

324

Besluit van 5 september 2018 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van de resoluties 2017-I en -II en 2018-I-12 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 27 juni 2018, nr. IenW/BSK-2018/116360, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte, de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van respectievelijk 31 mei en 7 december 2017 (protocollen 2017-I-11 respectievelijk 2017-II-16, -17 en -19), 7 juni 2018 (protocol 2018-I-12) 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 5 juli 2018, nr. W17.18.0168/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 30 augustus 2018, nr. IenW/BSK-2018/155751, 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. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel ab door een puntkomma, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

ac. *Inland AIS-apparaat*: een apparaat dat op een schip is ingebouwd en in de zin van de standaard «Tracing & Tracking in de Binnenvaart» (Besluit 2006-I-21) wordt gebruikt;

ah. *ES-TRIN*: krachtens artikel 8 van de Binnenvaartwet als bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling opgenomen Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Voor de

toepassing van ES-TRIN moet het begrip «lidstaat» worden opgevat als één van de Rijnsoeverstaten of België.

2. Met ingang van 1 december 2018 wordt in de alfabetische rangschikking van de onderdelen een onderdeel ingevoegd, luidende:
ag. *vaste tank*: een met het schip verbonden tank, waarbij de tankwanden kunnen worden gevormd ofwel door de scheepsromp zelf ofwel door wanden die onafhankelijk zijn van de scheepsromp;

B

Aan het slot van artikel 1.02, eerste lid, wordt een zin toegevoegd, luidende:

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 het vereiste bewijs van het desbetreffende riviergedeelte.

C

In artikel 1.08, vierde lid, wordt «artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN».

D

Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. in onderdeel i wordt «van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «van ES-TRIN»;

b. in onderdeel w wordt «artikel 22a.05, tweede lid, onderdeel b, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «artikel 28.04, tweede lid, onderdeel c, van ES-TRIN»;

c. in onderdeel y wordt «artikel 10.02, tweede lid, onderdeel a, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «artikel 13.02, derde lid, onderdeel a, van ES-TRIN».

2. In het derde lid wordt «het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «artikel 1.01, lid 1.24, van ES-TRIN».

E

Artikel 2.04 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «In het Reglement onderzoek schepen op de Rijn is aangegeven» vervangen door «In de artikelen 4.04, 4.05 en 22.09 van ES-TRIN is vastgelegd».

2. In het tweede lid wordt «In het Reglement onderzoek schepen op de Rijn is aangegeven» vervangen door «In de artikelen 4.06 en 22.09 van ES-TRIN is vastgelegd».

F

In artikel 4.06, eerste lid, onderdeel a, wordt «van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «van ES-TRIN».

G

Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het eerste lid wordt «van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «van ES-TRIN».

2. Het zesde lid komt te luiden:

6. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN, een krachtens de IMO-voorschriften type-goedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van radioapparatuur en tot intrekking van Richtlijn 1999/5/EG (PbEU L 153) alsmede aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

3. Met ingang van 1 december 2018 komen in artikel 4.07, het vierde lid, onderdeel c, en het vijfde lid, onderdeel c, te luiden:

c. scheeps- of samensteltype overeenkomstig de 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;

H

Aan artikel 7.06 worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. Op ligplaatsen waar het teken B.12 (bijlage 7) is geplaatst, zijn alle schepen verplicht zich aan een bedrijfsklare walstroomaansluiting aan te sluiten en moet de volledige behoefte aan elektrische energie tijdens het stilliggen daaruit worden gedekt. Uitzonderingen van de in de eerste volzin bedoelde verplichting kunnen op een toegevoegd rechthoekig wit bord, dat onder het teken B.12 is aangebracht, worden aangegeven.

4. Het derde lid is niet van toepassing op schepen die tijdens het stilliggen uitsluitend van een energievoorziening gebruikmaken, die geen geluid alsmede geen schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes veroorzaakt.

I

In artikel 8.03, tweede lid, wordt «het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «artikel 13.01 van ES-TRIN».

J

Artikel 11.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt »artikel 22a.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet. Een passagiersschip met een lengte van meer dan 110 m, mag alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 22a.05, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet.» vervangen door «artikel 28.04, tweede lid, van ES-TRIN voldoet. Een passagiersschip met een lengte van meer dan 110 m kan alleen dan bovenstrooms van

Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 28.04, derde lid, van ES-TRIN voldoet.»

2. Een lid wordt toegevoegd, luidende:

5. Een passagiersschip kan alleen dan benedenstrooms van Emmerich (km 885) varen indien het aan de vereisten van artikel 13.01, tweede lid, onderdeel b, van ES-TRIN voldoet.

K

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 achtste lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, via de marifoon melden op het aangegeven kanaal:

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-systeem 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 of officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;

c. soort vaartuig of samenstel; en bij samenstellen soort vaartuig voor alle schepen overeenkomstig bijlage 12;

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-systeem 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, voor zover van toepassing aangevuld met de technische benaming,

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. aantal personen aan boord;

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 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 schriftelijk, telefonisch of elektronisch, 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 riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, melden.

4. Voor zover de schipper, een andere plaats of een andere persoon zich elektronisch meldt,

a. moet de melding overeenkomstig de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie april 2013, worden overgedragen,

b. moet in afwijking van het tweede lid, onder c, het scheeps- of samensteltype overeenkomstig de onder a van dit lid genoemde standaard worden medegedeeld.

5. De in het tweede lid bedoelde melding, met uitzondering van de onder l en m bedoelde gegevens, moet via elektronisch worden overgedragen voor:

a. schepen en samenstellen met containers aan boord,

b. schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks, met uitzondering van bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd.

6. Indien het schip zijn reis in een der in het achtste lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uren onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking melden.

7. Indien de in het tweede lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, worden gewijzigd, moet dit aan de bevoegde autoriteit onmiddellijk worden medegedeeld. Deze wijziging van de gegevens moet via de aangegeven weg worden overgedragen, schriftelijk of elektronische.

8. 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 876,50) tot Krimpen aan de Lek (km 989,20).

De in het tweede lid, onderdeel a, b en c, bedoelde gegevens moeten eveneens worden verstrekt bij het passeren van de sluisen en van de meldplaatsen, die door het teken B.11 zijn aangeduid.

9. Uitzonderd van de in het eerste lid bedoelde meldplicht zijn:

a. op het gedeelte bedoeld in het achtste lid, eerste volzin, onderdeel a, samenstellen die geen goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is, en met een lengte van 140 m of minder en een breedte van 15 m of minder,

b. op het gedeelte bedoeld in het achtste lid, eerste volzin, onderdeel b, samenstellen met een lengte van 110 m of minder en een breedte van 12 m of minder.

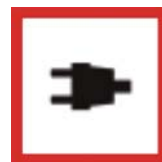
Deze uitzonderingen van de meldplicht zijn niet van toepassing indien het samenstel aan de elektronische meldplicht als bedoeld in het vijfde lid onderworpen is.

10. De bevoegde autoriteit kan een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt voor bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd evenals voor schepen voor dagtochten.

L

In bijlage 7, afdeling I, onderafdeling B (gebodstekens), wordt na teken B11 een teken toegevoegd, luidende:

B.12 Verplichting tot het gebruik van
Walstroomaansluitingen
(zie artikel 7.06, derde lid)



M

6. Na bijlage 11 wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

Bijlage 12 als bedoeld in artikel 12.01, tweede lid, onderdeel c

LIJST VAN DE SOORTEN VAARTUIGEN EN SAMENSTELLEN

Naam:

- motortankschip
- motorvrachtschip
- kanaalspits
- sleepboot
- duwboot
- sleeptankschip
- sleepvrachtschip
- tankduwbak
- vrachtduwbak
- zeeschipbak
- schip voor dagtochten
- hotelschip
- snel schip
- drijvend werktuig
- schip bestemd voor bouwwerkzaamheden
- bijboot
- duwstel
- gekoppeld samenstel
- sleep
- vaartuig, type onbekend.»

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van de onderdelen A, C tot en met G, I en J, die in werking treden met ingang van 7 oktober 2018, en de onderdelen K en M, die werking treden met ingang van 1 december 2018.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

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

Wassenaar, 5 september 2018

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Uitgegeven de *vijfentwintigste* september 2018

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

Inleiding

Dit besluit strekt tot implementatie in het Rijnvaartpolitierglement 1995 (hierna: Rpr) van de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) bij resoluties 2017-I van 31 mei 2017, 2017-II van 7 december 2017 en 2018-I van 7 juni 2018 aangenomen protocollen 2017-I-11, 2017-II-16, -17 en -19 en 2018-I-12. De implementatie is zonder beleidsruimte één op één uitgevoerd.

Achtergronden bij de te implementeren protocollen

Bij protocol 2017-I-11 is een aantal tijdelijke wijzigingen¹ van artikel 12.01 Rpr, met betrekking tot de uitbreiding van de meldplicht tot alle schepen die containers vervoeren en schepen die op vloeibaar aardgas varen, omgezet in een definitieve wijziging. Daarbij is de elektronische meldplicht uitgebreid tot alle schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks. Gelijktijdig zijn de bepalingen met betrekking tot de riviergedeelten waar de meldplicht geldt vereenvoudigd en is nu duidelijker aangegeven welke schepen op bepaalde riviergedeelten van de meldplicht zijn vrijgesteld. De melding is niet uitsluitend per marifoon mogelijk maar kan ook schriftelijk of elektronisch geschieden. Indien tijdens de reis gegevens wijzigen kan dit eveneens op verschillende wijzen worden gemeld. De bij de melding te verstrekken gegevens komen overeen met de gegevens die al sinds de jaren negentig door schippers moeten worden gemeld. Nieuw is dat de schippers van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken de aanwezigheid van een LNG-installatie aan boord moeten melden. Ook voor het vervoer van containers geldt dat de melding gegevens betreft die ook nu al op grond van de standaard voor elektronische meldingen² vereist zijn. Voor schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks is geen sprake van een uitbreiding van de meldplicht maar moet de melding voortaan elektronisch plaatsvinden. Deze schepen moeten de vereiste software installeren om elektronisch te kunnen melden. Deze kan evenwel gratis worden gedownload. De daarvoor benodigde apparatuur is blijkens informatie van het CCR-secretariaat aanwezig op de betrokken schepen.

Protocol 2018-I-12 betreft de uitzondering van bilgeboden en bunker-schepen met een beperkt laadvermogen van artikel 12.01 Rpr.

De bovengenoemde wijzigingen worden van kracht met ingang van 1 december 2018.

Protocol 2017-II-16 betreft de verplichte aanvullende trajectkennis met betrekking tot specifieke riviergedeelten en bepaalt dat, indien met meer schippers aan boord gevaren wordt, uitsluitend de gezagvoerende schipper dient te beschikken over de ter plekke vereiste trajectkennis. Dit protocol dient ter verduidelijking van artikel 1.02 Rpr en heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Deze wijziging wordt van kracht met ingang van 1 juni 2018.

¹ Ingevoerd bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/2015 van 26 november 2015 (Stcrt. 2015, 42586)

² Standaard voor elektronische meldingen editie 1.2 vastgesteld bij protocol 2006-II-23 van de CCR

Protocol 2017-II-17 regelt het verplichte gebruik van walstroom op bepaalde ligplaatsen en biedt de lokale bevoegde autoriteiten de mogelijkheid schippers te verplichten om op ligplaatsen waar gebodsbord B.12 geplaatst is hun schip volledig op walstroom aan te sluiten. De toepassing van deze maatregel heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Deze wijziging wordt van kracht met ingang van 1 juni 2018.

Protocol 2017-II-19 regelt de vervanging van verwijzingen in het Rpr naar het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 door verwijzingen naar de Europese standaard met betrekking tot technische voorschriften voor binnenschepen ES-TRIN. Deze wetstechnische maatregel heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Deze wijzigingen worden van kracht met ingang van 7 oktober 2018.

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.

Administratieve lasten en nalevingskosten

Deze regeling betreft voornamelijk wetstechnische maatregelen. Alleen aan de meldplicht krachtens artikel 12.01 Rpr zijn wettelijke informatieverplichtingen verbonden. Dit zijn evenwel bestaande verplichtingen. Nieuw is alleen dat de melding nu elektronisch gedaan moet worden. Derhalve is geen sprake van een toename van administratieve lasten. Ook is geen sprake van een toename van de nalevingskosten ten gevolge van de elektronische meldplicht aangezien de hiervoor benodigde programmatuur kosteloos door Rijkswaterstaat wordt verstrekt en de benodigde apparatuur al op de vaartuigen aanwezig is.

Internetconsultatie

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

Inwerkingtreding

Wat betreft de inwerkingtreding en de invoeringstermijn van het onderhavige besluit wordt afgeweken van het stelsel van voor wetgeving vastgestelde verandermomenten. De inwerkingtredingsdata van de in dit besluit opgenomen wijzigingen zijn vastgesteld bij de bovengenoemde resoluties van de CCR. Bovendien betreft het hier één op één implementatie van internationale besluiten. Derhalve is ten aanzien van de vaste verandermomenten uitzonderingsgrond «d» uit het vijfde lid van aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving van toepassing.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdelen A, onder 2, G, onder 3, K en M

Deze onderdelen betreffen de elektronische meldplicht krachtens artikel 12.01. Het eerste lid legt vast voor welke schepen en samenstellen de verplichte melding geldt. De bepaling omvat, naast alle schepen die containers vervoeren, met name de schepen en samenstellen die een LNG-installatie aan boord hebben. De autoriteiten willen deze schepen namelijk om veiligheidsredenen kunnen volgen, vooral om een gerichte interventie van reddingsdiensten bij ongevallen mogelijk te maken. Bilgeboden en bunkerschepen zijn van de meldplicht vrijgesteld, waarbij is voorzien dat lokale autoriteiten een meldplicht voor deze schepen kunnen vaststellen, zoals nu reeds voor schepen voor dagtochten is voorzien. De vrijstelling van de meldplicht mag echter uitsluitend betrekking hebben op de bunkerschepen en bilgeboden die in de binnenvaart gangbaar zijn. Deze schepen worden gekenmerkt door een beperkt laadvermogen. De bunkerschepen en bilgeboden met een groot laadvermogen, die met name in zeehavens en daar op geografisch grotere zones worden ingezet, vallen onder de meldplicht. Dit wordt gewaarborgd door een verwijzing naar de definities van het ADN.

Het tweede lid legt vast welke gegevens gemeld moeten worden. Deze komen overeen met de gegevensvelden zoals vermeld in de standaard voor elektronische meldingen. Alle gegevensvelden die op grond van de standaard verplicht zijn, werden aan deze lijst toegevoegd. Voor samenstellen is voorzien dat voor elk schip dat deel uitmaakt van het samenstel, alle gegevens verstrekt moeten worden (naam, soort vaartuig, lengte en breedte). Dit maakt het in de praktijk mogelijk na te gaan welke lading zich in de diverse delen van het samenstel bevindt. Deze gegevens worden sinds het midden van de jaren negentig al door de schippers gemeld. Voor de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moet de schipper de aanwezigheid van een LNG-installatie aan boord melden, of dit nu in bedrijf is of niet. Ook voor het vervoer van containers geldt dat de gegevens die op grond van de standaard vereist zijn nu zijn opgenomen. Het betreft in het bijzonder het nummer van containers met gevaarlijke goederen of de betreffende plaats van de containers volgens het stuwplan. Deze gegevens zullen met name van nut zijn bij ongevallen met containerschepen en de opgave van deze gegevens leidt volgens deskundigen niet tot veel hogere kosten. Voor de containers moet de schipper – in aanvulling op het aantal containers aan boord dat nu al wordt opgegeven – ook de grootte, het type en de beladingstoestand (beladen of onbeladen) voor elke container vermelden. Deze informatie zal het calamiteitenmanagement verbeteren, bijvoorbeeld bij containers die over boord zijn geslagen. Tot slot is de lijst van gegevens anders ingedeeld: de lijst begint met de gegevens over het schip en eindigt met de gegevens over de lading. In het derde lid zijn de verwijzingen geactualiseerd. Het vierde lid legt de modaliteiten vast voor de meldingen die elektronisch plaatsvinden. Het lid verwijst met name naar de standaard voor het elektronisch melden waarin de lijst van de scheeps- of samensteltypen is vastgelegd. De schipper moet bij een elektronische melding naar deze types verwijzen. Deze lijst van de scheeps- of samensteltypen is gebaseerd op aanbeveling nr. 28 (codes voor typen van vervoermiddelen) die door de Verenigde Naties (TRADE/CEFACT) is aangenomen. Het vijfde lid legt vast dat voor schepen en samenstellen die containers vervoeren en schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks een elektronische meldplicht geldt (voorheen gold de elektronische meldplicht voor schepen die 20 of meer containers vervoerden). Deze schepen moeten de dienovereenkom-

stige software installeren om elektronisch te kunnen melden. De software kan gratis worden gedownload, maar de schepen moeten daarvoor wel over een computer beschikken. Op grond van de informatie waar het secretariaat van de CCR over beschikt, zijn er geen schepen die regelmatig minder dan 20 containers aan boord hebben of vaste tanks hebben, maar geen computer aan boord zouden hebben. Tijdens de hoorzitting die in maart 2017 met het bedrijfsleven werd georganiseerd, is er door het bedrijfsleven geen gewag gemaakt van eventuele moeilijkheden in verband met het verplichte gebruik van deze software, op voorbehoud dat de software gratis blijft en regelmatig voor updates wordt gezorgd. De formulering die gekozen is, namelijk «bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks» maakt het overigens mogelijk om hiermee alle schepen of samenstellen af te dekken, ongeacht de vervoerde lading en ongeacht het feit of ze geladen of leeg zijn. Dit maakt het tevens mogelijk gegevens over de tankvaart te vergaren en een gedegen statistisch overzicht van de tankvaart te verkrijgen. Het begrip «vaste tanks» is tot nu toe nergens in het RPR gebruikt. Dit begrip wordt daarentegen wel gebruikt en gedefinieerd in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en in ES-TRIN. Met betrekking tot de onderhavige wijzigingen is deze definitie dan ook overgenomen in artikel 1.01 van het RPR.

Het zevende lid is geactualiseerd en tevens wordt geregeld wat van toepassing is wanneer de schipper tijdens de reis aan de bevoegde autoriteiten gewijzigde gegevens moet doorgeven. Daarvoor mag hij van verschillende middelen (radio, schriftelijke of elektronische melding) gebruik maken.

In het achtste lid werd het aantal riviergedeelten waar de meldplicht voor geldt, tot twee gereduceerd. Deze vereenvoudiging biedt de mogelijkheid enerzijds de regels voor het melden te harmoniseren door het aantal uitzonderingen die verband houden met de betreffende riviergedeelten te reduceren en anderzijds de veiligheid van de scheepvaart te verhogen in een riviergedeelte met een hoog ongevalrisico. De nieuwe formulering heeft voor bepaalde samenstellen tot gevolg dat zij meer meldingen moeten afgeven, zij het in zeer geringe mate. In verband met de invoering van AIS wordt het aantal meldingen per marifoon beperkt. Als een schip een verkeerspost of districtscentrale passeert is geen melding per marifoon meer nodig. Indien een lidstaat op deze plaatsen de meldplicht wil handhaven, kan dat worden gedaan door de plaatsing van het teken B.11.

In het negende lid is voorzien dat een samenstel waarvoor een plicht tot elektronisch melden geldt niet meer op grond van zijn afmetingen of in bepaalde riviergedeelten van de meldplicht kan worden vrijgesteld.

Het vierde en vijfde lid van artikel 4.07 leggen vast dat de informatie over het scheeps- of samensteltype, die overeenkomstig het vierde en vijfde lid van artikel 4.07 door het Inland AIS-apparaat wordt uitgezonden, gebaseerd moet zijn op dezelfde lijst als de lijst die voor de melding via elektronisch wordt gebruikt. Deze lijst is overgenomen uit de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart.

Om de inwerkingtredingsbepaling (artikel II) niet onnodig ingewikkeld te maken zijn in de onderdelen A en G dubbelwijzigingen opgenomen omdat onderdelen van de artikelen 1.01 en 4.07, in afwijking van de inwerkingtredingsbepaling, met ingang van 1 december 2018 in werking treden.

Onderdeel B

De Kamer van Beroep van de CCR heeft op 7 december 2015 in haar arrest nr. 501 B – 5/15 bepaald dat alle schippers aan boord, dat wil zeggen ook de niet dienstdoende schippers, moeten beschikken over de noodzakelijke kennis van alle riviergedeeltes waarop gedurende de reis in

kwestie gevaren wordt. Deze verplichting geldt derhalve ook voor de schipper die tijdens het bevaren van dit riviergedeelte pauzeert. In de praktijk is het huidige artikel 1.02 van het Rijnvaartpolitiereglement evenwel altijd als volgt geïnterpreteerd: om de hiërarchie aan boord te waarborgen is slechts één persoon de verantwoordelijke schipper. Deze interpretatie houdt ook in dat alleen deze persoon hoeft de beschikken over de noodzakelijke trajectkennis van het riviergedeelte dat op dat moment bevaren wordt. Deze aanvulling dient ter verduidelijking van artikel 1.02, eerste lid, en strekt er toe deze bepaling in overeenstemming te brengen met de in de praktijk gebruikelijke interpretatie ervan.

Onderdelen H en L

Het nieuwe derde lid van artikel 7.06 biedt de mogelijkheid dat een op een ligplaats verblijvend schip ertoe verplicht kan worden zich op een walstroomaansluiting aan te sluiten om de volledige behoefte aan elektrische energie te dekken. Dientengevolge hoeft de motor van het schip niet te blijven draaien voor de stroomvoorziening daarvan. Het nieuwe vierde lid van artikel 7.06 opent de mogelijkheid dat een op een ligplaats verblijvend schip zich niet aansluit op een walstroomaansluiting. Voorwaarde is dan wel dat het stilliggende schip de behoefte aan energie volledig dekt uit andere vormen van stroomvoorziening die geen geluid alsmede geen schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes veroorzaken. De lokale bevoegde autoriteiten kunnen met het nieuwe gebodsteken B.12 de schipper informeren over die verplichting. Met een onder het teken geplaatst bord kan, indien nodig, een andere uitzondering worden ingevoerd dan de uitzondering die in het nieuwe vierde lid van artikel 7.06 is voorzien

Onderdelen A, onder 1, C tot en met G, onder 1 en 2, I en J

Deze bepalingen hebben betrekking op de vervanging van verwijzingen in het Rpr naar het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 door verwijzingen naar de Europese standaard met betrekking tot technische voorschriften voor binnenschepen ES-TRIN, die met ingang van 7 oktober 2018 als bijlage 1.1a wordt opgenomen bij de Binnenvaartregeling.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in onderdeel A, onder 1, artikel 1.01 te repareren. In dat artikel was de begripsbepaling «Inland AIS toestel» per ongeluk niet opgenomen. Dit is alsnog hersteld. Voorts worden twee onderdelen ag en ah toegevoegd. De onderdelen ad, ae en af, die nu nog als bepalingen van tijdelijke aard gelden, worden met ingang van 1 december 2018 definitief toegevoegd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga