
468

Besluit van 24 augustus 2004, houdende wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 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 24 juni 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1448, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161, en 1964, 83) en op de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 31 mei 2002 (protocol 2002-I-26) en van 28 november 2002 (protocol 2002-II-16) en op de artikelen 4, eerste lid, onder a, en derde lid en 22, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 23 juli 2004, nr. W09.04.0269/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 augustus 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2024, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt met betrekking tot het Rijnvaartpolitiereglement gewijzigd als volgt:

A

Onder vervanging van de punt van onderdeel aa door een puntkomma, worden aan artikel 1.01 twee onderdelen toegevoegd, luidende:

ab. *snel schip*: een motorschip, met uitzondering van een klein schip, dat met een snelheid van meer dan 40 km per uur ten opzichte van het water kan varen (bijvoorbeeld een draagvleugelboot, een luchtkussenvaartuig of een motorschip met meervoudige romp), terwijl dit in het certificaat van onderzoek is aangetekend;

ac. *snel flikkerlicht*: een periodelicht tonende 100 tot 120 flikkeringen per minuut.

B

Artikel 1.02, zevende lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. «0,8 promille» wordt vervangen door: 0,5 promille.

2. Na de tweede vermelding van «in het bloed» wordt een zinsnede ingevoegd, luidende: dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht.

C

Artikel 1.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt na «belading» ingevoegd: , het uitzicht.
2. In het vierde lid, onderdeel b, wordt «of meer» vervangen door: tot 11 m.
3. Het vierde lid, onderdeel c, komt te luiden:
c. schepen met een breedte van 11 m of meer,
– indien de containers in meer dan drie rijen naast elkaar en in meer dan twee lagen zijn geladen, of
– indien de containers in meer dan drie lagen zijn geladen.
4. Aan het vijfde lid wordt een volzin toegevoegd, luidende: Onverminderd de eerste volzin mogen zich aan boord van een snel schip niet meer personen bevinden dan er zitplaatsen beschikbaar zijn.

D

Artikel 1.09 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid, tweede volzin, komt te luiden: In het bijzonder moet hij in de gelegenheid zijn geluidsseinen te horen en moet hij naar alle zijden een voldoende vrij uitzicht hebben.
2. Het derde lid, derde volzin, vervalt.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
5. Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van het voor het te bevaren riviergedeelte vereiste patent volgens het Reglement Rijnpatenten 1998, alsmede van het radarpatent. Een tweede persoon die eveneens houder is van het voor het te bevaren riviergedeelte vereiste patent volgens het Reglement Rijnpatenten 1998 en van het radarpatent moet zich in de stuurhut bevinden, behoudens tijdens het aanleggen en het afvaren, alsmede in de voorhavens van de sluizen en in de sluizen.

E

Artikel 1.10, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt «vereist» vervangen door: voorgeschreven.
2. Aan onderdeel c wordt na «vaartijdenboek» de volgende zinsnede ingevoegd: met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage K van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.
3. Onderdeel h komt te luiden:
h. het radarpatent dan wel een ander diploma dat overeenkomstig het Reglement radarpatenten is toegelaten; deze documenten behoeven niet aan boord te zijn indien het Rijnpatent of een ander overeenkomstig het Reglement Rijnpatenten toegelaten diploma van de schipper de vermelding «Radar» bevat;.

4. De onderdelen k tot en met m komen te luiden:
k. het marifoon bedieningscertificaat, bedoeld in de bijlage 5 van de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart;
l. de vergunning voor het gebruik van de frequentieruimte;
m. het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart, algemeen deel en regionaal deel Rijn/Moezel;.

5. Onderdeel r komt te luiden:
r. de keuringsbewijzen betreffende draagbare blustoestellen en vast ingebouwde brandblusinstallaties;.

6. In onderdeel t wordt «Rn 10.381 en 210.381» vervangen door: nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3.

7. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
w. op het riviergedeelte tussen Basel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 m het bewijs bedoeld in artikel 22a.05, tweede lid, onderdeel b, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

F

Aan artikel 1.11 wordt een volzin toegevoegd, luidende: Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

G

Artikel 3.08 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt «schetsen 2 en 3» vervangen door: schetsen 2, 3 en 64.

2. Onder vernummering van het derde tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Een snel schip moet tijdens de vaart, zowel des nachts als des daags, behalve de overige tekens voorgeschreven bij dit reglement, voeren: twee gele krachtige snelle flikkerlichten. Deze flikkerlichten moeten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en zo hoog worden gevoerd dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

3. Het vierde lid, tweede volzin, komt te luiden:

Voor kleine schepen geldt artikel 3.13 en voor veerponten artikel 3.16.

H

Artikel 3.14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en tweede lid wordt «Bijlage B1 Rn 10.500 en Bijlage B2 Aanhangsel 4 (Stoffenlijst), moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, voeren» telkens vervangen door: moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, overeenkomstig ADNR nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, voeren.

2. In het derde lid wordt «Bijlage B1 Rn 10.500, moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, voeren» vervangen door: moet, behalve de overige tekens die worden voorge

schreven bij dit reglement, overeenkomstig ADNR nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, voeren.

3. In het zevende lid wordt «dat in het bezit is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in het ADNR, Rn 10.282 (Bijlage B1) of Rn 210.282 (Bijlage B2)» vervangen door: dat geen tekens als bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet voeren maar in het bezit is van een certificaat van goedkeuring, bedoeld in het ADNR, nr. 8.1.8.

I

Artikel 3.32 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt na «roken» ingevoegd: , onbeschermd licht of vuur te gebruiken.

2. Het eerste lid komt te luiden:

1. Indien het op grond van wettelijke voorschriften aan boord is verboden:

a. te roken;

b. onbeschermd licht of vuur te gebruiken,

moet dit verbod worden aangeduid door één of meer ronde witte borden met een rode rand en een rode diagonale balk en met de afbeelding van een rokende sigaret. Deze borden moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. In afwijking van artikel 3.03, derde lid, moet de doorsnede van deze borden ongeveer 0,60 m bedragen.

J

Artikel 4.05 wordt als volgt gewijzigd:

Onder vernummering van het tweede tot en met het vijfde lid tot derde tot en met het zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Bij marifoonverbindingen tussen marifooninstallaties aan boord van schepen moet de taal van het land worden gebruikt waarin zich de marifooninstallatie bevindt waarmee het gesprek wordt aangevangen. Ingeval van communicatie problemen moet de Duitse taal worden gebruikt.

K

Artikel 4.06 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt na de eerste volzin een volzin ingevoegd, luidende: 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).

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Een varende snel schip moet gebruik maken van radar.

L

Artikel 6.01 komt te luiden:

Artikel 6.01 Snelle schepen

Een snel schip moet voor elk ander schip uitwijken.

M

Artikel 6.02, eerste lid, komt te luiden:

1. Een alleenvarend klein schip en een sleep of een gekoppeld samenstel dat uitsluitend uit kleine schepen bestaat is verplicht aan een ander schip met inbegrip van een snel schip de ruimte te laten, die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren.

N

Artikel 6.06 komt te luiden:

Artikel 6.06 Ontmoeten van snelle schepen en andere schepen en van snelle schepen onder elkaar

De artikelen 6.04 en 6.05 zijn niet van toepassing op het ontmoeten van een snel schip en een ander schip, noch op het ontmoeten van snelle schepen onderling. Snelle schepen moeten onderling echter via marifoon het voorbijvaren afspreken.

O

Artikel 6.28 wordt als volgt gewijzigd:

Onder vernummering van het elfde tot twaalfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

11. Bij het naderen van een wachtplaats van een sluis, tijdens het schutten en bij het verlaten van de sluis moet een snel schip zijn snelheid zodanig verminderen, dat elke schade aan de sluis, aan andere schepen of drijvende werktuigen, alsmede elk gevaar voor personen aan boord van andere schepen of drijvende werktuigen dan wel aan de wal, ten gevolge van hinderlijke waterbeweging wordt vermeden.

P

In artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, wordt «Rn 10.282 (Bijlage B1) of Rn 210.282 (Bijlage B2)» vervangen door: nr. 8.1.8.

Q

Artikel 7.08 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede beginnend met «Aan boord» en eindigend met «(Stoffenlijst)» vervangen door: Aan boord van een stilliggend schip dat is geladen met gevaarlijke stoffen, bedoeld in het ADNR, en dat een teken of tekens voert, bedoeld in artikel 3.14.

2. Voor de tweede alinea van het tweede lid wordt de aanduiding «3» geplaatst.

3. In het derde lid (nieuw) wordt na «andere exploitant» ingevoegd: voor de inzet van de bewaker dan wel.

R

Artikel 9.02, tiende lid, komt te luiden:

10. Een schip met een breedte van meer dan 11,45 m mag geen gebruik maken van de kleine sluisen van de sluiscomplexen te Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Rhinau, Gerstheim en Straatsburg.

S

Artikel 9.05 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt na «door» ingevoegd: schepen en.
2. Voor de tekst van artikel 9.05 wordt de aanduiding «1» geplaatst.
3. In het eerste lid komt onderdeel c te vervallen.
4. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Een schip met een lengte van meer dan 110 m en een samenstel, met uitzondering van een duwstel waarvan de grootste lengte en de grootste breedte niet meer bedragen dan 110 m, respectievelijk 12 m, mogen niet op gelijke hoogte varen met een ander schip met een lengte van meer dan 110 m of met een ander samenstel tussen de uitmonding van het kanaal Wesel–Datteln (km 813,20) en de voormalige spoorbrug bij Wesel (km 815,28).

T

Aan artikel 9.07, tweede lid, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
c. Voor de schipper van een schip met een lengte van meer dan 110 m is de verplichting tot het geven van inlichtingen aan andere schepen als voorgeschreven voor des nachts in artikel 9.08, tweede lid, onder b en c, ook des daags van toepassing.

U

Artikel 9.08 komt te luiden:

Artikel 9.08 Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen-St. Goar

1. Tussen Bingen (km 530,00) en St. Goar (km 556,00) mag des nachts een schip slechts varen indien het gebruik maakt van marifoon op kanaal 10 en moet een afvarend schip gebruikmaken van radar. De regeling door waarschuwingsposten als bedoeld in artikel 12.02 geschiedt gedurende vierentwintig uur.
2. Indien de waarschuwingsregeling als bedoeld in artikel 12.02 echter des nachts buiten bedrijf is, moeten de daarvoor in aanmerking komende schepen als volgt handelen:
 - a. een opvarend schip moet zijn koers zodanig kiezen dat het bij het voorbijvaren van de Bankeck (van km 555,60 tot km 555,20) en van de Betteck (van km 553,60 tot km 553,30) geen afvarend schip kan ontmoeten. Indien het ontmoeten op andere wijze niet vermeden kan worden, moet het benedenstrooms van de Bankeck dan wel van de Betteck stilhouden totdat het afvarende schip de Bankeck dan wel de Betteck is voorbijgevaren.
 - b. Een opvarend schip moet bij het naderen van de Bankeck dan wel van de Betteck de afvarende schepen oproepen en hun verzoeken hun categorie, hun naam, hun positie en hun vaarrichting op te geven. Indien er zich geen afvarend schip meldt, mag het de Bankeck dan wel de Betteck niet voorbijvaren dan nadat het op kanaal 10 een lage toon met een tijdsduur van één seconde heeft ontvangen. Deze toon dient ter controle van het op juiste wijze functioneren van de marifoon op het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar.

c. Een afvarend schip moet bij het voorbijvaren van de Ochsenturm (km 550,57), van de bovenstroomse splitsingston bij de Geisenrücken (km 552,00) en van de Betteck (km 553,61) zijn categorie, zijn naam, zijn positie en zijn vaarrichting opgeven. Het moet dezelfde inlichtingen geven wanneer het daartoe door een opvarend schip wordt opgeroepen. Na iedere melding moet het opnieuw op de marifoon uitluisteren.

V

Artikel 9.09, vierde lid, komt te luiden:

4. Een afvarend duwstel, waarvan de afmetingen meer bedragen dan die genoemd in artikel 11.02, eerste lid, mag een opvarend duwstel of een schip, waarvan de lengte meer bedraagt dan 110 m, niet ontmoeten in de riviervakken tussen:

km 575,50 en km 578,50 (Oberspay),
km 606,50 en km 608,50 (Weissenthurm),
km 635,00 en km 637,50 (Unkel),
km 720,50 en km 723,00 (Benrath),
km 740,00 en km 744,00 (Düsseldorf) en
km 784,50 en km 786,50 (Baerl).

In verband daarmee zijn op deze duwstellen de volgende bepalingen van toepassing:

a. bij het naderen van het betreffende riviervak moeten deze duwstellen zich regelmatig melden op kanaal 10;

b. een opvarend duwstel of een schip met een lengte van meer dan 110 m moet, indien is te voorzien dat het een afvarend duwstel zal ontmoeten, benedenstrooms van het betreffende riviervak stilhouden totdat het afvarende duwstel het vak is doorgevaren;

c. wanneer een opvarend duwstel of een opvarend schip met een lengte van meer dan 110 m het betreffende riviervak reeds is binnengevaren, moet het afvarende duwstel bovenstrooms van het vak stilhouden totdat de opvaart het vak is doorgevaren.

W

Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel f, komt te luiden:

f. na het overschrijden van het hoogwaterpeil I is het verboden te varen met een snel schip.

2. In het derde lid wordt «Baumberg» telkens vervangen door: Dormagen.

3. Onder vernummering van het vierde tot vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. De bevoegde autoriteiten kunnen tussen Basel en de sluizen te Kembs aan individuele schepen, indien deze bepaalde voorwaarden vervullen, de vaart op dit riviergedeelte tot aan een waterstand van 4,80 m aan de peilschaal te Rheinfelden toestaan, wanneer de waterstand reeds gedurende meer dan drie dagen boven het peil van 4,50 m heeft gelegen en de voorspellingen aangeven, dat de waterstand ook de volgende twee dagen nog boven dit peil zal liggen.

4. Het vijfde lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. tussen de sluizen te Vogelgrün en de sluizen te Iffezheim:
– worden de sluizen op een sluispand gestremd, wanneer op het benedenhoofd van de telkens bovenstrooms gelegen sluis het zichtbaar aangebrachte hoogwaterpeil II wordt bereikt of overschreden;

– is de vaart voor kleine schepen op een sluispand verboden, wanneer op het benedenhoofd van de telkens bovenstrooms gelegen sluis het zichtbaar aangebrachte hoogwaterpeil II wordt bereikt of overschreden.

Echter kan de bevoegde autoriteit aan individuele schepen en samenstellen voor het gedeelte vanaf benedenstrooms van de sluis te Vogelgrün tot benedenstrooms van de sluis te Straatsburg tot een maximale waterstand van 0,40 m boven het hoogwaterpeil II de vaart en het schutten toestaan, wanneer de waterstand reeds gedurende meer dan drie opeenvolgende dagen voornamelijk boven het hoogwaterpeil II heeft gelegen en de voorspellingen aangeven, dat de waterstand ook de volgende twee dagen nog boven dit hoogwaterpeil zal liggen.

X

Artikel 11.01 komt te luiden:

Artikel 11.01 Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen

1. De grootste lengte van een schip mag niet meer bedragen dan 135 m. De grootste lengte mag echter in de afvaart tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar (km 556,00) bij waterstanden aan de peilschaal te Kaub van minder dan 0,85 m en meer dan 4,60 m (hoogwaterpeil I) niet meer bedragen dan 110 m.

2. De door de bevoegde autoriteiten voor het te bevaren riviergedeelte tussen Basel en Mannheim reeds verleende vergunningen voor schepen met een lengte tussen 110 m en 135 m, die op 30 september 2001 geldig waren, blijven onder de voorwaarden die in verband met de veiligheid gesteld zijn, op het betreffende riviergedeelte van kracht.

3. De bevoegde autoriteit voor het riviergedeelte tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar (km 556,00) kan bij waterstanden aan de peilschaal te Kaub van minder dan 0,85 m en van meer dan 4,60 m (hoogwaterpeil I) voor een schip met een lengte van meer dan 110 m in afvaart een vergunning verlenen. Zij stelt daarbij de voorwaarden die in verband met de veiligheid noodzakelijk zijn.

4. Een schip met een lengte van meer dan 110 m mag slechts varen, wanneer het voldoet aan artikel 4.06, eerste lid.

5. 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 vergunning van de bevoegde autoriteit voor het te bevaren riviergedeelte.

Y

Artikel 11.04 wordt als volgt gewijzigd:

1. De zinsnede «193 m (lengte) en 22,90 m (breedte)» wordt vervangen door: 200 m (lengte) en 23,00 m (breedte).

2. Toegevoegd wordt een volzin, luidende: De bevoegde autoriteit kan grotere afmetingen toelaten.

Z

Artikel 12.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «, ADNR», ingevoegd: , van een tankschip.

2. Het eerste lid, onderdeel I, komt te luiden:

I. bij gevaarlijke stoffen overeenkomstig het ADNR:

de VN-nummers of de stofnummers,
de officiële benaming voor het vervoer, voorzover van toepassing
aangevuld met de technische omschrijving,
de klasse, de classificeringscode en eventueel de verpakkingsgroep,
de totale hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen, waarop deze gegevens
betrekking hebben;
bij andere stoffen: de soort lading (naam en hoeveelheid van stoffen).

3. In het tweede lid wordt na «telefonisch» de volgende zinsnede
ingevoegd: , dan wel, indien mogelijk, via elektronische weg,.

AA

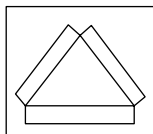
Artikel 12.02 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. De door de waarschuwingsposten gegeven tekens hebben voor de
betreffende gedeelten de volgende betekenis:

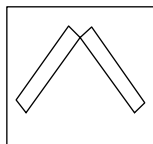
a. drie witte lichtstrepen in de vorm van een driehoek (fig. 1):

Op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een
lengte van meer dan 110 m.



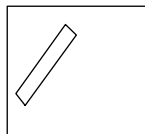
b. twee witte lichtstrepen in de vorm van een dak (fig. 2):

Op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een
lengte van niet meer dan 110 m, of één schip met een lengte van meer
dan 110 m.



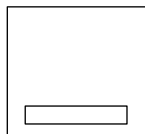
c. een naar rechts neigende witte lichtstreep (fig. 3):

Op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één alleenvarend schip
met een lengte van niet meer dan 110 m.



d. een horizontale witte lichtstreep (fig. 4):

Op het gedeelte bevindt zich geen afvaart.



2. Het vierde lid, onderdeel c, komt te vervallen.

3. Het vijfde komt te luiden:

5. Een schip, met uitzondering van een klein schip, dat binnen het riviergedeelte, dat met waarschuwingsposten geregeld wordt keert en weer terug vaart, moet dit per marifoon (kanaal 18) meedelen aan de districtscentrale Oberwesel.

BB

In artikel 14.10, vierde lid, wordt «Niederrheinische Hütte A.G. of bij de Duisburger Kupferhütte» vervangen door: ligplaats «Hochfeld».

CC

Artikel 14.11, tweede lid, onderdeel a, onder v, komt te luiden:
v. ligplaats 5, van km 851,90 tot km 853,13, uitsluitend voor samenstellen, gekoppelde samenstellen en alleenvarende schepen.

DD

Artikel 14.12, zevende lid, onderdeel a, wordt als volgt gewijzigd:

1. onderdelen viii en ix, komen te luiden:
viii. langer dan drie opeenvolgende dagen ligplaats te nemen;
ix. nadat de onder viii genoemde periode beëindigd is, binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen;
2. er worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:
x. met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen;
xi. met samenstellen langer dan 135 m aan de aanlegsteigers af te meren.

EE

Artikel 14.13, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdelen h en i komen te luiden:
h. langer dan drie opeenvolgende dagen ligplaats te nemen;
i. nadat de onder h genoemde periode beëindigd is, binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen;
2. Er worden nieuwe onderdelen toegevoegd, luidende:
j. met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen;
k. met samenstellen langer dan 135 m aan de aanlegsteigers af te meren.

FF

Artikel 15.06 komt te luiden:

Artikel 15.06 Plicht tot waakzaamheid tijdens het bunkeren

1. De schipper moet bij het bunkeren van brandstof en smeerstoffen ervoor zorgen, dat:
 - a. de hoeveelheid die wordt gebunkerd binnen de afleesbare standen van de peilinrichting blijft;
 - b. in geval van afzonderlijk vullen van de tanks de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen tanks gesloten zijn, en
 - c. het bunkeren onder toezicht geschiedt.

2. De schipper moet er voorts voor zorgen, dat de personen van het bunkerstation en van het schip die voor het bunkeren verantwoordelijk zijn de volgende punten zijn overeengekomen:

- a. het verzekerd zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation;
- b. de te bunkeren hoeveelheid per tank en de vulsnelheid, vooral met het oog op mogelijke problemen met het ontluchten van de tank;
- c. de volgorde waarin de tanks worden gevuld;
- d. de snelheid van het schip, wanneer varend wordt gebunkerd.

3. De schipper van een bunkerboot mag met het bunkeren pas beginnen wanneer de overeenstemming over de punten bedoeld in het tweede lid is vastgesteld.

GG

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

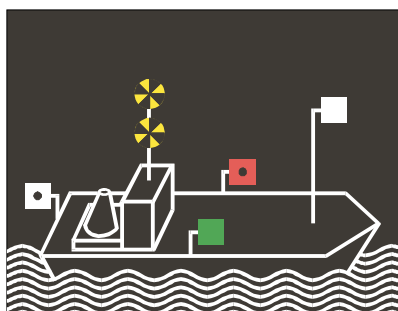
1. De tekst bij de schetsen 27a en 27b komt te luiden:
Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren
Lid 1: Bepaalde brandbare stoffen, bedoeld in het ADNR

2. De tekst bij de schetsen 28a en 28b komt te luiden:
Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren
Lid 2: Bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen, bedoeld in het ADNR

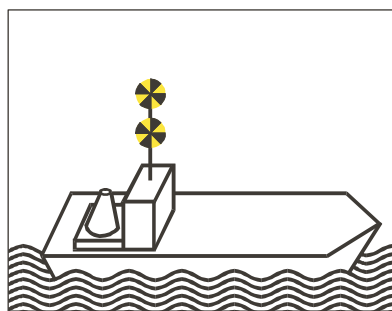
3. De tekst bij schets 29 komt te luiden:
Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren
Lid 3: Bepaalde ontplofbare stoffen, bedoeld in het ADNR

4. De tekst bij schets 61 komt te luiden:
Artikel 3.32 Verboden te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken

5. Er wordt een schets 64 toegevoegd:



64



Artikel 3.08 Alleenvarende motorschepen
Lid 3: Snel schip

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

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

's-Gravenhage, 24 augustus 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *achtentwintigste* september 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Aanleiding tot de wijziging

Bij haar resoluties van 31 mei 2002 (protocol 2002-I-26) en van 28 november 2002 (protocol 2002-II-16) heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (hierna te noemen: RPR) op verschillende onderdelen aangepast.

Onderdeel K, onder 1, van artikel I van het onderhavige besluit betreft de aanpassing van het RPR aan de invoering van de Inland ECDIS standaard en de toepassing van Inland ECDIS apparaten in de navigatiemodus.

Inland ECDIS-apparaten zijn apparaten waarmee de nodige informatie ten aanzien van de vaarweg wordt verschaft met onder meer een elektronische kaart van het vaarweggedeelte waar het schip zich bevindt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen apparaten die uitsluitend informatie verschaffen (Inland ECDIS informatiemodus) en apparaten met geïntegreerd radarbeeld, die gelijk staan met radarapparaten (Inland ECDIS navigatiemodus). Teneinde de mogelijkheid van de inzet van moderne informatiesystemen aan boord van binnenschepen te bevorderen en de ontwikkeling van dergelijke apparaten uit een oogpunt van veiligheid in goede banen te leiden, heeft de CCR bij resolutie van 31 mei 2001 (protocol 2001-I-16) allereerst een internationale norm voor de Rijn vastgesteld waaraan Inland ECDIS apparatuur dient te voldoen. De CCR heeft bepaald dat deze wijziging met ingang van 1 april 2003 in werking dient te treden.

Voorts heeft de CCR besloten om een aanzienlijk aantal tijdelijke wijzigingen van het RPR die krachtens artikel 1.22 RPR waren vastgesteld, om te zetten in definitieve wijzigingen. Voor deze wijzigingen heeft de CCR de inwerkingtreding bepaald op 1 januari 2004.

Ter uitvoering van artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is een voorontwerp van het onderhavige besluit bekendgemaakt in de Staatscourant van 21 april 2004, nr. 76, en overgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. Er zijn gedurende de termijn die daartoe vanaf de bekendmaking van het ontwerp in de Staatscourant ter beschikking heeft gestaan geen opmerkingen met betrekking tot het ontwerp-besluit ontvangen die aanpassing van de tekst daarvan noodzakelijk maken, 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.

Administratieve Lasten

Het onderhavige besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (verder: Actal) heeft medegedeeld dat het onderhavige dossier niet geselecteerd zal worden voor een zogenaamde Actaltoets.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

A

De nieuwe definities onderdelen ab en ac van artikel 1.01 van het RPR maken deel uit van het geheel van regels voor snelle schepen dat in 2001 is geïntroduceerd. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

B

De wijziging van artikel 1.02, zevende lid, betreft de norm van het maximaal toegelaten alcohol promillage die met ingang van 1 april 2002 is verlaagd van 0,8 promille tot 0,5 promille. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

C

Artikel 1.07, vierde lid, regelt de controle op de stabiliteit van schepen die containers vervoeren. Schepen met een breedte van minder dan 9,50 m worden gecontroleerd indien de containers in meer dan één laag zijn geladen en schepen met een lengte van 9,50 m tot 11 m worden gecontroleerd indien de containers in meer dan twee lagen zijn geladen. Schepen met een breedte van 11 m of meer worden gecontroleerd indien de containers in meer dan drie rijen naast elkaar en in meer dan twee lagen zijn geladen, of indien de containers in meer dan drie lagen zijn geladen.

Voorts is een nieuw vijfde lid geïntroduceerd in het belang van de veiligheid van passagiersschepen. Een passagiersschip mag niet meer passagiers aan boord hebben als door de bevoegde autoriteit toegelaten. Voor snelle (passagiers-) schepen geldt dat zich aan boord niet meer personen mogen bevinden dan er zitplaatsen beschikbaar zijn. In verband met dit nieuwe lid is tevens het opschrift van het artikel aangepast.

De wijzigingen in artikel 1.07 zijn vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocollen 2001-II-14 en 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

D

In het derde lid van artikel 1.09 is een volzin vervallen waarin het compenseren van het vrije uitzicht door visuele hulpmiddelen werd geregeld. De wijziging is reeds vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73). Volledigheidshalve wordt gemeld dat het compenseren van het vrije uitzicht naar achteren door visuele hulpmiddelen momenteel bij tijdelijke wijziging is geregeld in artikel 1.07, tweede lid, bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73). Deze bepaling is nog niet definitief vastgesteld.

Aan artikel 1.09 is voorts een nieuw vijfde lid toegevoegd dat onderdeel uitmaakt van het pakket van nieuwe regels inzake snelle schepen. Dit nieuwe vijfde lid is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

E

In artikel 1.10 RPR, eerste lid, zijn verplichtingen opgenomen om bescheiden en documenten ter beschikking te hebben aan boord van een schip. Deze verplichtingen vallen binnen de definitie van administratieve

lasten. De wijzigingen in artikel 1.10 RPR, eerste lid, zijn echter slechts aanvullingen zonder materiële verplichtingen op reeds bestaande voorschriften of zijn van redactionele aard. De onderhavige wijziging van artikel 1.10 RPR leidt derhalve niet tot nieuwe administratieve lasten.

Onder 1: De inleidende zin van artikel 1.10, eerste lid, is redactioneel aangepast bij tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

Onder 2: Aan de eis tot het aan boord hebben van het behoorlijk bijgehouden vaartijdenboek is toegevoegd dat daarbij tevens behoort de verklaring als bedoeld in bijlage K van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (verder: ROSR). Deze bijlage K is aan het ROSR toegevoegd bij protocol 2001-I-22 (Stb. 2002, 291). In het RPR is bedoelde eis vastgesteld bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-25 (Stcrt. 2002, 227).

Onder 3: Aan onderdeel h van artikel 1.10, eerste lid, is toegevoegd de mogelijkheid voor de schipper dat het aan boord hebben van het radarpatent wordt vervangen door de desbetreffende aantekening «Radar» op het Rijnpatent. Deze combinatie van Rijnpatent en radarpatent bestaat reeds, maar was niet uitdrukkelijk in het onderhavige artikel 1.10, eerste lid, onderdeel h, verwoord. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-25 (Stcrt. 2002, 227).

Onder 4: In onderdeel k van artikel 1.10, eerste lid, is de vermelding van het marifoon bedieningscertificaat nu geformuleerd in overeenstemming met de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart, die op 1 augustus 2000 in werking is getreden (protocol 2000-I-16). Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-I-14 (Stcrt. 2001, 177).

Tevens is de vergunning voor het gebruik van de frequentieruimte in onderdeel l van artikel 1.10, eerste lid, geformuleerd in overeenstemming met de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart en is in onderdeel m de benaming van het marifoon handboek aangepast. Deze wijzigingen zijn vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

Onder 5: De in het aangepaste onderdeel r van artikel 1.10, eerste lid, bedoelde keuringsbewijzen zijn ingesteld bij de aanpassing van het ROSR waarin een nieuwe regeling voor brandblusinstallaties is vastgesteld (protocol 2001-II-22; Stcrt. 2002, 92). Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

Onder 6: De in dit onderdeel vervatte verwijzing naar het ADNR is aangepast aan het geherstructureerde ADNR. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2006 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

Onder 7: Als een nieuw onderdeel w van artikel 1.10, eerste lid, was met ingang van 1 oktober 2001 geïntroduceerd de eis voor schepen van meer dan 110 m lengte om het bewijs, bedoeld in artikel 22a.05, tweede lid, onderdeel b, (een document van een erkend classificatiebureau waarmee het drijfvermogen, de trim-situatie en de stabiliteit van het schip worden aangetoond) van het ROSR aan boord te hebben. Dit document is reeds op grond van het ROSR aan boord van een schip aanwezig. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-I-15 (Stcrt. 2001, 177).

F

Artikel 1.11 betreft de mogelijkheid om de tekst van het RPR aan boord beschikbaar te hebben via elektronische weg. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2003 tot en met 31 maart 2006 bij protocol 2002-II-14 (Stcrt. 2003, 173).

G

Artikel 3.08 betreft het varen met snelle schepen die zowel 's nachts als overdag twee krachtige snelle flikkerlichten moeten voeren om zich kenbaar te maken. Deze wijzigingen zijn geïntroduceerd als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

H

De wijzigingen in artikel 3.14 zijn een gevolg van de herstructurering van het ADN. De verwijzingen die betrekking hebben op het systeem voor het voeren van de blauwe lichten en kegels zijn hieraan aangepast. Deze wijzigingen zijn reeds vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

I

Artikel 3.32 verduidelijkt dat het aan dek van bepaalde schepen te tonen bord, dat voorheen slechts het rookverbod aangaf, ook betrekking heeft op het verbod om aan boord onbeschermd licht of vuur te gebruiken. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2001 tot en met 3 maart 2004 bij protocol 2000-III-17 (Stcrt. 2001, 60).

J

Het tweede lid van artikel 4.05 betreft het taalgebruik bij de marifooncommunicatie. De regel is dat de taal van het land waarin men zich bevindt bepalend is en dat bij problemen de Duitse taal dient te worden gebruikt. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-24 (Stcrt. 2002, 227).

K

Zoals reeds in het algemene deel is beschreven, betreft artikel 4.06, eerste lid, onderdeel a, de aanpassing van het RPR aan de invoering van de Inland ECDIS standaard en de toepassing van Inland ECDIS apparaten in de navigatiemodus.

De in het derde lid van artikel 4.06 opgenomen verplichting voor een snel schip om, ook bij goed zicht, gebruik te maken van radar, behoort tot het geheel van nieuwe bepalingen voor snelle schepen. Dit betekent dat een radarinstallatie en een bochtanwijzer als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a van artikel 4.06 van het RPR, moeten zijn ingeschakeld en dat zich aan boord een persoon bevindt die houder is van het radardiploma. Artikel 1.09, vijfde lid, specificereert voor snelle schepen echter dat voor het besturen van het snelle schip twee personen, die zowel het Rijnpatent als het radarpatent bezitten, in de stuurhut beschikbaar moeten zijn. Zie verder ook de artikelen 6.30 tot en met 6.32 voor het gebruik van radar bij slecht zicht. Artikel 4.06, derde lid, is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

L

Als onderdeel van het geheel van regels voor snelle schepen is in artikel 6.01 de gedragsregel neergelegd, dat een snel schip in beginsel voor ieder ander schip, met inbegrip van kleine schepen, moet uitwijken. Deze wijziging is vastgesteld bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

M

Terwijl op grond van artikel 6.01 een snel schip ook ten aanzien van kleine schepen een uitwijkplicht heeft, wordt door artikel 6.02, eerste lid, wel weer een verplichting voor deze kleine schepen in het leven geroepen om ook aan een snel schip de ruimte te laten, die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren. De bedoeling hiervan is dat kleine schepen op een vaarweg waar onder meer met snelle schepen wordt gevaren zodanig gebruikmaken van het vaarwater, dat niet onnodig gevaarlijke situaties ontstaan. Deze wijziging is reeds vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

N

Eveneens tot het geheel van regels inzake snelle schepen behoort een gedragsregel voor snelle schepen onder elkaar. Hiertoe wordt in artikel 6.06 eenvoudigweg een afspraak via de marifoon voorgeschreven. Voorts wordt in artikel 6.06 bepaald dat snelle schepen geen gebruik mogen maken van het ontmoeten met gebruikmaking van het blauwe bord, bedoeld in de artikelen 6.04 en 6.05. Dit laatste betekent dat wanneer een ander schip met het blauwe bord zijn «verkeerde wal» houdt, voor het snelle schip de plicht tot uitwijken geldt. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

O

Als bijzondere regel voor snelle schepen is in 6.28 voor het doorvaren van een sluis extra voorzichtig gedrag voorgeschreven. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

P

Artikel 7.07, tweede lid, betreft de verwijzing naar het relevante nummer van het geherstructureerde ADNR. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

Q

Het eerste lid van artikel 7.08 is gewijzigd in verband met de herstructurering van het ADNR en verwijst nu naar artikel 3.14 RPR. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

De regeling van het oude tweede lid is verdeeld over twee leden, waarbij in het derde lid tevens de verantwoordelijkheid voor het inzetten van de bewaker bedoeld in het eerste lid, duidelijker wordt geregeld. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

R

In artikel 9.02, tiende lid, is een nadere regel vastgesteld voor het gebruikmaken van de kleine sluizen van een aantal sluiscomplexen van het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn. Deze wijziging is laatstelijk vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2002 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-I-24 (Stcrt. 2002, 227).

S

Artikel 9.05, dat het varen op gelijke hoogte door schepen en samenstellen op de Rijn in Duitsland regelt, is vastgesteld bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-I-13 (Stcrt. 2001, 177).

T

In artikel 9.07, dat een aantal bijzondere regels voor de vaart op de Rijn in Duitsland bevat, is een nieuw tweede lid ingevoegd voor het varen tussen Lorch en St. Goar. Voor het ontmoeten van de opvaart en de afvaart, alsmede voor schepen met een lengte van meer dan 110 m gelden hier enkele bijzondere regels. Dit nieuwe artikel is laatstelijk vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-I-13 (Stcrt. 2001, 177).

U

Artikel 9.08 regelt de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen–St. Goar. Deze regeling is reeds aangepast en gemoderniseerd bij tijdelijke wijziging, laatstelijk van 1 april 2001 tot en met 31 maart 2004 bij protocol 2000-III-16 (Stcrt. 2001, 60).

V

Artikel 9.09 bevat bijzondere regels voor de grotere duwvaart op de Rijn. Het vierde lid betrof voorheen alleen duwstellen met een lengte van meer dan 110 m op bepaalde riviergedeelten van de Rijn in Duitsland. De regeling van het ontmoeten en de marifooncommunicatie aldaar geldt nu ook voor individuele schepen van meer dan 110 m. De wijziging is laatstelijk vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-I-13 (Stcrt. 2001, 177).

W

In het eerste lid van artikel 10.01 is een onderdeel f toegevoegd dat deel uitmaakt van het pakket van nieuwe regels voor snelle schepen. Dit artikel regelt beperkingen van de scheepvaart bovenstrooms van de Nederlandse grens (het Spijksche Veer) bij hoog water. Terwijl aan andere schepen bij een waterstand vanaf hoogwaterpeil I het varen op een bepaald deel van de vaarweg een maximum snelheid en verplichte marifooncommunicatie is voorgeschreven, verbiedt onderdeel f nu het varen met een snel schip onder die omstandigheden. Deze wijziging is vastgesteld bij tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 86).

In het derde lid is de regeling van de hoogwaterpeilen I en II aangepast. Het vierde lid geeft de mogelijkheid om op het riviergedeelte Basel – Kembs toestemming te krijgen om ook nog enige tijd boven het hoogwaterpeil II door te varen indien het schip aan bepaalde voorwaarden voldoet. De wijziging van deze leden is vastgesteld als tijdelijke wijziging

van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2001-II-14 (Stcrt. 2001, 177).

Onderdeel b van het vierde lid van artikel 10.01, dat thans is vernummerd tot vijfde lid, bevatte een bijzondere regeling van het sluisbedrijf van de sluizen te Vogelgrün en Iffezheim. In de oude bepaling werden de werkzaamheden van dit sluisbedrijf gestaakt na het bereiken van hoogwaterpeil II. Nu wordt enerzijds de vaart met kleine schepen op de sluispannen tussen deze sluizen verboden na het bereiken van hoogwaterpeil II, maar wordt anderzijds de mogelijkheid geopend dat de bevoegde autoriteit onder bepaalde omstandigheden individuele schepen of samenstellen toestaat te schutten en de sluispannen te bevaren. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

X

Artikel 11.01 regelt de maximaal toegelaten afmetingen van individuele schepen op de Rijn. De grootste toegelaten lengte wordt thans, wat de Rijn als geheel betreft, verhoogd van 110 m naar 135 m. Er zijn echter uitzonderingen. Dit betreft bijvoorbeeld de riviergedeelten tussen Lorch en St. Goar (in afvaart afhankelijk van de waterstand) en tussen Basel en Mannheim, waar de eerder verleende vergunningen voor lengten tussen 110 meter en 135 meter met de daarbij gestelde voorwaarden van kracht blijven. Tussen Lorch en St. Goar is nu onder bepaalde omstandigheden ook bij de hoogwatersituatie, bedoeld in het eerste lid, eveneens een vergunning mogelijk voor schepen van meer dan 110 m in afvaart. In zijn algemeenheid mag deze grote categorie schepen slechts aan de vaart op de Rijn deelnemen indien zij gebruik maken van radar overeenkomstig artikel 4.06, eerste lid.

Behoudens een vergunning van de bevoegde autoriteit voor het te bevaren riviergedeelte, is in artikel 11.01, vijfde lid, de maximum breedte van een schip gehandhaafd op 22,80 m, met uitzondering van het gedeelte tussen Pannerden en het Lekkanaal waarvoor 17,70 m geldt.

Het artikel werd verschillende malen reeds tijdelijk gewijzigd. De wijziging van de onderhavige tekst is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-16 (Stcrt. 2002, 73).

Y

In artikel 11.04, dat de maximaal toegelaten afmetingen van duwstellen op de kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede regelt, wordt de maximumlengte van 193 m op 200 m gebracht en de maximumbreedte van 22,90 m op 23 m. Bovendien wordt hier de mogelijkheid van ontheffing door de bevoegde autoriteit geïntroduceerd. De wijziging van de grootst toegelaten afmetingen is reeds vastgesteld bij tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-15 (Stcrt. 2002, 73).

Z

De regeling van de meldplicht aan verkeersposten in artikel 12.01 is reeds enkele malen bij tijdelijke wijziging aangepast. Zo zijn de categorieën van meldplichtige schepen uitgebreid met alle tankschepen en is de vermelding van een lading van gevaarlijke stoffen aangepast aan het geherstructureerde ADNR. In het tweede lid wordt thans ook een melding via elektronische weg mogelijk gemaakt. De laatste wijziging is vastgesteld bij tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

AA

Artikel 12.02, dat de verkeersregeling met waarschuwingsposten in het riviergedeelte Oberwesel – St. Goar bevat, is bij tijdelijke wijziging vastgesteld bij protocol 2000-III-16 van 1 april 2001 tot en met 31 maart 2004 (Stcrt. 2001, 60). Thans wordt in deze regeling tevens speciaal rekening gehouden met schepen met een lengte van meer dan 110 m.

BB

Binnen de rede Duisburg – Ruhrort is de aanduiding van de ligplaats van km 774,70 tot km 776,50 veranderd van «Niederrheinische Hütte A.G. of bij de Duisburger Kupferhütte» in «Hochfeld». De tekst van artikel 14.10, vierde lid, van het RPR is aan deze naamswijziging aangepast.

CC

In het oude artikel 14.11, tweede lid, onderdeel a, onder v, was de tot de rede Emmerich behorende ligplaats 5 van km 851,90 tot km 853,13, nog aangeduid als ligplaats voor samenstellen en alleenvarende schepen die van de vereenvoudigde douanebehandeling (groene klaring) gebruik willen maken. Deze douaneprocedure is echter reeds geruime tijd geleden afgeschaft. De ligplaats is nu gereserveerd voor samenstellen, gekoppelde samenstellen en alleenvarende schepen die geen signalering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen behoeven te voeren.

DD

In artikel 14.12, zevende lid, onderdeel a, voor de rede Lobith is het verbod om, zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, in de overnachtingshaven langer dan drie opeenvolgende dagen ligplaats te nemen onder viii en ix verduidelijkt. Bovendien wordt het ligplaats nemen aan de aanlegsteigers voor samenstellen langer dan 135 m verboden.

EE

Een wijziging als in onderdeel DD is ook aangebracht in artikel 14.13, eerste lid, voor de overnachtingshavens te IJzendoorn en Haften.

FF

Artikel 15.06 inzake de plicht tot waakzaamheid tijdens het bunkeren is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2002 tot en met 31 maart 2005 bij protocol 2001-II-14 (Stcrt. 2002, 73). Deze regeling is nu definitief vastgesteld.

GG

Ten gevolge van een aantal wijzigingen in hoofdstuk 3 van het RPR dienen ook in de bijlage 3 enige aanpassingen te worden aangebracht.

Onder 1: De tekst bij de schetsen 27a en 27b dient te worden aangepast tengevolge van de herstructurering van het ADNR. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2006 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

Onder 2: De tekst bij de schetsen 28a en 28b dient te worden aangepast tengevolge van het geherstructureerde ADNR. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2006 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

Onder 3: De tekst bij schets 29 wordt aangepast tengevolge van het geherstructureerde ADNR. Deze wijziging is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 januari 2003 tot en met 30 september 2005 bij protocol 2002-II-15 (Stcrt. 2003, 173).

Onder 4: Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van artikel 3.32 en is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 april 2001 tot en met 31 maart 2004 bij protocol 2000-III-17 (Stcrt. 2001, 60).

Onder 5: Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van artikel 3.08 en is vastgesteld als tijdelijke wijziging van 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2004 bij protocol 2000-III-18 (Stcrt. 2001, 60).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs