een vijftal definities toegevoegd die begrippen verklaren, gebruikt in de nieuwe bepalingen inzake Inland ECDIS apparatuur.

B

Aan art. 2.12 wordt een tweede lid toegevoegd, dat was ingevoerd als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2000 tot en met 30 september 2003 bij protocol 2000-I-18 (Stcrt 2000, 162). Het nieuwe lid geeft een sterkere basis voor de richtlijnen aan de Commissies van Deskundigen die deze bij het toepassen van het ROSR krachtens art. 1.07 dienen in acht te nemen. Wanneer een Commissie van Deskundigen geheel of gedeeltelijk ervan afziet om een bepaalde controle zelf uit te voeren indien er een verklaring van een classificatiebureau of een andere instantie voorligt, dient een dergelijke verklaring in te houden dat de relevante richtlijn in acht is genomen.

C

Aan artikel 3.02, eerste lid, wordt een onderdeel c toegevoegd, laatstelijk vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-31 (Stcrt. 2003, 39). Deze bepaling betreft de vermindering van de minimale plaatdikte van de scheepshuid bij schepen gebouwd in langsrichting met een dubbele bodem en zijtanks.

D

Aan artikel 3.03 wordt een zevende lid toegevoegd (tijdelijke wijziging, laatstelijk van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-30 (Stcrt. 2003, 39)), bepalende dat het voorschip zodanig moet zijn gebouwd dat ankers niet buiten de scheepshuid kunnen uitsteken. Door een dergelijke bepaling wordt beoogd te voorkomen dat bij een aanvaring een ander schip kan worden opengereten door het anker.

Deze regel is sinds 1 januari 2001 in werking. Eigenaren die hun schepen met ingang van die datum voor de eerste maal laten voorzien van een certificaat van onderzoek voor de Rijn of die een reeds gecertificeerd schip voorzien van een nieuw voorschip, moeten aan het voorschrift voldoen. De hiermee gepaard gaande directe kosten voor het bedrijfsleven (bedrijfseffecten) bedragen, uitgaande van 100 nieuwe en aangepaste schepen samen, ten minste € 1 000 000. De eenmalige lasten voor het ministerie wegens de rechtsbescherming (behandeling bezwaarschriften) worden geschat op ½ fte.

E

Artikel 3.04, tweede lid, (laatstelijk gewijzigd bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-I-17 (Stcrt. 2001, 177)) bepaalde al dat bunkers voor vloeibare brandstof of smeerolie

met verblijven in zijn algemeenheid geen begrenzingsvlakken gemeen mogen hebben die bij normaal bedrijf onder de statische druk van de vloeistof staan. Thans wordt uitdrukkelijk bepaald dat dit ook betreft begrenzingsvlakken met ruimten bestemd voor passagiers.

De wijziging van het derde lid heeft, wat de Nederlandse tekst betreft, slechts een komma toegevoegd.

F

De formules in artikel 4.02, vierde lid, worden zowel in de Duitse als de Nederlandse tekst thans juist weergegeven.

G

De wijziging van artikel 7.06, eerste lid, betreft de invoering van de Inland ECDIS standaard en de toepassing van Inland ECDIS apparaten te gebruiken in de navigatiemodus als vermeld in het algemeen deel.

H

De nieuwe bepalingen van artikel 8.05, zesde, negende, tiende, elfde, twaalfde en dertiende lid, waren vastgesteld bij tijdelijke wijziging, laatstelijk van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-20 (Stcrt. 2002, 92). Dit betreft de veiligheid van brandstoftanks en daarvoor benodigde pijpleidingen.

In het zesde lid is voor aansluitkoppelingen van vulleidingen het voldoen aan de Europese norm EN 12827 geïntroduceerd. In het negende lid is de eis van een peilinrichting voor smeeroletanks toegevoegd. Het tiende en elfde lid zijn nieuw ingevoegd. Het oude tiende en elfde lid zijn hiermee twaalfde lid en dertiende lid geworden. De nieuwe bepalingen van het tiende en elfde lid betreffen de beveiliging tegen het uitstromen en overlopen van brandstof tijdens het bunkeren.

De lasten voor het bedrijfsleven (bedrijfseffecten) in verband met de aansluitkoppelingen van de vulleiding (zesde lid) zullen naar schatting € 100 000 en in verband met de beveiliging tegen het uitstromen en het overlopen van brandstof (tiende en elfde lid) tijdens het bunkeren zullen naar schatting € 1 000 000 bedragen.

I

Aan artikel 8.06 is een elfde lid toegevoegd (eerst als tijdelijke wijziging van 1 april 2001 tot en met 31 maart 2004 bij protocol 2000-III-20 (Stcrt 2001, 62)), bepalende dat afsluiters van lensinrichtingen van bilgewater in plaats van met een verzegeling door de Commissie van Deskundigen ook met een slot afgesloten mogen zijn. Dit in verband met de mogelijke noodzaak van lenzen in noodgevallen. De lasten voor het bedrijfsleven nemen hierdoor enigszins af.

J

De vermelding van de Europese norm genoemd in artikel 8.07, tweede lid, die betrekking heeft op de aansluitingen voor het leeghalen van reservoirs voor afgewerkte olie, wordt geactualiseerd door deze te binden aan de laatste uitgave daarvan (EN 1305: 1996).

K

In artikel 8a.03, eerste lid, wordt het voor de fabrikant mogelijk gemaakt om een aanvraag van een typegoedkeuring van een motortype, een motorfamilie of een motorgroep bij een willekeurige bevoegde autoriteit

van één der Oeverstaten of van België in te dienen. De formulering was echter niet in overeenstemming met de normale redactie en verwijst voor het indienen nu naar «de bevoegde autoriteit». Dit was aangepast bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-31 (Stcrt. 2003, 39).

L

De wijziging van artikel 8a.12, eerste lid, betreft de eis dat technische diensten, die voor de uitvoering van hoofdstuk 8a kunnen worden erkend, dienen te voldoen aan de geharmoniseerde normen voor het functioneren van testlaboratoria (EN 45001). Deze norm wordt geactualiseerd: EN ISO/IEC 17 025: 2000. Dit was aangepast bij tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005; protocol 2001-II-22 (Stcrt. 2002, 92).

M

In artikel 9.09 wordt «schepen» vervangen door: vaartuigen. Het blijkt steeds in de bedoeling te hebben gelegen deze bepaling inzake stroomlevering ook van toepassing te doen zijn bij levering van stroom aan drijvende werktuigen. Dit was een fout in het ROSR.

N

In artikel 9.11, achtste lid, verwees het ROSR voor het aanbrengen van een teken «Verboden te roken» naar schets 61 van bijlage 3 van het Rijnvaartpolitierglement 1995. In de nieuwe bijlage I van het ROSR voorziet dit reglement nu in eigen tekens voor toepassing voor diverse doeleinden aan boord van schepen. De nieuwe formulering verwijst zo naar het teken «vuur, open licht en roken verboden» van deze bijlage.

O

Artikel 9.18, tweede lid, schreef in de Nederlandse tekst per abuis niet voor dat de noodstroominstallatie buiten de hoofdmachinekamer moet zijn aangebracht, maar sprak van «machinekamer». Deze fout wordt nu hersteld.

P

Onder de diverse uitrustingsstukken die artikel 10.02, tweede lid, voorschrijft wordt thans de eis van een vanuit de stuurstand bedienbare schijnwerper toegevoegd. Voorheen was dit uitrustingsvoorschrift opgenomen in artikel 23.09, eerste lid. Het wordt echter van algemene betekenis geacht, zodat het niet thuis hoort in het hoofdstuk inzake de bemanning. Dit was een tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-31 (Stcrt. 2003, 39).

Omdat in het algemeen schepen zodanig worden ingericht dat volstaan kan worden met een minimum-bemanning, waarbij een vanuit de stuurstand bedienbare schijnwerper verplicht is, mag ervan worden uitgegaan, dat de lasten voor het bedrijfsleven niet zullen toenemen.

Q

Artikel 10.05 inzake reddingsboeien en zwemvesten is vereenvoudigd door een consequente verwijzing naar de van toepassing zijnde Europese normen op dit gebied. Toegevoegd is de eis dat één reddingsboei, die zich bij het stuurhuis moet bevinden, voorzien moet zijn van een automatisch

en niet uit te doven licht. Dit was laatstelijk een tijdelijke wijziging van 1 oktober 2003 t/m 30 september 2006 bij protocol 2002-I-31 (Stcrt. 2003, 39).

Uitgaande van circa 5355 schepen worden de totale kosten voor het bedrijfsleven (bedrijfseffecten) geschat op ten minste € 250 000.

R

In artikel 11.01, eerste lid, wordt een ongelijkheid tussen de drie taalversies van het ROSR hersteld. De bedoeling was deze bepaling van toepassing te doen zijn op vaartuigen. In de Franse en Nederlandse tekst was echter «bateaux», onderscheidenlijk «schepen» gebruikt. Dit was al gecorrigeerd bij tijdelijke wijziging van 1 april 1999 tot en met 31 maart 2002; protocol 1998-II-26 (Stcrt. 1999, 74). In de periode van 1 april 2002 tot en met 30 september 2003 wordt hieraan feitelijke toepassing gegeven.

S en T

In de artikelen 11.02, vierde lid, en 11.04, tweede lid, wordt de verwijzing naar de Europese norm waaraan relingen moeten voldoen, geactualiseerd door te verwijzen naar de norm EN 711: 1995.

U

In artikel 11.09, derde lid, wordt een nieuw teken «gehoorbescherming verplicht» overeenkomstig de nieuwe bijlage I geïntroduceerd in plaats van het vroegere bord met tekst. Dit was reeds ingevoerd bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2000 tot en met 30 september 2003; protocol 2000-I-18 (Stcrt. 2000, 162).

Hoewel het gaat om reeds bestaande verplichtingen, zullen tekens moeten worden gewisseld. De kosten voor het bedrijfsleven (administratieve lasten) bedragen € 1 per teken (sticker). In totaal zullen, conform het aantal betrokken schepen, circa 5355 tekens moeten worden vervangen. Zie hiervoor ook de toelichting in onderdeel FF.

V

Aan hoofdstuk 1 wordt een nieuw artikel 11.13 toegevoegd inzake de opslag van brandbare vloeistoffen. De kast waarin deze moeten worden opgeslagen moet voorzien zijn van een teken «Vuur, open licht en roken verboden» overeenkomstig de nieuwe bijlage I. Dit artikel was vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005; protocol 2002-I-31 (Stcrt. 2003, 39).

Hoewel het gaat om reeds bestaande verplichtingen, zullen tekens moeten worden gewisseld. De kosten voor het bedrijfsleven (administratieve lasten) bedragen € 1 per teken (sticker). In totaal zullen, conform het aantal betrokken schepen, circa 5355 tekens moeten worden vervangen. Zie hiervoor ook de toelichting in onderdeel FF.

W

Artikel 12.05 inzake drinkwaterinstallaties is aangepast aan de technische ontwikkelingen, waarbij vooral het voorkomen van schadelijke bacteriën als legionella wordt beoogd. Deze wijziging was al vastgesteld bij tijdelijke wijziging van 1 april 2001 tot en met 31 maart 2004; protocol 2000-III-20 (Stcrt 2001, 62).

X

In de tekst van het ROSR, van kracht verklaard bij het besluit van 23 januari 1996, was artikel 13.07 abusievelijk weergegeven als artikel 13.09. Deze fout wordt nu hersteld.

Y

In artikel 14.04, vijfde lid, verwees het ROSR voor het aanbrengen van een teken «Verboden te roken» naar schets 61 van bijlage 3 van het Rijnvaartpolitiereglement 1995. In de nieuwe bijlage I van het ROSR voorziet dit reglement nu in eigen tekens voor toepassing voor diverse doeleinden aan boord van schepen. De nieuwe formulering verwijst zo naar het teken «vuur, open licht en roken verboden» van deze bijlage. Dit was aangepast bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2000 tot en met 30 september 2003; protocol 2000-I-18 (Stcrt. 2000, 162).

Hoewel het gaat om reeds bestaande verplichtingen, zullen tekens moeten worden gewisseld. De kosten voor het bedrijfsleven (administratieve lasten) bedragen € 1 per teken (sticker). In totaal zullen, conform het aantal betrokken schepen, circa 5355 tekens moeten worden vervangen. Zie hiervoor ook de toelichting in onderdeel FF.

Z

In artikel 20.01, vijfde lid, onderdeel d, zijn wijzigingen aangebracht in de bepalingen van hoofdstuk 8 die op zeeschepen van toepassing zijn. De vermelding van artikel 8.05, dertiende lid, is geen materiële wijziging maar een gevolg van de vernumming van de leden van artikel 8.05. Zie de tijdelijke wijziging bij protocol 1998-II-18; Stcrt. 1999, 74.

Onderdeel d was al aangepast bij de tijdelijke wijziging van 1 april 2000 tot en met 31 maart 2003; protocol 1999-III-16 (Stcrt. 2000, 41).

AA

Artikel 21.01, dat regelt welke bepalingen van het ROSR van toepassing zijn op pleziervaartuigen, is onder meer aan gepast naar aanleiding van richtlijn nr. 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 Lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEG L 164). In het geval van pleziervaartuigen waarop deze richtlijn van toepassing is, kan bij het eerste onderzoek en het aanvullend onderzoek worden volstaan met een controle op een beperkt aantal voorschriften van het ROSR. Dit was reeds van kracht door de tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-I-19 (Stcrt. 2001, 177).

BB

De Nederlandse tekst in artikel 22.02, eerste lid, onderdeel e, vermeldde de definitie van het begrip c_{KfO} niet geheel juist. Deze fout wordt nu hersteld.

CC

De formule in artikel 22.03, tweede lid, onderdeel a, bevatte in de Nederlandse tekst van het ROSR een fout. Deze fout wordt nu hersteld.

DD

In de tabel van overgangsbepalingen van artikel 24.02, tweede lid, worden de nodige wijzigingen aangebracht. Zo vervalt een aantal overgangsbepalingen waarvan de termijn inmiddels is verstreken. Anderzijds worden overgangsbepalingen toegevoegd die horen bij nieuwe of gewijzigde bepalingen van het ROSR. Dit betreft de artikelen 3.02, eerste lid, onderdeel b, 3.03, zevende lid, 8.05, dertiende lid, 11.13, 12.05 en 20.01.

EE

In de modellen van bijlage D inzake de voorlopige certificaten van onderzoek en van goedkeuring wordt telkens het onderdeel 6.2 aangepast aan de artikelen 23.09 en 23.11 van hoofdstuk 23. Dit was aangepast bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005; protocol 2002-I-31 (Stcrt. 2003, 39).

De eenmalige lasten voor het ministerie worden, wegens aanpassing van de programmatuur waarmee certificaten worden geproduceerd, geschat op € 20 000.

FF

Toegevoegd wordt een nieuwe bijlage I inzake veiligheidstekens die op verschillende plaatsen in een schip dienen te worden aangebracht. Deze bijlage is toegevoegd bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2000 tot en met 30 september 2003; protocol 2000-I-18 (Stcrt. 2000, 162).

Hoewel het gaat om reeds bestaande verplichtingen, zullen tekens moeten worden gewisseld. De kosten voor het bedrijfsleven (administratieve lasten) bedragen € 1 per teken (sticker). Er is sprake van 7 tekens. Sommige tekens zullen meerdere malen moeten worden aangebracht. Het precieze aantal keren is niet aan te geven. In totaal zullen, conform het aantal betrokken schepen, ten minste $7 \times 5355 = 37\ 485$ tekens moeten worden vervangen. De totale kosten voor het bedrijfsleven (administratieve lasten) bedragen derhalve minimaal € 37 485.

Artikel II

De CCR heeft bepaald, dat de wijzigingen in de nationale regelgeving naar aanleiding van de desbetreffende protocollen voor zover die betrekking hebben op de invoering van de Inland ECDIS standaard en de toepassing van Inland ECDIS apparaten in de navigatiemodus, in casu artikel I, onderdelen A en G, van het ontwerp besluit, met ingang van 1 april 2003 in werking moeten treden en voor zover die betrekking hebben op artikel I, overige onderdelen, van het ontwerp-besluit met ingang van 1 oktober 2003. Aangezien eerstgenoemde datum van inwerkingtreding inmiddels is gepasseerd, is er zekerheidshalve voor gekozen om artikel I, onderdelen A en G, op de in artikel II, eerste lid, aangegeven wijze in werking te laten treden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer