



Wijziging Binnenvaartregeling ter implementatie van CCR-resolutie 2011-I, invoering van het praktijkexamen binnenvaart, en ter reparatie van enkele onvolkomenheden

Nr. IENM/BSK-2011/119241

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 8, eerste lid, 32, eerste en tweede lid, en 48, vierde lid, van de Binnenvaartwet, 25, tweede lid, van het Binnenvaartbesluit, alsmede op de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, bij resolutie 2011-I van 27 mei 2011, aangenomen protocollen 2011-I-8, 2011-I-10, 2011-I-12 en 2011-I-14;

Besluit:

ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd.

A

In artikel 1.4, eerste lid, wordt 'Patentreglement Rijn' vervangen door: Rsp.

B

In artikel 1.7, eerste en tweede lid, wordt telkens na '16.06, eerste lid,' ingevoegd: van het RosR 1995.

C

Artikel 3.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. In afwijking van artikel 3.2, eerste lid, bedraagt voor duwstellen met een lengte van ten hoogste 86 meter de minimaal te behalen snelheid ten opzichte van het water ten minste:
 - a. 11 km/h op zone 3-wateren;
 - b. 10 km/h op zone 4-wateren, tenzij daar een maximumsnelheid van minder dan 10 km/h geldt. In dat geval stelt de minister voor het betreffende duwstel een andere minimaal te behalen snelheid vast.

2. In het tweede lid wordt 'schip of sleepboot' vervangen door: duwstel.

D

In artikel 7.19 vervalt het derde lid onder vervanging van de aanduiding 4. aan het begin van het vierde lid door 3..

E

Na artikel 7.19 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 7.19a

De vaartijd bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, wordt verminderd met drie jaar voor de aanvrager die:

- a. houder is van de verklaring praktijkexamen vaartijd, ten bewijze dat hij met goed gevolg het praktijkexamen binnenvaart van de afdeling CCV van de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen te Rijswijk heeft afgelegd; of
- b. met goed gevolg een praktijkexamen, dat bij internationale regeling of door een bevoegde autoriteit in het buitenland en door de minister is erkend, heeft afgelegd.



F

In artikel 7.21, eerste lid, wordt 'een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs en een groot vaarbewijs' vervangen door: een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs, een groot vaarbewijs en een verklaring praktijkexamen vaartijd.

G

Bijlage 1.1 (RosR 1995) wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 11.02 wordt als volgt gewijzigd:

a. het vierde lid komt te luiden:

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 denneboom 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 denneboom 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.

b. Onder vernummering van het vijfde tot zevende lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

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 dennebomen 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.

2. Artikel 11.04, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. 'daarboven tot 0,54 m' wordt vervangen door: daarboven tot 0,50 m.

b. De laatste twee volzinnen vervallen.

3. In de tabel van artikel 24.02, tweede lid, komen de vermeldingen bij artikel 11.02, vierde lid, en 11.04 te luiden:

11.02, lid 4	Voorziening aan de buitenkanten van dekken, gangboorden en andere werkplekken Hoogte van de dennebomen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020 N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
11.04, lid 1	Vrije breedte van het gangboord	** N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 bij schepen van een breedte van meer dan 7,30 m
11.04, lid 2	Relingen van gangboorden	Voor schepen met L < 55 m en verblijven uitsluitend op het achterschip geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020

4. In de tabel van artikel 24.06, vijfde lid, worden in de numerieke rangschikking ingevoegd:

11.02, lid 4	Hoogte van de verschansingen en dennebomen evenals van de relingen van gangboorden	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.12.2011
	Hoogte van de dennebomen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035	1.12.2011
11.04, lid 2	Relingen van gangboorden	Voor schepen met L < 55 m en verblijven uitsluitend op het achterschip geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.12.2011

5. In bijlage I wordt een schets toegevoegd, luidende:

Schets 10 Zwemvest gebruiken		Kleuren: Blauw / Wit
---------------------------------	--	----------------------

6. Bijlage N, deel I, afdeling B, wordt als volgt gewijzigd:

a. onder vernummering van onderdelen 3 en 4 tot 4 en 5 wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

3. De functionaliteit van een interne of externe MKD (minimum keyboard and display) moet voor de schipper bereikbaar zijn. Alarmfuncties en statusinformatie van het Inland AISapparaat 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 waarschuwingsslampjes moeten na de inbouw zichtbaar blijven.

b. Onder vernummering van de onderdelen 5 (nieuw) tot en met 8 tot 7 tot en met 10 wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

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	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

H

Bijlage 1.9 (Rsp) wordt als volgt gewijzigd.

1. In artikel 3.10, tweede lid, wordt 'eenmaal per week maximaal 16 uur' vervangen door: eenmaal per week tot maximaal 16 uur.

2. Bijlage D5, onderdeel II, wordt als volgt gewijzigd:

a. Aan de tabel met vaarbevoegdheidsbewijzen van derde landen worden twee rijen toegevoegd, luidende:

SL	Kapiteinsvaarbewijs klasse I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stroja I. triedy kategórie A</i>	– voor de geldigheid van dit Slowaakse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluisen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, – de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	Model
AT	Kapiteinspatent <i>Kapitänspatent</i>	– voor de geldigheid van dit Oostenrijkse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluisen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, – de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.		Model

b. Aan de modellen van vaarbevoegdheidsbewijzen worden twee modellen toegevoegd, luidende:

Kapiteinsvaarbewijs klasse I

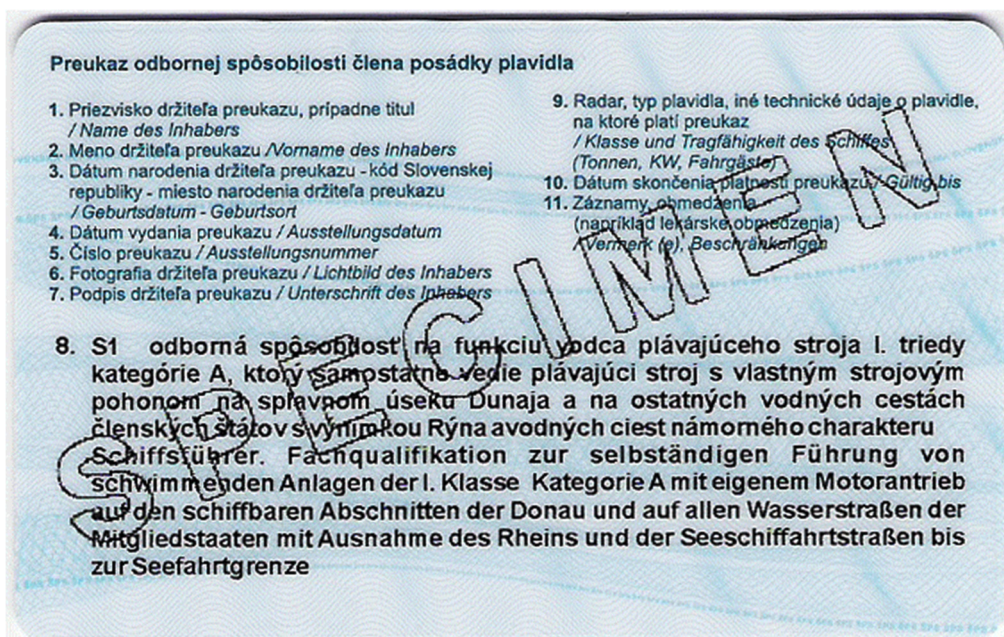
Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stroja I. triedy kategórie A

(Voorzijde)





(Achterzijde)



Kapiteinspatent

Kapitänspatent

(Voorzijde)



(Achterzijde)

**KAPITÄNSPATENT -
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT B**

1. Name des Inhabers, akademischer Grad
2. Vorname(n)
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum des Patents
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Örtlicher Geltungsbereich
A Alle Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässer außer dem Rhein
B Alle Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässer außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein
9. Sachlicher Geltungsbereich
(Fahrzeugart, Radar, Fahrgäste, Fahrzeuglänge, Antriebsleistung, Tragfähigkeit)
10. Verfalldatum
11. Vermerke, Einschränkungen

**Muster der
Europäischen Union**

3. Bijlage D6 wordt als volgt gewijzigd:

a. Aan de tabel met bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart worden twee rijen toegevoegd, luidende:

SL	Radarbevoegdheidsbewijs <i>Preukaz radarového navigátora</i>		Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 ecretariat@sps.sk	Model
AT	Aantekening 'Radar' ingeschreven op het kapiteinspatent			

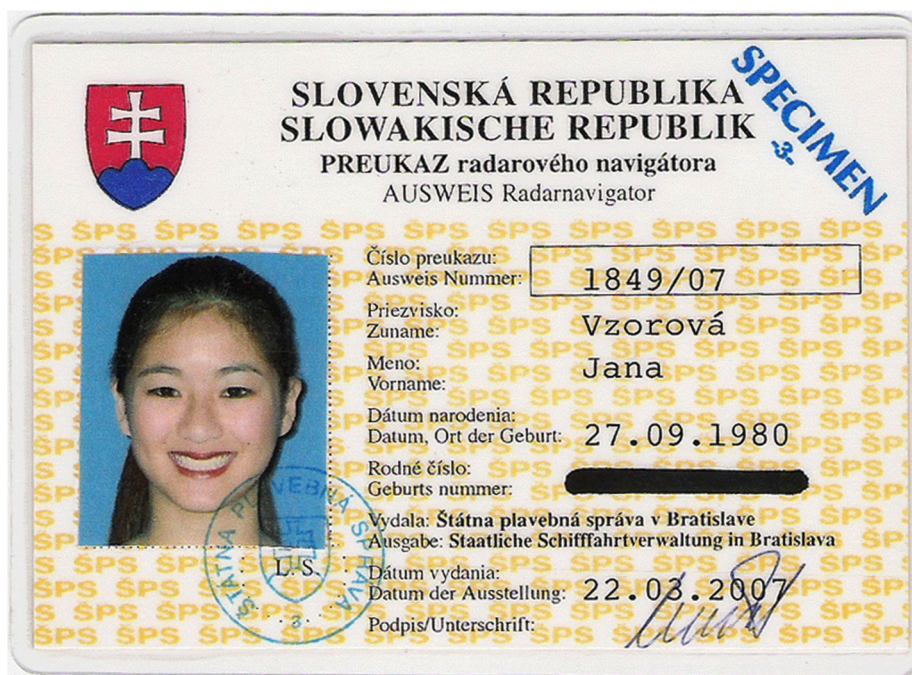
b. Aan de modellen van als gelijkwaardig erkende radarbevoegdheidsbewijzen wordt een model toegevoegd, luidende:



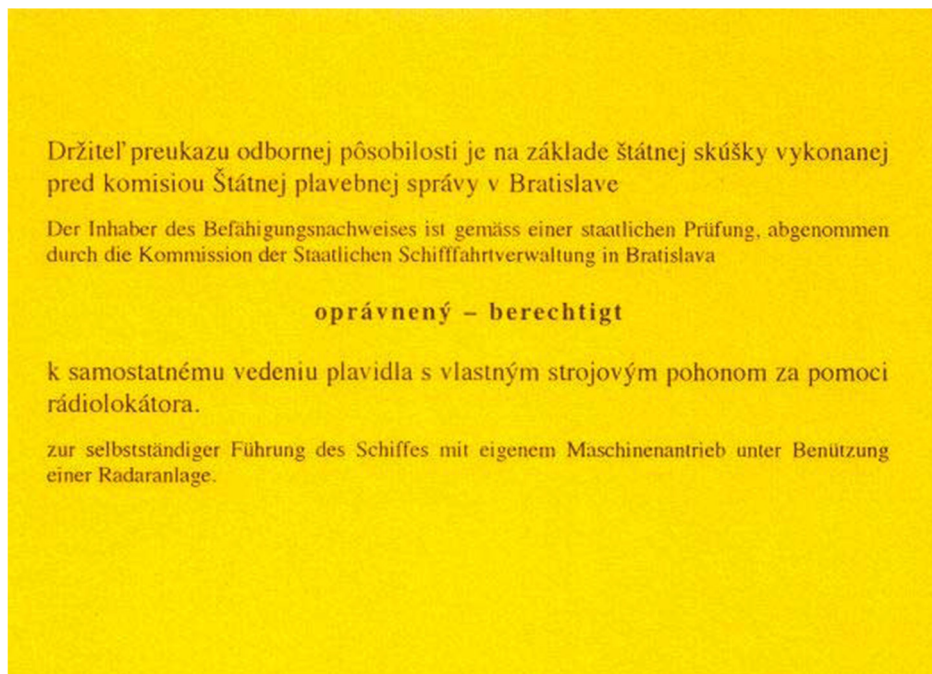
Radarbevoegdheidsbewijs

Preukaz radarového navigátora

(Voorzijde)



(Achterzijde)



I

Bijlage 5.5 wordt als volgt gewijzigd.

1. In de tweede kolom van de tabel wordt telkens '2^e machinist' vervangen door: 2^e machinist².



2. In de voetnoot vervalt de tweede volzin.

3. Toegevoegd wordt een voetnoot, luidende:

2. De 2^e machinist kan vervallen indien er sprake is van een eenmansbediening met betrekking tot de voortstuwingsmiddelen en de stuurinrichting.

J

Bijlage 6.1 wordt als volgt gewijzigd.

1. Artikel 9 komt te luiden:

Artikel 9. Aandoeningen die gepaard gaan met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen

1. Alle aandoeningen die gepaard gaan met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen, alsmede aanvallen van draaiduizeligheid of onbedwingbare slaap zijn een reden voor ongeschiktheid.
2. Alle vormen van epilepsie in de anamnese, al dan niet medicamenteus behandeld, zijn een reden voor ongeschiktheid. Uitzonderingen hierop zijn:
 - a. goedkeuring is mogelijk indien de laatste aanval heeft plaatsgevonden voor het vijfde levensjaar en nadien geen anti-epileptica zijn gebruikt;
 - b. goedkeuring na een eerste aanval is, na ongeschikt verklaring gedurende twee jaar na die aanval, bij een erkend gunstige prognose mogelijk indien:
 - 1° dit één al dan niet geprovoceerde epileptische aanval betreft,
 - 2° die niet is behandeld met medicijnen, en
 - 3° geen voor epilepsie relevante afwijkingen aan de hersenen zichtbaar zijn op een MRI-scan, een recent standaard EEG alsmede een recent EEG na gehele of partiële slaaponthouding;
 - c. in afwijking van onderdeel b is goedkeuring na een eerste aanval mogelijk voor de keuring ter verkrijging van het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt, na ongeschikt verklaring gedurende drie maanden na die aanval, indien:
 - 1° het een eerste al dan niet geprovoceerde epileptische aanval betreft, en
 - 2° geen relevante afwijkingen aan de hersenen zichtbaar zijn op een MRI-scan en een standaard EEG, gemaakt na de aanval zonder 'epileptiforme afwijkingen';
 - d. goedkeuring na meer dan één aanval van personen bij wie de medicatie is gestaakt is, na ongeschikt verklaring gedurende twee jaar na het staken van die medicatie, bij een erkend gunstige prognose mogelijk indien na het staken geen voor epilepsie relevante afwijkingen aan de hersenen zichtbaar zijn op een MRI-scan, een recent standaard EEG alsmede een recent EEG na gehele of partiële slaaponthouding;
 - e. goedkeuring is mogelijk voor het klein vaarbewijs dat uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt, met een maximum geldigheidsduur van vijf jaar, bij gebruik van anti-epileptica na een aanvalsvrije periode van twee jaar.
3. De geldigheidsduur van de geneeskundige verklaring bij de uitzonderingen beschreven in het vorige lid is eerst één jaar. Indien de betrokkene aanvalsvrij blijft wordt de geldigheidsduur vervolgens drie jaar, daarna vijf jaar en daarna onbeperkt.
4. Noctambulisme is in het algemeen een reden voor ongeschiktheid.

2. Artikel 16, vierde lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. in onderdeel a vervalt 'en het apparaat niet kan worden beïnvloed door elektromagnetische straling';

b. onderdeel b, komt te luiden:

- b. na de periode genoemd onder a is goedkeuring (zie onder c) mogelijk na een gunstig specialistisch rapport waaruit blijkt dat de ICD in deze periode geen elektroshocks heeft afgegeven dan wel dat zich tijdens stimulatie door de ICD geen ernstige hemodynamische problemen hebben voorgedaan en het apparaat niet kan worden beïnvloed door elektromagnetische straling;

3. In het opschrift van artikel 17 wordt 'kracht' vervangen door 'functie' en wordt na 'de uit te oefenen arbeid' ingevoegd: naar het oordeel van de minister.



K

Bijlage 11.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Tabel 1A wordt als volgt gewijzigd:

a. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.100 R wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 350,-	BVW 3.3.100a R
--	---------------------------------	---------	----------------

b. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.108 R wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 700,-	BVW 3.3.108a R
--	---------------------------------	---------	----------------

c. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.165 R wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 350,-	BVW 3.3.165a R
--	---------------------------------	---------	----------------

d. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.177 R wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 700,-	BVW 3.3.177a R
--	---------------------------------	---------	----------------

e. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.187 R wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 350,-	BVW 3.3.187a R
--	---------------------------------	---------	----------------

f. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.197 R wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 700,-	BVW 3.3.197a R
--	---------------------------------	---------	----------------

g. In de eerste kolom van de rij met de feitcode BVW 5.1.003 R wordt '1.6 BVR' vervangen door: 1.9 BVR.

2. Tabel 1B wordt als volgt gewijzigd:

a. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.100 O wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 350,-	BVW 3.3.100a O
--	---------------------------------	---------	----------------

b. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.108 O wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 700,-	BVW 3.3.108a O
--	---------------------------------	---------	----------------

c. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.187 O wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 350,-	BVW 3.3.187a O
--	---------------------------------	---------	----------------

d. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.197 O wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 volmatroos	€ 700,-	BVW 3.3.197a O
--	---------------------------------	---------	----------------

e. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.225 O wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 matroos	€ 300,-	BVW 3.3.225a O
--	------------------------------	---------	----------------



f. Na de rij met de feitcode BVW 3.3.228 O wordt een rij ingevoegd, luidende:

	Bij een tekort van 1 matroos	€ 600,-	BVW 3.3.228a O
--	------------------------------	---------	----------------

g. In de tweede kolom van de rijen met de feitcodes BVW 4.2.026 O tot en met BVW 4.2.029 O wordt 'kolom 1, 2, 3 en 4' vervangen door: kolom 1, 5, 6 en 7.

ARTIKEL II

1. Deze regeling, met uitzondering van onderdelen D, E, F, G en H treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, met dien verstande dat onderdeel C terugwerkt tot en met 1 juli 2009 en onderdelen J en K terugwerken tot en met 1 juli 2011.
2. Onderdelen D, E en F treden in werking met ingang van 1 januari 2012.
3. Onderdeel G treedt in werking met ingang van 1 december 2011.
4. Onderdeel H treedt in werking met ingang van 1 oktober 2011.

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 implementatie van de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bij resolutie 2011-I van 27 mei 2011 aangenomen protocollen 2011-I-8, 2011-I-10, 2011-I-12 en 2011-I-14. Deze besluiten betreffen de erkenning van Slowaakse en Oostenrijkse vaarbewijzen en radarpatenten, de invoering van diverse voorschriften om het overboord vallen te voorkomen en extra bedienings- en veiligheidseisen voor AIS-apparatuur.

Daarbij zij opgemerkt dat de bepalingen om overboord vallen te voorkomen in de CCR zijn aangenomen als voorschrift van tijdelijke aard voor de duur van 3 jaar. Na drie jaar moet de CCR actief besluiten om de werkingsduur van deze voorschriften al dan niet te verlengen. Deze tijd zal worden benut om het aantal ongevallen en verdrinkingen te monitoren en te bezien in hoeverre het aanbrenge van relingen daadwerkelijk een vermindering van het aantal ongevallen tot gevolg heeft gehad.

Daarnaast wordt met deze regeling een aantal artikelen in de Binnenvaartregeling gerepareerd. Deze reparatie betreft een aanscherping van de snelheidsvoorschriften voor uitsluitend binnenslands varende duwstellen, een correctie van de medische keuringseisen voor het vaarbewijs en een correctie van een aantal delictsomschrijvingen in de bestuurlijke boetecatalogus.

Ten slotte bevat deze regeling in artikel I, onderdelen D,E en F, een geheel nieuw element, te weten de invoering van het praktijkexamen binnenvaart.

Dit examen zal verdeeld zijn in vier praktijktoetsen, die met vaste tussenpozen van 45 dagen, op zijn snelst in één jaar kunnen worden afgelegd. Als de laatste toets is afgelegd is er door de kandidaat een jaar vaartijd in de binnenvaart behaald. Om tot de praktijktoetsen te worden toegelaten moet er een aantal opdrachten met goed gevolg zijn afgelegd, die in een portfolio worden aangetekend.

De praktijktoetsen nemen gedurende het jaar in complexiteit toe. De afsluitende toets zal uiteindelijk worden afgenomen op een simulator voor de binnenvaart. In de beginfase zal deze laatste toets op een binnenvaartschip, of deels op een binnenvaartschip en deels op een simulator plaatsvinden, omdat een geschikte simulator voor de binnenvaart dan nog niet beschikbaar zal zijn.

Als de laatste toets met goed gevolg is afgelegd, krijgt de kandidaat een verklaring praktijkexamen vaartijd. Deze verklaring geeft recht op drie jaar vermindering van de verplichte vaartijd voor het examen voor het groot of het beperkt groot vaarbewijs.

Tezamen met de in het praktijk examenjaar in de binnenvaart verkregen vaartijd beschikt de kandidaat dan over vier jaar vaartijd.

In het afleggen van de benodigde theorie-examens voor deze vaarbewijzen, verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie. Het is alleen wel zo dat de kandidaat voor alle theorie-examens moet zijn geslaagd, voordat aan de laatste praktijktoets kan worden deelgenomen.

Aan het praktijkexamen kan worden deelgenomen als de leeftijd van 21 jaar is bereikt en er een overeenkomst is gesloten met in eerste instantie een aantal nader aan te wijzen binnenvaartscholen, omdat er een portfolio moet worden opgebouwd.

Het praktijkexamen is bedoeld om de toegang tot de binnenvaart te vergemakkelijken en zo een instrument te bieden om het tekort aan schippers in de binnenvaart mee te helpen oplossen.

Het praktijkexamen is vooral geschikt voor zij-instromers, die al enige ervaring in de scheepvaart hebben opgebouwd, bijvoorbeeld in de zeevaart, of de visserij, maar kan ook worden afgelegd door kandidaten die nog geen enkele ervaring in de scheepvaart hebben verkregen. De verwachting is wel dat dergelijke kandidaten langer dan één jaar nodig zullen hebben om de vier praktijktoetsen met goed gevolg af te leggen.

De bestaande mogelijkheid om het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs door middel van het behalen van drie, respectievelijk vier jaar vaartijd te behalen, blijft gewoon bestaan.

Het praktijkexamen biedt dus een extra mogelijkheid, om deze vaartijd op een versnelde manier te verkrijgen, waarbij gecontroleerd, gedurende minimaal een jaar praktijkervaring wordt opgedaan in alle facetten van de binnenvaart die voor het veilig varen met een binnenvaartschip vereist zijn, en waarvoor het bezit van een groot vaarbewijs, of een beperkt groot vaarbewijs noodzakelijk is.

Vaste verandermomenten

Aangezien de inwerkingtredingsdata van de CCR-protocollen zijn vastgesteld bij de desbetreffende besluiten van de CCR is voor de onderdelen G en H afgeweken van de vaste verandermomenten voor regelingen. Dit is eveneens gedaan voor de onderdelen J en K, gezien het spoedeisende karakter van het herstel van de onvolledige medische keuringseisen en de fouten in de boetecatalogus.

Voorts is ten aanzien van de onderdelen A, B, C en I afgeweken van de vaste verandermomenten aangezien dit herstel van overduidelijke omissies betreft, waarvan het onwenselijk is deze onnodig in stand te houden.

Voor de onderdelen D, E en F wordt wel gebruik gemaakt van een vast verandermoment. Deze



onderdelen worden nu bekend gemaakt maar treden pas 1 januari 2012 in werking.

Administratieve lasten en nalevingskosten

Erkenning van buitenlandse vaarbewijzen en radarpatenten, technische eisen aan AIS-apparatuur en de hier bedoelde herstelmaatregelen hebben geen gevolgen voor de informatieverplichtingen van bedrijven of burgers en derhalve ook niet voor de administratieve lasten.

Ook de invoering van het praktijkexamen leidt niet tot een verhoging van de administratieve lasten aangezien dit examen een vrijwillig alternatief is voor drie jaren vaartijd. Het staat de kandidaat vrij om dit examen te kiezen of om drie jaar praktijkervaring aan boord van een schip op te bouwen.

Ook de meeste voorschriften ter voorkoming van vallen en verdrinken leiden niet tot nieuwe administratieve lasten. Deze betreffen overwegend de aanwezigheid van voorzieningen als relingen en verschansingen.

De kosten die verbonden zijn aan het aanbrengen van het teken 'zwemvest gebruiken' zijn niet alleen bijzonder gering maar vallen ook onder de normale zorg voor de veiligheid van het personeel. Dit zijn derhalve bedrijfseigen kosten en behoren niet tot de nalevingskosten.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Hier is nagelaten de verwijzing naar het Patentreglement Rijn te vervangen door Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

Onderdeel B

Dit betreft een correctie van een aantal onvolledige verwijzingen.

Onderdeel C

Ten onrechte is bij de verlaging van de minimaal te behalen snelheid van 13 km/h naar 10 km/h, voor uitsluitend binnenslands varende duwstellen, niet vermeld dat deze slechts geldt voor schepen met een lengte tot 86 meter.

Voorts is met betrekking tot de minimaal te behalen snelheid voor duwstellen op zone 4-wateren een uitzondering gemaakt voor situaties waarin de vaarwegbeheerder een maximumsnelheid heeft vastgesteld die lager is dan 10 km/h. Dit kan zich voordoen in bepaalde grachten waar een maximumsnelheid van bijvoorbeeld 5 km/h geldt. Voor daar varende duwstellen van bijvoorbeeld de reinigingsdienst kan een lagere minimaal te behalen snelheid worden vastgesteld.

Deze toevoegingen bestonden al onder het Binnenscheepenbesluit maar zijn per ongeluk niet meegenomen.

Onderdelen D, E en F

De verklaring praktijkexamen vaartijd wordt toegevoegd in artikel 7.21, eerste lid, van de Binnenvaartregeling. Hierdoor strekt de verplichting tot goedkeuring door de Minister van Infrastructuur en Milieu van een examenreglement en een examenprogramma, zich, naast de examens ter verkrijging van het groot en het beperkt groot vaarbewijs, ook uit tot het praktijkexamen binnenvaart.

De organisatorische invulling van het praktijkexamen binnenvaart zal voornamelijk in dit examenprogramma en examenreglement gestalte krijgen.

Hoe dit er precies uitziet zal zichtbaar worden in het ministeriële besluit dat nog ter goedkeuring van het examenprogramma en het examenreglement zal worden genomen.

Zie voor het praktijkexamen binnenvaart zelf het algemeen deel van de toelichting.

Onderdeel G

De punten 1 tot en met 5 betreffen verschillende voorschriften ter voorkoming van het vallen aan boord en het verdrinken. Deze zien met name op de aanwezigheid en uitvoering van relingen, alsmede op het aanbrengen van het teken 'Zwemvest gebruiken'.

Punt 6 bevat twee nieuwe eisen voor AIS-apparatuur met betrekking tot de goede bedienbaarheid en zichtbaarheid ervan, alsmede de typegoedkeuringseisen voor de externe sensoren.



Onderdeel H

Dit betreft allereerst het herstel van een vertaalfout in artikel 3.10, tweede lid, van het Rsp en verder de erkenning door de CCR van de Slowaakse en Oostenrijkse vaarbewijzen en radarpatenten voor de Rijnvaart.

Onderdeel I

In bijlage 5.5 waren ten onrechte twee afzonderlijke voetnoten samengevoegd. Deze zijn hiermee weer gescheiden.

Onderdeel J

Bij de vorige wijziging van bijlage 6.1 waren ten onrechte artikel 9, tweede lid, onderdelen a en e, weggevallen. Verder is de redactie van het gehele artikel veranderd.

In artikel 16, vierde lid, onderdelen a en b, stond abusievelijk dezelfde tekst.

Verder is artikel 17 op kleine punten redactioneel verbeterd.

Onderdeel K

In de tabellen 1A en 1B van bijlage 11.1 ontbrak op verschillende plaatsen de overtreding van het varen met een volmatroos of matroos te weinig aan boord. Dit is hiermee hersteld.

In de bij Punt 2, onder g, bedoelde delictomschrijving is de verkeerde overtreding omschreven, namelijk het niet noteren van het begin van de vaart in plaats van het eind van de vaart.

Artikel II

Voor onderdeel C is terugwerkende kracht tot en met 1 juli 2009 geregeld omdat de maatregel die hiermee wordt aangescherpt eveneens terugwerkt tot dat tijdstip. Met ingang van die datum werd de Binnenvaartwet van kracht en werd de Binnenschepenwet ingetrokken. Daardoor verviel de tot dan geldende uitzondering voor uitsluitend binnenslands varende duwstellen om met een lagere minimaal te behalen snelheid te mogen varen dan internationaal varende duwstellen. Deze uitzondering is 1 juli 2011, met terugwerkende kracht tot 1 juli 2009, hersteld.

De inwerkingtreding van de onderdelen D, E en F geschiedt op het vaste verandermoment van 1 januari 2012.

De inwerkingtredingsdata van de onderdelen G en H, respectievelijk 1 december 2011 en 1 oktober 2011, zijn vastgesteld door de CCR.

Voor de onderdelen J en K is terugwerkende kracht tot en met 1 juli 2011 geregeld omdat de met deze maatregelen te herstellen fouten met de wijziging van die datum in de Binnenvaartregeling zijn geslopen.

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