

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, houdende de implementatie van de resoluties 2017-I, 2019-II, 2020-I, 2020-II, 2021-I, 2021-II en 2022-II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de correctie van een enkele onvolkomenheid

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 3 juli 2023, nr.

IENW/BSK-2023/165730, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijvaartakte, de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 31 mei 2017 (protocol 2017-I-12), 4 december 2019 (protocollen 2019-II-16 en 17), 4 juni 2020 (protocollen 2020-I-12 en 13), 2 juni 2021 (protocollen 2021-I-10 t/m 12), 9 december 2021 (protocollen 2021-II-14 t/m 17) en 8 december 2022 (protocollen 2022-II-10 t/m 15) en de artikelen 4, eerste lid, onderdelen a, b en e, tweede lid, onderdeel b, en 19 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel ac, komt te luiden:

ac. *Inland AIS-apparaat*: een apparaat dat op een schip is ingebouwd en in de zin van de bepalingen van deel II van ES-RIS wordt gebruikt;

2. Onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel ah door een puntkomma wordt na onderdeel ah een onderdeel toegevoegd, luidend:

ai. *ES-RIS*: Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, in de editie 2023/1. Voor de toepassing van ES-RIS, moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnnoeverstaten of België.

B

Artikel 1.02, eerste lid, komt te luiden:

1. Een schip alsmede een drijvend voorwerp moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als "schipper".

De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij voert. Een schipper die een riviergedeelte bevaart als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, moet bovendien de overeenkomstig dit reglement hiervoor vereiste specifieke vergunning bezitten.

Indien overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn meerdere schippers voor het schip voorgeschreven zijn, moet uitsluitend de schipper die het gezag over het schip voert, beschikken over de specifieke vergunning als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

C

Artikel 1.03, vierde lid, komt te luiden:

4. De dienstdoende leden van de minimumbemanning in de zin van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn mogen in hun functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien zij een alcoholconcentratie in het bloed hebben van 0,5 ‰ of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam hebben die een dienovereenkomstige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in uitgeademde lucht oplevert, is het de dienstdoende leden van de minimumbemanning verboden hun dienst te verrichten.

De eerste en tweede zin zijn van overeenkomstige toepassing op de andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen.

D

In artikel 1.08 worden na het vierde lid twee nieuwe leden toegevoegd, luidend:

5. Indien de krachtens artikel 14.02, vierde lid, van ES-TRIN vereiste relingen neerklapbaar of wegneembaar zijn, mogen zij uitsluitend bij stilliggende schepen geopend of gedeeltelijk weggenomen worden en uitsluitend bij de volgende bedrijfsomstandigheden:

- a. voor het van of aan boord gaan op de hiertoe voorziene plaatsen,
- b. bij het gebruik van een slingerwiek in zijn slingerbereik,
- c. bij het los- of vastmaken van de trossen bij bolders,
- d. bij schepen die aan een verticale oever liggen, aan de oeverkant, indien er geen gevaar is van het schip te vallen,
- e. bij schepen die boord aan boord liggen, op de plaatsen waar zij zich aanraken, indien er geen gevaar is van het schip te vallen, dan wel
- f. wanneer de los- en laadwerkzaamheden of bouwwerkzaamheden uitzonderlijk belemmerd worden.

Indien bedrijfsomstandigheden overeenkomstig de eerst volzin niet meer aanwezig zijn, moeten de relingen onmiddellijk opnieuw worden gesloten of teruggeplaatst.

6. De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN dragen:

- a. bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,
- b. bij het verblijven in de bijboot,
- c. bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
- d. bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschaningen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen als bedoeld in het vijfde lid niet doorlopend zijn geplaatst.

De werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.

E

Artikel 1.09, vijfde lid, komt te luiden:

5. Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper, de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en in voorkomend geval een specifieke vergunning die wordt vereist voor het varen op Rijn gedeeltes die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's.
Een tweede persoon die eveneens houder is van een kwalificatiecertificaat schipper en de vereiste specifieke vergunningen als bedoeld in de eerste volzin, moet zich in de stuurhut bevinden, behalve tijdens het aanleggen en afvaren, in de sluizen of in de voorhavens van de sluizen.

F

Artikel 1.10 komt te luiden:

Artikel 1.10. Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

1. Aan boord van een schip moeten de in bijlage 13 bij dit reglement bedoelde scheepsbescheiden en andere documenten, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen voorgeschreven worden, aanwezig zijn. Zij moeten op verzoek aan de ambtenaren van de bevoegde autoriteit worden overhandigd.
2. Sommige van de in bijlage 13 bij dit reglement bedoelde scheepsbescheiden en andere documenten kunnen, overeenkomstig de in bijlage 13 bij dit reglement vastgestelde voorwaarden, ter beschikking worden gesteld in de vorm van een exemplaar dat in elektronisch formaat op ieder moment geraadpleegd kan worden.

G

Na artikel 1.10 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 1.10a. Uitzonderingen voor bepaalde vaartuigen met betrekking tot scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

1. In afwijking van artikel 1.10 hoeven de scheepsbescheiden conform Bijlage 13, nummers 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement niet aanwezig te zijn aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat overeenkomstig het volgende model is aangebracht:
UNIEK EUROPEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER: - R
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK
- NUMMER:
- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN:
- GELDIG TOT:
waarbij uit een hoofdletter R, aangebracht achter het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer), blijkt dat er een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven.
De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn.
De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd.
De overeenstemming tussen de gegevens op de plaat, met uitzondering van de letter R, met die in het certificaat van onderzoek van de duwbak moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen door middel van het aanbrengen op de plaat van een stempel.
De in bijlage 13, lid 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.
De aanwezigheid van de in bijlage 13, lid 5.4 van dit reglement bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist, wanneer op de metalen plaat tevens het nummer van de typegoedkeuring van de motoren wordt vermeld.

2. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden, bedoeld in artikel 1.01, lid 1.24 van ES-TRIN, waar een stuurhut of een woning ontbreekt, is de aanwezigheid van de in bijlage 13, lid 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement bedoelde bescheiden niet vereist. Deze bescheiden moeten echter in ieder geval steeds in de nabijheid van de bouwwerkzaamheden voorhanden zijn. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden moet een door de bevoegde autoriteit afgegeven verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar het schip mag worden gebruikt, aanwezig zijn.
3. De verplichting een vaartijdenboek aan boord te hebben zoals bedoeld in bijlage 13, lid 2.2 van dit reglement, geldt niet voor sleep- en duwboden die uitsluitend in havens verkeren, noch voor duwbakken, overheidsvaartuigen en pleziervaartuigen zonder bemanning.

H

Artikel 1.11 komt te luiden:

Artikel 1.11. Rijnvaartpolitierglement 1995 en het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart aan boord

1. Aan boord van een schip, met uitzondering van een klein schip en een duwbak, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement, met inbegrip van de op grond van artikel 1.22a uitgevaardigde voorschriften, aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.
2. Aan boord van een schip dat overeenkomstig artikel 4.05 is uitgerust met een scheepsstation, moet een exemplaar van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, Algemeen deel en Regionaal deel Rijn/Moezel, aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

I

In artikel 1.22a, onder b, wordt "waardoor" vervangen door "waarbij".

I

Na artikel 1.25 wordt een artikel toegevoegd, luidend:

Artikel 1.26. Ontheffing van dit reglement voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of een schip dat op afstand wordt bestuurd

1. De bevoegde autoriteit kan, bij wijze van proef en voor een beperkte tijdsduur, op grond van een aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ontheffing van dit reglement verlenen voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd.
2. Deze aanbeveling legt de minimumeisen vast om te waarborgen dat het schip:
 - a. geen afbreuk doet aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer,
 - b. beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de andere schepen die op de Rijn varen.
 De bevoegde autoriteit kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.
3. De bevoegde autoriteit vermeldt de ontheffingen als bedoeld in het eerste lid en de eisen als bedoeld in het tweede lid in het certificaat van onderzoek van het schip of in het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat.'

J

Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:
 - c. het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer), dat uit acht Arabische cijfers bestaat, waarbij de eerste drie cijfers het land en de instelling, die dat uniek Europees

scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken heeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan een uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) is toegekend. Het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) wordt aangebracht op de wijze als bepaald in onderdeel a.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. De kentekens overeenkomstig het eerste en tweede lid moeten zijn aangebracht in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers. De hoogte van de tekens voor de naam en het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) moet ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen. De breedte van de tekens en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht.

K

Artikel 2.05, eerste lid, komt te luiden:

1. Een scheepsanker moet van onuitwisbare kentekens zijn voorzien. Deze moeten ten minste bestaan uit het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) van het schip.

L

Artikel 3.02 komt te luiden:

Artikel 3.02. Lichten

1. Voor zover niet anders bepaald, moeten de lichten naar alle zijden uitstralen en ononderbroken licht van gelijkmatige sterkte geven.
2. Navigatielantaarns, evenals hun behuizing en toebehoren, moeten voldoen aan de eisen van artikel 7.05, eerste lid, van ES-TRIN.
3. De lichten moeten voor wat betreft hun horizontale uitstraling, kleur en sterkte voldoen aan de eisen van het onderhavige reglement.
4. De nachtverlichting van stilliggende schepen die niet zijn uitgerust met een motor hoeft niet aan het gestelde in het tweede lid en het derde lid te voldoen. Bij goed zicht en tegen een donkere achtergrond dient de zichtbaarheid daarvan echter ongeveer 1000 m te bedragen.

M

In artikel 3.25, eerste lid, aanhef, wordt "de rivier" vervangen door "het vaarwater".

N

Artikel 3.28 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt "de vaarweg" vervangen door "het vaarwater".
2. Na "de bevoegde autoriteit," wordt ingevoegd "zowel des nachts als des daags,".

O

Artikel 4.05 komt te luiden:

Artikel 4.05. Marifoon

1. Ieder scheepsstation aan boord van een schip of een drijvende inrichting moet zijn uitgerust en worden gebruikt in overeenstemming met de bepalingen van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart.
2. Bij marifoonverkeer tussen scheepsstations moet de taal van het land worden gebruikt waar zich het scheepsstation bevindt waarmee het gesprek wordt aangevangen. Bij marifoonverkeer tussen een scheepsstation en een walstation moet de taal van het land worden gebruikt waar zich het walstation bevindt. In geval van communicatieproblemen bij marifoonverkeer tussen scheepsstations of tussen scheepsstations en walstations moet de Duitse taal worden gebruikt.

3. De kanalen van de marifooninstallatie bestemd voor het openbaar verkeer, het marifoonverkeer schip-schip, de nautische informatie en het marifoonverkeer schip-havenautoriteiten, mogen slechts worden gebruikt voor mededelingen die zijn voorgeschreven of toegelaten in dit Reglement of zijn toegelaten krachtens het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart.
4. Een motorschip, met uitzondering van een klein schip, mag slechts varen indien het is uitgerust met een marifooninstallatie die naar behoren functioneert en geschikt is voor het marifoonverkeer schip-schip, de nautische informatie en het marifoonverkeer schip-havenautoriteiten. Met deze marifooninstallatie moet gelijktijdig op twee kanalen kunnen worden uitgeluisterd.
5. Een varend motorschip, met uitzondering van een klein schip, moet de marifooninstallatie op ontvangst hebben ingeschakeld op het voor het marifoonverkeer schip-schip toegewezen kanaal, tenzij in geval van bijzondere met redenen omklede omstandigheden op een ander kanaal uitgeluisterd moet worden, en moet op de voor het marifoonverkeer schip-schip en de nautische informatie toegewezen kanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke inlichtingen geven. De marifooninstallatie moet de kanalen voor het marifoonverkeer schip-schip en de nautische informatie gelijktijdig op ontvangst hebben ingeschakeld.
6. Teken B.11 in bijlage 7 wijst op een door de bevoegde autoriteit opgelegde verplichting dat gebruik moet worden gemaakt van de marifoon.

P

Artikel 4.06, eerste lid, komt te luiden:

1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:
 - a. het is uitgerust met een radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van de draaiing van het schip overeenkomstig artikel 7.06, eerste lid, van ES-TRIN. Dit is ook van toepassing op Inland ECDIS-apparaten die gebruik kunnen maken van Inland ECDIS met geïntegreerd radarbeeld voor het voeren van het schip (navigatiemodus). De apparatuur moet goed functioneren en van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Rijnsoeverstaten of van België. Een niet vrij-varende veerpont behoeft echter niet te zijn uitgerust met een aanwijzer van de snelheid van draaiing; en
 - b. zich aan boord een persoon bevindt die houder is van de overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, ook zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

Q

Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:
3. Schepen die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken. Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus moet voldoen aan de bepalingen van deel I van ES-RIS. Het vergelijkbare apparaat voor de weergave van elektronische kaarten en de elektronische binnenvaartkaart moeten voldoen aan de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (Besluit 2021-I-11).
2. In het vierde lid, aanhef, wordt "hoofdstuk 2 van de Standaard Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart" vervangen door "de bepalingen van deel II van ES-RIS".
3. In het vierde lid, onderdeel c, wordt "Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart, bedoeld in de bijlage bij protocol 2006-I-21 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 31 mei 2006" vervangen door "bepalingen van deel II van ES-RIS".

4. In het vijfde lid, onderdeel c, wordt "Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart, bedoeld in de bijlage bij protocol 2006-I-21 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 31 mei 2006" vervangen door "bepalingen van deel II van ES-RIS".

R

In artikel 6.02a, vijfde lid, vervalt "het vaarwater".

S

In artikel 6.16, eerste lid, wordt "een hoofdvaarwater" vervangen door "een hoofdvaarweg".

T

Artikel 6.32, eerste lid, komt te luiden:

1. Een schip mag slechts op radar varen indien een persoon die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper, alsmede van de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en in voorkomend geval een specifieke vergunning die wordt vereist voor het varen op Rijn gedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's, en een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden. Indien in het certificaat van onderzoek is aangetekend dat het schip is uitgerust met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, hoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.

U

Artikel 7.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt "het vaarwater" vervangen door "de vaargeul".
2. Na het vierde lid wordt een lid toegevoegd, luidend:
5. Het van of aan boord gaan mag uitsluitend via veilige wegen gebeuren. Indien geschikte voorzieningen aan de wal aanwezig zijn mogen geen andere voorzieningen worden gebruikt. Indien er een afstand tussen het schip en de wal is, moeten loopplanken als bedoeld in artikel 13.02, derde lid, onderdeel d, van ES-TRIN zijn uitgelegd en op veilige wijze zijn bevestigd; de relingen van de loopplanken moeten zijn geplaatst. Indien de bijboot voor het van of aan boord gaan wordt gebruikt, met een hoogteverschil tussen de bijboot en het dek, moet een geschikte, veilige voorziening aanwezig zijn voor het aan of van boord gaan.

V

Artikel 7.08, tweede lid, komt te luiden:

2. De ter zake kundige bewaking wordt verzekerd door een bemanningslid dat
 - a. bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, houder is van een kwalificatiecertificaat overeenkomstig artikel 15.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn,
 - b. bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, houder is van een verklaring van deskundigen overeenkomstig artikel 14.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

W

In artikel 9.12, tweede lid, wordt "waterwegen" vervangen door "vaarwegen".

X

In artikel 9.13, tweede lid, wordt "waterwegen" vervangen door "vaarwegen".

Y

Artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

- d. onverminderd artikel 6.20 mag een schip ten opzichte van de oever niet sneller varen dan 20 km per uur, met uitzondering van de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen (km 528,50) en St. Goar (km 556,00), waar de maximale snelheid van het schip ten opzichte van de oever niet meer mag bedragen dan 24 km per uur;

Z

Artikel 11.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:
3. Een schip met een lengte van meer dan 110 m mag slechts varen, wanneer zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van de overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.
2. In het vijfde lid wordt "Emmerich (km 885)" vervangen door "Emmerich (km 855)"

AA

Artikel 12.01 komt te luiden:

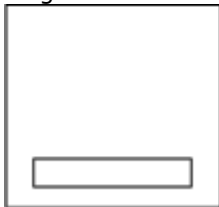
Artikel 12.01. Meldplicht

1. De schipper van de volgende schepen en samenstellen moet zich, alvorens de in het derde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, elektronisch melden overeenkomstig de bepalingen van deel IV van ES-RIS:
 - a. schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is;
 - b. tankschepen, met uitzondering van bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd;
 - c. schip dat containers vervoert;
 - d. schip met een lengte van meer dan 110 m;
 - e. hotelschip;
 - f. zeeschip;
 - g. schip dat een LNG-installatie aan boord heeft;
 - h. bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21.
2. Bij de in het eerste lid bedoelde aanmelding moeten worden vermeld:
 - a. naam van het schip; en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - b. uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer), IMO-nummer voor zeeschepen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - c. type vaartuig of samenstel; en bij samenstellen type vaartuig voor alle schepen overeenkomstig de in het eerste lid genoemde berichten;
 - d. laadvermogen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - e. lengte en breedte van het schip; en bij samenstellen lengte en breedte van het samenstel en van alle schepen van het samenstel;
 - f. aanwezigheid van een LNG-installatie aan boord;
 - g. voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is:
 - aa. de VN-nummers of de nummers van de gevaarlijke goederen,
 - bb. de officiële benaming voor het vervoer van de gevaarlijke goederen;
 - cc. de klasse, de classificatiecode en eventueel de verpakkingsgroep van de gevaarlijke goederen,
 - dd. de totale hoeveelheid van de gevaarlijke goederen, waarop deze gegevens betrekking hebben,
 - ee. het aantal blauwe lichten/kegels;
 - h. voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN niet van toepassing is en die niet in containers worden vervoerd: soort en hoeveelheid lading;

- i. aantal containers aan boord naar grootte en beladingstoestand (beladen of onbeladen) en de respectievelijke plaats van containers overeenkomstig het stuwplan en containertype;
 - j. containernummer van de containers met gevaarlijke goederen;
 - k. totaal aantal personen aan boord en voor zover van toepassing het aantal passagiers;
 - l. positie, vaarrichting;
 - m. diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
 - n. route met opgave van de vertrek- en bestemmingshaven;
 - o. haven waar is geladen;
 - p. haven waar wordt gelost.
3. De riviergedeelten bedoeld in het bovenvermelde eerste lid, die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord "Meldplicht" zijn de volgende:
 - a. van Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) tot Gorinchem (km 952,50), en
 - b. van Pannerden (km 867,50) tot Krimpen aan de Lek (km 989,20).
 4. Indien het schip zijn reis in een van de in het derde lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uur onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking elektronisch melden.
 5. De in het tweede lid, onderdeel a en c bedoelde gegevens moeten eveneens per marifoon op het aangegeven kanaal worden verstrekt bij het passeren van de sluizen en van de meldplaatsen die door het teken B.11 zijn aangeduid. In afwijking van het tweede lid, onderdeel c, moet de schipper het type schip of samenstel melden overeenkomstig bijlage 12.
 6. De in het tweede lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder l en m, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon elektronisch aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld.
In ieder geval moet de schipper zich per marifoon melden op het daarvoor aangegeven kanaal op het moment dat hij met zijn schip of samenstel het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, binnenvaart of verlaat.
 7. Indien de in het tweede lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, worden gewijzigd, moet dit de bevoegde autoriteit onmiddellijk elektronisch worden meegedeeld.
 8. Indien de reis is beëindigd, dient te schipper dit zo snel mogelijk elektronisch te melden.
 9. De bevoegde autoriteit kan:
 - voor bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, evenals voor dagtochtschepen een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt,
 - bij afgifte van een bijzondere vergunning voor bijzondere transporten zoals bepaald in artikel 1.21 een uitzondering op de meldplicht zoals bedoeld in het eerste lid toestaan.

AB

In artikel 12.02, vierde lid, onderdeel d, wordt de afbeelding bij figuur 4 vervangen door de volgende afbeelding:



AC

De artikelen 4.11 en 4.12 komen als volgt te luiden:

Artikel 4.11. Overnachtingshavens Boven-Rijn, Waal en Lek

1. In de overnachtingshavens te Spijk (km 859,80), Lobith (km 863,40), IJzendoorn (km 907,80), Haafden (km 936,00) en Bergambacht (km 976,90), is het zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, verboden:
 - a. schepen te laden of te lossen en in Bergambacht bovendien te bunkeren;
 - b. goederen of andere voorwerpen op de oever of op een aanlegsteiger te plaatsen;

- c. tanks te ontgassen;
 - d. passagiers aan boord te nemen of aan de wal te zetten;
 - e. met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
 - f. in te varen met schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid te voeren;
 - g. langer dan 3 x 24 uur aaneengesloten ligplaats te nemen op de openbare ligplaatsen;
 - h. na het verlaten van de haven binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen in dezelfde overnachtingshaven;
 - i. met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen;
 - j. met samenstellen langer dan 135 m aan de aanlegsteigers, en in Bergambacht aan de aanlegplaatsen, af te meren.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel f, is het in de overnachtingshaven te Spijk toegestaan in te varen met schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid te voeren.
 3. In afwijking van het eerste lid, onderdeel i, is het in de overnachtingshaven te Spijk toegestaan met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen aan steiger 10.
 4. In afwijking van het eerste lid, onderdeel j, is het in de overnachtingshaven te Spijk toegestaan met samenstellen langer dan 135 m aan steiger 10 af te meren.
 5. De schipper moet zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven als het vertrek daaruit onmiddellijk melden aan de verkeerspost Nijmegen (overnachtingshavens Spijk en Lobith), Tiel (overnachtingshavens IJzendoorn en Haaften) of Dordrecht (overnachtingshaven Bergambacht).
 6. De bevoegde autoriteit kan aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

Artikel 4.12. Vluchthaven te Emmerich

1. In de vluchthaven te Emmerich (km 851,78) is het zonder toestemming van de bevoegde autoriteit verboden:
 - a. met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
 - b. in te varen met schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste, tweede of derde lid, te voeren;
 - c. langer dan 3 x 24 uur aaneengesloten ligplaats te nemen;
 - d. na het verlaten van de haven binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen in dezelfde haven;
 - e. ligplaats te nemen met een bak die is gescheiden van een samenstel.
2. De bevoegde autoriteit kan aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.

AD

Bijlage 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In afdeling I, bij teken B.2, bij de onderdelen a en b, wordt steeds "het vaarwater" vervangen door "de vaargeul".
2. In afdeling I, bij teken B.3, bij de onderdelen a en b, wordt steeds "het vaarwater" vervangen door "de vaargeul".
3. In afdeling I, bij teken B.4, bij de onderdelen a en b, wordt steeds "het vaarwater" vervangen door "de vaargeul".
4. In afdeling I, bij teken B.11, bij de onderdelen a en b, wordt steeds "artikel 4.05, lid 5" vervangen door "artikel 4.05, lid 6".
5. In afdeling I, bij teken C.3, wordt "vaarwater" vervangen door "vaargeul".
6. In afdeling I, bij teken C.5, wordt "Het vaarwater" vervangen door "De vaargeul".
7. In afdeling II, onder 2, bij onderdeel c, wordt "nevenvaarwater" vervangen door "nevenvaarweg".

AE

Bijlage 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In afdeling I, onder 2, wordt in de definitie van 'Vaargeul' "voor de scheepvaart" vervangen door "voor de doorgaande scheepvaart"
2. In afdeling I, onder 2, wordt na de definitie van 'Vaargeul' een definitie ingevoegd, luidend:
 Vaarwater: Gedeelte van de vaarweg dat, al naargelang de lokale omstandigheden, door de doorgaande scheepvaart wordt gebruikt

AF

Bijlage 11, onder 2, komt te luiden:

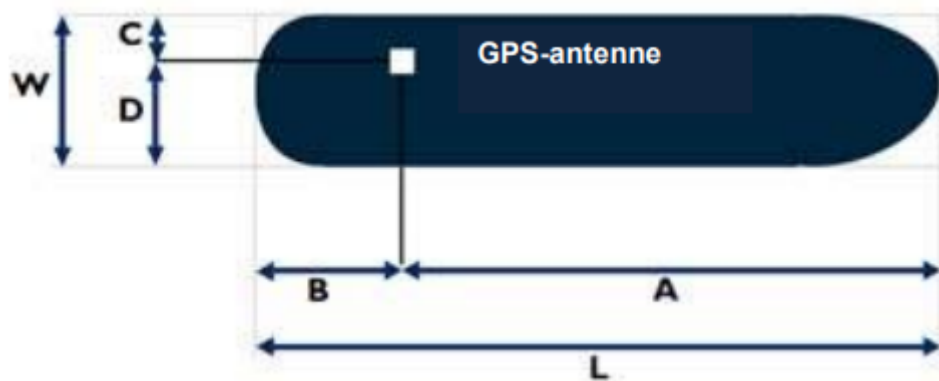
2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het vaartuig

2.1. Als het Inland AIS-apparaat voor 1 december 2015 aan boord is ingebouwd:

- a) In geval van een vaartuig

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een vaartuig

- b) In geval van een samenstel

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 1 m en de waarden W en L met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



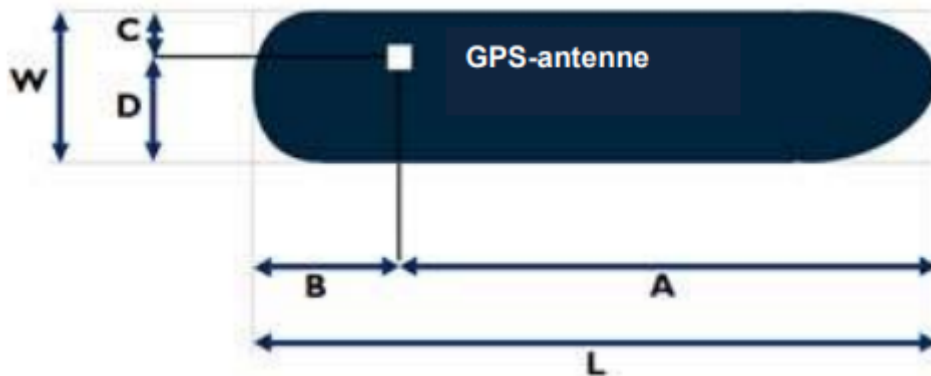
Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een samenstel

2.2. Als het Inland AIS-apparaat vanaf 1 december 2015 aan boord is ingebouwd:

- a) In geval van een vaartuig

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.

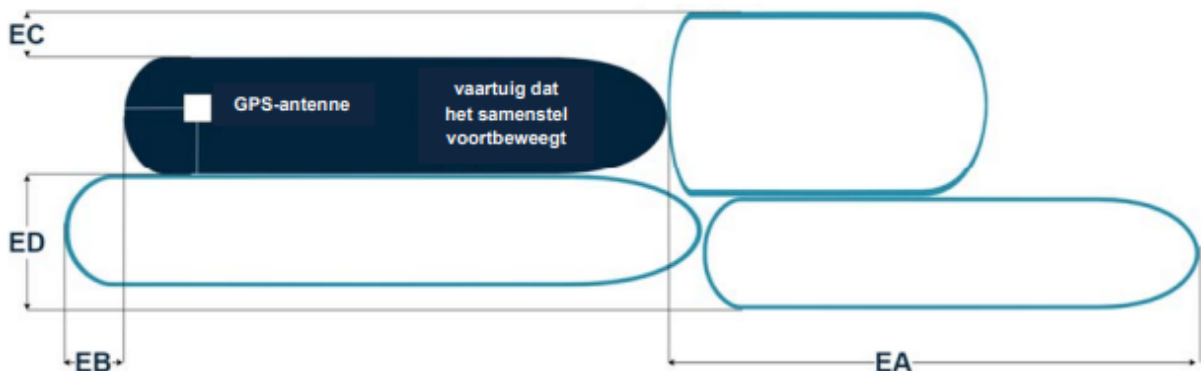


Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een vaartuig

- b) In geval van een samenstel

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden EA, EB, EC en ED met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde EA wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden EA, EB, EC en ED voor een samenstel

AG

Na bijlage 12 wordt een bijlage toegevoegd, luidend:

Bijlage 13 Lijst van scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 aan boord aanwezig moeten zijn

In de kolom "Rechtsgrondslag" in de volgende tabel wordt naar de volgende voorschriften, overeenkomsten en administratieve overeenkomst verwezen:

- Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP),
- Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR),
- Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN),
- Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN),
- Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI),
- Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, gesloten op 15 februari 1966 in Genève (Overeenkomst van 15 februari 1966),
- Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.

In de voorlaatste kolom van de navolgende tabel staat of het toegestaan is dat de scheepsbescheiden en andere documenten aan boord in elektronisch formaat overgelegd mogen worden of niet.

In de laatste kolom, "elektronisch formaat" van de navolgende tabel staat in welk elektronisch formaat de scheepsbescheiden en andere documenten overgelegd mogen worden. Het elektronische formaat PDF in de navolgende tabel komt overeen met het PDF-formaat dat is vastgelegd in de internationale norm ISO 32000-1: 2008. Het elektronische PDF/A-formaat in het onderstaande overzicht komt overeen met het formaat dat is gedefinieerd in de internationale norm ISO 19005-1: 2005.

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het Rpr aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaate elektronisch formaat
1. Vaartuigen				
1.1	Het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt of een als gelijkwaardig erkend certificaat	RSP, artikel 1.04	Niet toegestaan	

1.2	De verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart	Besluit CCR 2015-II-10	Toegestaan	PDF-formaat
1.3	De meetbrief van het schip	Overeenkomst van 15 februari 1966	Niet toegestaan	
2. Bemanning				
2.1.1a	Het overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper, waarop in voorkomend geval de vereiste specifieke vergunningen zijn vermeld, met uitzondering van het sportpatent, het overheidspatent of het voorlopig Rijnpatent	RSP, artikel 3.02	Toegestaan	PDF/A-formaat
2.1.1b	Het sportpatent, het overheidspatent of het voorlopig Rijnpatent	RSP, artikel 3.02 (artikel 12.08 voor het voorlopig Rijnpatent)	Niet toegestaan	
2.1.2	Voor de overige leden van de bemanning, een naar behoren bijgehouden en geldig dienstboekje waarop in voorkomend geval de bijbehorende kwalificatiecertificaten zijn vermeld	RSP, artikel 3.02	Niet toegestaan	
2.2	Het naar behoren bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage 8 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn of een kopie van de bladzijde met de aantekeningen van de vaar- en rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden; aan boord van schepen die over een krachtens Bijlage O van het ROSR op de Rijn erkend communautair certificaat of Uniecertificaat beschikken, kan zich in plaats van het door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België afgegeven	RSP, artikel 18.04	Niet toegestaan	

	vaartijdenboek, een door een bevoegde autoriteit van een derde staat afgegeven en door de CCR erkend vaartijdenboek bevinden			
2.3	De verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek	RSP, artikel 18.04	Toegestaan	PDF-formaat
2.4	De overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar	RSP, artikel 13.02	Toegestaan	PDF/A-formaat
2.5	Een marifoonbedieningscertificaat voor de bediening van scheepsstations	Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren, bijlage 5	Niet toegestaan	
2.6	De kwalificatiecertificaten voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen	RSP, artikel 16.01 en volgende	Alleen toegestaan voor de deskundige voor de passagiersvaart	PDF/A-formaat
2.7	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure	RSP, artikel 15.02	Toegestaan	PDF/A-formaat
3. Vaargebieden				
3.1	Een verklaring van de bevoegde autoriteit betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar een schip bestemd voor bouwwerkzaamheden mag worden gebruikt	ES-TRIN, artikel 23.01	Toegestaan	PDF-formaat

3.2	Op het riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 meter een verklaring van een erkend classificatiebureau over het drijfvermogen, de trimsituatie en de stabiliteit van de afzonderlijke delen van het schip, waaruit tevens blijkt vanaf welke beladingstoestand het drijfvermogen van de beide delen niet meer gewaarborgd is	ES-TRIN, artikel 28.04, tweede lid, onderdeel c	Toegestaan	PDF-formaat
4. Navigatie- en informatieapparatuur				
4.1	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI	Toegestaan	PDF-formaat
4.2	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de bochtanwijzer	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI	Toegestaan	PDF-formaat
4.3	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van het Inland AIS- apparaat	ES-TRIN, artikel 7.06, derde lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel IV, artikel 2, negende lid	Toegestaan	PDF-formaat
4.4	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf, alsmede de voorgeschreven registratiebladen van de tachograaf	ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel V, artikelen 1 en 2, zesde lid	Toegestaan	PDF-formaat

4.5	De "vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte" of het "registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte"		Toegestaan	PDF-formaat
5. Uitrusting				
5.1	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stuurmachine met mechanische aandrijving	ES-TRIN, artikel 6.09, vijfde lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.2	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een in hoogte verstelbaar stuurhuis	ES-TRIN, artikel 7.12, twaalfde lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.3	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stoomketels en andere onder druk staande vaten	ES-TRIN, artikel 8.01, tweede lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.4	Een kopie van het certificaat van typegoedkeuring, het inlichtingenformulier van de motorfabrikant en een kopie van het proces-verbaal van de motorkenmerken	ES-TRIN, artikel 9.01, derde lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.5	De bescheiden betreffende elektrische installaties	ES-TRIN, artikel 10.01, tweede lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.6	De verklaring voor de stalen trossen	ES-TRIN, artikel 13.02, derde lid, onderdeel a	Toegestaan	PDF-formaat
5.7	De kenmerking van de keuring van draagbare blustoestellen	ES-TRIN, artikel 13.03, vijfde lid	Toegestaan	PDF-formaat

5.8	De keuringsbewijzen betreffende vast ingebouwde brandblusinstallaties	ES-TRIN, artikel 13.04, achtste lid ES-TRIN, artikel 13.05, negende lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.9	De keuringsbewijzen en gebruiksaanwijzing betreffende de kranen	ES-TRIN, artikel 14.12, zesde, zevende en negende lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.10	De verklaring inzake de keuring van vloeibaargasinstallaties	ES-TRIN, artikel 17.13	Toegestaan	PDF-formaat
5.11	Het vereiste certificaat van typegoedkeuring en het vereiste bewijs van onderhoud van de boordzuiveringsinstallatie	ES-TRIN, artikel 18.01, vijfde en negende lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.12	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing en de veiligheidsrol	ES-TRIN, artikel 30.03, eerste lid en bijlage 8, onderdeel 1.4.9	Toegestaan	PDF-formaat
5.13	Voor schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en laten overnachten, de veiligheidsrol	Rpr, artikel 8.10	Toegestaan	PDF-formaat
6. Lading en afvalstoffen				
6.1	De bescheiden vereist door het ADN, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3	ADN nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3		

6.1.1	Het vervoersdocument	ADN, 8.1.2.1 b	Toegestaan	Uitsluitend in een formaat dat voldoet aan de eisen van nr. 5.4.0.2. ADN, in samenhang met de richtsnoeren voor de toepassing van nr. 5.4.0.2. ADN
6.1.2	Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d	Toegestaan	Te allen tijde leesbare tekst in elektronisch formaat
6.1.3	Andere documenten die worden geëist op grond van 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 van het ADN	ADN, 8.1.2.1, a, c en e tot h en k ADN, 8.1.2.2, a, c tot h ADN, 8.1.2.3, a, c tot x	Niet toegestaan	
6.2	Bij containervervoer de door de Commissie van Deskundigen gekeurde stabiliteitsgegevens van het schip, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de onderhavige beladingstoestand en het resultaat van de stabiliteitsberekening voor de onderhavige, of vergelijkbare vorige, dan wel een standaardbeladingstoestand. De toegepaste berekeningsmethode moet daarbij opgegeven worden	ES-TRIN, artikel 27.01, tweede lid (Beschrijving van de documenten en waarmerk van de Commissie van Deskundigen) ES-TRIN, artikel 28.03, derde lid (Resultaat van de berekening bij containerschepen) RSP, artikel 1.07, vijfde lid (Resultaat van de stabiliteitscontrole en stuwplan)	Toegestaan	PDF-formaat
6.3	Het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje	Rpr, artikel 15.05 en bijlage10 CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikelen 1.01, 2.03 en Aanhangsel I	Niet toegestaan	

6.4	De bunkerverklaring met inbegrip van de kwitanties van de betalingen van het SPE-CDNI over een periode van ten minste twaalf maanden. Indien de laatste afname van gasolie meer dan twaalf maanden geleden heeft plaatsgevonden, dient ten minste de laatste bunkerverklaring aan boord aanwezig te zijn	CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikel 3.04, eerste lid	Niet toegestaan	
6.5	De losverklaring	Rpr, artikel 15.08, tweede lid CDNI, bijlage 2 en Deel B, model van Aanhangel IV	Toegestaan	Een leesbaar elektronisch formaat met een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van artikel I, onderdelen Y, Z, tweede lid, en AC, dat in werking treedt op 1 december 2023.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Nota van toelichting

Algemeen deel

Inleiding

Met dit besluit wordt een aantal besluiten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) geïmplementeerd in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr). Dit gaat om de protocollen 2017-I-12, 2019-II-16, 2019-II-17, 2020-I-12, 2020-I-13, 2021-I-10 t/m 2021-I-12, 2021-II-14 t/m 2021-II-17 en 2022-II-10 t/m 2022-II-15.¹ De implementatie is zonder beleidsruimte één op één uitgevoerd. Daarnaast is er in het Rpr een enkele fout verbeterd.

Inhoud

Hieronder volgen beknopt de achtergronden van de te implementeren protocollen en de wijze waarop deze verwerkt zijn in het Rpr.

Protocol 2017-I-12 heeft betrekking op een nieuw reglement betreffende de radiocommunicatie via de marifoon. Dit 'Regional Arrangement on de Radiocommunication Service for Inland Waterways' (RAINWAT) is door de CCR gevat in een handboek. De wijzigingen in het reglement betreffen met name de procedures voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer en overig verkeer, die net als de verschillende frequenties die voor de radiocommunicatie worden gebruikt, geactualiseerd moesten worden. De wijziging van het Rpr heeft dan ook betrekking op het actualiseren van de verwijzingen naar RAINWAT. Verder wordt er duidelijker gesteld wat de technische eisen zijn en zijn er verduidelijkingen over het gebruik van verschillende talen.

Protocol 2019-II-16 bevat bepalingen over de documenten die aan boord aanwezig moeten zijn. Met het doel deze verplichtingen te verduidelijken, is er een nieuwe bijlage 13 toegevoegd aan het Rpr. In die bijlage worden de documenten genoemd die aan boord beschikbaar moeten zijn, waar dat voorheen nog in de artikelen zelf werd genoemd. In de hier onder genoemde Protocollen zijn wijzigingen aangebracht aan deze bijlage met betrekking tot het in elektronisch formaat beschikbaar hebben van de documenten. Verder wordt een nieuw artikel 1.10a in het Rpr opgenomen, waarin de verschillende uitzonderingen, in het bijzonder voor duwbakken en schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden, worden samengevat.

De wijzigingen in Protocol 2019-II-17 beogen de verbetering van de terminologische coherentie van het Rpr met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg" en het respectieve gebruik van deze termen in de drie taalversies. Hiermee wordt het Rpr leesbaarder en toegankelijker.

Protocol 2020-I-12 heeft betrekking op de meldplicht. Schippers moeten zich melden wanneer zij bepaalde riviergedeeltes opvaren. Met deze wijziging wordt geregeld dat dit melden via elektronische weg zal geschieden. In de bepalingen wordt verder bepaald waar, wanneer, en hoe deze melding plaats moet vinden. Veel van die bepalingen blijven ongewijzigd ten opzichte van de al geldende meldplicht. Daarnaast bevat het Protocol enkele redactionele verbeteringen.

Protocol 2020-I-13 bevat bepalingen over het dragen van reddingvesten, het plaatsen van neerklapbare of wegneembare relingen als die voorhanden zijn en het zorgen voor een veilige toegang tot het schip. Met deze bepalingen wordt beoogd de veiligheid van de scheepvaart en de personen aan boord verder te waarborgen. Dit besluit betreft het definitief maken van in 2011 ingevoerde bepalingen van tijdelijke aard. In de praktijk verandert er dus niets aan de regels, behalve dat ze van definitieve aard worden.

Protocol 2021-I-10 is een wijziging die voortbouwt op de wijziging van Protocol 2019-II-16. Het is een uitbreiding van het aantal documenten waarvoor de digitale vorm voldoende is om te voldoen aan de verplichting die aan boord beschikbaar te hebben. Daarnaast worden er ook randvoorwaarden vastgelegd. Zo moeten de documenten in digitale vorm op elk moment geraadpleegd kunnen worden.

¹ De CCR-protocollen zijn te raadplegen via: <https://www.ccr-zkr.org/13020400-nl.html>.

Protocol 2021-I-11 heeft betrekking op het aanpassen van verwijzingen in het Rpr naar de eerste editie van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS). In ES-RIS worden technische specificaties vastgesteld voor de belangrijkste technologieën die door de rivierinformatiediensten worden gebruikt. Het ES-RIS is op zichzelf niet bindend, dat is een reden dat in het Rpr expliciet wordt bepaald dat er aan het ES-RIS moet worden voldaan.

Net als het voorgaande Protocol ziet Protocol 2021-I-12 op het nieuwe ES-RIS. Met de wijziging uit dit protocol worden de minimeisen aangepast voor apparatuur vergelijkbaar met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus waarmee elektronische binnenvaartkaarten worden weergegeven.

Protocol 2021-II-14 bevat een wijziging van artikel 1.03, vierde lid, van het Rpr en heeft tot doel de alcoholgrenswaarde, die geldt voor de schipper en de andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen, uit te breiden tot alle dienstdoende leden van de minimumbemanning. De minimumbemanning is vastgesteld aan de hand van bepaalde veiligheidscriteria. Zij verrichten dus handelingen die te allen tijde veilig moeten zijn. Deze wijziging heeft daarom tot doel te waarborgen dat het functioneren van deze bemanning niet langer mag worden aangetast door overmatig alcoholgebruik.

Protocol 2021-II-15 bevat een herziening van artikel 3.02 van het Rpr. Deze herziening houdt concreet gesproken in dat de formulering van het artikel in overeenstemming wordt gebracht door de verwijzingen te actualiseren, de terminologie in de verschillende taalversies te harmoniseren en het gebruik van de termen te vereenvoudigen. De inhoud van deze regelgeving blijft hetzelfde.

Protocol 2021-II-16 bevat een van de wijzigingen van bijlage 13 van het Rpr. Met deze wijziging wordt het mogelijk gemaakt om aan de verplichting om bepaalde scheepsbescheiden aan boord te hebben te voldoen door deze scheepsbescheiden in elektronische vorm aan boord te hebben.

Protocol 2021-II-17 bevat eenzelfde wijziging als de wijzigingen in protocol 2021-I-11. Er wordt een verwijzing naar ES-RIS toegevoegd.

Protocol 2022-II-10 beoogt de aanpassing van de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar na het overschrijden van een bepaald waterpeil, namelijk het hoogwaterpeil I. De toegestane maximale snelheid wordt verhoogd tot 24 km per uur tussen km 528,50 en km 556,00. De doelstelling is de vergroting van de veiligheid van de Rijnvaart. Deze wijziging verbetert namelijk de manoeuvre-eigenschappen van de afvarende schepen na het overschrijden van het hoogwaterpeil I.

Protocol 2022-II-11 bevat wijzigingen die ertoe strekken de bepalingen van artikel 14.11 die betrekking hebben op de ligging van en de operationele voorschriften voor bepaalde overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, te actualiseren en een nieuw artikel 14.12 in te voegen, waarin de operationele voorschriften voor de vluchthaven te Emmerich zijn vastgelegd.

Protocol 2022-II-12 bevat wijzigingen die tot doel hebben een rechtsgrondslag tot stand te brengen die de bevoegde autoriteit in staat stelt om op grond van een besluit van de CCR tijdelijk ontheffing van de voorschriften van het RPR te verlenen voor een schip waarop taken van de bemanning geautomatiseerd worden verricht of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd. Het begrip 'op afstand bestuurd' betekent dat de koers en de snelheid van het schip worden bepaald door een schipper die niet fysiek aanwezig is op het schip.

Protocol 2022-II-13 bevat soortgelijke wijzigingen als de eerdere protocollen 2021-I-11 en 2021-II-17. De verwijzingen naar ES-RIS zijn met dit laatste protocol licht aangepast.

Protocol 2022-II-14 Bevat wijzigingen waarmee het Rpr in lijn wordt gebracht met de nieuwe versie van het Reglement scheepvaartpersoneel op de Rijn. Dat reglement is aangepast ter afstemming met de Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart.

Protocol 2022-II-15 betreft de verwijzing naar ES-TRIN. Omdat de Nederlandse verwijzing naar ES-TRIN anders is vormgegeven aangezien ES-TRIN als bijlage bij de Binnenvaartregeling is opgenomen, is de wijziging van de verwijzing niet overgenomen.

Naast de wijzigingen ter implementatie van de CCR-besluiten vindt er nog één andere wijziging van het Rpr plaats. Deze wijziging dient ter herstel van een foutieve afbeelding. Inhoudelijk wordt er met deze overige wijziging niets aangepast.

Uitvoering en handhaving

De toetsing door de Inspectie leefomgeving en Transport (ILT) op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid kon achterwege blijven omdat de ILT niet met de handhaving van de in dit besluit geregelde zaken is belast. Die taak berust bij Rijkswaterstaat, die bij de voorbereiding van de desbetreffende Rpr-wijzigingen al actief betrokken was. De bovengenoemde aspecten van handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid zijn daarom integraal afgewogen gedurende de besluitvorming van de CCR en behoeven niet afzonderlijk getoetst te worden.

Administratieve lasten en nalevingskosten

Van slechts enkele wijzigingen is het te verwachten dat deze gevolgen zullen hebben voor de administratieve lasten en nalevingskosten.

Bij de wijzigingen met betrekking tot het in digitale vorm aan boord kunnen hebben van de benodigde documenten zijn er gevolgen. Deze wijzigingen brengen zeer minimale kosten met zich mee voor het bedrijfsleven, aangezien de software die nodig is om van een document een PDF te maken, gratis is. Bovendien valt te verwachten dat het bedrijfsleven al beschikt over de hiervoor vereiste middelen, namelijk een normale computer. Een elektronisch vervoersdocument zoals bedoeld in de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) vereist van de transporteur meer organisatorische maatregelen om de gegevens per computer ter beschikking te kunnen stellen, omdat hiervoor aan specifieke eisen moet worden voldaan (zie de richtsnoeren voor de toepassing van deze regeling in nr. 5.4.0.2 van het ADN).

Het feit dat de schipper de mogelijkheid geboden wordt om bepaalde certificaten en andere documenten aan boord in elektronisch formaat te tonen, draagt bij aan een vermindering van de administratieve lasten, te meer omdat er dan minder documenten op papier nodig zullen zijn. Bij het bepalen van de soorten documenten die digitaal aan boord kunnen zijn is rekening gehouden met Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer. Die verordening, die regels bevat over het in elektronisch formaat uitwisselen van informatie, heeft namelijk deels betrekking op de documenten waar deze wijziging op ziet.

De veranderingen aan de meldplicht hebben ook consequenties voor de administratieve lasten en kosten. De wijzigingen leiden tot weinig kosten voor het bedrijfsleven, omdat de benodigde software gratis beschikbaar is. Bovendien valt te verwachten dat de vaartuigen die nu elektronisch moeten gaan melden, al over de vereiste hardware, namelijk een normale, in de handel verkrijgbare computer, beschikken. Het elektronisch melden zal de administratieve lasten aanzienlijk reduceren, omdat er veel minder gebruik zal worden gemaakt van de marifoon. Bij de bevoegde instanties valt het handmatig invoeren van gegevens die vandaag de dag via de marifoon worden doorgegeven, weg. Bovendien komt de elektronische verzending van gegevens de volledigheid en nauwkeurigheid ten goede. Dit zou het gemakkelijker moeten maken om de gegevens van de elektronische meldingen te gebruiken voor logistieke en statistische doeleinden. Bovendien zullen deze gegevens bijdragen aan een beter verkeersmanagement en dus tot een verhoging van de veiligheid in de Rijnvaart.

Consultaties

Aangezien dit wijzigingsbesluit de implementatie van resoluties van de CCR zonder beleidsruimte betreft is afgezien van internetconsultatie.

Wijzigingen en aanvullingen van het RPR komen tot stand met medewerking van het varend bedrijfsleven. Zij zijn in de vorm van EBU (Europese Binnenvaartunie) en ESO (Europese

Schippersorganisatie) een erkende organisatie die mag meepraten over de CCR reglementen, waaronder het RPR. Met het Nederlandse varend bedrijfsleven wordt twee maal per jaar in aanloop naar het Comité RP vergaderd over de wijzigingen, aanvullingen en andere relevante ontwikkelingen op het gebied van het RPR. Elke CCR lidstaat heeft het recht vier vaste Rijnvaartcommissarissen en twee plaatsvervangende commissarissen te benoemen. Eén van die Nederlandse commissarissen is een commissaris speciaal voor het bedrijfsleven die de belangen van die groep behartigt. Dit is van belang omdat de besluiten van de CCR de gehele Rijnvloot van zo'n 10.256 schepen raken (bron: CCR jaarverslag 2022). In Nederland wordt het bedrijfsleven en de Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven geconsulteerd vóór de totstandkoming van de CCR reglementen.

De voorgestelde wijzigingen zijn voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). De ATR heeft de wijziging niet geselecteerd voor een formeel briefadvies. Dit omdat het voorstel veelal één-op-één implementatie betreft van CCR-resoluties en er geen omvangrijke regeldrukeffecten aan de orde zijn.

Inwerkingtreding

Wat betreft de inwerkingtreding en de invoeringstermijn van het onderhavige besluit wordt afgeweken van het stelsel van voor wetgeving vastgestelde verandermomenten. De inwerkingtredingsdatum van de in dit besluit opgenomen wijzigingen zijn vastgesteld bij de bovengenoemde resoluties van de CCR en vanwege achterstallige implementatie al verstreken of verstrijken zeer binnenkort. Bovendien betreft het hier één op één implementatie van internationale besluiten en reparatieregelgeving. Derhalve zijn ten aanzien van de vaste verandermomenten uitzonderingsgronden «c» en «d» uit het vijfde lid van aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving van toepassing.

De wijzigingsonderdelen Y, Z, tweede lid, en AC van artikel I hebben een afwijkende inwerkingtredingsdatum, te weten 1 december 2023. De reden daarvoor is dat de CCR-besluiten die met deze onderdelen worden geïmplementeerd deze zelfde inwerkingtredingsdatum hebben en dat die later ligt dan de verwachte inwerkingtredingsdatum van de rest van dit besluit.

Artikelsgewijze deel

Artikel I

Onderdeel A

Met de wijziging van de definitiebepalingen in artikel 1.01 worden de oude verwijzingen verwijderd en de nieuwe verwijzingen naar de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS) geïntroduceerd, overeenkomstig protocol 2021-I-11

Onderdeel B, E, P, T, V en Z, eerste lid

Deze wijzigingen actualiseren de verwijzingen naar het Reglement scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp). In dat laatste reglement zijn de bemannings- en kwalificatie-eisen opgenomen. Met name de kwalificatie-eisen zijn gewijzigd naar aanleiding van de Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart. De aanpassingen aan het Rijnvaartpolitiereglement behelzen slechts aanpassingen aan de terminologie en aan de verwijzingen naar het Rsp.

Onderdeel C

Met de wijziging van artikel 1.03, vierde lid, Rpr wordt overeenkomstig protocol 2021-II-14 de alcoholgrenswaarde van toepassing op alle dienstdoende leden van de dienstbemanning, waar dat voorheen alleen zo was voor de personen aan boord die zelfstandig de koers en snelheid van het schip bepalen. Omdat er een minimumbemanning is voorgeschreven met het oog op de veiligheid, dient ook die gehele minimumbemanning goed te kunnen functioneren.

Onderdeel D

Met deze wijziging worden overeenkomstig protocol 2020-I-13 twee artikelleden toegevoegd aan artikel 1.08, die zien op de neerklapbare of wegneembare relingen en reddingsvesten. Met deze voorschriften voor het gebruik van de neerklapbare of wegneembare relingen en de reddingsvesten wordt er bijgedragen aan een veiligere werkomgeving aan boord.

Onderdeel F

De wijziging van artikel 1.10 dient er toe om overeenkomstig protocol 2019-II-16 een verwijzing naar de nieuwe bijlage 13 bij het Rpr te maken. Omdat de benodigde documenten die aan boord moeten zijn in deze bijlage worden genoemd, hoeven deze niet meer in artikel 1.10 te worden opgesomd. In het tweede lid worden de randvoorwaarden vastgelegd voor het in elektronisch formaat beschikbaar zijn van documenten, voor veel documenten kan daarmee worden volstaan in plaats van het fysiek aan boord hebben van de documenten.

Onderdeel G

De uitzonderingen op de aan boord benodigde documenten werden voorheen ook bepaald in artikel 1.10, dat in het voorgaande wijzigingsonderdeel wordt gewijzigd. Omdat dat artikel wijzigt en de lijst benodigde documenten is verplaatst naar bijlage 13, is het nieuwe artikel 1.10a opgenomen met daarin de uitzonderingen. Inhoudelijk is er niets veranderd aan de uitzonderingen.

Onderdeel H

Artikel 1.11 wordt gewijzigd omdat het Handboek voor radiocommunicatie ook aan boord moet zijn. Dit is echter geen document dat betrekking heeft op een van de personen aan boord of op het schip zelf, maar is een informatiedocument. Om die reden is het Handboek niet opgenomen in bijlage 13, maar is er een artikellid toegevoegd aan artikel 1.11.

Onderdeel I

Met het nieuwe artikel 1.26 worden de randvoorwaarden neergelegd waarbinnen ontheffingen kunnen worden verleend voor proeven met een beperkte tijdsduur met betrekking tot geautomatiseerd varen. Onderdeel van het artikel zijn minimeisen waar een proefproject aan moet voldoen.

Onderdeel J

In artikel 2.01 wordt steeds wanneer de term 'Europees scheepsidentificatienummer' wordt gebruikt, ter verduidelijking de afkorting 'ENI-nummer' ingevoegd. Verder zijn er geen inhoudelijke wijzigingen aan dit artikel.

Onderdeel K

Net als in het voorgaande wijzigingsonderdeel wordt in artikel 2.05 de afkorting 'ENI-nummer' ingevoegd, als verduidelijking bij de term 'Europees scheepsidentificatienummer'.

Onderdeel L

Met de wijziging van artikel 3.02 Rpr worden overeenkomstig protocol 2021-II-15 de bestaande verwijzingen geactualiseerd en wordt de terminologie zodanig aangepast dat deze toegankelijker is en beter in overeenstemming is met de terminologie in de andere taalversies van het Rpr.

Onderdelen M, N, R, S, W, X, AD en AE

De wijzigingen in deze onderdelen zien slechts op het overeenkomstig protocol 2019-II-17 harmoniseren van de termen 'vaargeul, vaarwater en vaarweg', aangezien deze voorheen op een minder eenduidige manier werden gebruikt. Inhoudelijk verandert er verder niets met deze wijzigingen.

Onderdeel O

In artikel 4.05 vinden overeenkomstig protocol 2017-I-12 wijzigingen plaats vanwege het nieuwe Radioreglement RAINWAT. Daarnaast zijn er nadere regels gesteld over het gebruik van verschillende talen in het marifoonverkeer en de technische eisen voor de scheepsstations oftewel marifoon-installaties.

Onderdeel Q

Met de wijzigingen in artikel 4.07 worden de oude verwijzingen verwijderd en de nieuwe verwijzingen naar ES-RIS geïntroduceerd, zoals ook in andere wijzigingsonderdelen op grond van meerdere protocollen wordt gedaan. In het derde lid van artikel 4.07 bestond geen oude verwijzing naar eisen waaraan voldaan moest worden, maar daar is wel een nieuwe verwijzing toegevoegd.

Onderdeel U

Naast de terminologische wijziging in het derde lid van artikel 7.01 wordt er met deze wijziging een artikellid toegevoegd dat ziet op veilige toegang tot een schip. In het bijzonder met betrekking tot loopplanken en bijboten. Deze laatste wijziging vindt net als de wijziging in wijzigingsonderdeel D plaats overeenkomstig protocol 2020-I-13.

Onderdeel Y

Deze wijziging van artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, behelst een verhoging van de maximumsnelheid op een beperkt traject van 20 km/u naar 24 km/u. Die maximumsnelheid geldt echter wel slechts wanneer de waterstand zich tussen hoogwaterpeil I en II bevindt.

Onderdeel Z, tweede lid

Met deze wijziging van het vijfde lid van artikel 11.01 wordt de kilometeraanduiding van Emmerich gecorrigeerd.

Onderdeel AA

Artikel 12.01 is overeenkomstig protocol 2020-I-12 zodanig aangepast dat het ziet op de elektronische manier van melden. Inhoudelijk is er niet veel veranderd aan de bepalingen. In het artikel is geregeld wat, wanneer, hoe, waar en door wie er gemeld moet worden. Daarnaast bevat het aanvullende bepalingen over het melden en de meldplicht, zoals over het onderbreken van de reis of het veranderen van de te melden gegevens.

Onderdeel AB

Bij artikel 12.02, vierde lid, onderdeel d, stond sinds de laatste wijziging per abuis de verkeerde afbeelding. Met deze wijziging komt de juiste afbeelding daar weer voor in de plaats.

Onderdeel AC

Deze wijziging betreft een uitbreiding van de toepassing van artikel 14.11 naar twee nieuwe overnachtingshavens. De overnachtingshaven te Spijk aan de Boven-Rijn en de overnachtingshaven te Bergambacht aan de Lek. Daarnaast golden voor de vluchthaven te Emmerich slecht voorschriften van tijdelijke aard, waarvoor nu definitieve voorschriften in de plaats komen.

Onderdeel AF

Het tweede lid van bijlage 11 van het Rpr wordt met deze wijziging overeenkomstig protocol 2021-I-11 geactualiseerd, zodat er rekening wordt gehouden met ES-RIS. De wijze waarop de gegevens met betrekking tot de lengte en breedte van samenstellen worden ingevoerd, is namelijk gewijzigd voor de Inland AIS-apparaten die na 1 december 2015 zijn ingebouwd.

Onderdeel AG

De toevoeging van bijlage 13 aan het Rpr en de verschillende wijzigingen op grond van meerdere protocollen zijn samengevoegd tot het in de meest actuele vorm toevoegen van bijlage 13. De bijlage is een uitgebreide overzichtstabel die alle vereiste scheepsbescheiden aan boord bevat. De tabel is opgedeeld in zes categorieën (schip, bemanning, vaargebieden, navigatie- en informatieapparatuur, uitrustingen, lading en afval). Bij deze documenten is ook steeds benoemd of en op welke manier aan de verplichting kan worden voldaan door de documenten in elektronisch formaat aan boord te hebben. Er worden geen documenten verplicht die niet eerder ook al aan boord dienden te zijn.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers