



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 22 november 2013, nr. IENM/BSK-2013/242638, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van resolutie 2013-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de reparatie van verschillende onvolkomenheden in die regeling**

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 8, eerste lid, 32, eerste lid, en 48, vierde lid, van de Binnenvaartwet, artikel 29, eerste lid, van het Binnenvaartbesluit en de op 29 mei 2013 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aangenomen resolutie 2013-I (protocol 2013-I-15);

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 6.2, eerste lid, wordt na 'aangewezen' ingevoegd: of de instelling die bij beschikking op grond van artikel 28, eerste lid, van de Binnenvaartwet is aangewezen.

B

Bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling (Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995) wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van de puntkomma aan het einde van onderdeel 93 door een punt, vervalt in artikel 1.01 vervalt onderdeel 94.
2. In artikel 7.06, derde lid, wordt na '(besluit 2007-I-15)' ingevoegd: , editie 2.0.
3. Artikel 8.01, tweede lid, komt te luiden:
  2. Drukvatens voor de bedrijfsvoering van het schip moeten
    - a. vóór de eerste ingebruikstelling,
    - b. vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een verandering of reparatie, en
    - c. met regelmaat en ten minste elke vijf jaar, door een erkende deskundige op de bedrijfszekerheid worden gekeurd. Deze keuring bestaat uit een interne en externe controle. Voor persluchthouders die intern niet onberispelijk gecontroleerd kunnen worden, of waarvan de onberispelijke staat bij de interne controle niet afdoend kon worden vastgesteld, moet bijkomend een andere niet-destructieve keuringsprocedure of een waterdrukcontrole worden toegepast. Inzake de keuring moet een door de erkende deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt. Andere installaties die controle vereisen zoals stoomketels, andere drukvatens, alsmede hun toebehoren en liften moeten voldoen aan de voorschriften van één der Rijnsoeverstaten of van België.
4. Artikel 10.02, eerste lid, komt te luiden:
  1. De volgende in het Rijnvaartpolitierglement bedoelde uitrustingsstukken moeten ten minste aanwezig zijn:
    - a. marifooninstallatie;
    - b. apparaten en installaties die nodig zijn voor het geven van de voorgeschreven licht- en geluidsseinen, alsmede voor het voeren en tonen van de optische tekens;
    - c. onafhankelijk van het aan boord aanwezige elektriciteitsnet werkende lichten ter vervanging van de voor het stilliggen voorgeschreven lichten;
    - d. de volgende verzamelreservoirs:



- 1°. als zodanig aangeduide verzamelreservoirs voor huisvuil;
- 2°. een als zodanig aangeduid verzamelreservoir van staal of van ander stootvast brandbestendig materiaal met sluitend deksel van voldoende grootte, maar ten minste 10 l inhoud, voor het verzamelen van:
  - aa. oliehoudende poetslappen;
  - bb. vast klein chemisch afval;
  - cc. vloeibaar klein chemisch afval,  
en voor zover dit geproduceerd kan worden, voor het verzamelen van
  - dd. slops;
  - ee. overig vethoudend scheepsbedrijfsafval.

5. Artikel 10.03, vijfde lid, komt te luiden:

5. Draagbare blustoestellen moeten ten minste iedere twee jaar door een deskundige worden gekeurd. Hiervan moet een kenmerking op het blustoestel worden aangebracht, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarop de datum van de keuring is aangegeven.

6. Artikel 10.03a, zesde lid, komt te luiden:

6. De installaties moeten:
  - a. vóór de eerste ingebruikstelling,
  - b. voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest,
  - c. vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
  - d. met regelmaat en ten minste elke twee jaar,door een erkende deskundige worden gekeurd. Keuringen overeenkomstig onderdeel d kunnen ook door een deskundige van een bedrijf dat deskundig is op het gebied van brandblusinstallaties worden uitgevoerd.

7. Artikel 10.03b, negende lid, onderdeel b, komt te luiden:

- b. De installatie moet:
  - aa. vóór de eerste ingebruikstelling,
  - bb. voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest,
  - cc. vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
  - dd. met regelmaat en ten minste elke twee jaar,door een erkende deskundige worden gekeurd. Keuringen overeenkomstig onderdeel dd kunnen ook door een deskundige van een bedrijf dat deskundig is op het gebied van brandblusinstallaties worden uitgevoerd.

8. In artikel 11.02 wordt, onder vernummering van het vijfde tot zevende lid, het vierde lid vervangen door drie leden, luidende:

4. De buitenkanten van de dekken, de gangboorden en de werkplekken, waarbij de valhoogte meer dan 1 m kan bedragen, moeten zijn voorzien van een verschansing of dennenboom van elk ten minste 0,90 m hoogte of van doorlopende relingen die voldoen aan de Europese norm EN 711 : 1995. Indien het gangboord een neerklapbare reling bezit, dan moeten
  - a. aan de dennenboom tevens doorlopende handrelingen met een diameter van 0,02 tot 0,04 m op een hoogte tussen 0,7 en 1,1 m en
  - b. op goed zichtbare plaatsen aan het begin van het gangboord tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm zijn aangebracht.
5. In afwijking van het vierde lid hoeven bij duwbakken en sleepschepen zonder verblijven geen verschansingen of relingen aanwezig te zijn, indien
  - a. aan de buitenkanten van de dekken en gangboorden voetlijsten,
  - b. aan de dennenbomen handrelingen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel a, en
  - c. op goed zichtbare plaatsen op het dek tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm zijn aangebracht.
6. In afwijking van het vierde lid hoeven bij schepen met een glad- of trunkdek de relingen niet onmiddellijk aan de buitenkanten van dat dek of in de gangboorden te zijn aangebracht, indien
  - a. de verkeerswegen over deze dekken lopen,
  - b. de verkeerswegen en werkgebieden op deze dekken door vaste relingen overeenkomstig de Europese norm EN 711 : 1995 zijn omgeven en
  - c. op goed zichtbare plaatsen op de passages naar de niet door relingen beschermde



gebieden tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm zijn aangebracht.

9. 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 0,50 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.

10. Artikel 11.12 wordt als volgt gewijzigd:

1°. Het zesde en zevende lid komen te luiden:

6. Kranen moeten:
  - a. vóór de eerste ingebruikstelling,
  - b. vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
  - c. met regelmaat en ten minste elke tien jaar, door een erkende deskundige worden gekeurd. Daarbij dient de aanwezigheid van voldoende stevigheid en stabiliteit rekenkundig en door een belastingsproef aan boord te worden aangetoond.  
Voor kranen waarvan de bedrijfslast niet meer bedraagt dan 2000 kg kan de erkende deskundige beslissen het rekenkundige bewijs geheel of gedeeltelijk te vervangen door een proef met het 1,25-voudige van de bedrijfslast die over het hele werkgebied wordt uitgevoerd. Inzake de keuring moet een door de erkende deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.
7. Kranen dienen regelmatig, echter ten minste één keer per jaar, door een deskundige te worden gekeurd. Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld dat de kraan veilig is.  
Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.

2°. Het achtste lid vervalt onder vernummering van het negende en tiende tot achtste en negende lid.

3°. Het negende lid (nieuw) komt te luiden:

9. Voor kranen moeten de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant van de kraan aan boord aanwezig zijn. Deze moeten ten minste de volgende gegevens bevatten:
  - a. toepassing en functie van de bedieningsorganen;
  - b. maximaal toelaatbare bedrijfslast overeenkomstig de vlucht;
  - c. maximaal toelaatbare helling van de kraan;
  - d. handleiding voor montage en onderhoud;
  - e. algemene technische gegevens.

11. Artikel 14.13 komt te luiden:

#### **Artikel 14.13 Keuring**

Vloeibaargasinstallaties moeten

- a. vóór de eerste ingebruikstelling,
  - b. vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
  - c. bij iedere vernieuwing van de in artikel 14.15 bedoelde aantekening,
- door een erkende deskundige worden gekeurd. De erkende deskundige moet controleren of de installatie aan de eisen van dit hoofdstuk voldoet.  
Met betrekking tot de keuring moet een door de erkende deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt. Hiervan moet een kopie aan de Commissie van Deskundigen worden overgelegd.

12. In artikel 14a.02, eerste lid, vervalt 'Nederlandse'.

13. Artikel 15.03 wordt als volgt gewijzigd:

1°. In het vijfde lid vervalt de laatste volzin.

2°. In het negende lid, onderdeel a, wordt 'Met betrekking tot Nederlandse vaartuigen wordt een



sprong of een nis in een dwarsschot, waarvan de lengte groter is dan 2,50 m als een langsschot beschouwd.' vervangen door: Een sprong of een nis in een dwarsschot, waarvan de lengte groter is dan 2,50 m, wordt als een langsschot beschouwd.

14. Artikel 15.06 wordt als volgt gewijzigd:

1°. In het eerste lid, komt de laatste volzin te luiden: Dekzones, die door dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen niet alleen naar boven, maar ook zijdelings gedeeltelijk of geheel zijn overdekt, moeten aan dezelfde eisen als aan gesloten passagiersverblijven voldoen.

2°. Het vijftiende lid komt te luiden:

15. Opbouwen die volledig of waarvan de daken uit panoramaruiten bestaan, of overdekkingen door dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen evenals de constructies daaronder mogen slechts van dergelijk materiaal zijn vervaardigd en dusdanig zijn gerealiseerd dat in geval van schade de kans op verwonding van personen aan boord zo klein mogelijk is.

15. Artikel 15.11 wordt als volgt gewijzigd:

1°. Het tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

2. Scheidingsvlakken

a) Scheidingsvlakken van ruimten moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de volgende tabellen:

aa) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin geen sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machiniekamers	Keukens	Voorraadruiden
Controleposten	-	A0	A0/B15 <sup>1)</sup>	A30	A60	A60	A30/A60 <sup>5)</sup>
Trappenschachten		-	A0	A30	A60	A60	A30
Verzamelruimten			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A60	A30/A60 <sup>5)</sup>
Verblijfsruimten				A0/B15 <sup>3)</sup>	A60	A60	A30
Machiniekamers					A60/A0 <sup>4)</sup>	A60	A60
Keukens						A0	A30/B15 <sup>6)</sup>
Voorraadruiden							-

bb) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machiniekamers	Keukens	Voorraadruiden
Controleposten	-	A0	A0/B15 <sup>1)</sup>	A0	A60	A30	A0/A30 <sup>5)</sup>
Trappenschachten		-	A0	A0	A60	A30	A0
Verzamelruimten			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A30	A0/A30 <sup>5)</sup>
Verblijfsruimten				A0/B15 <sup>3)</sup>	A60	A30	A0
Machiniekamers					A60/A0 <sup>4)</sup>	A60	A60
Keukens						-	A0/B15 <sup>6)</sup>
Voorraadruiden							-



- 1) Scheidingsvlakken tussen controleposten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A0, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- 2) Scheidingsvlakken tussen verblijfsruimten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A30, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- 3) Wanden tussen hutten, wanden tussen hutten en gangen en verticale scheidingsvlakken van passagiersverblijven, bedoeld in het tiende lid, moeten voldoen aan type B15 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B0. Scheidingsvlakken tussen hutten en sauna's moeten voldoen aan type A0 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B15.
- 4) Scheidingsvlakken tussen machinekamers, bedoeld in de artikelen 15.07 en 15.10, zesde lid, moeten voldoen aan type A60, en overigens aan type A0.
- 5) Scheidingsvlakken tussen voorraadruimten voor de opslag van brandbare vloeistoffen en controleposten evenals verzamelruimten moeten voldoen aan type A60 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type A 30.
- 6) Voor scheidingsvlakken tussen keukens en koelruimten of voorraadruimten voor levensmiddelen is B15 voldoende.

2°. In het vierde lid vervalt 'Nederlandse'.

3°. Lid 7a komt te luiden:

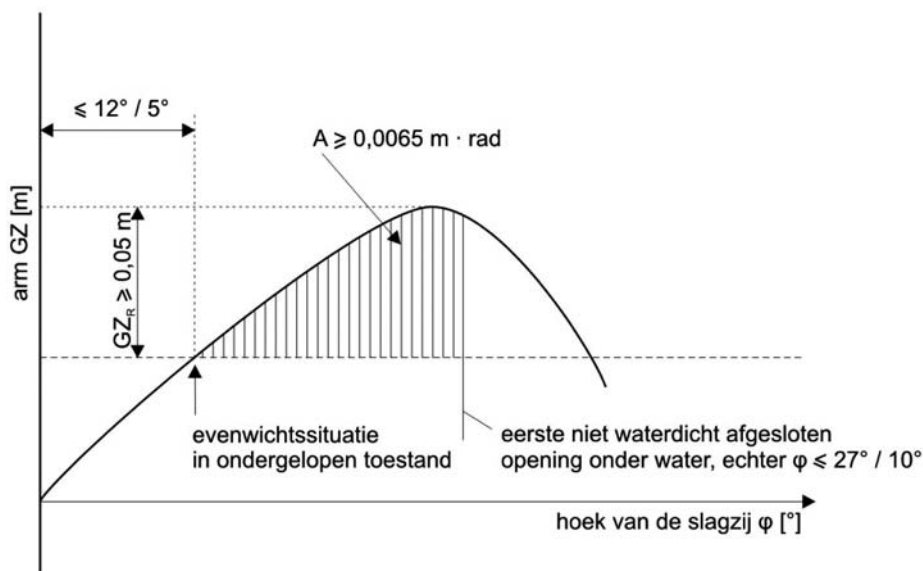
7a. Dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen, waarmee dekzones gedeeltelijk of geheel worden overdekt, evenals constructies daaronder moeten moeilijk ontvlambaar zijn.

16. Artikel 22a.04 komt te luiden:

#### **Artikel 22a.04 Drijfvermogen en stabiliteit**

1. Op vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m, met uitzondering van passagiersschepen, zijn de leden 2 tot en met 10 van toepassing.
2. De basisgegevens voor de stabiliteitsberekening – ledig scheepsgewicht en ligging gewichtszwaartepunt – moeten worden bepaald door een hellingproef overeenkomstig bijlage I van de IMO-Resolutie MSC 267 (85).
3. De aanvrager moet met een berekening die berust op de procedure van het wegvallen van het opdrijvend vermogen, aantonen dat het drijfvermogen en de lekstabiliteit van het schip voldoende zijn. Alle berekeningen moeten zodanig worden uitgevoerd dat daarbij aan trim en inzinking geen vaste waarden zijn toegekend. Het bewijs van voldoende drijfvermogen en stabiliteit van het schip in lekke toestand moet worden aangetoond bij een belading, die met de grootste inzinking van het schip overeenkomt en gelijkmatig over alle laadruimten is verdeeld, en bij maximale voorraden en een volle tank van het schip. Bij een ongelijksoortige lading, moet de stabiliteitsberekening worden gebaseerd op de meest ongunstige beladingstoestand. Deze stabiliteitsberekening moet aan boord worden bewaard. Hierbij moet voor tussenstadia van het volstromen (25%, 50% en 75% van de eindtoestand van het volgestroomd zijn en, indien van toepassing, vlak vóór het volstromen uit dwarsrichting) en vóór de eindtoestand van het volgelopen zijn, onder de bovenstaande beladingcondities aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit zijn voldaan.
4. Voor de lekke toestand moeten de volgende uitgangspunten in acht worden genomen:
  - a. Omvang van de schade aan een scheepszijde:  
langsscheeps: ten minste 0,10 L,  
dwarsscheeps: 0,59 m,  
verticaal: vanaf de basis naar boven onbegrensd.
  - b. Omvang van de schade aan de scheepsbodem:  
langsscheeps: ten minste 0,10 L,  
dwarsscheeps: 3,00 m,  
verticaal: vanaf de basis naar boven 0,39 m, lensput uitgezonderd.
  - c. Alle in de beschadigde zone aanwezige schotten zijn als lek te beschouwen, dat wil zeggen dat de schotindeling zo gekozen moet zijn dat het vaartuig ook bij het vollopen van twee of meer direct achter elkaar liggende afdelingen blijft drijven. Voor de hoofdmachinekamer hoeft slechts het drijfvermogen aangetoond te worden voor de ééncompartimentsstandaard, dat wil zeggen machinekamereindschotten worden als niet beschadigd beschouwd.

- Bij een bodembeschadiging moeten ook dwarsscheeps naast elkaar liggende afdelingen als volgelopen worden beschouwd.
- d. Er moet met een permeabiliteit van 95% worden gerekend. Wordt door een berekening aangetoond dat de gemiddelde permeabiliteit van een compartiment kleiner is dan 95%, dan kan de berekende waarde worden aangehouden.  
De volgende waarden moeten ten minste worden bereikt:
    - Machinekamers en bedrijfsruimten: 85%
    - Laadruimen: 70%
    - Dubbele bodems, brandstoftanks, ballasttanks enz. en al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het in het vlak van de grootste inzinking liggende vaartuig als vol of als ledig moeten worden aangenomen: 0 of 95%.
  - e. Voor de berekening van het effect van de vrije oppervlakken bij alle tussenstadia van het volstromen wordt uitgegaan van het bruto grondvlak van de beschadigde ruimten.
5. Bij alle tussenstadia van het vollopen als bedoeld in het derde lid moet aan de volgende criteria worden voldaan:
    - a. De hoek van de slagzij  $\phi$  van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium mag niet meer bedragen dan  $15^\circ$  ( $5^\circ$  bij niet vastgezette containers).
    - b. Afgezien van de slagzij vanuit de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van  $GZ \geq 0,02$  m ( $0,03$  m bij niet vastgezette containers), voordat de eerste onbeschermd opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij  $\phi$  van  $27^\circ$  ( $15^\circ$  bij niet vastgezette containers) bereikt wordt.
    - c. Niet waterdichte openingen mogen niet onder water komen voordat de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium is bereikt.
  6. Bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn moet aan de volgende criteria worden voldaan:
    - a. De onderzijde van niet waterdicht afsluitbare openingen (bijv. van deuren, ramen, toegangsluiken) moet in de eindtoestand van het volgelopen zijn ten minste  $0,10$  m boven het vlak van inzinking liggen.
    - b. De hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie mag niet meer bedragen dan  $12^\circ$  ( $5^\circ$  bij niet vastgezette containers).
    - c. Afgezien van de slagzij vanuit de evenwichtssituatie moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van  $GZ_R \geq 0,05$  m en het vlak onder de kromme moet ten minste  $0,0065$  m rad bereiken, voordat de eerste onbeschermd opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij van  $\phi$   $27^\circ$  ( $10^\circ$  bij niet vastgezette containers) bereikt wordt.



- d. Indien niet waterdichte openingen onder water komen voordat de evenwichtssituatie is bereikt, wordt het vollopen van de ruimten die daarmee in verbinding staan in de berekening van de lekstabiliteit meegenomen.
7. Wanneer doorstroomopeningen in de langsschotten worden voorzien ten behoeve van





vermindering van asymmetrisch volstromen, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- a. Voor de berekening van het uit dwarsrichting volstromen moet de IMO-Resolutie A.266 (VIII) worden toegepast;
- b. ze moeten automatisch functioneren;
- c. ze mogen niet van afsluitmechanismen zijn voorzien;
- d. de tijd die nodig is voor een volledige vereffening mag niet meer bedragen dan 15 minuten.

8. Indien openingen, waardoor onbeschadigde afdelingen alsnog vol kunnen lopen, waterdicht kunnen worden afgesloten, dan moeten deze afsluitinrichtingen aan beide zijden goed leesbaar van het volgende opschrift zijn voorzien: 'Opening na doorgang direct sluiten'.

9. Het rekenkundig bewijs als bedoeld in het derde tot en met zevende lid wordt geacht te zijn geleverd wanneer lekstabiliteitsberekeningen overeenkomstig Deel 9 van het ADN, met een positief resultaat worden overlegd.

10. Indien het noodzakelijk is om aan de voorwaarden van het derde lid te voldoen moet het vlak van de grootste inzinking opnieuw worden vastgesteld.

17. In artikel 24.02, tweede lid, wordt de tabel als volgt gewijzigd:

1°. De rij met vermelding '7.06, lid 3' komt te luiden:

7.06, lid 3	Inland AIS-apparatuur	Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.
-------------	-----------------------	---

2°. In de rij met de vermelding '10.02, lid 1, onderdeel a, onder bb' wordt deze vermelding vervangen door: 10.02, lid 1, onderdeel d, onder 2°.

3°. In de rij met de vermelding '11.02, lid 4, onderdeel a' wordt deze vermelding vervangen door: 11.02, lid 4.

4°. In de rij met de vermelding '11.04, lid 2, onderdeel a' wordt deze vermelding vervangen door: 11.04, lid 2.

5°. In de rij met de vermelding '11.12, lid 2, 4, 5 en 10, onderdeel a' wordt deze vermelding vervangen door: 11.12, lid 2, 4, 5 en 9.

18. In artikel 24.06, vijfde lid, wordt de tabel als volgt gewijzigd:

1°. De rij met vermelding '7.06, lid 3' komt te luiden:

7.06, lid 3	Inland AIS-apparatuur	Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.
-------------	-----------------------	---

2°. In de rij met de vermelding '10.02, lid 1, onderdeel a, onder bb' wordt deze vermelding vervangen door: 10.02, lid 1, onderdeel d, onder 2°.

3°. De rij met de vermelding '11.02, lid 4, onderdeel a' vervalt.

4°. In de rij met de vermelding '11.04, lid 2, onderdeel a' wordt deze vermelding vervangen door: 11.04, lid 2.

5°. In de rij met de vermelding '11.12, lid 2, 4, 5 en 10, onderdeel a' wordt deze vermelding vervangen door: 11.12, lid 2, 4, 5 en 9.

19. In bijlage N, deel I, onderdeel A wordt 'in deel protocol 2007-I-15 vermelde vereisten van de teststandaard' vervangen door: in besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de teststandaard, editie 2.0.

20. Bijlage N, deel III, onderdelen 2 en 3 komen te luiden:



**2. Lijst van de volgens het Reglement onderzoek schepen op de Rijn toegelaten Inland AIS-apparatuur**

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur. Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur.

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

**3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten Inland AIS-apparatuur**

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van type-goedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur. Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

**C**

In bijlage 7.2, § 1, onderdelen 1.3, negende gedachtestreepje, en 1.4, tiende gedachtestreepje, wordt telkens 'de periode van 1 juni 2008 tot 1 januari 2014' vervangen door: de periode van 1 januari 2014 tot 1 januari 2019.

**D**

In bijlage 11.1, tabel 1A, wordt in de rijen met de feitcodes BVW 3.1.025 R, BVW 3.1.026 R, BVW 3.1.031 R en BVW 3.1.032 R, in de kolom 'Bestuurlijke boete', telkens vóór het daar vermelde bedrag ingevoegd: Max..

**ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 december 2013, met uitzondering van artikel I, onderdeel A, dat in werking treedt met ingang van 1 april 2014 en artikel I, onderdeel C, dat in werking treedt met ingang van 1 januari 2014.

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

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





## TOELICHTING

### Algemeen

Deze regeling strekt in de eerste plaats tot uitbreiding van artikel 6.2, eerste lid, met de mogelijkheid om naast natuurlijke personen ook instellingen aan te wijzen als keuringsinstantie voor het vaarbewijs (artikel I, onderdeel A).

Daarnaast strekt deze regeling tot implementatie van protocol 2013-I-15 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) van 29 mei 2013 (artikel I, onderdeel B, onderdelen 2, 17 sub 1°, 18 sub 1°, 19 en 20).

Ten slotte zijn met deze regeling verschillende onvolkomenheden gerepareerd.

Deze reparaties betreffen overwegend het gedeeltelijk ongedaan maken van de wijzigingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (hierna: RosR) bij regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 30 november 2011, nr. IENM/BSK-2011/157533, tot wijziging van de Binnenvaartregeling ter implementatie van CCR-resolutie 2010-II en ter reparatie van enkele onvolkomenheden (Stcr. 2011, 21826) in verband met de wijziging, met ingang van 1 december 2013, van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, van 12 december 2001, tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PB L 389), verder te noemen: Richtlijn 2006/87/EG (artikel I, onderdeel B, onderdelen 1, 3 tot en met 16, 17 sub 2° tot en met 5°, 18 sub 2° tot en met 5°).

De overige reparaties betreffen de verlenging van de erkenning van het door de Defensie Vaarschool te Den Helder afgegeven militaire vaarbewijs en enkele bijstellingen in de boetecatalogus (artikel I, onderdelen C en D).

### Vaste verandermomenten

Met betrekking tot artikel I, onderdeel A, zijn het vaste verandermoment en de invoeringstermijn aangehouden. Met betrekking tot de overige wijzigingen was dit niet mogelijk. Deze wijzigingen betreffen overwegend één op één implementatie van CCR-besluiten, met een vastgelegde inwerking-tredingsdatum van 1 december 2013, en reparaties verband houdend met de wijziging van een Richtlijn 2006/87/EG, die eveneens met ingang van 1 december 2013 van kracht wordt. Tot slot betreft het nog enkele los daarvan staande reparatiemaatregelen.

### Administratieve lasten

Deze wijzigingen betreffen overwegend technische eisen voor binnenschepen en enkele wetgevings-technische ingrepen. Deze leiden niet tot nieuwe informatieverplichtingen dan wel het vervallen ervan voor burgers of bedrijven.

### Artikelsgewijs

#### **Artikel I, onderdeel A**

Artikel 29, eerste lid, van het Binnenvaartbesluit kent de mogelijkheid om zowel instellingen als personen aan te wijzen die het geneeskundig onderzoek ter verkrijging van een vaarbewijs of een dienstboekje verrichten. Tot dusver zijn slechts de artsen die op grond van de Wet Zeevarenden ook de zeevaartkeuringen verrichten aangewezen. Aangezien het wenselijk kan zijn om ook instellingen zoals bijvoorbeeld Arbodiensten of het CBR keuringen te laten verrichten is deze mogelijkheid nu opgenomen.

#### **Artikel I, onderdeel B, onderdeel 2 in samenhang met de onderdelen 17 sub 1°, 18 sub 1°, 19 en 20**

Het RosR schrijft voor Inland AIS-apparatuur een typegoedkeuring voor. De desbetreffende voorschriften zijn aangepast in verband met een nieuwe editie van de teststandaard.

Bovendien zijn de overgangsbepalingen aangepast die vastleggen in hoeverre Inland AIS-apparatuur, waarvoor een niet op de nieuwe editie 2.0 gebaseerde typegoedkeuring is afgegeven, nog in schepen ingebouwd en gebruikt mogen worden. De voorziene duur van de overgangsperiode is drie jaar.

#### **Artikel I, onderdeel B, onderdelen 1, 3 tot en met 16, 17 sub 2° tot en met 5°, 18 sub 2° tot en met 5°**

Deze wijzigingen betreffen het gedeeltelijk ongedaan maken van de wijzigingen van het RosR bij de



bovengenoemde regeling van 30 november 2011 (Stcrt. 2011, 21826). Dit houdt verband met de wijziging, met ingang van 1 december 2013, van Richtlijn 2006/87/EG. Volgens afspraak tussen de CCR en de Europese Commissie geschieden wijzigingen van het RosR zo mogelijk gelijktijdig met een overeenkomstige wijziging van richtlijn 2006/87/EG. Met deze afspraak is beoogd dat de technische eisen voor binnenschepen op de Rijn en de overige binnenwateren in Europa gelijkluidend zijn. Aangezien door omstandigheden een gelijktijdige wijziging van het RosR en richtlijn 2006/87/EG met betrekking tot de bovengenoemde resoluties niet mogelijk was, heeft de Europese Commissie bij schrijven van 11 oktober 2011 de lidstaten toegestaan de onderhavige wijziging van het RosR alvast te implementeren, vooruitlopend op de invoering van de gelijkluidende wijziging van richtlijn 2006/87/EG, met dien verstande dat deze wijziging van technische eisen niet kon worden opgelegd aan schepen van andere lidstaten totdat richtlijn 2006/87/EG zou zijn aangepast. Hiervoor werd tijdelijk een begripsbepaling voor 'Nederlands vaartuig' ingevoerd en werden de desbetreffende artikelen telkens gesplitst in een deel dat voor Nederlandse vaartuigen gold en een deel dat voor overige vaartuigen van toepassing was<sup>1</sup>. Met de onderhavige wijziging zijn de begripsbepaling 'Nederlands vaartuig' en de splitsingen in voorschriften voor Nederlandse vaartuigen en voorschriften voor overige vaartuigen weer geschrapt.

### **Artikel I, onderdeel C**

De erkenning van het door de Defensie Vaarschool te Den Helder afgegeven militaire vaarbewijs is met ingang van 1 januari 2014 met vijf jaar verlengd.

### **Artikel I, onderdeel D**

Abusievelijk was nagelaten om bij de hier genoemde feitcodes 'Max.' voor het boetebedrag te vermelden. Dit is hiermee hersteld.

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

---

<sup>1</sup> Derhalve waren krachtens deze regeling de technische eisen uit de resoluties 2010-II-27 tot en met 2010-II-30 slechts van toepassing op Nederlandse vaartuigen en golden voor de overige vaartuigen de oude eisen. Om dezelfde redenen waren de technische eisen ten aanzien van relingen, die al eerder bij de implementatie van resolutie 2011-I-12 waren ingevoerd (Stcrt. 2011, 17433) maar nog in werking moesten treden met ingang van 12 december 2011, op een soortgelijke wijze aangepast. De resoluties 2010-II-27 tot en met 2010-II-30 zien op vernieuwde keuringsprocedures, de hergroepering van keuringsvoorschriften voor drukvaten, installaties, kranen, vloeibaar gasinstallaties en blustoestellen, nieuwe voorschriften met betrekking tot de stabiliteit en brandbeveiliging van passagiersschepen, de invoering van een nieuw hoofdstuk voor boordzuiveringsinstallaties voor passagiers- en hotelschepen en de definitieve vaststelling van hoofdstuk 22a, houdende bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 meter.