



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 28 november 2014, nr. IENM/BSK-2014/258980, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van resoluties 2013-II en 2014-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 en tweede lid, 22, eerste lid, 32, derde lid, en 48, vierde lid, van de Binnenvaartwet en de op 5 december 2013 en 12 juni 2014 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aangenomen resoluties 2013-I en 2014-I (protocollen 2013-II-19, 2013-II-20, 2014-I-12, 2014-I-15 en 2014-I-16);

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1.17 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1.17a

Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, het daarmee vergelijkbare visualiseringssysteem en de elektronische binnenvaartkaarten moeten aan de in bijlage 1.10 opgenomen minimumeisen voldoen.

B

Artikel 5.14, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

De zinsnede 'zijn bijlage 1.4 bij deze regeling en de ...' wordt vervangen door: is.

C

Artikel 5.21, eerste lid, onderdeel b, tweede lid, onderdeel b, vierde lid, onderdeel d, zesde lid, onderdeel b en zevende lid, onderdeel b, wordt de zinsnede 'artikel 1.09, derde lid' telkens vervangen door artikel 1.09, vierde lid.

D

Na artikel 7.12 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 7.12a

De geneeskundige verklaringen van artsen behorend tot of aangesteld door de in bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2 van de Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart vermelde instanties worden erkend als bedoeld in artikel 32, derde lid, van de wet.

E

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

1. In artikel 1.01 wordt het opschrift van onderdeel 88a 'Navigatieapparatuur' vervangen door: Informatie en navigatieapparatuur.



2. Artikel 2.18, zesde lid, komt te luiden:

6. Elk toegekend Europees scheepsnummer, de in bijlage P genoemde gegevens voor scheepsidentificatie en elke wijziging daarvan, worden door de in het vijfde lid bedoelde bevoegde autoriteiten onverwijld ingevoerd in het elektronische register (scheepsrompdatabank) overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG, bijlage II, artikel 2.18, zesde lid, eerste alinea. Deze gegevens mogen door de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België alsmede van de andere lidstaten van de Europese Unie uitsluitend worden gebruikt voor de uitvoering van administratieve maatregelen om de veiligheid en de vlotte scheepvaart in stand te houden en voor de tenuitvoerlegging van de artikelen 2.02 tot en met 2.15 en van artikel 2.18, derde lid. Bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit Reglement worden de dienovereenkomstige bepalingen betreffende de bescherming van gegevens van de Rijnsoeverstaten en België in acht genomen.

De Rijnsoeverstaten en België nemen de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid en betrouwbaarheid van de hen toegezonden informatie te waarborgen en gebruiken deze informatie uitsluitend overeenkomstig dit artikel.

De bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België mag persoonsgegevens overdragen aan een derde land of internationale organisatie, mits een gelijkwaardig niveau van gegevensbescherming wordt gewaarborgd. De bevoegde autoriteit van de Rijnsoeverstaat of België overtuigt zich ervan dat de overdracht noodzakelijk is voor de toepassing van de eerste alinea. De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat het derde land of de internationale organisatie de gegevens niet doorgeeft aan een ander derde land of een andere internationale organisatie tenzij zij daar uitdrukkelijk schriftelijke toestemming toe heeft verleend en de door de bevoegde autoriteit van de Rijnsoeverstaat of België bepaalde voorwaarden zijn vervuld.

3. In artikel 7.06 wordt het opschrift 'Radarinstallatie en bochtanwijzer' vervangen door: Informatie- en navigatieapparatuur.

4. In Artikel 24.02, tweede lid, wordt de tabel als volgt gewijzigd:

1°. De rij met vermelding '7.02, lid 5' komt te luiden:

7.02, lid 5	Minimale lichtdoorlatendheid	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 N.V.O. voor vaartuigen met getinte ruiten die aan de volgende eisen voldoen: - De ruiten zijn groen getint en hebben een minimale lichtdoorlatendheid van 60%. - Het plafond van het stuurhuis is zodanig uitgevoerd dat reflecties op de ruiten worden voorkomen. - Lichtbronnen in het stuurhuis moeten traploos regelbaar zijn of moeten kunnen worden uitgeschakeld. - Alle redelijke maatregelen ter vermindering van andere reflecties zijn getroffen.
-------------	------------------------------	--

2°. De rij met vermelding '8.05, lid 6' komt te luiden:

8.05, lid 6, derde tot en met vijfde zin	Inrichting en afmetingen van ontluuchtings- en verbindingsleidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
--	---	--

3°. De rij met vermelding '8.10, lid 3' komt te luiden:

8.10, lid 3	Geluidsgrens 65 dB(A) voor stilliggende schepen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-------------	---	--

4°. De rij met vermelding '10.04' komt te luiden:

10.04	Toepassing Europese norm op bijboten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-------	--------------------------------------	--

5°. De rij met vermelding '11.12, lid 2, 4, 5 en 9' komt te luiden:

11.12, lid 2, 4, 5 en 9	Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-------------------------	--	--



6°. De rij met vermelding '15.06, lid 6, onder c' komt te luiden:

15.06, lid 6, onder c	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-----------------------	-------------------------------	--

7°. De rij met vermelding '15.07' komt te luiden:

15.07	Eisen aan het voortstuwingssysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-------	------------------------------------	--

8°. De rijen met vermelding '15.08, lid 3' en '15.08, lid 3 onder c' worden vervangen door:

15.08, lid 3, onder a	Eisen aan de alarminstallatie waarmee passagiers, bemanningsleden en leden van het boorpersoneel de leiding van het schip kunnen alarmeren	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
onder b	Een alarminstallatie waarmee de scheepsleiding de passagiers kan waarschuwen	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
onder c	Alarminstallatie voor het waarschuwen van de bemanning en het boorpersoneel door de scheepsleiding	Voor hotelschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007 Voor passagiersschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

5. In Artikel 24.03, eerste lid, wordt de tabel als volgt gewijzigd:

1°. De rij met vermelding '3.04, lid 7' komt te luiden:

3.04, lid 7	Ten hoogste toegestane niveau van geluidsdruk	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-------------	---	--

2°. De rij met vermelding '7.01, lid 2' komt te luiden:

7.01, lid 2	Niveau van geluidsdruk voortgebracht door het schip	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-------------	---	--

3°. De rij met vermelding '8.10, lid 2' komt te luiden:

8.10, lid 2	Door een varend schip voortgebracht geluid	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
-------------	--	--

4°. De rij met vermelding '9.01' komt te luiden:

9.01	Eisen aan elektrische installaties	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
------	------------------------------------	--

5°. De rij met vermelding '12.02, lid 5' komt te luiden:

12.02, lid 5	Geluidshinder en trillingen in verblijven	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
--------------	---	--

6. In Artikel 24.06, vijfde lid, wordt de tabel als volgt gewijzigd:

1°. De rij met vermelding '10.04' komt te luiden:



10.04	Toepassing Europese norm op bijboten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.10.2003
-------	--------------------------------------	--	-----------

2°. De rij met vermelding '11.12, lid 2, 4, 5 en 9' komt te luiden:

11.12, lid 2, 4, 5 en 9	Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.12.2011
-------------------------	--	--	-----------

3°. De rij met vermelding '15.06, lid 6, onder c' komt te luiden:

15.06, lid 6, onder c	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.1.2006
-----------------------	-------------------------------	--	----------

4°. De rij met vermelding '15.07' komt te luiden:

15.07	Eisen aan het voortstuwings-systeem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.1.2006
-------	-------------------------------------	--	----------

5°. De rijen met vermelding '15.08, lid 3' en '15.08, lid 3, onder c' worden vervangen door:

15.08, lid 3, onder a	Eisen aan de alarminstallatie waarmee passagiers, bemanningsleden en leden van het boorpersoneel de leiding van het schip kunnen alarmeren	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.1.2006
onder b	Een alarminstallatie waarmee de scheepsleiding de passagiers kan waarschuwen	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006
onder c	Alarminstallatie voor het waarschuwen van de bemanning en het boorpersoneel door de scheepsleiding	Voor hotelschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek Voor passagiersschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006

7. De tekst van Bijlage N wordt vervangen door:

BIJLAGE N

Bijlage N, deel I

Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur

De Inland AIS-apparatuur moet voldoen aan de in Besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de teststandaard, editie 2.0. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.

B. Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

Bij de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

1. De inbouw van Inland AIS-apparatuur mag slechts worden uitgevoerd door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.
2. Het Inland AIS-apparaat moet in het stuurhuis of op een andere goed toegankelijke plaats zijn geïnstalleerd.
3. De functionaliteit van een interne of externe MKD (minimum keyboard and display) moet voor de roerganger bereikbaar zijn. Alarmfuncties en statusinformatie van het Inland AIS-apparaat moeten zich in het directe gezichtsveld van de roerganger bevinden. Het is echter mogelijk dat



direct zicht op andere apparaten die bij het varen gebruikt worden, een hogere prioriteit heeft. Alle waarschuwinglampjes moeten na de inbouw zichtbaar blijven.

4. Het moet zichtbaar zijn of het apparaat in bedrijf is. Het apparaat moet permanent van stroom worden voorzien door middel van een elektrische stroomkring die tegen uitvallen beschermd is en voorzien is van een eigen beveiliging door zekeringen, en het moet rechtstreeks aan de stroombron zijn aangesloten.
5. De antennen van de Inland AIS-apparatuur moeten zo zijn geïnstalleerd en aan de apparatuur zijn aangesloten dat deze onder alle normale bedrijfsomstandigheden veilig functioneren. Een ander apparaat mag slechts worden aangesloten indien de interfaces van beide apparaten compatibel zijn.
6. Uitsluitend typegoedgekeurde externe sensoren mogen met het Inland AIS-apparaat worden verbonden. De externe sensoren die met het Inland AIS-apparaat zijn verbonden, moeten een typegoedkeuring hebben conform de volgende overeenkomstige maritieme standaarden.

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1: 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4: 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3: 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3: 2004 Part 3: GNSS principles

7. Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij vernieuwing of verlenging van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.
8. Het gespecialiseerde bedrijf dat de inbouw en de goede werking van de installatie heeft gecontroleerd, geeft over de bijzondere kenmerken en de juiste functionering van het Inland AIS-apparaat, een verklaring overeenkomstig bijlage N, deel II, af.
9. De verklaring moet blijvend aan boord worden bewaard.
10. Een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard moet zijn afgegeven. Dit moet in de verklaring met betrekking tot de installatie worden vermeld.

C. Informatie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Rijnsoeverstaten en België brengen onverwijld de volgende gegevens ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart:

- a) iedere benoeming van een bevoegde autoriteit,
- b) elke afgifte of intrekking van een typegoedkeuring voor Inland AIS-apparatuur,
- c) iedere erkenning van een bedrijf dat zich in de inbouw van Inland AIS-apparatuur heeft gespecialiseerd, of iedere intrekking van een dergelijke erkenning.

Bijlage N, deel II (Model)

Verklaring over de inbouw en het functioneren van Inland AIS-apparatuur

Soort/naam v.h. schip;

Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer:

Eigenaar van het schip

Naam:

Adres:

Tel.:

Inland AIS -apparaat

Type	Fabrikant	Goedkeuringsnummer	Serienummer
------	-----------	--------------------	-------------

Hiermee wordt verklaard dat het Inland AIS-apparaat van dit schip aan de voorschriften van de bijlage N, Deel I, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn – Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van



Inland AIS-apparatuur aan boord – voldoet en dat een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard is afgegeven.

Erkend deskundig bedrijf

Naam:

Adres:

Tel.:

Stempel Plaats Datum

Handtekening

Bevoegde autoriteit voor de erkenning van het gespecialiseerde bedrijf

Naam:

Adres:

Tel.:

Bijlage N, deel III (Model)

1. Lijst van het volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van Inland AIS-apparatuur bevoegde autoriteiten

Land	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
België				
Duitsland				
Frankrijk				
Nederland				
Zwitserland				

Is geen autoriteit vermeld, dan betekent dat de betrokken staat geen bevoegde autoriteit heeft benoemd.

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 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

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven

België

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Frankrijk

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Zwitserland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

F

Na Bijlage 1.9 wordt een bijlage toegevoegd, luidende:



BIJLAGE 1.10 MINIMUMEISEN AAN INLAND ECDIS-APPARATUUR IN DE INFORMATIEMODUS EN DAARMEE VERGELIJKBARE VISUALISERINGSSYSTEMEN BIJ HET GEBRUIK VAN INLAND AIS-GEGEVENS AAN BOORD VAN SCHEPEN

1. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- de elektronische binnenvaartkaarten geven op nauwkeurige wijze de contouren van de rivier en van de vaargeul weer en zijn op de officiële elektronische binnenvaartkaarten gebaseerd;
- de elektronische binnenvaartkaarten zijn opgeslagen in het visualiseringssysteem aan boord van het schip.

Aanbeveling:

de meest recente officiële elektronische navigatiekaarten gebruiken.

2. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor het apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- het apparaat voor het visualiseren van elektronische kaarten is door middel van een betrouwbare kabelverbinding aan het Inland AIS-apparaat aangesloten;
- tijdens de vaart van het schip is het apparaat uitsluitend voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten bestemd;
- de gevisualiseerde informatie is vanuit de stuurstand goed zichtbaar.

Aanbevelingen:

- het visualiseringssysteem van elektronische kaarten voldoet aan de eisen betreffende de geldende standaard voor Inland ECDIS in de informatiemodus;
- een aanvullend afzonderlijk visualiseringssysteem van elektronische kaarten voor de informatiemodus gebruiken, indien het schip met een Inland ECDIS-apparaat in de navigatiemodus is uitgerust.

3. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de software waarmee elektronische binnenvaartkaarten gevisualiseerd kunnen worden

Minimumeisen:

- de software geeft de correcte en actuele positie van het eigen schip op de elektronische binnenvaartkaart weer;
- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van de andere schepen weer;
- de software biedt de mogelijkheid de gedetailleerde lijst met AIS-informatie, als bedoeld in artikel 4.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement, van een gekozen schip weer te geven.

Aanbevelingen:

- de software voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de geldende Inland ECDIS-Standaard;
- de software voor het visualiseren van een elektronische binnenvaartkaart oriënteert deze zodanig dat het schip de as van de vaarweg volgt.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 december 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 tot implementatie van de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) bij resolutie 2013-II van 5 december 2013 en resolutie 2014-I van 12 juni 2014 aangenomen protocollen 2013-II-19, 2013-II-20, 2014-I-12, 2014-I-15 en 2014-I-16. Daarnaast wordt met deze regeling een aantal artikelen in de Binnenvaartregeling gerepareerd.

Met het aannemen van protocol 2013-II-19 zijn schepen van de Rijnvaart tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur en het gebruik daarvan verplicht. Deze verplichting is in artikel 4.07 van het Rijnvaart-politiereglement (RPR) opgenomen. Tot nu toe werd de uitrusting en het gebruik aan de beoordeling van de scheepseigenaren en de schippers overgelaten. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) schrijft voor Inland AIS-apparatuur een procedure voor de typegoedkeuring voor. De voorschriften zijn als voorschriften van tijdelijke aard in het ROSR ingevoerd. Met de onderhavige wijziging worden, in verband met het opnemen van de verplichting in het RPR, de voorschriften van het ROSR voor Inland AIS-apparatuur definitief vastgelegd. Feitelijk wijzigt het ROSR daardoor niet.

Protocol 2013-II-20 houdt verband met richtlijn 2013/49/EU tot wijziging van bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Hierbij worden de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de Europese Unie verplicht alle toegekende unieke Europese scheepsidentificatienummers (ENI's), alle gegevens voor de identificatie van de schepen en alle wijzigingen daarvan onmiddellijk in een centrale elektronische scheepsrompdatabank in te voeren die door de Europese Commissie wordt beheerd. De lidstaten van de CCR steunen de instelling en het beheer van een centrale scheepsdatabank. Om de doelstelling te kunnen verwezenlijken die met de databank wordt beoogd, moeten de ENI's en de gegevens voor de identificatie van de schepen in de databank worden opgenomen voor zowel de schepen waarvoor een certificaat overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG is afgegeven als de schepen die over een certificaat overeenkomstig het ROSR beschikken.

Door middel van protocol 2014-I-12 worden technische minimumeisen en aanbevelingen voor inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen met inbegrip van de elektronische binnenvaartkaarten vastgelegd.

Met protocol 2014-I-15 wordt een voorschrift van tijdelijke aard opgenomen in het ROSR met betrekking tot de lichtdoorlatendheid van de stuurhut.

Protocol 2014-I-16 schort, naast andere maatregelen, vanwege de moeilijke economische situatie in de binnenvaart, de einddatum voor verschillende overgangsbepalingen in het ROSR op. Daarmee wordt het bedrijfsleven de mogelijkheid geboden om de moeilijke situatie het hoofd te bieden.

Met betrekking tot de reparatiebepalingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Vaste verandermomenten

Met betrekking tot het kabinetsbesluit tot instelling van Vaste Verandermomenten wordt het volgende opgemerkt. Ingevolge dat besluit dient een regeling minimaal twee maanden voor inwerkingtreding te worden gepubliceerd. Implementatie van Europese of internationale regelgeving is één van de uitzonderingsgronden met betrekking tot het beleid ten aanzien van de vaste verandermomenten van regelgeving. Met deze regeling worden één op één wijzigingen geïmplementeerd van CCR-besluiten met een vastgelegde implementatiedatum van 1 december 2014. Ten behoeve van tijdige implementatie van de internationale voorschriften is dan ook besloten af te wijken van de minimale invoeringstermijn van twee maanden. Verder worden met de wijziging van de regeling ook enkele reparaties aangebracht. Reparatie van regelgeving is eveneens een uitzonderingsgrond met betrekking tot het beleid ten aanzien van de vaste verandermomenten.

Administratieve lasten

Deze wijzigingen betreffen louter technische eisen voor binnenschepen en enkele wetgevingstechnische ingrepen. Deze leiden niet tot nieuwe informatieverplichtingen, dan wel het vervallen ervan, voor burgers of bedrijven noch tot extra nalevingskosten.



Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A en Bijlage 1.10

Artikel 1.17a is een nieuw artikel dat bepaalt dat moet worden voldaan aan de in bijlage 1.10 opgenomen minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen. Met de in de bijlage opgenomen minimumeisen worden technische regels voor deze apparatuur vastgelegd.

Artikel I, onderdeel B en C

De wijziging van de artikel 5.14, eerste lid, en 5.21, eerste lid, onderdeel b, tweede lid, onderdeel b, vierde lid, onderdeel d, zesde lid, onderdeel b en zevende lid, onderdeel b betreft de reparatie van een aantal onvolkomenheden in deze artikelen.

Artikel I, onderdeel D

Artikel 32, derde lid, van de Binnenvaartwet geeft de minister de bevoegdheid om medische verklaringen van buitenlandse artsen te erkennen. Met dit artikel wordt van deze bevoegdheid gebruik gemaakt om de verklaringen van officiële keuringsartsen van de overige CCR-lidstaten te erkennen. Hierdoor hoeft de minister geen buitenlandse geneeskundigen meer aan te wijzen als keuringsarts.

Artikel I, onderdeel E

2. Met de wijziging van artikel 2.18, zesde lid, van bijlage 1.1 wordt een geheel nieuwe tekst in dit artikellid opgenomen die ziet op de invoering van een centrale scheepsrompdatabank die wordt beheerd door de Europese Commissie (EC). De belangrijkste eisen voor de uitwisseling van bepaalde rompgegevens tussen de autoriteiten die schepen certificeren en de River Information Services (RIS)-autoriteiten zijn vastgesteld in Richtlijn 2006/87/EG, het ROSR en Verordening (EU) nr. 164/2010 van de Commissie van 25 januari 2010 betreffende de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde RIS op de binnenwateren in de Gemeenschap. De CCR heeft met Besluit 2008-I-16 het ENI ingevoerd door een wijziging van het ROSR. Op het niveau van de EU is dit gebeurd met Richtlijn 2006/87/EG. Sinds de invoering van de ENI's is dit – volgens de opgaven van de EC – aan meer dan 14.000 schepen toegekend. Gelet op het grote aantal ENI's is een efficiënte gegevensuitwisseling moeilijk haalbaar zonder passend instrument. Hierdoor kunnen de veiligheidsrisico's tijdens de scheepvaart toenemen (verkeersbeheer), maar ook administratieve problemen ontstaan (bv. dubbelstellingen in de statistieken). Om de schepen waaraan een ENI is toegekend automatisch te kunnen identificeren, worden de ENI's opgeslagen in de AIS-transponders voor de binnenvaart overeenkomstig het Rijnvaartpolitierglement en Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde RIS op de binnenwateren in de Gemeenschap.

De bevoegde instanties hebben deze gegevens nodig om te vermijden dat aan één schip twee ENI's worden toegekend, terwijl RIS-autoriteiten deze gegevens nodig hebben voor diverse RIS-toepassingen, zoals het bijhouden van sluislogboeken en het opstellen van sluisstatistieken. Omdat het aantal AIS-transponders voor de binnenvaart snel blijft groeien, is een efficiënte uitwisseling van gegevens van vitaal belang voor een goed functionerend verkeersbeheer. Om een efficiënte gegevensuitwisseling te verzekeren, moet derhalve een centraal elektronisch register (scheepsrompdatabank) worden opgezet waarop alle autoriteiten zijn aangesloten en moet het ROSR worden aangepast aan de technische vooruitgang.

Tegelijk is het aantal bevoegde instanties dat binnenvaartcertificaten voor de Unie kan afgeven aanzienlijk toegenomen. Op dit moment maken 49 instanties uit 9 lidstaten van de EU gebruik van de databank om schepen te identificeren en ENI's toe te kennen. Voor de voorbereiding van technische inspecties en voor de afgifte, vernieuwing of intrekking van certificaten moeten deze instanties over betrouwbare informatie over het schip en zijn certificaat kunnen beschikken. Alle bevoegde instanties moeten in kennis worden gesteld van de afgifte, vernieuwing of intrekking van een certificaat. Een gebrek aan informatie of foute informatie kan leiden tot onvolledige beoordelingen door de bevoegde instantie, die van oordeel kan zijn dat er sprake is van een veiligheidsrisico of dat de eisen van het ROSR of van Richtlijn 2006/87/EG niet correct worden toegepast.

Het toenemend aantal bevoegde instanties en het feit dat niet alle staten ENI's informatie over toegekende ENI's uitwisselen met de andere staten, heeft in de praktijk een negatieve impact op de onderlinge uitwisseling van informatie en veroorzaakt uiteindelijk problemen voor de afgifte van certificaten overeenkomstig de eisen van het ROSR of van Richtlijn 2006/87/EG, aangezien het mogelijk is dat op basis van hetzelfde ENI twee certificaten worden toegekend. Een efficiënte



uitwisseling van gegevens op basis van de scheepsrompdatabank is derhalve een noodzakelijke voorwaarde om te waarborgen dat eenzelfde veiligheidsniveau wordt gewaarborgd door de communautaire certificaten voor binnenschepen en de op grond van artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte verleende certificaten.

De wijziging heeft geen directe consequenties voor het scheepvaartbedrijfsleven. Een indirect gevolg zal zijn dat de gegevens over de schepen niet meer alleen gedecentraliseerd worden opgeslagen bij de bevoegde autoriteiten, en meer in het bijzonder bij de Commissies van Deskundigen die het desbetreffende certificaat hebben afgegeven, maar aanvullend in een Europese scheepsrompdatabank. Ook andere bevoegde autoriteiten hebben krachtens de regelingen van het ROSR, Richtlijn 2006/89/EG en RIS toegang tot deze databank.

Voor de bevoegde autoriteiten kunnen met betrekking tot de invoer van de ENI's en de gegevens voor de identificatie van de schepen in de databank eventueel aanzienlijke consequenties ontstaan. De bedoelde autoriteiten moeten deze gegevens niet alleen in hun eigen databanken opslaan, maar aanvullend ook aan de centrale databank doen toekomen. Tegelijkertijd moeten zij bij het gebruik van de gegevens van de centrale databank de bescherming van deze gegevens waarborgen.

4. In artikel 24.02, tweede lid, wordt de tabel op een aantal plaatsen gewijzigd. De tijdelijke wijziging, die kracht is tot 30 november 2017, van de rij met artikelnummer 7.02, lid 5, houdt verband met een onderzoek naar de lichtdoorlatendheid van de ruiten van het stuurhuis. Dat onderzoek leverde de volgende resultaten op:

- Met groen getinte stuurhuisruiten met een minimale lichtdoorlatendheid van 60% is het mogelijk ook bij slechte weersomstandigheden (regen, mist, schemering en duisternis) lichtsignalen te kunnen waarnemen en/of onderscheiden.
- 's Nachts kunnen de plafondreflectie en de binnenverlichting van het stuurhuis de waarneming van navigatielichten sterk beïnvloeden.
- Het vermijden van plafondreflecties en het uitschakelen of dimmen van de binnenverlichting kunnen het negatieve effect van het groen getint glas op de zichtbaarheid van de navigatielichten compenseren. Dit is niet mogelijk voor bruin getinte ruiten.

Op grond van de bovenstaande inzichten worden de overgangsbepalingen in artikel 24.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.02, vijfde lid, van het ROSR, gewijzigd, zodat voortaan groen getinte stuurhuisruiten met een minimale lichtdoorlatendheid van 60% behouden kunnen worden, onder voorwaarde dat er maatregelen worden getroffen om reflecties op de stuurhuisruiten tegen te gaan. Bronskleurige en grijze ruiten zijn vanwege hun geringe lichtdoorlatendheid niet toegestaan. Deze ruiten moeten in ieder geval worden vervangen.

4., 5. en 6. De verdere wijzigingen in de tabel bij artikel 24.02, tweede lid, en de wijzigingen in de tabellen bij artikel 24.03, eerste lid, en artikel 24.06, vijfde lid, houden verband met de opschorting van de einddatum van verschillende overgangsbepalingen in het ROSR. Dit vanwege de slechte economische situatie in de binnenvaartsector. Voor een groot, maar niet exact bekend, aantal schepen hoeven voor een periode van vijf jaar bepaalde technische maatregelen voor de aanpassing van het schip aan de huidige bepalingen van het ROSR niet getroffen te worden. De facto leidt dit tot een uitstel van omvangrijke investeringen en daardoor dus tot een financiële ontlasting van de eigenaren van de desbetreffende schepen. De termijn van 2015 wordt verlengd tot 2020.

7. De tekst van bijlage N bij het ROSR wordt in zijn geheel met de wijziging van de onderhavige regeling vervangen. De wijziging heeft geen materiële gevolgen, aangezien het enkel een formele wijziging van het ROSR betreft.

Artikel I, onderdeel F

De CCR heeft bij Besluit 2013-II-16 de uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS op de Rijn met ingang van 1 december 2014 ingevoerd. Tegelijkertijd met de invoering van Inland AIS wordt het verplichte gebruik van Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem op schepen¹ vastgelegd. Het Inland AIS-apparaat moet met het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus² of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn verbonden en er moet een geüpdate elektronische binnenvaartkaart worden gebruikt. In bijlage 1.10

¹ Met uitzondering van veerponten

² De Inland ECDIS-Standaard maakt een onderscheid tussen de informatiemodus en de navigatiemodus. **Informatiemodus** is het gebruik van Inland ECDIS alleen voor informatiedoeleinden zonder geïntegreerd radarbeeld, **navigatiemodus** is het gebruik van Inland ECDIS voor het sturen van het schip met over de kaart geprojecteerd radarbeeld.



zijn de minimumeisen aan visualiseringssystemen van elektronische kaarten³ bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen, vastgelegd. Bovendien worden aanbevelingen gegeven, die ertoe bijdragen de weergave van de Inland AIS-gegevens qua nauwkeurigheid, duidelijkheid en dus betrouwbaarheid te verbeteren. Deze aanbevelingen zijn niet bindend; de CCR raadt evenwel aan deze op dezelfde wijze als de bindende minimumeisen na te komen. Teneinde fundamentele minimumeisen en aanbevelingen te identificeren, worden in de bijlage 1.10 de volgende uitrustingen aan boord van schepen behandeld:

- a) de elektronische binnenvaartkaarten;
- b) een apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten;
- c) de software voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten.

Er dient te worden opgemerkt dat voor *speciale toepassingen* met een verdere strekking dan de minimumeisen, indien nodig bindende eisen kunnen worden vastgelegd door de bevoegde autoriteiten.

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

³ Met de in dit document gebruikte formulering 'visualiseringssystemen van elektronische kaarten' wordt verwezen naar:

- een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of
- een vergelijkbaar apparaat voor het visualiseren van elektronische kaarten.