

**Moratorium voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn**  
**Wijziging van het Reglement van Onderzoek door een voorschrift van tijdelijke aard**

**(Art. 24.02, tweede lid, in verbinding met art. 8.05, zesde lid, art. 8.10, derde lid, art. 10.04, art. 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, art. 15.06, zesde lid, art. 15.07, art. 15.08, derde lid, art. 24.03, eerste lid in verbinding met art. 3.04, zevende lid, art. 7.01, tweede lid, art. 8.10, tweede lid, artikelen 9.01 en 12.02, vijfde lid, art. 24.06, vijfde lid, in verbinding met art. 10.04, art. 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, art. 15.06, zesde lid, art. 15.07, art. 15.08, derde lid)**

1. De CCR is het met de Europese Commissie eens dat gezien de moeilijke economische situatie in de binnenvaart een moratorium (tijdelijke opschorting van de einddatum) voor verschillende overgangsbepalingen in het Reglement van Onderzoek (ROSR) naast andere maatregelen, een mogelijkheid zou kunnen bieden om het bedrijfsleven te helpen, de moeilijke situatie het hoofd te bieden. De CCR heeft daarom het Comité Reglement van Onderzoek verzocht,

- de voorschriften waardoor bepaalde technische eisen bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek vanaf 1 januari 2015 voor bestaande schepen van kracht zullen worden (overgangsbepalingen), te onderzoeken om vast te stellen in hoeverre deze om economische of technische redenen momenteel moeilijk haalbaar zijn;
- voorstellen voor een tijdelijke opschorting van de inwerkingtreding van overgangsbepalingen voor te leggen.

Een opschorting van de inwerkingtreding mag echter de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart niet ondermijnen. Het imago van de binnenvaart als een veilige en milieuvriendelijke vervoersdrager moet worden gewaarborgd.

2. Het Comité Reglement van Onderzoek heeft - op grond van onderzoek en navraag bij het bedrijfsleven door verschillende delegaties - vastgesteld dat voor bepaalde overgangsbepalingen nader onderzoek nodig is om een overzicht te krijgen van de omvang van de problemen en voorstellen voor eventuele alternatieven te formuleren. Enkele onderzoeken bevinden zich al in een vergevorderd stadium, met andere moet nog worden begonnen. De tijdelijke verschuiving van de inwerkingtreding van deze bepalingen geeft de delegaties de mogelijkheid deze onderzoeken grondig uit te voeren en goed uitgewerkte voorstellen te kunnen doen. Bovendien heeft ook de CCR nog tijd nodig om over de ingediende voorstellen te overleggen. Op basis van deze voorstellen kan de CCR beslissen, welke daarop volgende maatregelen en aanvullende wijzigingen van de Rijnreglementen eventueel nog nodig zijn.

3. Op grond van bovenstaande inzichten en overwegingen wordt voor de in het navolgende besluit vermelde overgangsbepalingen een moratorium voorzien. De termijn van 2015 wordt voor deze overgangsbepalingen tot 2020 verlengd.

4. Opdat de wijzigingen reeds op 1 december 2014 van kracht kunnen worden, worden hier voorschriften van tijdelijke aard voorzien. De CCR kan vervolgens voor het einde van de geldigheidsduur van de voorschriften van tijdelijke aard besluiten om deze

- door inhoudelijk gelijklopende definitieve wijzigingen te vervangen, waardoor het moratorium tot een bepaalde, vast te leggen datum wordt verlengd,
- door andere definitieve wijzigingen te vervangen.

In functie van de resultaten het geplande, verdere onderzoek zou op dat moment voor elke bepaling een afzonderlijk besluit moeten worden genomen.

5. Het resultaat van de evaluatie die op grond van de richtsnoeren van de CCR met betrekking tot haar reglementaire werkzaamheden is voorzien (Besluit 2008-I-3), is navolgend weergegeven.

### **Oogmerk van de voorgestelde wijzigingen**

De omzetting van de overgangsbepalingen van het ROSR is voor veel scheepseigenaren financieel of technisch moeilijk haalbaar, met name vanwege de huidige economische problemen in de binnenvaart in Europa. Voor de in het navolgende besluit vermelde overgangsbepalingen heeft de CCR vastgesteld - op grond van onderzoek en navraag bij het bedrijfsleven door verschillende delegaties - dat nader onderzoek nodig is om een overzicht te krijgen van de omvang van de problemen en om voorstellen voor eventuele alternatieven te formuleren. De tijdelijke opschorting van de inwerkingtreding van deze

bepalingen biedt de mogelijkheid deze onderzoeken grondig uit te voeren en goed uitgewerkte voorstellen te kunnen doen. Het oogmerk van de voorstellen ter wijziging van de overgangsbepalingen wordt hieronder toegelicht.

#### **a. Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen van brandstoftanks**

Een ontoereikende diameter van ontluchtungs- en verbindingsleidingen kan leiden tot het lekken van brandstof en daardoor tot een verontreiniging van het water bij het bunkeren. Ontluchtungs- en verbindingsleidingen zijn vaak zodanig in de scheepsconstructie ingepast dat het niet eenvoudig is de doorsnede van leidingen aan te passen. In de praktijk kunnen tijdens het vullen van de brandstoftanks eventueel speciale koppelstukken worden gebruikt, waardoor de doorsnede van de ontluchtungsleiding, zoals voorgeschreven in het ROSR, 1,25 keer zo groot is als die van de vulleiding. Het zou onderzocht moeten worden of er op een veilige manier kan worden gebunkerd wanneer er gebruik wordt gemaakt van specifieke koppelstukken of dat er toch gezocht moet worden naar een oplossing waarbij de leidingen worden aangepast.

#### **b. Geluidsgrens voor stilliggende schepen, door een varend schip voortgebracht geluid, ten hoogste toegestane niveau van de geluidsdruk in de machinekamer, niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip bij de stuurstelling, geluidshinder en trillingen in verblijven**

Grote delen van de bevolking hebben te kampen met gezondheidsproblemen door de geluidsoverlast van het verkeer. Op veel plaatsen zijn de oevers van de waterwegen bewoond of woont men in de nabijheid van ligplaatsen voor de binnenvaart. De nabijheid van de ligplaatsen bij woongebieden hangt samen met de wens van de binnenvaart naar sociale integratie. De geluidsemisies van de afgemeerde schepen, die voornamelijk veroorzaakt worden door lopende generatoren voor de stroomvoorziening, en van voorbijvarende schepen leiden tot klachten van de oeverbewoners. Daarom is het zaak de geluidsemisies van binnenschepen, voor zover financieel dragelijk, door technische voorzieningen zo veel mogelijk te reduceren.

De geluidsdruk in de machinekamers van binnenschepen is in de regel zo hoog dat bij de bemanning gehoorbeschadiging ontstaat wanneer zij zich bij lopende motoren in de machinekamer bevinden. Schade aan het gehoor kan echter vermeden worden door een zo kort mogelijk durende blootstelling gecombineerd met het gebruik van adequate gehoorbescherming. In de praktijk gebeurt dit ook.

Een te hoog geluidsniveau in het stuurhuis kan in extreme gevallen tot misverstanden bij het marifoonverkeer leiden. Bovendien zal een te hoog geluidsniveau de aandacht van de schipper nadelig beïnvloeden, hem sneller moe maken of op langere termijn zelfs gehoorschade veroorzaken. In tegenstelling tot het verblijf in de machinekamer, is het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen in het stuurhuis niet mogelijk.

Als het schip ook 's nachts vaart en het geluidsniveau en de trillingen in woonverblijven op binnenschepen te hoog zijn, kan dit het welzijn, de rust en met name ook de slaap van de bemanningsleden nadelig beïnvloeden.

Een eerste onderzoek heeft duidelijk aangetoond dat bij bestaande schepen een vermindering van de geluidsemisies en trillingen gepaard kan gaan met zeer hoge kosten. De geluidsemisies leveren echter geen rechtstreekse risico's voor de veiligheid en een soepel verloop van de binnenvaart op. Daarom is het gerechtvaardigd, meer tijd uit te trekken voor nader onderzoek, waarbij tevens de meetmethoden onder de loep genomen zouden moeten worden. Een eerste conceptrapport is inmiddels beschikbaar en naar verwachting zal de Nederlandse delegatie bij de CCR medio 2014 de resultaten van het onderzoek voorleggen. Een vervolgonderzoek, waarbij nog meer schepen zullen worden doorgemeten, zal binnen afzienbare tijd door Nederland worden aanbesteed.

#### **c. Toepassing Europese norm op bijboten**

De bijboten die reeds voorhanden zijn, moeten voldoen aan de voorschriften van het ROSR die op 30 september 2003 van kracht waren. Deze voorschriften werden op 1 oktober 2003 door een verwijzing naar de Europese norm EN 1914 : 1997 vervangen. Voor wat betreft de belangrijkste eisen stemmen de voorschriften van het ROSR overeen met de norm, met dien verstande dat het veiligheidsniveau van de vereisten in feite gelijk is.

Voor de reeds bestaande bijboten werd een overgangsbepaling voorzien op grond waarvan de bijboten bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1 januari 2015 aan de norm EN 1914 : 1997 zouden moeten voldoen. De aanpassing moet op grond hiervan ca. 15 jaar na de vankrachtwording van de voorschriften plaatsvinden, al naar gelang hoe lang het certificaat van onderzoek geldig is. Als het ROSR ten aanzien van de materiële eigenschappen van de uitrusting van

het schip naar een Europese of internationale norm verwijst, mag de uitrusting op grond van artikel 24.04, vierde lid, ROSR na een herziening of aanpassing van de norm nog 20 jaar na deze herziening of aanpassing in gebruik blijven. Deze regel die het gebruik ook na een herziening van de norm toestaat, geldt in het onderhavige geval niet; bij een toepassing zoals hier bedoeld, zou dit echter op hetzelfde neerkomen als een moratorium, aangezien dat ertoe zou leiden dat de uitrusting binnen een periode van ongeveer 20 jaar zou moeten worden vervangen.

De aanschafkosten van een bijboot (die vanaf ongeveer 2000 € op de markt verkrijgbaar zijn) zijn in vergelijking met de hoogte van andere investeringen waar het onderhavige besluit betrekking op heeft, gering. Een uitstel van de investering bij de verlenging van het certificaat van onderzoek zal echter de financiële situatie van de scheepseigenaren en in het bijzonder die van de kleine schepen ten goede komen. Bovendien moet erop gewezen worden dat de aanschaf van een bijboot niet de enige investering is die een scheepseigenaar voor de verlenging van zijn certificaat van onderzoek moet doen.

#### **d. Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord**

Onderzoek in Nederland heeft aangetoond dat de eisen die aan kranen gesteld worden met betrekking tot het fabriekslabel, de veiligheidseisen en het aan boord aanwezig zijn van bepaalde bescheiden, zodanig zijn dat kranen die zijn geplaatst voor de introductie van deze eisen, hier niet aan kunnen voldoen. Indien fabriekslabels en bescheiden op grond van een moratorium niet aan boord zijn, brengt dit niet per se risico's met zich mee. Voor zover technische eisen in het geding zijn die een veiligheidsrisico met zich brengen, is door experts op het gebied van kranen gemeld dat op bestaande kranen maatregelen uitgevoerd kunnen worden tegen een bedrag dat ten opzichte van een nieuwe kraan zeer veel lager ligt. Doel van het onderzoek is om vast te stellen welke aanpassingsmaatregelen onontbeerlijk zijn en hoe een toereikende veiligheid bij kranen zonder fabriekslabel en bescheiden aan boord kan worden aangetoond.

#### **e. Vluchtwegen niet door keukens van passagiersschepen**

Indien op bestaande passagiersschepen niet meer wordt toegestaan vluchtwegen door keukens te laten lopen, zal in de meeste gevallen in de accommodatie voor passagiers moeten worden gesneden door één of meerdere hutten om te bouwen tot vluchtweg. Dit is een ingrijpende operatie waarmee het verdienend vermogen van het schip wordt aangetast. Daarmee is de investering niet eenmalig, maar blijvend van invloed op het bedrijfsresultaat. Aanvullende maatregelen kunnen de risico's van vluchten door keukens tot het uiterste minimum beperken. Doel van het onderzoek is om vast te stellen, welke alternatieve maatregelen die toch een toereikend veiligheidsniveau waarborgen, voor bestaande schepen kunnen worden toegelaten. Het is het wenselijk, het onderzoek snel af te ronden, zodat vluchtwegen door keukens kunnen worden vermeden of om de veiligheid door alternatieve maatregelen te waarborgen.

#### **f. Eisen aan het voortstuwingsstelsel van passagiersschepen**

De eisen aan de voortstuwingsinstallatie van passagiersschepen vloeien voort uit een voorstel van de internationale vakorganisaties voor de binnenvaart en hangen samen met het feit dat er aan boord van passagiersschepen geen reddingsmiddelen voorhanden zijn die een evacuatie van de passagiers mogelijk zouden maken. Daarom moeten passagiersschepen met een lengte van meer dan 25 m voorzien zijn van een tweede, onafhankelijke aandrijving in een gescheiden machinekamer, zodat het mogelijk is om ook bij het uitvallen van de hoofdaandrijving, bijvoorbeeld als gevolg van een brand of binnendringend water in de machinekamer, het passagiersschip snel naar de oever te varen en de passagiers direct aan land te laten gaan of in ondiep water te evacueren.

Een verbouwing om een tweede, onafhankelijke voortstuwingsinstallatie op een bestaand schip in te bouwen, is zeer complex en kan er zelfs toe leiden dat er een volledig nieuwe aandrijvingsinstallatie moet worden ingebouwd en delen van de scheepsromp moeten worden aangepast. Er bestaan alternatieve mogelijkheden voor de evacuatie van passagiers van schepen. Een moratorium biedt de gelegenheid vast te stellen of voor bestaande schepen alternatieve mogelijkheden kunnen worden toegelaten en zo ja, onder welke voorwaarden. Toen de CCR deze voorschriften aannam, heeft het bedrijfsleven al verzocht, alternatieven in deze zin voor bestaande schepen voor te stellen.

#### **g. Eisen aan de alarminstallatie voor het waarschuwen van het boordpersoneel en de bemanning van passagiersschepen**

Bij een ongeval met individuele passagiers of wanneer er een situatie ontstaat, waardoor de veiligheid van alle passagiers in gevaar komt, moeten de scheepsleiding en bemanning van het passagiersschip snel gewaarschuwd worden, zodat er meteen noodmaatregelen getroffen kunnen worden. Hiervoor zijn

alarminstallaties zeer geschikt. Als een dergelijke alarminstallatie moet worden gerealiseerd op een schip waar de bemanning geen permanent zicht heeft op alle door passagiers bezette ruimten, wordt deze maatregel door de sector onderschreven. De inbouw van een dergelijke installatie wordt echter ook op kleine schepen voor dagtochten voorgeschreven. Dit gaat met hoge kosten gepaard en voor deze schepen wordt het nut van de bepaling bestreden, omdat de bemanning altijd permanent zicht heeft op door passagiers bezette ruimten. Daarom is het gerechtvaardigd, tijd voor aanvullend onderzoek uit te trekken, waaruit moet blijken of een alternatief noodplan een vergelijkbaar veiligheidsniveau oplevert en dus een zinvol alternatief kan zijn.

#### **h. Eisen aan elektrische installaties**

Om aan te tonen dat de elektrische installaties voldoen aan de desbetreffende vereisten, moeten bij de Commissie van Deskundigen diverse documenten worden voorgelegd. De administratieve verplichting die hiermee samenhangt, vormt het echte probleem. Een overzichtsschema van de gehele elektrische installatie en de schema's van diverse onderdelen daarvan, alsmede de opgave van de soort en de doorsnede van de kabels zijn op oudere schepen doorgaans niet beschikbaar. Dit zijn zaken die niet door een elektricien kunnen worden gemaakt zonder dat hij de hele elektrische installatie tot in detail gezien heeft. Het ontbreken van deze schema's zegt verder niets over de veiligheid van de installaties. De Nederlandse delegatie zal binnenkort een onderzoek naar alternatieve mogelijkheden in opdracht geven.

#### **Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen**

Van de voorgestelde wijzigingen van het ROSR zou kunnen worden afgezien, wanneer in plaats daarvan een vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure voor de toepassing van artikel 24.04, vierde lid, van het ROSR – de zogenoemde hardheidsclausule – zou worden gevolgd. Deze procedure brengt echter meer administratieve lasten met zich mee, aangezien voor elk betroffen schip een afzonderlijk verzoek moet worden ingediend, dat door de bevoegde autoriteiten moet worden goedgekeurd. Daarentegen hoeven bij de beoogde wijzigingen van het ROSR geen individuele verzoeken te worden ingediend. Bovendien is het bij een toepassing van de procedure krachtens artikel 24.04, vierde lid, van het ROSR, heel veel moeilijker om in functie van recente inzichten voor een alternatief te kiezen.

#### **Consequenties van deze wijzigingen**

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. Anderzijds moet ervan worden uitgegaan dat sommige scheepseigenaren de vereiste aanpassingen al hebben uitgevoerd. Zij hebben daardoor wellicht een financieel nadeel ten opzichte van de eigenaren die hun schepen nog niet aan de huidige voorschriften hebben aangepast en die de daarvoor vereiste investeringen gedeeltelijk vijf jaar kunnen uitstellen. Aangezien over wordt gegaan tot een moratorium op verzoek van het bedrijfsleven en de internationale vakverenigingen van mening zijn dat er geen problemen zullen ontstaan vanwege een eventuele ongelijke behandeling, kan hier een dergelijke oplossing in aanmerking komen.

#### **Eventuele gevolgen wanneer de wijziging niet wordt doorgevoerd**

De onverkorte toepassing van de in het besluit genoemde voorschriften zou de economische overlevingsmogelijkheden van schepen in verschillende categorieën van de vloot in gevaar kunnen brengen.

## Besluit

De Centrale Commissie,

verwijzende naar haar Besluit 2003-II-26 (Definitieve wijzigingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn – Nieuwe tekst van hoofdstuk 24) ter wijziging van bepalingen betreffende de overgangsregelingen in het kader van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn,

erkennende, dat

- de uitvoering van bepaalde overgangsbepalingen op bestaande vaartuigen tot problemen van verschillende aard aanleiding kan geven,
- een onverkorte toepassing van de hieronder genoemde voorschriften op korte termijn de economische overlevingsmogelijkheden van vaartuigen van verschillende categorieën van de vloot kan bedreigen,
- rekening houdend met het fundamentele doel van een hogere veiligheid van de scheepvaart en de bemanningen aan boord, meer ruimte geboden kan worden aan het vinden van alternatieve oplossingen,

overwegende, dat aanvullend onderzoek naar en ontwikkeling van adequate toepassingen voor bestaande schepen noodzakelijk is en de totstandkoming van alternatieven voor de huidige bepalingen zinvol zou kunnen zijn,

in de veronderstelling dat het Europese binnenvaartbedrijfsleven de nodige initiatieven neemt en bijdragen levert om het bovengenoemde onderzoek te bevorderen,

in de overtuiging dat

- als gevolg van de moeilijke economische situatie waarin het binnenvaartbedrijfsleven zich sinds 2008 bevindt, een uitstel van toepasbaar worden van de betreffende bepalingen met het oog op het voorgaande van nut kan zijn,
- dit uitstel met het oog op het nagestreefde doel van beperkte duur dient te zijn,
- bijstand op korte termijn van de kant van het bedrijfsleven en een actieve ondersteuning van de werkzaamheden van de CCR onontbeerlijk zijn voor het uitvoeren van het onderzoek,

verzoekt haar Comité Reglement van Onderzoek

- het onderzoek naar en de ontwikkeling van adequate toepassingen betreffende de hieronder vermelde bepalingen voort te zetten en waar mogelijk aanvullende voorstellen met betrekking tot de toepassing of wijziging van de bedoelde voorschriften voor te leggen,
- gelijktijdig met deze aanvullende voorstellen tevens voorstellen voor de einddatum van de bedoelde voorschriften ter besluitvorming voor te leggen,

neemt de wijzigingen aan van de artikelen 24.02, tweede lid, 24.03, eerste lid, en 24.06, vijfde lid van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn die in de bijlage bij dit besluit vermeld staan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2014 tot 30 november 2017.

**Bijlage bij protocol 16**