



Wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de overdracht van taken van de IVW aan keuringsinstanties

23 maart 2011
Nr. IENM/BSK-2011/20022

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 22, eerste lid, en 51, tweede lid, onderdeel b, van de Binnenvaartwet, 11, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartbesluit, 10a, tweede lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en 5, tiende lid, van het Scheepvaartreglement territoriale zee;

Besluit:

ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan hoofdstuk 3 wordt een paragraaf toegevoegd, luidende:

§ 7. Erkenning keuringsinstanties

Artikel 3.24

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

keuringsinstantie: krachtens artikel 14, eerste lid, van de Binnenvaartwet voor het verrichten van onderzoek aangewezen rechtspersoon;

NEN-EN-ISO/IEC 17020 (2004): de met de desbetreffende aanduiding overeenkomende norm, uitgegeven door het Nederlands Normalisatie-instituut te Delft;

onderzoek: onderzoek ten behoeve van de certificering van binnenschepen als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Binnenvaartwet.

Artikel 3.25

1. De minister wijst als keuringsinstantie aan rechtspersonen, die:
 - a. naar zijn oordeel in staat zijn het onderzoek, waar dan ook in Nederland, te verrichten;
 - b. zijn ingeschreven in het handelsregister bij een Kamer van Koophandel en Fabrieken;
 - c. beschikken over een vestiging of vertegenwoordiging in Nederland; en
 - d. beschikken over een accreditatieverklaring, afgegeven door de Raad voor Accreditatie of een andere accreditatie-instelling die erkend is in een lidstaat van de Europese Unie, waaruit blijkt dat de werkzaamheden bedoeld in artikel 3.27, conform NEN-EN-ISO/IEC 17020 (2004) worden uitgevoerd.
2. Rechtspersonen die nog niet aan het eerste lid, onderdeel d, voldoen, kunnen voorlopig worden aangewezen, indien zij de aanvraag voor accreditatie hebben ingediend bij de Raad voor Accreditatie en blijkens een verklaring van de Raad redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de desbetreffende rechtspersoon zal voldoen aan de voorwaarden, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d. Een voorlopige aanwijzing is ten hoogste een jaar geldig.

Artikel 3.26

Een keuringsinstantie wordt aangewezen voor het onderzoek van een of meer in de bijlage 3.11 opgenomen pakketten van scheepstypen.

Artikel 3.27

De aangewezen keuringsinstantie is belast met het volledige onderzoek, onverminderd haar bevoegdheid om met inachtneming van de voorwaarden voor accreditatie, onderdelen van het onderzoek uit te besteden aan derden.



Artikel 3.28

De aangewezen keuringsinstantie voert het onderzoek uit met inachtneming van de voorschriften ingevolge de Binnenvaartwet en, indien van toepassing, de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, alsmede de beleidsregels, bedoeld in artikel 14, derde lid, van de wet.

Artikel 3.29

De aangewezen keuringsinstantie meldt ernstige mankementen die aan een schip worden geconstateerd onverwijld aan de minister, indien de eigenaar niet bereid is deze onverwijld te herstellen.

Artikel 3.30

1. De aangewezen keuringsinstantie neemt deel in de commissie, bedoeld in artikel 1.20.
2. De keuringsinstantie verstrekt de minister onvoorwaardelijk en kosteloos informatie, benodigd voor het uitoefenen van toezicht. Deze omvat in ieder geval de door de accrediterende instelling opgestelde auditrapporten.
3. De keuringsinstantie verleent de minister onvoorwaardelijk medewerking aan audits en steekproeven.
4. De keuringsinstantie verstrekt de minister jaarlijks voor 1 maart een schriftelijke rapportage, overeenkomstig de daarvoor door de minister te stellen voorschriften of aanwijzingen, over de in het voorgaande kalenderjaar verrichtte onderzoeken.

Artikel 3.31

1. De aangewezen keuringsinstantie stelt de minister tenminste dertien weken voor de voorgenomen datum van beëindiging van haar werkzaamheden van dit voornemen in kennis.
2. De keuringsinstantie stelt de minister onverwijld in kennis van:
 - a. wijzigingen van het ter zake van de keuringsinstantie in het handelsregister ingeschrevene met betrekking tot haar naam en adresgegevens;
 - b. wijziging, voornemen tot schorsing, schorsing of beëindiging van haar accreditatie.

Artikel 3.32

De minister kan de aanwijzing van een keuringsinstantie intrekken, indien:

- a. de betrokken keuringsinstantie niet meer voldoet aan de artikelen 3.25 of 3.30;
- b. de betrokken keuringsinstantie in strijd handelt met deze regeling; of
- c. de betrokken keuringsinstantie door handelen of nalaten te handelen naar het oordeel van de minister gevaar voor de veiligheid of het milieu veroorzaakt.

B

In artikel 5.21 wordt in het vijfde en in het negende tot en met het twaalfde lid in de onderdelen b "het eerste lid" vervangen door: het vierde lid.

C

Na de bijlage 3.10 wordt een bijlage ingevoegd, die luidt overeenkomstig de bijlage bij deze regeling.

ARTIKEL II

In de Regeling tarieven scheepvaart 2005 wordt na artikel 1.11 een artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 1.12

Aan degene die ingevolge artikel 14, eerste lid, van de Binnenvaartwet is aangewezen het onderzoek ten behoeve van de certificering van binnenschepen, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Binnenvaartwet, te verrichten, is een vergoeding verschuldigd op basis van een tarief waarvan hijzelf de hoogte en de wijze van betalen vaststelt.



ARTIKEL III

1. De mededeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat en van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, mede als voorzitter van de Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart van 1 mei 2003, nr. IVW/DS-200106/03, inzake voorschriften voor de aanwijzing van particuliere instellingen (ondernemingen) of natuurlijke personen voor het verrichten van bepaalde werkzaamheden die samenhangen met het onderzoek van binnenschepen ten behoeve van de benodigde certificering (Stcrt. 2003, 97) wordt ingetrokken.

2. In afwijking van het eerste lid vervallen aanwijzingen ingevolge de bedoelde mededeling op het tijdstip dat in de desbetreffende aanwijzing is opgenomen.

ARTIKEL IV

In artikel 4b, eerste lid, van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart wordt 'artikel 9' vervangen door 'artikel 9 van de Regeling havenstaatcontrole 2011' en wordt 'de richtlijn' vervangen door 'richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU L 131)'.

ARTIKEL V

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2011, met dien verstande dat onderdeel B van artikel I terugwerkt tot en met 1 januari 2011.

Deze regeling wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.

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



BIJLAGE, BEDOELD IN ARTIKEL I, ONDERDEEL C

Bijlage 3.11, bedoeld in artikel 3.26

Pakketten van scheepstypen

Pakket 1a. Tankschepen gevaarlijke stoffen onder klasse
Dit pakket is bij wet voorbehouden aan klassenbureaus

Pakket 1b. Tankschepen gevaarlijke stoffen geen klasse

Motortankschip

type N-gesloten
type N-open met vlamkering
type N-open

Tankduwbak

type N-gesloten
type N-open met vlamkering
type N-open

Sleeptankschip

type N-gesloten
type N-open met vlamkering
type N-open

Bunkerboot

Bilgeboot

Schoonmaak-bewaarschip

Bunkerstation

Bunkerponton

Pakket 2. Vervoer van droge lading

Zeeschip (vervoer droge lading)

Motorvrachtschip

Vrachtduwbak

Ponton
Kopbak
Dekschuit

Zeeschipbak

Motortankschip (zonder vervoer ADN)

Sleeprvrachtschip

Sleeptankschip (zonder vervoer ADN)

Amsterdamse dekschuit

Pakket 3. Overige schepen en passagiersschepen tot een lengte van 45m.

Sleepboot

Sleepboot met duwstevan

Sleep-Duwboot

Duwboot

Passagiersschepen

Hotelschip
Rondvaartdagboot (dagtochten)
Zeilend passagiersschip
Amsterdams grachtentype
Open rondvaartboot
Skûtsje

Veerpont

Auto
Fiets/voet

Patrouillevaartuig

Patrouillevaartuig
Oliebestrijdingsvaartuig
Brandblusboot
Reddingsboot

Pleziervaartuig

Snel schip (verplicht klasse na 2023) >40km/h

Drijvend werktuig

Werkvaartuig
Pompverslagboot

Drijvend voorwerp

Pakket 4. Passagiersschepen vanaf 45 m

Passagiersschip

Hotelschip
Rondvaartdagboot (dagtochten)
Zeilend passagiersschip

Veerboten

Veerpont

Auto
Fiets/voet



TOELICHTING

Juridisch kader

Het verrichten van het technisch onderzoek aan binnenschepen als bedoeld in artikel 14 van de Binnenvaartwet en artikel 11 van het Binnenvaartbesluit wordt verricht door de minister (meer precies: Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: IVW) of door een klassenbureau als bedoeld in artikel 10 van richtlijn 2006/87 (technische eisen aan binnenvaartschepen)¹. Ingevolge artikel 9 van de Binnenvaartwet is het de Minister van Infrastructuur en Milieu, onderscheidenlijk een door hem aangewezen bevoegde autoriteit, die het certificaat van onderzoek voor een binnenschip verstrekt.² Deze regeling breidt de onderzoeksbevoegdheid uit met de 'particuliere instellingen' (hierna: PI's), ook wel bekend als 'particuliere expertisebureaus'. De nieuwe paragraaf in de Binnenvaartregeling regelt de aanwijzing tot keuringsinstanties ten behoeve van de certificering van binnenschepen, bedoeld in artikel 11, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartbesluit en artikel 10a, tweede lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze regeling is uitsluitend van toepassing op rechtspersonen die als keuringsinstantie wensen te worden aangewezen en geldt niet voor natuurlijke personen die keuringsactiviteiten wensen te verrichten. De regeling is evenmin van toepassing op de door de Europese Commissie erkende klassenbureaus, die eveneens scheepskeuringen verrichten.

In 1988 heeft in verband met capaciteitsgebrek bij de overheid de eerste overdracht van taken aan de markt plaatsgevonden. Het ging daarbij om cascokeuringen. PI's konden deze werkzaamheden van de overheid overnemen, omdat zij al over expertise beschikten om keuringen uit te voeren. De jaren daarna zijn nog meer taken overgedragen.

In 2003 is het beleid ten aanzien van de aanwijzing van PI's aangescherpt en zijn onder meer kwaliteitseisen voor deze bureaus opgesteld.³ Op basis van het aanwijzingsbeleid van 2003 dienen de PI's te beschikken over een kwaliteitsborgingssysteem, vergelijkbaar met de algemene criteria voor het functioneren van verschillende soorten instellingen die keuringen uitvoeren, zoals aangegeven in NEN-EN 45004 (zoals NEN-EN-ISO/IEC 17020 (2004)voorheen luidde). Accreditatie van de PI's werd toen niet voorgeschreven.

Naast PI's zijn door de Europese Commissie erkende klassenbureaus actief. Klassenbureaus mogen alle typen binnenschepen keuren. PI's mogen de afbouw van alle typen binnenvaartschepen keuren, voor zover de regelgever dit niet heeft voorbehouden aan klassenbureaus. Dit voorbehoud is gespecificeerd in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (RosR 1995), EU-richtlijn 2006/87 (technische eisen aan binnenvaartschepen) en het Europese verdrag voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (ADN). Momenteel maken onder anderetankers, geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, deel uit van de binnenvaartschepen waarvan de certificerende keuringen zijn voorbehouden aan klassenbureaus.

Met de verdere uitbesteding van inspecties is besloten voor de particuliere expertisebureaus dezelfde accreditatieverplichting als voor de EU-erkende klassenbureaus te eisen. Het visiedocument binnenvaart⁴, dat is goedgekeurd door de Tweede Kamer, en wordt gedragen door de binnenvaartsector en de inspecterende bedrijven licht deze verplichting als volgt toe:

1. De kwaliteit van de interne bedrijfsprocessen alsmede de onafhankelijkheid van een inspectie instelling zijn mede bepalend voor de kwaliteit van de keuringen van die instelling.
2. Geharmoniseerde standaarden volgens een internationale ISO-norm dragen bij aan een level playing field voor marktpartijen.
3. Toezicht op de interne bedrijfsprocessen is niet de primaire taak van de IVW.

Sinds 1988 zijn de bevindingen ten aanzien van de taakoverdracht positief. De marktpartijen voeren de keuringen naar behoren uit en voldoen aan de hen opgelegde informatieverplichtingen. Overdracht van certificerende keuringen aan marktpartijen vindt ook plaats in Duitsland en België. Met de verdere taakoverdracht kan de IVW meer capaciteit inzetten voor risicogebaseerd toezicht en bestuurlijke handhaving op grond van de Binnenvaartwet.

Verduidelijking van de rolverdeling tussen door de EU erkende klassenbureaus en aangewezen rechtspersonen is in onderstaande tabel opgenomen.

¹ Richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEU L 389).

² Beide zijn 'bevoegde autoriteit' als bedoeld in de artikelen 9 en 1 van de richtlijn 2006/87. De door de minister aangewezen bevoegde autoriteit is een autoriteit als in het rijnregime bedoeld, en aangewezen in artikel 1.18 e.v. van de Binnenvaartregeling, bijvoorbeeld de Commissie van deskundigen. Zowel de minister als de bevoegde autoriteit verstrekken het certificaat.

³ Mededeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat en van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, mede als voorzitter van de Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart van 1 mei 2003, nr. IVW/DS-200106/03, inzake voorschriften voor de aanwijzing van particuliere instellingen (ondernemingen) of natuurlijke personen voor het verrichten van bepaalde werkzaamheden die samenhangen met het onderzoek van binnenschepen ten behoeve van de benodigde certificering (Stcrt. 2003, 97).

⁴ Visie Toezichtarrangement Binnenvaart, Deel 1: Taakoverdracht certificering en meting, Kamerstukken II 2007-2008, 30 523, nr. 16.



Soorten werkzaamheden		Particuliere instellingen	Klassenbureaus
eerste certificering	casco	schepen < 45 m ¹	alle schepen
	afbouw	alle schepen ¹	alle schepen
grote verbouwing (hoofdafmeting of scheepstype wijzigt)	casco	schepen < 45 m en bij verandering hoofdafmeting alle schepen < 110 m na verbouwing ¹	alle schepen
	afbouw	alle schepen ¹	alle schepen
kleine verbouwing	casco en afbouw	alle schepen ¹	alle schepen
bestendiging	casco en afbouw	alle schepen ¹	alle schepen

¹ Tenzij volgens de regelgeving voorbehouden aan klassenbureaus.

Kosten accreditatie

De kosten voor accreditatie door de Raad voor Accreditatie zijn in onderstaand overzicht opgenomen.

	Geschat (uren)	Tarief	
Accreditatie eerste keer	112	153,75	17220,00
– Vooronderzoek			
– Initieel onderzoek (gemiddeld 80uur)			
– Aanvullend onderzoek			
Controlebeoordelingen (jaarlijks)	56	153,75	8610,00
Herbeoordeling (elke 4 jaar)	80	153,75	14700,00
– Initieel onderzoek (gemiddeld 80 uur)			
Jaarlijks tarief			3417,00

Op basis van deze tarieven bedragen de gemiddelde kosten per jaar per particuliere instelling: € 8.610 × 3/4 + 14.700 : 4 + 3.417 = € 13.550 (excl. BTW).

Accreditatiekosten voor de branche

Kosten voor de accreditatie worden door de PI's doorberekend aan de binnenvaartbranche. De particuliere instellingen certificeren per jaar gezamenlijk 2000 schepen. Naar verwachting zullen drie PI's actief worden op deze markt. De kosten voor accreditatie bedragen, doorberekend per schip, € 20 (namelijk [3*13550]: 2000). De kosten voor accreditatie per PI worden verhoogd met de kosten voor bijwoningen (praktijkonderzoeken) à € 2.500. Uitgaande van twee extra bijwoningen per particuliere instellingen bedraagt de lastenverhoging per schip € 7,50.

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De inspecties van binnenvaartschepen worden momenteel deels door de IVW en deels door marktpartijen uitgevoerd. Verdere taakoverdracht beperkt het aantal aanspreekpunten voor de binnenvaartsector. Afhankelijk van het type binnenvaartschip kan men nu volledig worden bediend door een aangewezen particulier expertisebureau, of door een EU erkend klassenbureau. Op basis van een mandaatbesluit zal ook de afgifte van certificaten door deze partijen worden verzorgd. Het vorenstaande geeft optimaal invulling aan de éénloketedachte en beperkt daarmee de administratieve lasten voor de binnenvaartsector. Van deze wijzigingsregeling gaan dan ook geen nieuwe administratieve lasten uit voor de sector.

Voor de te accreditere instellingen zijn er wel nieuwe administratieve lasten. Uitgaande van drie PI's, die geen historie hebben bij de Raad voor Accreditatie, kunnen deze lasten als volgt worden berekend.

1. Eerste aanmelding
8 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 1.200
2. Jaarlijkse lasten
 - art. 3.29 (melden ernstige mankementen): 2 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 300
 - art. 3.30 (deelname aan de technische commissie): 32 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 4.800
 - art. 3.30 (incidentele toezichtinformatie): 4 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 600
 - art. 3.30 (steekproeven en audits): 10 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 1.500
 - art. 3.30 (jaarlijkse rapportage): 8 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 1.200
 - Totaal voor drie bedrijven € 8.400.
3. Incidenteel
 - art. 3.31 (wijzigingsinformatie): 1 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 150;
 - eenmalige kennismakingskosten ten aanzien van de nieuwe regelgeving: 40 uur * € 50 * 3 bedrijven = € 6.000.

Het ontwerp van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.
PM: advies Actal



Vaste verandermomenten

Conform het beleid van de vaste verandermomenten treedt deze regeling in werking met ingang van het tweede kwartaal van 2011. In afwijking van dit beleid wordt een kortere publicatietermijn dan twee maanden aangehouden, omdat uitstel van deze regeling tot grote (financiële) nadelen voor de te accrediteren instellingen zou leiden.

Artikelsgewijs

Artikel 3.24

Het onderzoek, bedoeld in artikel 9 van de Binnenvaartwet, omvat ook inbouwkeuring en tussentijdse keuring van de motor als bedoeld in artikel 8a.11 van de richtlijn 2006/87/EU en het RosR 1995.

Artikel 3.25

Accreditatie is niet onbepert in tijdsduur, maar wordt periodiek na toetsing door de accreditatie-instelling verlengd. Uit de accreditatie moet blijken dat elke rechtspersoon die voor het onderzoek van één of meerdere pakketten aangewezen wil worden, voldoet aan de normstelling van ISO 17020 voor inspectiebedrijven. Deze norm regelt onder andere interne bedrijfsprocessen, onafhankelijkheid, geheimhouding, het kwaliteitssysteem, personeel, inspectiemethoden en procedures, onderaanneming en de klachtenprocedure.

Artikel 3.26

De in dit artikel bedoelde pakketten bevatten de onderzoeken waarvoor een keuringsinstantie kan worden aangewezen. Rechtspersonen hebben de keuze om voor één of meer pakketten, zoals opgenomen in de bijlage, onderzoeken uit te voeren.

Artikel 3.27

Deze bepaling behelst dat voor een onderzoek slechts één keuringsinstantie aanspreekbaar is. De aangewezen keuringsinstantie blijft ook dan verantwoordelijk voor het gehele onderzoek. Van het onderzoek maakt niet deel uit het afgeven van de bijbehorende documenten (certificaten), dat is een bevoegdheid van de Minister. Wel wordt die taak afzonderlijk aan de Pl's gemandateerd.

Artikel 3.28

Met de voorschriften ingevolge de Binnenvaartwet worden bedoeld op de technische eisen van het RosR 1995 en de voorschriften van de EU-richtlijn 2006/87, beide opgenomen in de Binnenvaartregeling. De voorschriften van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen zijn met name die van het ADN, opgenomen in de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen. Bij beleidsregels gaat het om het normenkader, dat ten behoeve van het onderzoek door de IVW Scheepvaart wordt aangeleverd.

Artikel 3.29

Gezien het feit dat de IVW de onderzoeken niet meer zelf uitvoert, is het van belang dat de keuringsinstanties ernstige mankementen melden bij de IVW, wanneer de eigenaar niet bereid is deze te repareren. Op basis van deze meldingen kan de IVW handhavende maatregelen nemen.

Artikel 5.21

De misslag wordt hersteld die is ontstaan bij de wijziging van de Binnenvaartregeling ingaande 1 januari 2011 (Stcrt. 2010, 20385). Daarbij werd in artikel 5.21 het eerste lid vernummerd tot vierde lid, maar zijn abusievelijk enkele verwijzingen niet mee aangepast. In artikel IV is terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2011 opgenomen.

Bijlage

De pakketten met werkzaamheden vinden hun grondslag in het eerder genoemde visiedocument. De pakketten zijn tot stand gekomen in overleg met de branche en zijn in overleg met de marktpartijen nader uitgewerkt.

Schepen waarvan vereist is dat deze 'onder klasse' worden gebouwd, moeten voldoen aan de



toepasselijke voorschriften van een door de CCR erkend klassenbureau⁵. De voorschriften bestaan uit civielrechtelijke regels, die leiden tot de afgifte van een klassencertificaat. Het gaat bijvoorbeeld om tankers vanaf 1976 en snelle schepen vanaf 2008. Er zijn ook schepen die onder de voorschriften van een EU erkend klassenbureau zijn gebouwd, maar die niet door een klassenbureau nadien gekeurd hoeven te worden, zoals schepen langer dan 110 m., niet zijnde tankschepen.

Overige schepen hoeven niet onder toezicht van een klassenbureau te worden gebouwd of nadien gekeurd. Het gaat dan bijvoorbeeld om tankschepen van voor 1976, bunkerschepen voor 1995 en snelle schepen voor 2008.

Artikel II

Voor de formulering van dit artikel is aangesloten bij artikel 4, eerste lid, van de Tariefregeling vervoer gevaarlijke stoffen.

De minister zal zich niet bemoeien met de hoogte van de tarieven, zoals vermeld in het hiervoor genoemde visiedocument binnenvaart. Overdracht door IVW van de taken aan PI's zal naar verwachting tot een verhoging van de tarieven leiden, aangezien de IVW de over te dragen taken thans onder de kostprijs verricht. De ervaring met tot nu toe aan de markt overgedragen taken geeft echter geen aanleiding voor de vrees dat met forse tariefverhoging rekening moet worden gehouden. Wel zal inschakeling van een accrediterende instelling kosten met zich brengen, die in de tarieven zullen worden doorberekend.

Van overdracht van taken van de overheid naar de particuliere sector gaat doorgaans een streven naar vergroting van de efficiency uit, wat mogelijk tot een verlaging van de kostprijs leidt. Van meer belang is verder dat tegenover de verwachte prijsstijging een verkorting van de wachttijden voor de inspecties zal staan.

Het tarief voor de afgifte van certificaten, zoals opgenomen in § 1.2 van de Regeling tarieven scheepvaart 2005, blijft van toepassing.

Artikel III

De basis voor de aanwijzing van PI's wordt ingetrokken en vervangen door een nieuwe, die deel uitmaakt van de Binnenvaartregeling. Het verschil is vooral dat in de nieuwe situatie accreditatie voorwaarde is voor aanwijzing als PI. Bij wijze van overgangsregeling blijven de eenmaal gegeven aanwijzingen doorlopen tot het moment dat deze onder de oude situatie ook zouden zijn vervallen door tijdsverloop. Dit biedt de reeds aangewezen instellingen de gelegenheid om hun accreditatie voor te bereiden met het oog op een nieuwe aanwijzing als PI op voet van de Binnenvaartregeling.

Artikel IV

Met de Regeling havenstaatcontrole 2011 is artikel 4b van de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart gewijzigd (Stcrt. 2010, 20535). Daarbij is in dit artikel een verwijzing opgenomen naar artikel 9, zonder aan te geven tot welke regeling artikel 9 behoort. Verder is een verwijzing opgenomen naar een niet nader aangeduide richtlijn. Deze omissies worden thans hersteld.

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

⁵ Zie artikel 2.12 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, zijnde bijlage 1.1 bij de Binnenvaartregeling.