



559

Besluit van 15 september 1998, houdende wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, van de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart en van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 30 juni 1998,

nr. DGG/J-98005990, Directoraat-Generaal Goederenvervoer;

Gelet op de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 26 november 1997 (protocollen 1997-II-18, 1997-II-21 en 1997-II-27 vastgesteld krachtens de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161, en 1964, 83));

Gelet op de artikelen 4 en 19 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 24 juli 1998, nr. W09.98.0287);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 9 september 1998, nr. DGG/J-98007802, Directoraat-Generaal Goederenvervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Rijnvaartpolitiereglement 1995¹, zoals dit voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek van kracht is verklaard bij het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995, wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 1.02, eerste en tweede lid, komen 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 Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid, erkend volgens het Reglement Rijnpatenten voor het riviergedeelte waarop hij vaart en voor het soort schip dat hij voert.

2. Een samenstel moet eveneens onder het gezag van een schipper zijn gesteld, die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit.

De schipper van het motorschip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt is de schipper van het samenstel.

Wanneer meer dan één schip hoofdzakelijk voor het voortbewegen dient, moet de schipper van het samenstel tijdig worden aangewezen.

Indien een duwstel door twee duwboten naast elkaar wordt voortbewogen, is de schipper van de duwboot aan stuurboord de schipper van het samenstel.

B

Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. het Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid erkend volgens het Reglement Rijnpatenten voor de schipper en voor de overige leden van de bemanning het behoorlijk bijgehouden dienstboekje of het Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid erkend volgens het Reglement Rijnpatenten;

C

Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel m, komt te luiden:

m. het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart;

D

Artikel 2.02, tweede lid, komt te luiden:

2. Aan kleine schepen kan bij bijzondere voorschriften van de bevoegde autoriteit vrijstelling worden verleend van het kenteken bedoeld in het eerste lid. In dit geval moeten op deze kleine schepen de volgende kentekens worden aangebracht:

a. de naam of de kenspreuk.

De naam moet worden aangebracht aan de buitenzijde van het schip in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters. Bij het ontbreken van de naam of de kenspreuk van het schip moet worden aangegeven de naam van de instelling, waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht;

b. de naam en de woonplaats van de eigenaar.

De naam en de woonplaats moeten op een goed waarneembare plaats aan de binnen- of buitenzijde van het schip worden aangebracht.

E

Artikel 3.01, derde lid, komt te luiden:

3. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt:

a. een duwstel, waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer dan 110 m respectievelijk 12 m bedragen, beschouwd als een alleenvarend motorschip van dezelfde afmetingen, en

b. een gekoppeld samenstel, waarvan de grootste lengte meer dan 140 m bedraagt, beschouwd als een duwstel van dezelfde lengte.

F

Artikel 4.05, eerste en tweede lid, komen te luiden:

1. Iedere zich aan boord van een schip of van een drijvende inrichting bevindende marifooninstallatie moet in overeenstemming zijn met de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart en worden gebruikt overeenkomstig de voorschriften van deze regeling. Deze voorschriften worden vermeld in het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart.

2. De kanalen van de marifooninstallatie bestemd voor het openbaar verkeer, het schip-schip verkeer, de nautische informatie en het verkeer tussen schip en havenautoriteiten mogen slechts worden gebruikt voor mededelingen die zijn voorgeschreven of toegelaten in dit reglement, dan wel die krachtens de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart zijn toegelaten.

G

Artikel 6.30, tweede lid, komt te luiden:

2. Bij slecht zicht mag een schip slechts de vaart voortzetten indien het met een marifooninstallatie voor de kanalen voor het schip-schipverkeer is uitgerust en het op kanaal 10 of op het daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen andere kanaal uitluistert. Het moet aan de andere schepen de nodige inlichtingen ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart geven.

H

Artikel 6.32, eerste lid, komt te luiden:

1. Een schip mag slechts op radar varen indien zowel een persoon die houder is van het Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid erkend volgens het Reglement Rijnpatenten voor het te bevaren riviergedeelte alsmede van een diploma, afgegeven krachtens het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn, als 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, behoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.

I

Artikel 9.06 komt te luiden:

Artikel 9.06 – Varen op de oude Rijnarmen tussen Mannheim en Mainz

1. Een schip mag varen:
 - a. op de Lampertheimer Altrhein vanaf de monding tot Altrhein – km 4,75;
 - b. op de hoofdtak van de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein vanaf de monding tot Altrhein – km 9,80; en
 - c. op de Ginsheimer Altrhein vanaf de monding tot Altrhein – km 1,50.
2. Een schip mag, ten opzichte van de oever gemeten, op de Lampertheimer Altrhein niet sneller varen dan 5 km per uur en op de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein en de Ginsheimer Altrhein niet sneller dan 12 km per uur. Dit geldt niet voor kleine schepen zonder motor.
3. Behalve voor kleine schepen geldt op de Lampertheimer Altrhein bovendien:
 - a. De lengte en de breedte van een schip of van een samenstel mogen

ten hoogste 115 m respectievelijk 11,45 m bedragen. De bevoegde autoriteit kan andere afmetingen toestaan.

b. Op het gedeelte tussen Altrhein – km 0,70 en km 2,70 moet een schip zich op kanaal 10 melden, terwijl in de gedeelten waar ontmoeten niet voldoende ruimte biedt extra aandacht moet worden geschonken aan op tegengestelde koers varende kleine schepen.

J

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

e. na het overschrijden van het hoogwaterpeil I mag een schip slechts op de betreffende riviervakken varen, indien het is uitgerust met een marifooninstallatie. De marifooninstallatie moet voor ontvangst zijn ingeschakeld op de voor de nautische informatie aangewezen kanalen. Dit geldt niet voor kleine schepen die door middel van spierkracht worden voortbewogen.

K

Artikel 11.01, zesde lid, komt te luiden:

6. De breedte van een schip mag niet meer bedragen dan 22,80 m, en op het riviergedeelte tussen Pannerden (km 867,46) en het Lekkanaal (km 949,40) niet meer dan 17,70 m, behoudens bijzondere toestemming van de bevoegde autoriteit voor het te bevaren riviergedeelte.

L

Artikel 12.01 komt te luiden:

Artikel 12.01 - Meldplicht

1. De schipper van een schip als bedoeld in het ADNR, van een schip met een lengte van meer dan 110 m, van een samenstel, van een zeeschip of van een bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21 moet zich, alvorens de in het vijfde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, melden op het aangegeven marifoonkanaal met opgave van de volgende gegevens:

- a. soort schip;
- b. naam van het schip;
- c. positie, vaarrichting;
- d. officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen;
- e. laadvermogen;
- f. lengte en breedte van het schip;
- g. soort, lengte en breedte van het samenstel;
- h. diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
- i. route;
- j. haven waar is geladen;
- k. haven waar wordt gelost;
- l. soort lading (naam en hoeveelheid van stoffen); bij gevaarlijke stoffen: klasse, cijfer en, voor zover bekend, stofnummer of klasse en VN-nummer;
- m. 0, 1, 2, 3 blauwe lichten/kegels;
- n. aantal personen aan boord.

2. De in het eerste lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder c en h, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon tijdig schriftelijk of telefonisch aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld. In ieder geval moet de schipper het tijdstip van in- en uitvaren met zijn schip of samenstel van het meldplichtig riviergedeelte melden.

3. Indien het schip zijn reis in een der in het vijfde lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uren onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking melden.
4. Indien de in het eerste lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het meldplichtige riviergedeelte worden gewijzigd, moet dit aan de bevoegde autoriteit onmiddellijk worden medegedeeld.
5. Op de riviergedeelten:
 - a. van Basel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,64) tot Lauterburg (km 352,00),
 - b. van Lauterburg (km 352,00) tot Gorinchem (km 952,50), en
 - c. van Pannerden (km 876,50) tot Krimpen aan de Lek (989,20), die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord «Meldplicht», geldt de in het eerste lid bedoelde meldplicht onder de volgende voorwaarden:
 - Op het gedeelte bedoeld onder a behoeven zich slechts samenstellen als bedoeld in het ADNR te melden.
 - Op het gedeelte bedoeld onder b moeten behalve samenstellen als bedoeld in het ADNR slechts samenstellen met een lengte van meer dan 140 m en een breedte van meer dan 15 m en op het gedeelte bedoeld onder c slechts samenstellen met een lengte van meer dan 110 m of een breedte van meer dan 12 m worden gemeld.
 - Op de gedeelten bedoeld onder b en c moeten de gegevens genoemd in het eerste lid, onder a, b en d, eveneens worden verstrekt bij het passeren van de overige verkeersposten, districtscentrales en sluisen, evenals aan de met het teken B.11 aangeduide meldpunten.
6. De bevoegde autoriteit kan voor bunkerschepen een andere meldplicht vaststellen.

M

Artikel 14.02 komt te luiden:

Artikel 14.02 – Basel

1. De rede strekt zich voor Basel uit aan de linkeroever van km 167,75 tot km 168,40 en aan de rechteroever van km 167,75 tot km 169,80.
2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd aan de rechteroever:
 - a. ligplaats «Uferplatz» van km 167,85 (Dreirosenbrücke) tot km 168,04;
 - b. ligplaats «Rheinquai-Wiesemündung» van km 169,20 tot km 169,34;
 - c. ligplaats «Rheinquai-Dreiländereck» van km 169,60 tot km 169,71.Deze ligplaats mag worden gebruikt van 1 november tot 15 maart; buiten deze periode slechts op aanwijzing van de havenmeester.
3. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd aan de rechteroever: ligplaats «Oberer Klybeckquai» van km 168,05 tot km 168,36.
4. Schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, te voeren, mogen slechts ligplaats nemen met toestemming van de Rheinschiffahrtstsdirektion Basel. De ligplaatsen worden van geval tot geval door de havenmeester aangewezen.
5. De op borden op de oever aangeduide breedten der ligplaatsen gelden slechts bij waterstanden aan de peilschaal van Rheinfeldten van minder dan 3,50 m.

N

Artikel 14.03, tweede lid, onder b, komt te luiden:

- b. ligplaats aan de linkeroever voor Ludwigshafen van km 424,83 tot km 426,20.

O

Artikel 14.03, vierde lid, komt te luiden:

4. Voor schepen die bij BASF A.G. willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:
ligplaats aan de linkeroever van km 426,20 tot km 431,47.

P

Artikel 14.05, eerste en tweede lid, komen te luiden:

1. De rede strekt zich voor Bingen uit aan de linkeroever van km 524,20 tot km 528,50.
2. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd de ligplaatsen:
van km 524,90 tot km 525,60,
van km 527,55 tot km 527,97 en
van km 528,20 tot km 528,50.

Q

Bijlage 1 komt te luiden:

Bijlage 1

LETTER OF LETTERCOMBINATIE TER ONDERSCHIEDING VAN HET LAND WAAR DE THUISHAVEN OF DE PLAATS VAN TEBOEKSTELLING VAN EEN SCHIP IS GELEGEN

(indicatieve lijst)

A	: Oostenrijk
B	: België
BG	: Bulgarije
BY	: Wit-Rusland
CH	: Zwitserland
CZ	: Tsjechische Republiek
D	: Duitsland
F	: Frankrijk
FI	: Finland
HR	: Croatië
HU	: Hongarije
I	: Italië
L	: Luxemburg
MD	: Republiek Moldova
N	: Nederland
NO	: Noorwegen
P	: Portugal
PL	: Polen
R	: Roemenië
RUS	: Russische Federatie
SE	: Zweden
SK	: Slowakije
UA	: Oekraïne
YU	: Joegoslavië

R

In de bijlage 7, onderdeel E.1, komt de tekst te luiden:
E.1 In-, uit of doorvaren toegestaan (algemeen teken).
(artikelen 3.25, lid 1 onder a, 6.08, lid 2, 6.27, lid 2, en 6.28a)

of of

S

In de bijlage 8, onderdeel V, komt de tekst te luiden:

V. AANVULLENDE MARKERING VOOR HET VAREN OP RADAR (indien nodig)

A. Markering van radardoelen

1. Gele drijvers met radarreflector (boven- en benedenstrooms van de brugpijler).

(fig. 15)

2. Uithouders met radarreflector (boven- en benedenstrooms van de brugpijler).

(fig. 16)

B. Markering van bovengrondse lijnen

1. Radarreflectoren bevestigd aan de bovengrondse lijn (geeft op het radarbeeld een aantal punten waardoor de bovengrondse lijn te herkennen is).

(fig. 17)

2. Radarreflectoren geplaatst op gele drijvers die paarsgewijs dicht bij elkaar bij elke oever liggen (ieder paar drijvers geeft op het radarbeeld 2 punten naast elkaar waardoor de bovengrondse lijn te herkennen is).

(fig. 18)

T

In de bijlage 10 komt de bladzijde 2 van het model van het Olie-afgifteboekje te luiden:

Page/Seite/Blz. 2

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées établi sur la page 1 sous le numéro d'ordre 1 n'est délivré que par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de visite. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants numérotés dans l'ordre seront établis par une autorité compétente locale, mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit porter la mention indélébile «non valable» et est rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird nur von der Behörde ausgestellt, die dem Schiff das

Schiffsattest erteilt hat. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Ölkontrollbücher werden von einer örtlich zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben, dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Ölkontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Ölkontrollbuch wird unaustilgbar «ungültig» gekennzeichnet und dem Schiffsführer zurückgegeben. Es ist während 6 Monaten nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt slechts afgegeven door de autoriteit die het Certificaat van Onderzoek heeft afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een plaatselijk bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt, nadat het op onuitwisbare wijze als «ongeldig» is gemerkt, aan de schipper teruggegeven. Het dient gedurende 6 maanden na de laatste vermelding van een afgifte aan boord te worden bewaard.

Artikel II

Artikel 15, derde lid, van de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, zoals deze voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek van kracht zijn verklaard bij het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990², komt te luiden:

3. Het keurmerk op het lantaarnhuis moet zodanig zijn aangebracht, dat voor het controleren daarvan aan boord de lantaarn niet behoeft te worden gedemonteerd. Indien de optiek en het lantaarnhuis onscheidbaar met elkaar verbonden zijn, is een keurmerk op het lantaarnhuis voldoende.

Artikel III

Het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995³, zoals dit voor de Rijn in Nederland met inbegrip van de Waal en de Lek van kracht is verklaard bij het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 9.17, derde lid, komt te luiden:

3. Het uitvallen van de controle-inrichtingen als bedoeld in artikel 7.05, tweede lid, mag de werking van de bijbehorende navigatielantaarns niet nadelig beïnvloeden.

B

Artikel 10.01, vierde lid, komt te luiden:

4. Schepen die zijn bestemd voor het voortbewegen van hechte samenstellen met een lengte L van niet meer dan 86 m moeten zijn

uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 25% bedraagt van de grootste massa P die overeenkomstig het eerste lid wordt berekend voor de in het certificaat van onderzoek toegestane samenstellingen (als nautische eenheid beschouwd).

Schepen die zijn bestemd voor het voortbewegen in afvaart van hechte samenstellen met een lengte L van meer dan 86 m moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 50% bedraagt van de grootste massa P die overeenkomstig het eerste lid wordt berekend voor de in het certificaat van onderzoek toegestane samenstellingen (als nautische eenheid beschouwd).

C

Artikel 10.03, vijfde lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. Verbrandingslucht voor de voor de vaart benodigde verbrandingsmotoren mag niet worden aangezogen uit machinekamers, ketelruimen of pompkamers.

Dit is niet van toepassing wanneer er naast de hoofdmachinekamer een boegbesturingsaandrijving in een aparte machinekamer beschikbaar is, waardoor ingeval van brand in de hoofdmachinekamer het voortbewegen op eigen kracht wordt verzekerd. De gebruiksaanwijzing bedoeld in onderdeel d moet er op wijzen dat vóór het inwerkingstellen van de brandblusinstallatie de in de hoofdmachinekamer aanwezige verbrandingsmotoren buiten bedrijf moeten worden gesteld.

D

Hoofdstuk 20 komt te luiden:

HOOFDSTUK 20. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR ZEESCHEPEN

Artikel 20.01 *Toepasselijkheid van Deel II*

1. Zeeschepen, waarop het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlagen (Trb. 1977, 77) (SOLAS-verdrag), danwel het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, (Trb. 1966, 275) van toepassing is, moeten in het bezit zijn van het betreffende geldige internationale document.

2. Zeeschepen, waarop het SOLAS-verdrag danwel het Internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen niet van toepassing is, moeten in het bezit zijn van de documenten en voorzien zijn van de vrijboordmerken die volgens het recht van de vlaggestaat zijn voorgeschreven en die wat betreft bouw, inrichting en uitrusting aan de eisen van de genoemde verdragen voldoen of een vergelijkbaar niveau van veiligheid op enigerlei andere wijze kunnen garanderen.

3. Zeeschepen, waarop het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en bijlagen (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd door het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol van 1978 bij dat verdrag, met Bijlage (Trb. 1978, 188) (MARPOL-verdrag), van toepassing is, moeten in het bezit zijn van een geldig internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee (IOPP document).

4. Zeeschepen, waarop het MARPOL-verdrag niet van toepassing is, moeten in het bezit zijn van een overeenkomstig document dat volgens het recht van de vlaggestaat is voorgeschreven.

5. Voorts gelden:
- a. Hoofdstuk 5;
 - b. Van hoofdstuk 6: de artikelen 6.01, eerste lid, en 6.02, eerste en tweede lid;
 - c. Van hoofdstuk 7: de artikelen 7.01, tweede lid, 7.02, eerste lid, en derde lid, eerste en derde alinea, 7.05, tweede lid, en 7.13 voor schepen die voor het voeren van het schip door één persoon met behulp van radar zijn toegelaten;
 - d. Van hoofdstuk 8: de artikelen 8.05, elfde lid, 8.06, tiende lid, 8.07, eerste en tweede lid, en 8.08;

Een verzegeling van de afsluitorganen overeenkomstig artikel 8.06, tiende lid, wordt geacht overeen te komen met het afsluiten van de afsluitorganen in het lensstelsel, via welke het oliehoudende water overboord kan worden gepompt. De sleutel of sleutels daarvan moeten op een centrale als zodanig gekenmerkte plaats worden bewaard.

Een bewakings- en controlesysteem voor olielozingen, overeenkomstig voorschrift 16 van het MARPOL-verdrag, wordt geacht overeen te komen met het verzegelen van het afsluitorgaan overeenkomstig artikel 8.06, tiende lid. De aanwezigheid van een bewakings- en controlesysteem moet door een internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee overeenkomstig het MARPOL-verdrag worden aangetoond.

Blijkt uit het IOPP document bedoeld in het derde lid of uit het nationale door de vlaggestaat afgegeven document bedoeld in het vierde lid, dat het schip voorzien is van opslagtanks waarin al het aan boord aanwezige oliehoudende bilgewater en alle olieresten kunnen worden verzameld, wordt geacht dat aan artikel 8.07, tweede lid, is voldaan;

- e. Van hoofdstuk 9: artikel 9.17;
- f. Van hoofdstuk 10: de artikelen 10.01 en 10.02, eerste lid;
- g. Hoofdstuk 16: voor zeeschepen die zijn toegelaten om deel uit te maken van een samenstel;
- h. Hoofdstuk 22:

Aan hoofdstuk 22 is voldaan indien de stabiliteit voldoet aan de van kracht zijnde resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de betreffende stabiliteitsberekeningen door de bevoegde autoriteit gekeurd zijn en de containers op een voor de zeevaart gebruikelijke wijze zijn vastgezet.

Artikel 20.02 *Minimum bemanning*

1. Voor het vaststellen van de minimum bemanning van zeeschepen is hoofdstuk 23 van toepassing.

2. In afwijking van het eerste lid kan op zeeschepen de bemanningsregeling worden toegepast die overeenkomt met de bepalingen van IMO Resolutie A. 481 (XII) en van het Internationaal verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, onder de voorwaarde dat het aantal bemanningsleden ten minste overeenkomt met de minimum bemanning volgens exploitatiewijze B, waarbij met name rekening dient te worden gehouden met de artikelen 23.09 en 23.13.

In dit geval moeten de betreffende documenten, waaruit de bekwaamheid van de bemanningsleden en hun aantal blijken, aan boord aanwezig zijn. Bovendien moet zich een persoon aan boord bevinden die houder is van het grote patent bedoeld in het Reglement Rijnpatenten dat geldig is voor het te bevaren riviergedeelte. Na een vaartijd van ten hoogste 14 uren per tijdvak van 24 uren moet deze patenthouder vervangen worden door een andere houder van dat Rijnpatent.

In het logboek moeten de volgende aantekeningen worden gemaakt:

- a. de namen van de houders van het grote patent die zich aan boord bevinden en het begin en einde van hun diensttijd;

b. begin, onderbreking, voortzetting en einde van de vaart met telkens daarbij de vermelding van datum, tijdstip en plaats met aanduiding van de kilometerraai.

E

In artikel 23.05 komt de tweede zin te luiden:

Een schip dat op de onder A₁ respectievelijk A₂ bedoelde wijze wordt geëxploiteerd moet de vaart gedurende 8 respectievelijk 6 aaneengesloten uren onderbreken, indien het schip is uitgerust met een goed functionerende tachograaf van een type, dat overeenkomstig de bijlage H is goedgekeurd door één der Oeverstaten of België, die goed functioneert.

F

In artikel 24.02, tweede lid, komt in de Tabel van overgangsbepalingen de vermelding voor artikel 7.05, lid 2 «Controle van de navigatieverlichting – N.V.O.», te vervallen en komt de Tabel van overgangsbepalingen voor hoofdstuk 20 te luiden:

Hoofdstuk 20		
Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
20.01	Artikel 6.02, eerste en tweede lid Artikelen 7.01, tweede lid, 8.05, elfde lid, en 8.08	N.V.O. Gelden niet voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADNR en waarvan de kiel is gelegd vóór 1 oktober 1987
	Artikel 8.06, tiende lid	Vernieuwing van het attest doch uiterlijk t/m 31.12 1998
	Artikel 8.07, tweede lid	N.V.O.

G

In artikel 24.03, eerste lid, wordt na «7.01, tweede lid,» ingevoegd «7.05, tweede lid,».

¹ Stb. 1994, 770.

² Stb. 1990, 611, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 21 februari 1994, Stb. 141.

³ Stb. 1996, 127, gewijzigd bij besluit van 29 september 1997, Stb. 494.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Artikel IV

De artikelen I en II treden in werking met ingang van 1 oktober 1998.
Artikel III treedt in werking met ingang van 1 januari 1999.

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

's-Gravenhage, 15 september 1998

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *negenentwintigste* september 1998

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft bij resoluties van 26 november 1997 (protocollen 1997-11-18, 1997-11-21 en 1997-11-27) wijzigingen vastgesteld van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR), van de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, en van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR).

De wijzigingen van het RPR betreffen redactionele aanpassingen in verband met het van kracht geworden nieuwe Reglement Rijnpatenten 1998, de nieuwe Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart alsmede het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart. Voorts zijn er wijzigingen die betrekking hebben op de mogelijkheid van ontheffing van de verplichting een kenteken te voeren voor pleziervaarttuigen, op een gelijkstelling voor de navigatieverlichting van grote gekoppelde samenstellen met duwstellen, alsmede op de mogelijkheid tot het instellen van marifoonblokkkanalen bij slecht zicht. Dan zijn er wijzigingen in bepalingen voor bepaalde riviergedeelten, zoals die voor het varen op oude Rijnarmen en bij hoogwater in Duitsland, de breedte van schepen tussen Pannerden en het Lekkanaal, de meldplicht en het ligplaats nemen op het Zwitserse Rijn gedeelte, alsmede voor het ligplaatsnemen bij Mannheim-Ludwigshafen en bij Bingen. Tenslotte zijn er redactionele aanpassingen in de bijlagen 1, 7, 8 en 10. Verschillende van deze wijzigingen waren eerder als tijdelijke wijzigingen van het reglement ter uitvoering van artikel 1.22, derde lid, RPR vastgesteld en bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart afgekondigd.

De wijziging van de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, betreft een technische vereenvoudiging in artikel 15, derde lid, van genoemde voorschriften.

De wijzigingen van het ROSR betreffen alle een definitieve vaststelling van wijzigingen die reeds ter uitvoering van artikel 1.06 ROSR als tijdelijke wijziging waren vastgesteld en bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart afgekondigd en die inmiddels als bevredigend zijn ervaren.

Het betreft een redactionele wijziging van artikel 9.17, derde lid, ROSR, een verlichting bij het voeren van hekankers voor kleinere schepen (art. 10.01, vierde lid), een verlichting van het verbod dat verbrandingslucht van motoren niet uit machinekamers en dergelijke mag worden aangezogen mits het schip ingeval van brand ook nog door een boegschroef kan worden voortbewogen. Voorts is hoofdstuk 20 (Zeeschepen) geheel vervangen in verband met wijzigingen in de internationale verdragen waarnaar in dit hoofdstuk wordt verwezen. In verband met het voorgaande zijn ook de overgangsbepalingen op enkele plaatsen aangepast. Tenslotte wordt in artikel 23.05 ROSR de typegoedkeuring van tachografen in de Rijnvaart thans opgedragen aan de Rijnsoeverstaten en België in plaats van aan de CCR zelf.

Ten aanzien van de wijzigingen van het RPR en de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, heeft de CCR bepaald dat zij in werking treden met ingang van 1 oktober 1998. De datum van inwerkingtreding van de wijzigingen van het ROSR is echter bepaald op 1 januari 1999.

Ingevolge artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is het ontwerpbesluit bekendgemaakt in Staatscourant 1998, 91 en overgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. Er zijn gedurende de 30 dagen die daartoe vanaf de bekendmaking van het ontwerp in de Staatscourant ter beschikking hebben gestaan geen opmerkingen met betrekking tot het ontwerpbesluit ontvangen, noch is door of namens een der Kamers, en ook niet door een vijfde van het grondwettelijk aantal leden van een der

Kamers van de Staten-Generaal de wens te kennen gegeven dat het in het ontwerp-besluit geregelde onderwerp bij wet zou moeten worden geregeld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink