

405

Besluit van 29 oktober 2018 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van resolutie 2018-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, houdende de omzetting van enige tijdelijke wijzigingen in definitieve, het herstel van enkele onvolkomenheden en gebruiksvoorschriften voor AIS-apparatuur

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 13 september 2018, nr. IenW/BSK-2018/176952, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte, de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 7 juni 2018 (protocollen 2018-I-9 tot en met -11) 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 11 oktober 2018, nr. W 17.18.0280/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 23 oktober 2018, nr. IenW/BSK-2018/222424, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.01 worden na onderdeel ac drie onderdelen ingevoegd, luidende:

ad. *LNG-installatie*: alle elementen van het schip die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;

ae. *bunkerzone*: de zone die in een omtrek van 20 m van de aansluiting voor het bunkeren ligt;

af. *vloeibaar aardgas (LNG)*: aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van – 161 °C;

B

Artikel 1.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het vrije uitzicht mag door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 meter vóór de boeg.

Indien tijdens de vaart het directe uitzicht naar achteren wordt beperkt, mag dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmee over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen.

Indien bij het doorvaren van een brug of een sluis als gevolg van de lading geen voldoende direct uitzicht naar voren mogelijk is, mag dit tijdens de doorvaart worden gecompenseerd door een periscoop met vlakke spiegels of een radarapparaat dan wel door het opstellen van een uitkijk die constant in hoor- en spreekcontact met de stuurhut staat.

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

3. In afwijking van de eerste volzin van het tweede lid mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdige gebruik van radar en camera-installaties tot 500 meter vóór de boeg worden beperkt, indien:

a. door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 meter tot 500 meter vóór de boeg wordt gewaarborgd,

b. aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,

c. de radarantennes en de camera's aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd,

d. deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van ES-TRIN als geschikt zijn erkend.

3. In het vijfde lid (nieuw) wordt de zinsnede «artikel 22.01 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «artikel 27.01 van ES-TRIN».

C

Artikel 1.10, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel ac wordt «artikel 15.07, tweede lid,» vervangen door «artikel 15.08, tweede lid,».

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel ac door een puntkomma worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

ad. voor schepen die het kenteken voeren, bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing zoals voorgeschreven in bijlage 8, onder 1.4.9, van ES-TRIN en de veiligheidsrol zoals voorgeschreven in artikel 30.03, eerste lid, van ES-TRIN;

ae. voor schepen die het kenteken voeren, bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure zoals voorgeschreven in artikel 4a.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

D

In hoofdstuk 2 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (bijlage 3: schets 66)

1. Schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moeten een kenteken voeren.

2. Dit kenteken moet rechthoekig zijn, met de vermelding «LNG» in witte letters op een rode ondergrond, met een witte rand met een breedte van ten minste 5 centimeter.

De afmeting van de langste zijde van de rechthoek moet ten minste 60 centimeter bedragen.

De letters moeten een hoogte van ten minste 20 centimeter hebben. De breedte van de letters en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan.

3. Het kenteken moet op een geschikte en goed zichtbare plaats zijn aangebracht.

4. Het teken moet zo nodig worden verlicht om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

E

In artikel 3.14, zevende lid, wordt «nr. 8.1.8» vervangen door «nr. 1.16.1.1.1».

F

Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het Inland AIS-apparaat moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn;
- het Inland AIS-apparaat moet op vol vermogen zenden; dit geldt niet voor tankschepen met de vaarstatus op «afgemeerd»;
- op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen;
- de gegevens die in het Inland AIS-apparaat zijn ingevoerd en daarmee worden overgedragen moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

2. Na het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2a. Het tweede lid, onderdeel a, is niet van toepassing:

- indien de schepen zich in een overnachtingshaven als bedoeld in artikel 14.11, eerste lid, bevinden;
- indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan;
- voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.

3. Onder vervanging van de punt aan het slot van het vierde lid door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

m. oproepcode.

G

In artikel 6.28 wordt onder vernummering van het tiende tot en met twaalfde lid tot elfde tot en met dertiende lid een lid ingevoegd, luidende:

10. Schepen en samenstellen die het kenteken, bedoeld in artikel 2.06, voeren mogen de sluis niet binnenvaren indien er vloeibaar aardgas (LNG) vrijkomt buiten de LNG-installatie, of indien verwacht kan worden dat er vloeibaar aardgas (LNG) buiten de LNG-installatie zal vrijkomen tijdens het schutten.

H

In artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, wordt «een schip, duwstel of gekoppeld samenstel» onderscheidenlijk «ADN, nr. 8.1.8» vervangen door «een schip» onderscheidenlijk «ADN, nr. 1.16.1.1.1».

I

Artikel 7.08 komt te luiden:

Artikel 7.08 Bewaking en toezicht

1. Een ter zake kundige bewaker moet zich voortdurend bevinden aan boord:
 - a. van een stilliggend schip dat het kenteken, bedoeld in artikel 2.06 voert,
 - b. van een stilliggend schip dat een teken als bedoeld in artikel 3.14 voert en
 - c. van een stilliggend passagiersschip wanneer er passagiers aan boord zijn.
2. De ter zake kundige bewaking wordt verzekerd door een bemanningslid dat
 - a. bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, houder is van een verklaring van deskundigheid zoals voorgeschreven in artikel 4a.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn,
 - b. bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, houder is van de verklaring van deskundigen zoals voorgeschreven in artikel 4.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.
3. Aan boord van een stilliggend schip dat het kenteken, bedoeld in artikel 2.06 voert is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien
 - a. vloeibaar aardgas (LNG) aan boord van het schip niet als brandstof wordt verbruikt,
 - b. de operationele gegevens van de LNG-installatie van het schip op afstand worden uitgelezen en
 - c. het schip onder toezicht is gesteld van een persoon die, zo nodig, snel kan ingrijpen.
4. Aan boord van een stilliggend schip als bedoeld in artikel 3.14 is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien
 - a. het schip in een havenbekken stilligt, en indien
 - b. de bevoegde autoriteit het schip van de verplichting als bedoeld in het eerste lid heeft vrijgesteld.
5. Een ander stilliggend schip alsmede een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen, moeten zijn gesteld onder het toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij het toezicht door de plaatselijke omstandigheden niet vereist wordt of de bevoegde autoriteit een uitzondering toestaat.
6. Is er geen schipper dan is de eigenaar, de reder of andere exploitant voor de inzet van de bewaker dan wel voor het onder toezicht stellen van het schip verantwoordelijk.

J

In hoofdstuk 8 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 8.11 Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

1. Alvorens te beginnen met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:

a. de voorgeschreven brandbestrijdingsmiddelen te allen tijde operationeel zijn en

b. tussen het schip en de kade de voorgeschreven middelen aanwezig zijn voor de evacuatie van personen aan boord van het schip dat moet bunkeren.

2. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle toegangen en alle openingen van ruimten toegankelijk vanaf het dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht, gesloten zijn.

Deze bepaling is niet van toepassing op:

a. aanzuigopeningen van in bedrijf zijnde motoren;

b. ventilatieopeningen van machinekamers indien de motoren in bedrijf zijn;

c. ventilatieopeningen voor een ruimte met een overdrukinstallatie en

d. ventilatieopeningen van een airconditioningsinstallatie, indien deze openingen zijn voorzien van een gasdetectie-installatie.

Toegangen en openingen mogen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper worden geopend.

3. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de bunkerzone wordt nageleefd. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Dit rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, schijnlichten en luiken gesloten zijn.

4. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle, vanaf het dek toegankelijke ruimten ontvlucht worden.

K

In de tabel in artikel 10.01, derde lid, komt de rij betreffende het riviergedeelte Germersheim-Mannheim-Rheinau te luiden:

	Speyer	
Germersheim-Mannheim-Rheinau	6,20	7,30
Mannheim-Rheinau (km 410,50)		

L

In artikel 15.06, eerste lid, onderdeel d, en tweede lid, onderdeel a, wordt «het Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door «ES-TRIN».

M

Onder vernummering van de artikelen 15.07 en 15.08 tot 15.08 en 15.09 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 15.07 Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)

1. De bepalingen van artikel 15.06, eerste lid, onderdeel a en b, en het tweede lid, onderdeel a en e, zijn niet van toepassing bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).

2. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) tijdens het varen, de overslag en het aan of van boord gaan van passagiers is niet toegestaan.

3. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) mag uitsluitend plaatsvinden op een door de bevoegde autoriteit daarvoor aangewezen plaats.

4. In de bunkerzone mogen uitsluitend aanwezig zijn: bemanningsleden van het schip dat moet bunkeren, medewerkers van het bunkerstation, of personen die daarvoor toestemming hebben gekregen van de bevoegde autoriteit.

5. Alvorens met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) te beginnen, dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:

a. het schip dat moet bunkeren zodanig ligt afgemeerd dat de kabels, en met name de elektrische kabels en de aardverbindingen, alsook de slangen, niet door trek vervormd kunnen worden, en dat de schepen bij gevaar snel losgemaakt kunnen worden;

b. de schipper of een door hem/haar met de verantwoording belaste persoon, en de verantwoordelijke medewerker van het bunkerstation, een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) voor schepen die het kenteken dragen, bedoeld in artikel 2.06, overeenkomstig de door de CCR vastgelegde standaard, hebben ingevuld en ondertekend, en dat alle vragen van deze lijst met «ja» zijn beantwoord. Niet-relevante vragen kunnen geschrapt worden. Indien niet alle vragen positief kunnen worden beantwoord, is bunkeren slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit toegestaan;

c. alle vereiste toestemmingen zijn verkregen.

6. De controlelijst als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b) moet:

a. in tweevoud worden ingevuld,

b. beschikbaar zijn in ten minste één taal die begrijpelijk is voor de personen bedoeld in het voornoemde vijfde lid, onderdeel b, en

c. drie maanden aan boord van het schip worden bewaard.

7. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat:

a. alle maatregelen ter vermindering van lekkage van vloeibaar aardgas (LNG) zijn genomen;

b. druk en temperatuur van de brandstoftank vloeibaar aardgas (LNG) in normale bedrijfsomstandigheden blijven;

c. de vulstand van de brandstoftank vloeibaar aardgas tussen de toegestane niveaus blijft;

d. maatregelen betreffende de aarding tussen het schip dat moet bunkeren en het bunkerstation overeenkomstig de in de gebruiksaanwijzing voorziene methode, zijn getroffen.

8. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG),

a. moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, een voor andere schepen goed zichtbaar bord voeren, dat aangeeft dat geen ligplaats genomen mag worden op een afstand van minder dan 10 meter, conform artikel 3.33. De lengte van de zijde van het vierkante bord moet ten minste 60 cm bedragen;

b. moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, op een plaats die voor andere schepen goed zichtbaar is, het bord A.9 voeren, dat aangeeft dat het verboden is hinderlijke waterbeweging te veroorzaken (bijlage 7). De afmeting van de langste zijde moet ten minste 60 centimeter bedragen;

c. 's nachts moeten deze borden zodanig zijn verlicht, dat ze aan beide zijden van het schip duidelijk zichtbaar zijn.

9. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) is het volgende vereist:
- volledige lediging van de leidingen voor het bunkeren van vloeibaar aardgas tot aan de brandstoftank van het vloeibaar aardgas (LNG);
 - sluiten van de afsluiters, ontkoppelen van de slangen en verbindingen tussen het schip en het bunkerstation voor vloeibaar aardgas (LNG);
 - mededeling aan de bevoegde autoriteit dat het bunkeren beëindigd is.

N



Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. De vermelding bij schets 62 komt te luiden:

Art 3.33 Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen

Art. 15.07, achtste lid, onderdeel a, plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).

2. Toegevoegd wordt schets 66, luidende:

NACHTTEKEN	Schets	DAGTEKEN
	66	

Artikel 2.06 Kentekenen van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

O

In bijlage 7, afdeling T, onderdeel A (verbodstekens) komt de vermelding bij teken A.9 te luiden:

A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken

artikelen 6.20, eerste lid, onderdeel e, en 15.07, achtste lid, onderdeel b.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 december 2018.

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

Wassenaar, 29 oktober 2018

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de vijftiende november 2018

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

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

Inleiding

Dit besluit strekt tot implementatie in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (hierna: Rpr) van de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) bij resolutie 2018-I van 7 juni 2018 aangenomen protocollen 2018-I-9 tot en met -11. De implementatie is zonder beleidsruimte één op één uitgevoerd.

Achtergronden bij de te implementeren protocollen

Protocol 2018-I-9 betreft de omzetting van een aantal tijdelijke voorschriften in definitieve wijzigingen van het Rpr aangezien de toepassing van deze voorschriften van tijdelijke aard geen bijzondere problemen oplevert. Het gaat om de voorschriften met betrekking tot het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG), het vrij uitzicht in verband met de ladinghoogte en de beperking van de scheepvaart bij hoogwater op het riviergedeelte Germersheim – Mannheim-Rheinau. Deze omzetting is van wetstechnische aard en brengt geen gevolgen voor de administratieve lastendruk met zich mee.

Protocol 2018-I-10 betreft de aanpassing van een aantal verwijzingen in het Rpr aan de gewijzigde nummering van het Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN). Daarnaast brengt dit protocol de tekst van artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, van de Nederlandse taalversie van het Rpr in overeenstemming met artikel 7.1.2.19.1 van het ADN en trekt deze gelijk met die van de Franse en Duitse taalversies. Deze wijzigingen betreffen reparatiewetgeving en hebben geen gevolgen voor de administratieve lastendruk.

Protocol 2018-I-11 behelst enkele gebruiksvoorschriften met betrekking tot een AIS-apparaat (automatisch identificatie systeem). Met name wordt voorgeschreven dat per schip of samenstel slechts één apparaat in gebruik mag zijn, dat dit op vol vermogen dient te zenden en dat de over te dragen gegevens ook de oproepcode dienen te bevatten. Deze wijzigingen bevatten geen informatieverplichtingen die gevolgen hebben voor de administratieve lastendruk.

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 uitvoeringskosten

Uit het bovenstaande volgt dat dit besluit geen gevolgen heeft voor de administratieve lastendruk en ook geen uitvoeringskosten met zich meebrengt.

Internetconsultatie

Aangezien dit wijzigingsbesluit de implementatie van resoluties van de CCR zonder beleidsruimte betreft 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, C en D, G, I en J, L tot en met O

Deze artikelen betreffen de omzetting van de tijdelijke voorschriften met betrekking tot het gebruik van LNG in definitieve wijzigingen van het Rpr. Deze tijdelijke voorschriften waren op grond van artikel 1.22, derde lid, Rpr vastgesteld bij de protocollen 2015-I-7 en 2015-II-15 van de CCR van respectievelijk 3 juni en 3 december 2015 en geïmplementeerd in het Nederlandse recht met Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart 2/2015 (Stcrt. 2015, nr. 42586).

Onderdeel B

Dit onderdeel stelt de tekst van artikel 1.07 in zijn geheel opnieuw vast aangezien het nieuwe tweede en derde lid voorheen een tijdelijk karakter hadden en het vierde tot en met zesde lid (nieuw) moesten worden vernummerd.

Onderdeel E

Krachtens dit onderdeel verwijzen de artikelen 3.14, zevende lid, en 7.07, tweede lid, naar artikel 1.16.1.1.1 in plaats van artikel 8.1.8 van de bijlage bij het ADN. Dit houdt verband met een vernummering binnen die bijlage.

Onderdeel F

Dit onderdeel ziet er allereerst op dat op elk schip of samenstel op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt mag worden om gegevens over te dragen. Er worden dan namelijk twee schepen weergegeven op de kaart van het visualiseringssysteem, terwijl er in werkelijkheid maar één schip is.

In de tweede plaats wordt met de wijzigingen van het Rpr beoogd te verduidelijken dat het AIS-apparaat op vol vermogen moet zenden. Zou het door dat apparaat overgedragen signaal zwakker zijn dan zouden de andere schepen het signaal te laat kunnen ontvangen. De uitzondering voor afgemeerde tankschepen wordt nodig geacht om rekening te houden met de automatische reductie van het zendvermogen, die met het oog op de veiligheid voor tankschepen tijdens het laden en lossen nodig is.

Ten derde wordt met de wijzigingen van het Rpr beoogd de oproepcode (Call sign) aan de lijst met gegevens die met het AIS-apparaat overgedragen moeten worden, toe te voegen. Met dat gegeven kan namelijk ieder scheepsstation geïdentificeerd worden.

Onderdeel H

In de Nederlandse versie van artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, Rpr werd gesproken van «een schip, duwstel of gekoppeld samenstel», terwijl in de andere taalversies uitsluitend van «een schip» wordt gesproken. In nummer 7.1.2.19.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd is evenwel bepaald dat, indien ten minste één schip in een duwstel of in een gekoppeld samenstel van een certificaat van goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke goederen moet zijn voorzien, alle schepen in het duwstel of het gekoppeld samenstel van een op hen afgegeven certificaat van goedkeuring moeten zijn voorzien. Hieruit vloeit voort dat het certificaat van goedkeuring dat wordt genoemd in artikel 7.07 van het RPR moet worden afgegeven voor elk schip dat deel uitmaakt van het duwstel of het gekoppeld samenstel. De Nederlandse versie is derhalve aangepast.

Onderdeel K

Dit onderdeel betreft de omzetting van een tijdelijk voorschrift in een definitieve wijziging van het Rpr met betrekking tot de beperking van de scheepvaart bij hoogwater op het riviergedeelte Germersheim – Mannheim-Rheinau.

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