

# WIJZIGING van het geldige RIJNVAARTPOLITIIEGLEMENT vanaf 1.12.2018

## Wijzigingen van het Rijnvaartpolitieereglement (Besluiten 2017-I-11, 2018-I-9 tot en met 2018-I-12)

Het secretariaat verzoekt de versie (verzameling losse bladzijden) van het Rijnvaartpolitieereglement als volgt te wijzigen:

	verwijderen	invoeegen
1.	Dekblad	Dekblad
2.	I / II	I / II
3.	V - VIII	V - VIII
4.	IX / X	-
5.	3 / 3 : 1	3 / 3 : 1
6.	3 : 2 / 4	3 : 2 / 4
7.	5 - 8	5 - 8
8.	14 : 1 / 14 : 2	14 : 1 / 14 : 2
9.	23 / 24	23 / 24
10.	35 / 36	35 / 36
11.	49 - 52	49 - 52
12.	57 / 58	57 / 58
13.	63 / 64	63 / 64
14.	71 / 72	71 / 72
15.	79 / 80	79 / 80
16.	99 - 102	99 - 102
17.	Bijlage 3, 17 - 20	Bijlage 3, 17 - 20
18.	Bijlage 7, 3 / 4	Bijlage 7, 3 / 4
19.	Bijlage 12, 1 / 2	Bijlage 12, 1 / 2



# RIJNVAART- POLITIE- REGLEMENT (RPR)

---

**STAND**  
**1 DECEMBER 2018**



# **RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT**

**(RPR)**

**1995**

**STAND 1 DECEMBER 2018**



# Rijnvaartpolitiereglement (RPR)

## Inhoudsopgave

### 1

#### Bepalingen van toepassing op de gehele Rijn

##### Hoofdstuk 1

##### Algemene bepalingen

Artikel	Pagina
1.01 Betekenis van enige uitdrukkingen .....	1
1.02 Schipper .....	3
1.03 Verplichtingen van de bemanning en van andere personen aan boord .....	3 : 1
1.04 Algemene plicht tot waakzaamheid .....	4
1.05 Gedrag onder bijzondere omstandigheden .....	4
1.06 Gebruik van de vaarweg .....	4
1.07 Eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers .....	4
1.08 Bouw, uitrusting en bemanning van een schip .....	5
1.09 Bediening van het roer .....	6
1.10 Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord .....	7
1.11 Rijnvaartpolitiereglement aan boord .....	9
1.12 Gevaren verbonden aan het zich aan boord bevinden van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen .....	9
1.13 Bescherming van verkeerstekens .....	9
1.14 Beschadiging van kunstwerken .....	10
1.15 Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of vloeistoffen .....	10
1.16 Redding en bijstand .....	10
1.17 Vastgevaren of gezonken schepen; aangifte van ongevallen .....	10
1.18 Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater .....	11
1.19 Verkeersaanwijzingen .....	11
1.20 Toezicht .....	11
1.21 Bijzondere transporten; amfibievoertuigen .....	11
1.22 Voorschriften van tijdelijke aard .....	12
1.23 Toestemming voor evenementen .....	12
1.24 Toepasselijkheid in havens en op laad- en losplaatsen .....	12
1.25 Voorschriften, toestemmingen en vergunningen .....	12

##### Hoofdstuk 2

##### Kentekens en diepgangschalen van schepen; meting

2.01 Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen en zeeschepen .....	13
2.02 Kentekens van kleine schepen .....	14
2.03 Meting .....	14
2.04 Inzinkingsmerken en diepgangschalen .....	14
2.05 Kentekens van ankers .....	14
2.06 <sup>1</sup> Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken .....	14 : 1

<sup>1</sup> De vermelding bij artikel 2.06 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

## Hoofdstuk 3

### Optische tekens van schepen

#### Deel I: Algemene bepalingen

Artikel	Pagina
3.01 Begripsbepalingen en toepassing .....	15
3.02 Lichten en navigatielantaarns .....	15
3.03 Vlaggen, borden en wimpels .....	16
3.04 Cylinders, bollen, kegels en ruiten .....	16
3.05 Verboden of bij uitzondering toegelaten tekens .....	16
3.06 (vervallen) .....	17
3.07 Verboden verlichting, zoeklichten, vlaggen, borden, wimpels enz. ....	17

#### Deel II: Nacht- en dagtekens

##### A: Tekens tijdens het varen

3.08 Tekens van alleenvarende motorschepen .....	17
3.09 Tekens van varende slepen .....	18
3.10 Tekens van varende duwstellen .....	19
3.11 Tekens van varende gekoppelde samenstellen .....	20
3.12 Tekens van varende zeilschepen .....	21
3.13 Tekens van varende kleine schepen .....	21
3.14 Bijkomende tekens van varende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren .....	22
3.15 Teken van varende schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m .....	23
3.16 Tekens van varende veerponten .....	24
3.17 Bijkomend teken van varende schepen die recht van voorrang hebben .....	24
3.18 Bijkomende tekens van varende schepen die onmanoeuvrerbaar zijn .....	24
3.19 Tekens van varende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen .....	25

##### B: Tekens tijdens het stilliggen

3.20 Tekens van stilliggende schepen .....	26
3.21 Bijkomende tekens van stilliggende schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren .....	26
3.22 Tekens van op hun aanlegplaats stilliggende veerponten .....	26
3.23 Tekens van drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen die stilliggen .....	27
3.24 Tekens van bepaalde stilliggende vissersschepen en van hun netten of uitleggers .....	27
3.25 Tekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen .....	27
3.26 Bijkomende tekens van schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen en van hun ankers .....	29



## Hoofdstuk 7

### Regels voor het ligplaats nemen

Artikel	Pagina
7.01 Algemene beginselen voor het ligplaats nemen .....	55
7.02 Ligplaats nemen .....	55
7.03 <sup>1</sup> Ankeren en het gebruik van spudpalen .....	56
7.04 Meren .....	56
7.05 Ligplaatsen .....	57
7.06 Specifieke ligplaatsen .....	57
7.07 Minimumafstanden bij vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens het stilliggen .....	57
7.08 Bewaking en toezicht .....	58

## Hoofdstuk 8

### Aanvullende bepalingen

8.01 Slepen van en door een duwstel .....	59
8.02 Duwstellen met andere schepen dan duwbakken .....	59
8.03 Duwstellen met zeeschipbakken .....	59
8.04 Verplaatsen van duwbakken buiten het verband van een duwstel .....	60
8.05 Koppelingen van duwstellen .....	60
8.06 Telefoonverbinding aan boord van samenstellen .....	60
8.07 Verplaatsing van personen aan boord van duwstellen .....	61
8.08 Samenstellen van slepen .....	61
8.09 "Blijf weg"-sein .....	61
8.10 Veiligheid aan boord van schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren ...	62
8.11 <sup>2</sup> Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken .....	63

## II:

### Bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten

## Hoofdstuk 9

### Bijzondere vaarregels en bijzondere regels voor het ligplaats nemen

9.01 Beperkingen van de scheepvaart in Bazel .....	65
9.02 Het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn .....	65
9.03 Voorbijvaren van de veerpont Seltz-Plittersdorf .....	66
9.04 Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels .....	66
9.05 Varen op gelijke hoogte door schepen en samenstellen .....	67
9.06 Varen op de oude Rijnarmen tussen Mannheim en Mainz .....	67
9.07 Beperkingen van de scheepvaart .....	68
9.08 Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen-St. Goar .....	69
9.09 Beperking van de scheepvaart tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50) .....	69
9.10 Optische tekens en vaarregels voor multifunctionele schepen van het Franse en het Duitse leger .....	70
9.11 Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijksche Veer .....	70
9.12 Boven-Rijn en Waal .....	70 : 1
9.13 Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn en Lek .....	70 : 1

<sup>1</sup> De vermelding bij artikel 7.03 werd definitief aangenomen (Besluit 2015-I-14).

<sup>2</sup> De vermelding bij artikel 8.11 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

## Hoofdstuk 10

### Beperking van de scheepvaart bij hoogwater en laagwater

Artikel	Pagina
10.01 Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer .....	71
10.02 Beperking van de scheepvaart bij laagwater tussen Bingen en St. Goar .....	74

## Hoofdstuk 11<sup>1</sup>

### Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, duwstellen en andere samenstellen

11.01 Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen .....	75
11.02 Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen ...	76

## Hoofdstuk 12

### Riviergedeelten waar een meldplicht geldt dan wel waar de scheepvaart door waarschuwingsposten wordt geregeld

12.01 Meldplicht .....	79
12.02 <sup>2</sup> Functie van de waarschuwingsposten op het riviergedeelte Oberwesel – St. Goar ..	81
12.03 <sup>2</sup> Bijzondere vaarregels voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten .....	82

## Hoofdstuk 13

### Bijzondere voorschriften met betrekking tot de vaart met kanaalspitsen op het riviergedeelte Bazel tot de sluizen te Iffezheim

13.01 Toepassingsgebied .....	83
13.02 Kentekens van schepen .....	83
13.03 Inzinkingsmerken .....	83
13.04 Diepgangsschalen .....	83
13.05 Kentekens van ankers .....	83
13.06 Samenstelling van samenstellen .....	83

<sup>1</sup> De vermelding bij hoofdstuk 11 werd definitief aangenomen (Besluit 2015-I-15).

<sup>2</sup> De vermelding bij artikelen 12.02 en 12.03 werd definitief aangenomen (Besluit 2015-II-17).

## Hoofdstuk 14

### Voorschriften betreffende de reden op de Rijn

Artikel	Pagina
14.01 Algemene bepalingen .....	85
14.02 Bazel .....	85
14.03 Mannheim-Ludwigshafen .....	86
14.04 Mainz .....	87
14.05 Bingen .....	87
14.06 Bad Salzig .....	88
14.07 Koblenz .....	88
14.08 Andernach .....	88
14.09 Wesseling .....	89
14.10 Duisburg-Ruhrort .....	89
14.11 Overnachtingshavens Boven-Rijn en Waal .....	92

## III.

### Milieubepalingen

#### Hoofdstuk 15

#### Bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen

15.01 Begripsbepalingen en toepassing .....	97
15.02 Algemene plicht tot waakzaamheid .....	97
15.03 Verbod te lozen of te water te doen geraken .....	97
15.04 Inzamelen en behandelen aan boord .....	98
15.05 Olie-afgifteboekje, afgifte aan inrichtingen voor het ontvangen van afval .....	98
15.06 Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren .....	99
15.07 <sup>1</sup> Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) .....	99
15.08 <sup>2</sup> Verzameling, afgifte en inname van afval van de lading .....	101
15.09 <sup>2</sup> Behandelen van de buitenkant van schepen .....	101

#### Bijlagen

- Bijlage 1: Letter of lettercombinatie ter onderscheiding van het land waar de thuishaven of de plaats van teboekstelling van een schip is gelegen
- Bijlage 2: (niet overgenomen)
- Bijlage 3: Optische tekens van schepen
- Bijlage 4: (niet overgenomen)
- Bijlage 5: (niet overgenomen)
- Bijlage 6: Geluidsseinen
- Bijlage 7: Verkeerstekens van de vaarweg
- Bijlage 8: Verkeerstekens ter markering van de vaarweg
- Bijlage 9<sup>3</sup>: Waarschuwingspost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43
- Bijlage 10: Model van het olie-afgifteboekje
- Bijlage 11<sup>4</sup>: Gegevens die in het Inland AIS-apparaat moeten worden ingevoerd: verklaring van de “navigatiestatus” en van het “referentiepunt voor de positie-informatie op het schip”
- Bijlage 12<sup>5</sup>: Lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen

<sup>1</sup> De vermelding bij artikel 15.07 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

<sup>2</sup> De vermelding bij artikelen 15.08 en 15.09 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

<sup>3</sup> De vermelding bij bijlage 9 werd definitief aangenomen (Besluit 2015-II-17).

<sup>4</sup> De vermelding bij bijlage 11 werd definitief aangenomen (Besluit 2014-II-14).

<sup>5</sup> De vermelding bij bijlage 12 werd definitief aangenomen (Besluit 2017-I-11).

**Overzicht tijdelijke wijzigingen  
(Artikel 1.22 RPR)**

Art.	Lid	Inhoud	geldend		Besluit
			van	t/m	
1.08	5, met uitzondering van de inleidende zin, 6, met uitzondering van de inleidende zin	Vermindering van verdrinkingsgevallen	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
1.08	5, inleidende zin, 6, inleidende zin	Vermindering van verdrinkingsgevallen	7.10.2018	30.11.2020	2017-II-19, bijlage 3
4.07	3, tweede volzin	Inland AIS en Inland ECDIS	1.12.2017	30.11.2020	2017-I-9
7.01	5	Vermindering van verdrinkingsgevallen	7.10.2018	30.11.2020	2017-II-19, bijlage 3

- 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 luchtkussenvaarttuig of een motorschip met meervoudige romp), terwijl dit in het certificaat van onderzoek is aangetekend;
- 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;
- ad)<sup>1</sup> “LNG-installatie”: alle elementen van het schip die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;
- ae)<sup>1</sup> “bunkerzone”: de zone die in een omtrek van 20 m van de aansluiting voor het bunkeren ligt;
- af)<sup>1</sup> “vloeibaar aardgas (LNG)”: aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van - 161 °C.
- ag)<sup>2</sup> “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;
- ah)<sup>3</sup> “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2017/1 die is aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als één van de Rijnsoeverstaten of België.

## **Artikel 1.02** *Schipper*

1. Een schip alsmede een drijvend voorwerp moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als "schipper". De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van:
  - een Rijnpatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart en voor het type en de afmetingen van het schip dat hij voert,
  - een ander bewijs van vaarbekwaamheid, erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, of
  - een als gelijkwaardig erkend bewijs volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, voor het type en de afmetingen van het schip dat hij voert.

Naast de als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen moet hij bovendien voor bepaalde riviergedeelten het volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten.

<sup>4</sup>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.

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

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

---

<sup>1</sup> Onderdelen ad t/m af werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

<sup>2</sup> Onderdeel ag werd definitief aangenomen (Besluit 2017-I-11).

<sup>3</sup> Onderdeel ah werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

<sup>4</sup> Deze zin werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-16).

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

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

3. Schepen van een duwstel, met uitzondering van de duwboot, behoeven geen schipper te hebben, maar zij zijn gesteld onder het gezag van de schipper van de duwboot.

Wanneer zich in een gekoppeld samenstel een duwbak bevindt, kan de schipper van dit samenstel tegelijkertijd de functie van schipper van de duwbak vervullen.

4. Tijdens de vaart moet de schipper aan boord zijn; de schipper van een drijvend werktuig moet tevens aan boord zijn wanneer het werktuig in bedrijf is.

5. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement, onverminderd de verantwoordelijkheid van derden. De schipper van een samenstel is verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement, voor zover de bepalingen daarvan op samenstellen van toepassing zijn.

De schipper van een schip dat gesleept wordt moet de bevelen van de schipper van de sleep opvolgen. Hij moet evenwel, ook wanneer zulke bevelen niet worden gegeven, alle maatregelen nemen die voor het op juiste wijze voeren van zijn schip door de omstandigheden worden geboden. Dezelfde voorschriften gelden voor de schipper van een schip van een gekoppeld samenstel, voor zover hij geen schipper van het samenstel is.

6. Indien voor een stilliggend schip of drijvend voorwerp een persoon op grond van artikel 7.08 met de bewaking of het toezicht is belast, treedt deze persoon op als schipper.

7. De schipper mag in zijn/haar functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien hij een alcoholconcentratie in het bloed heeft van 0,5 promille of meer, dan wel hij een hoeveelheid alcohol in zijn lichaam heeft die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de schipper verboden het schip te voeren.

### **Artikel 1.03**

#### *Verplichtingen van de bemanning en van andere personen aan boord*

1. Een lid van de bemanning van een schip moet de aanwijzingen opvolgen, die hem door de schipper van het schip binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven. Hij moet medewerken aan de naleving van dit reglement.
2. Ieder ander die zich aan boord van een schip bevindt moet de aanwijzingen opvolgen, die hem door de schipper in het belang van de veiligheid van de scheepvaart of van de goede orde aan boord worden gegeven.
3. Een lid van de bemanning en ieder ander persoon die zich aan boord bevindt en die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepaalt, is eveneens verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement.

4. De dienstdoende leden van de minimumbemanning in de zin van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, en andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen, mogen in hun functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien zij een alcoholconcentratie in het bloed hebben van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam hebben die een dienovereenkomstige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in uitgeademde lucht oplevert, is het de in de eerste alinea genoemde personen verboden de koers en de snelheid van het schip te bepalen.

#### **Artikel 1.04**

##### *Algemene plicht tot waakzaamheid*

De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die door de algemene plicht tot waakzaamheid en door goede zeemanschap worden gevorderd, teneinde met name te voorkomen dat:

- a) het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- b) schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- c) hinder voor de scheepvaart ontstaat;
- d) het milieu in ernstige mate kan worden beïnvloed.

#### **Artikel 1.05**

##### *Gedrag onder bijzondere omstandigheden*

De schipper moet bij dreigend gevaar alle maatregelen nemen die de omstandigheden vorderen, zelfs indien deze ertoe zouden nopen af te wijken van dit reglement.

#### **Artikel 1.06<sup>1</sup>**

##### *Gebruik van de vaarweg*

Onverminderd de artikelen 8.08, 9.02, tiende lid, 10.01, 10.02, 11.01 en 11.02 van dit voorschrift moeten de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang en de snelheid van een schip of een samenstel verenigbaar zijn met de kenmerken en afmetingen van de vaarweg en de kunstwerken.

#### **Artikel 1.07**

##### *Eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers*

1. Een schip mag niet zodanig zijn beladen dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken.
- 2.<sup>2</sup> Het vrije uitzicht mag door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 m 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.

---

<sup>1</sup> Artikel 1.06 werd definitief aangenomen (Besluit 2015-I-15).

<sup>2</sup> Tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).



- 3.<sup>1</sup> 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 m vóór de boeg worden beperkt, indien
- a) door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m 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 erkend zijn.
- 4.<sup>1</sup> De wijze van de belading mag de stabiliteit van het schip en de hechtheid van de romp niet in gevaar brengen.
- 5.<sup>1</sup> De stabiliteit van schepen die containers vervoeren moet te allen tijde zijn gewaarborgd. De schipper moet aantonen dat vóór het begin van het laden en het lossen alsmede vóór vertrek een stabiliteitscontrole is uitgevoerd.
- De stabiliteitscontrole kan handmatig of met behulp van een beladingscomputer worden verricht. Het resultaat van de stabiliteitscontrole en het actuele stuwplan moeten aan boord worden bewaard en te allen tijde geraadpleegd kunnen worden.
- De schepen moeten bovendien de stabiliteitsbescheiden overeenkomstig artikel 27.01 van ES-TRIN aan boord bewaren.
- Een stabiliteitscontrole is niet vereist bij schepen die containers vervoeren, wanneer het schip in de breedte
- a) ten hoogste drie rijen containers kan laden en vanaf de laadruimbodem in slechts één laag containers is geladen, of
  - b) vier of meer rijen containers kan laden en uitsluitend met containers in ten hoogste twee lagen vanaf de laadruimbodem is geladen.
- 6.<sup>1</sup> Een schip dat is bestemd voor het vervoer van passagiers mag niet meer passagiers aan boord hebben dan door de bevoegde autoriteit is toegestaan.
- Onverminderd de eerste volzin mogen zich aan boord van een snel schip niet meer personen bevinden dan er zitplaatsen beschikbaar zijn.

### **Artikel 1.08**

#### *Bouw, uitrusting en bemanning van een schip*

1. Een schip moet zodanig zijn gebouwd en uitgerust, dat de veiligheid van de opvarenden en die van de scheepvaart zijn verzekerd en dat aan dit reglement kan worden voldaan.
2. Ieder schip moet een bemanning hebben, voldoende in aantal en geschiktheid om de veiligheid van de opvarenden en die van de scheepvaart te verzekeren.
3. Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan wanneer het schip krachtens het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van een certificaat of van een volgens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat is voorzien, en de bouw en de uitrusting overeenstemmen met de in dat certificaat vermelde gegevens en wanneer de bemanning en de bedrijfsuitoefening in overeenstemming zijn met de voorschriften van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.
- 4.<sup>2</sup> Onverminderd het derde lid, moeten de in onderdeel 44 van het Certificaat van onderzoek vermelde individuele reddingsmiddelen voor passagiers geschikt en qua aantal en verdeling per type overeenkomen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen aan boord beschikbaar zijn. Voor kinderen met een lichaamsgewicht tot en met 30 kg of maximaal 6 jaar oud zijn uitsluitend harde zwemvesten als bedoeld in artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN toegestaan.

---

<sup>1</sup> Derde tot en met zesde leden werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

<sup>2</sup> Vierde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

- 5.<sup>1 2</sup> Indien de krachtens artikel 14.02, vierde lid, van ES-TRIN vereiste relingen neerklapbaar of wegneembaar zijn, mogen zij uitsluitend bij stilliggende vaartuigen geopend of gedeeltelijk weggenomen worden en uitsluitend bij de volgende bedrijfsomstandigheden:
- a) voor het van of aan boord gaan op de hiertoe voorziene plaatsen,
  - b) bij het gebruik van een slingerwiek in zijn slingerbereik,
  - c) bij het los- of vastmaken van de trossen bij bolders,
  - d) bij vaartuigen die aan een verticale oever liggen, aan de oeverkant, indien er geen gevaar is van het vaartuig te vallen,
  - e) bij vaartuigen die boord aan boord liggen, op de plaatsen waar zij zich aanraken, indien er geen gevaar is van het vaartuig te vallen, dan wel
  - f) wanneer de los- en laadwerkzaamheden of het bouwbedrijf uitzonderlijk belemmerd worden.

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

- 6.<sup>1 2</sup> De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN dragen
- a) bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,
  - b) bij het verblijven in de bijboot,
  - c) bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
  - d) bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschaningen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen als bedoeld in het vijfde lid niet doorlopend zijn geplaatst.

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

### **Artikel 1.09**

#### *Bediening van het roer*

1. Op ieder schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door ten minste één daartoe bekwaam persoon die de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt.
2. De voorwaarde aangaande de leeftijd geldt niet voor kleine schepen zonder motor.
3. Teneinde te verzekeren dat het schip op de juiste wijze wordt gevoerd moet de roerganger in staat zijn alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder moet hij in de gelegenheid zijn geluidsseinen te horen en moet hij naar alle zijden een voldoende vrij uitzicht hebben.
4. Indien bijzondere omstandigheden dit vorderen, moet een uitkijk of luisterpost die de roerganger inlicht aanwezig zijn.
5. Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van een Rijnpatent of een vaarbevoegdheidsbewijs dat volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als gelijkwaardig erkend of toegelaten is en vereist is voor het te bevaren riviergedeelte, alsmede een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

---

<sup>1</sup> Vijfde lid, met uitzondering van de inleidende zin en zesde lid, met uitzondering van de inleidende zin, van toepassing van 1.12.2017 t/m 30.11.2020 (Besluit 2017-I-9).

<sup>2</sup> Vijfde lid, inleidende zin en zesde lid, inleidende zin, van toepassing van 7.10.2018 t/m 30.11.2020 (Besluit 2017-II-19, bijlage 3).

Een tweede persoon die eveneens houder is van de twee bovengenoemde bewijzen, moet zich in de stuurhut bevinden, behalve tijdens het aanleggen en afvaren, in de sluizen of in de voorhavens van de sluizen.

### **Artikel 1.10**

#### *Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord*

1. Aan boord van een schip moeten de volgende bescheiden en andere documenten, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen voorgeschreven worden, aanwezig zijn:
  - a) het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt, of een krachtens het Reglement onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkend certificaat,
  - b) een Rijnpatent of een volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als gelijkwaardig erkend of toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs voor het te bevaren riviergedeelte, en voor de overige leden van de bemanning het naar behoren bijgehouden dienstboekje of een volgens dit reglement afgegeven Groot patent of als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs; bij de als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijzen moet de schipper bovendien voor bepaalde riviergedeelten het volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten,
  - c) het naar behoren bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage A4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn of een kopie van de bladzijde met de aantekeningen van de vaar- en rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden,
  - d) de verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek,
  - e) de verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart,
  - f) de meetbrief van het schip,
  - g) de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf, alsmede de voorgeschreven registratiebladen van de tachograaf,
  - h) een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn; dit document hoeft niet aan boord te zijn, indien de patentkaart de vermelding “radar” bevat of een ander volgens dit reglement toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs de overeenkomstige vermelding bevat; als de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het vaarbevoegdheidsbewijs en het radargetuigschrift van een staat als gelijkwaardig heeft erkend, is het radargetuigschrift niet vereist wanneer het vaarbevoegdheidsbewijs een overeenkomstige vermelding bevat,
  - i)<sup>1</sup> de volgens artikel 7.06, eerste lid van ES-TRIN vereiste verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie en de bochtaanwijzer,
  - k)<sup>2</sup> het marifoonbedieningscertificaat, bedoeld in bijlage 5 van de Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren,
  - l)<sup>3</sup> “de vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte” of het “registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte”,
  - m)<sup>4</sup> het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, algemeen deel en regionaal deel Rijn/Moezel,
  - n) het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje,
  - o) de bescheiden betreffende de stoomketels en andere onder druk staande vaten,
  - p) de verklaring betreffende de installaties voor vloeibaar gemaakte gassen,
  - q) de bescheiden betreffende elektrische installaties,

---

<sup>1</sup> Onderdeel i werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

<sup>2</sup> Onderdeel k werd definitief aangenomen (Besluit 2017-I-12).

<sup>3</sup> Onderdeel l werd definitief aangenomen (Besluit 2013-II-16).

<sup>4</sup> Onderdeel m werd definitief aangenomen (Besluit 2017-I-12).

- r) de keuringsbewijzen betreffende draagbare blustoestellen en vast ingebouwde brandblusinstallaties,
- s) het keuringsbewijs betreffende de kranen,
- t) de bescheiden vereist door het ADN, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3,
- u) bij containervervoer de door de Commissie van Deskundigen gekeurde stabiliteitsgegevens van het schip, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de onderhavige beladingstoestand en het resultaat van de stabiliteitsberekening voor de onderhavige, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaardbeladingstoestand. De toegepaste berekeningsmethode moet daarbij opgegeven worden,
- v) de verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar een schip bestemd voor bouwwerkzaamheden mag worden gebruikt,
- w)<sup>1</sup> op het riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 m het bewijs bedoeld in artikel 28.04, tweede lid, onderdeel c, van ES-TRIN,
- x)<sup>1</sup> de overeenkomstig artikel 8a.02, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vereiste kopieën van het certificaat van typegoedkeuring en van het proces-verbaal van de motorkenmerken van iedere motor,
- y)<sup>1</sup> de verklaring voor de volgens artikel 13.02, derde lid, onderdeel a, van ES-TRIN voorgeschreven stalen trossen,
- z) de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van het Inland AIS-apparaat,
- aa) de verklaringen die volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zijn voorgeschreven,
- ab) de bunkerverklaring als bedoeld in Bijlage 2, Deel A, artikel 3.04, eerste lid, van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), met inbegrip van de kwitanties van de vergoedingstransacties van het SPE-CDNI over een periode van ten minste twaalf maanden. Indien de laatste afname van gasolie meer dan twaalf maanden geleden heeft plaatsgevonden, dient ten minste de laatste bunkerverklaring aan boord aanwezig te zijn,
- ac)<sup>2</sup> de bij artikel 15.08, tweede lid voorgeschreven losverklaring,
- ad)<sup>2</sup> voor schepen die het kenteken voeren als 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)<sup>2</sup> voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure zoals voorgeschreven in artikel 4a.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

2. De aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a, e en f, bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat is aangebracht van het volgende model:

UNIEK EUROPEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER: ..... - R  
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK  
- NUMMER: .....  
- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN: .....  
- GELDIG TOT: .....

waarbij uit een hoofdletter R, aangebracht achter het uniek Europees scheepsidentificatienummer, blijkt dat er een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven.

<sup>1</sup> Onderdelen w, x en y werden definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

<sup>2</sup> Onderdelen ac t/m ae werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

**Artikel 2.06<sup>1</sup>**

*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 cm.

De afmeting van de langste zijde van de rechthoek moet ten minste 60 cm bedragen. De letters moeten een hoogte van ten minste 20 cm 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.

---

<sup>1</sup> Artikel 2.06 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).



Deze tekens moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn. In plaats van de twee blauwe kegels kunnen ook telkens twee blauwe kegels op het voor- en op het achterschip worden gevoerd, waarvan de onderste op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak door de inzinkingsmerken is aangebracht.

3. Een varend schip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADN, moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, overeenkomstig ADN nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, voeren:
  - des nachts:  
drie blauwe lichten;
  - des daags:  
drie blauwe kegels met de punt naar beneden.

Deze tekens moeten in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte worden gevoerd dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

4. Indien een duwstel of gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet het schip dat dient voor het voortbewegen van het duwstel of gekoppeld samenstel de tekens, voorgeschreven in het eerste, tweede of derde lid, voeren.
5. Een duwstel, dat door twee duwboten naast elkaar wordt voortbewogen, moet de tekens bedoeld in het vierde lid op de duwboot aan stuurboord voeren.
6. Een schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat verschillende gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet de tekens voeren voorgeschreven voor de gevaarlijke stof, die het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.
- 7.<sup>1</sup> Een schip, 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 ADN, randnummer 1.16.1, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip als bedoeld in het eerste lid, mag, indien het gelijktijdig geschut wil worden met een schip dat de tekens bedoeld in het eerste lid moet voeren, bij benadering van een sluis, de tekens bedoeld in het eerste lid voeren.
8. De sterkte van de in dit artikel voorgeschreven blauwe lichten dient ten minste gelijk te zijn aan die van blauwe gewone lichten.

### **Artikel 3.15**

*Teken van varende schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m  
(Bijlage 3: schets 33)*

Een varend schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren en waarvan de maximale lengte van de romp minder is dan 20 m moet des daags voeren:

een gele ruit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

---

<sup>1</sup> Zevende lid werd definitief aangenomen (Besluiten 2018-I-10 en 2018-II-23, punt 4).

### **Artikel 3.16**

*Tekens van varende veerponten  
(Bijlage 3: schetsen 34, 35, 36)*

1. Een varende niet-vrijvarende veerpont moet des nachts voeren:
  - a) een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van ten minste 5 m boven het vlak door de inzinkingsmerken. Deze hoogte mag echter worden verminderd, indien de lengte van de veerpont 15 m niet overschrijdt;
  - b) een groen helder rondom schijnend licht ongeveer 1 m boven het onder a bedoelde licht.
2. De het meest bovenstrooms gelegen ankerschuit of drijver van een varende veerpont aan een langskabel moet des nachts zijn voorzien van een wit helder rondom schijnend licht, ten minste 3 m boven het wateroppervlak.
3. Een varende vrijvarende veerpont moet des nachts voeren:
  - a) de bij het eerste lid van dit artikel voorgeschreven lichten;
  - b) de bij artikel 3.08, eerste lid onder b en c, voorgeschreven lichten.

### **Artikel 3.17**

*Bijkomend teken van varende schepen die recht van voorrang hebben  
(Bijlage 3: schets 37)*

Een schip waaraan de bevoegde autoriteit het recht van voorrang heeft verleend voor de doorvaart op plaatsen waar de volgorde van doorvaren is geregeld moet tijdens de vaart, behalve de overige tekens voorgeschreven bij dit reglement, des daags voeren:

een rode wimpel op het voorschip op een voldoende hoogte om goed zichtbaar te zijn.

### **Artikel 3.18**

*Bijkomende tekens van varende schepen die onmanoeuvrerbaar zijn  
(Bijlage 3: schets 38)*

Een varend schip dat onmanoeuvrerbaar is moet, behalve de overige tekens voorgeschreven bij dit reglement, zo nodig:

- des nachts:
    - een rood licht tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid;
  - des daags:
    - een rode vlag tonen waarmee heen en weer wordt gezwaaid,
- of



### **Deel III. Informatie- en navigatieapparatuur<sup>1</sup>**

#### **Artikel 4.06**

##### *Radar*

1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:
  - a) <sup>2</sup>het is uitgerust met een radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van de draaiing van het schip overeenkomstig artikel 7.06, eerste lid, van ES-TRIN. Dit is ook van toepassing op Inland ECDIS-apparaten die gebruik kunnen maken van Inland ECDIS met geïntegreerd radarbeeld voor het voeren van het schip (navigatiemodus). De apparatuur moet goed functioneren en van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Rijnsoeverstaten of van België. Een niet vrij-varende veerpont behoeft echter niet te zijn uitgerust met een aanwijzer van de snelheid van draaiing;
  - b) zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een radargetuigschrift, dan wel van een ander volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn afgegeven of als gelijkwaardig erkend diploma. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, ook zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip--schip verkeer, die goed functioneert.
2. Voor een duwstel en voor een gekoppeld samenstel is het eerste lid slechts van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de schipper van het duwstel of van het gekoppeld samenstel bevindt.
3. Een varend snel schip moet gebruik maken van radar.

#### **Artikel 4.07<sup>1</sup>**

##### *Inland AIS en Inland ECDIS*

- 1.<sup>3 4</sup> Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.

De eerste volzin geldt niet voor de volgende schepen:

  - a) schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt,
  - b) kleine schepen, met uitzondering van
    - schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en
    - schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
  - c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging,
  - d) drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
- 2.<sup>5</sup> Het Inland AIS-apparaat moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
  - a) het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn;
  - b)<sup>6</sup> het Inland AIS-apparaat moet op vol vermogen zenden; dit geldt niet voor tankschepen met de vaarstatus op "afgemeerd";
  - c) op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen;
  - d) 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.

<sup>1</sup> Titel deel III en artikel 4.07, met uitzondering van de leden 2, 2a, 3, tweede alinea, 4, onderdeel c en m, en 5, onderdeel c, werden definitief aangenomen (Besluit 2013-II-16).

<sup>2</sup> Onderdeel a, eerste zin, werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

<sup>3</sup> Eerste lid werd definitief gewijzigd (Besluit 2014-I-13).

<sup>4</sup> Eerste lid, eerste zin, werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

<sup>5</sup> Tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-11).

<sup>6</sup> Onderdeel b werd definitief aangenomen (Besluit 2018-II-17).

- 2a.<sup>1</sup> Het bovengenoemde 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.<sup>2</sup> Schepen die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken. Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, het daarmee vergelijkbare visualiseringssysteem en de elektronische binnenvaartkaarten moeten aan de minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (Besluit 2014-I-12) voldoen.<sup>3</sup>
4. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de Standaard Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart worden gezonden:
- User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
  - naam van het schip;
  - <sup>4</sup> scheeps- of samensteltype overeenkomstig de Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart;
  - Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
  - lengte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
  - breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
  - positie (WGS 84);
  - snelheid over de grond;
  - koers over de grond;
  - tijd van de elektronische positiebepaling;
  - vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
  - referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11;
  - <sup>5</sup> oproepcode.
5. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
- lengte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
  - breedte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
  - <sup>3</sup> scheeps- of samensteltype overeenkomstig de Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart;
  - vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
  - referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11.

<sup>1</sup> Lid 2a werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-11).

<sup>2</sup> Derde lid, eerste volzin, werd definitief gewijzigd (Besluit 2014-I-11).

<sup>3</sup> Derde lid, tweede volzin, van toepassing van 1.12.2017 t/m 30.11.2020 (Besluit 2017-I-9).

<sup>4</sup> Vierde lid, onderdeel c en vijfde lid, onderdeel c, werden definitief aangenomen (Besluit 2017-I-11).

<sup>5</sup> Onderdeel m werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-11).

of

- b) het teken D.1b (bijlage 7),  
wordt aanbevolen bij voorkeur van deze doorvaartopening gebruik te maken.

In geval van het teken onder a is de doorvaart vrij uit beide richtingen, in geval van het teken onder b is de doorvaart uit de tegenovergestelde richting verboden.

3. Indien een doorvaartopening van een vaste brug is aangeduid overeenkomstig het tweede lid, mag de scheepvaart slechts op eigen risico gebruik maken van de niet door een teken aangeduide opening.

### **Artikel 6.26**

#### *Doorvaren van schipbruggen*

Onverminderd de artikelen 6.07, 6.08 en 6.24 gelden voor het doorvaren van een schipbrug de volgende bepalingen:

- a) een alleenvarend motorschip in afvaart, met uitzondering van een klein schip, mag een alleenvarend motorschip binnen een afstand van 1 km boven de schipbrug niet voorbijlopen. Alle andere schepen mogen elkaar binnen een afstand van 2 km boven de schipbrug niet voorbijlopen;
- b) een schip mag bij het doorvaren van de schipbrug niet sneller varen dan voor een veilige besturing noodzakelijk is en het moet zoveel mogelijk het midden van de doorvaartopening houden;
- c) een opvarend schip mag binnen een afstand van 100 m beneden de schipbrug niet stilhouden;
- d) een schip mag geen ankers uitzetten, kettingen laten slepen, trossen laten vieren, aan de oever meren of door welke andere handeling ook schade veroorzaken aan de verankeringen van de schipbrug.

### **Artikel 6.27**

#### *Doorvaren van stuwen*

1. Een schip mag niet door een opening van een stuw varen, waarbij een algemeen teken A.1 (bijlage 7) wordt getoond.
2. Een schip mag slechts door een opening van een stuw varen indien aan de rechter- en linkerzijde van deze opening een algemeen aanwijzingsteken E.1 (bijlage 7) wordt getoond.

### **Artikel 6.28**

#### *Doorvaren van sluisen*

1. Bij het naderen van een wachtplaats van een sluis moet een schip snelheid verminderen. Het moet ingeval het de sluis niet onmiddellijk mag of wil invaren en op de oever het teken B.5 (bijlage 7) wordt getoond, vóór dit teken stilhouden.
2. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip, dat uitgerust is met een marifooninstallatie welke voorzien is van de kanalen voor de nautische informatie, uitluisteren op het kanaal van de sluis.

3. Het schutten geschiedt in volgorde van aankomst op de wachtplaatsen. Een klein schip kan niet verlangen afzonderlijk te worden geschut. Het mag de sluis pas invaren op aanwijzing van het sluispersoneel. Een klein schip, dat tezamen met andere schepen wordt geschut, mag de sluis echter eerst invaren na deze andere schepen.
4. Bij het naderen van een sluis, in het bijzonder op de wachtplaats, mag een schip een ander schip niet voorbijlopen.
5. In een sluis moet een schip zijn ankers geheel voorhalen. Dezelfde verplichting geldt op een wachtplaats, voor zover de ankers niet worden gebruikt.
6. Bij het invaren van een sluis moet een schip zoveel snelheid verminderen als nodig is om stoten tegen de sluisdeuren of de beschermingsinrichtingen dan wel tegen andere schepen of drijvende voorwerpen te vermijden.
7. In een sluis:
  - a) moet een schip, indien stopstrepen op de sluismuren zijn aangebracht, binnen de daardoor aangegeven grenzen ligplaats nemen;
  - b) moet tijdens het vullen en het ledigen van de sluis, totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan, een schip zodanig zijn gemeerd en moet het zijn meerdraden zodanig vieren of doorhalen, dat het niet tegen de sluismuren, de sluisdeuren of de beschermingsinrichtingen dan wel andere schepen of drijvende voorwerpen kan stoten;
  - c) mag een schip slechts voorwerpen die, voor zover zij afneembaar zijn, niet kunnen zinken als wrijf hout gebruiken;
  - d) mogen een schip en een drijvend voorwerp geen water op het sluisterrein dan wel op andere schepen of drijvende voorwerpen storten of laten vloeien;
  - e) mag een schip, zodra het is gemeerd en totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan, geen gebruik maken van zijn mechanische middelen tot voortbeweging;
  - f) moet een klein schip op enige afstand ligplaats nemen van een ander schip.
8. Op de wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip een zijwaartse afstand van ten minste 10 m in acht nemen ten opzichte van een schip of een samenstel dat het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert. Deze verplichting geldt evenwel niet voor een schip of een samenstel dat eveneens dit teken voert, alsmede voor een schip bedoeld in artikel 3.14, zevende lid.
9. Een schip of een samenstel dat de tekens, bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, voert, wordt afzonderlijk geschut.

Deze bepaling is niet van toepassing op drogeladingschepen ingevolge het ADN die uitsluitend containers, IBC's, grote verpakkingen, gascontainers met meerdere elementen (MEGC), transporttanks en tankcontainers volgens ADN nr. 7.1.1.18 vervoeren en die tekens volgens artikel 3.14, tweede lid, voeren. Deze kunnen gelijktijdig, of met drogeladingschepen die uitsluitend containers, IBC's, grote verpakkingen, gascontainers met meerdere elementen (MEGC), transporttanks en tankcontainers volgens ADN nr. 7.1.1.18 vervoeren en die tekens volgens artikel 3.14, eerste lid, voeren, of met de in artikel 3.14, zevende lid, genoemde schepen worden geschut. Tussen boeg en hek van de gelijktijdig geschutte schepen moet een afstand van ten minste 10 m in acht worden genomen.

- 10.<sup>1</sup> Schepen en samenstellen die het kenteken als 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.

---

<sup>1</sup> Lid 10 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

- 11.<sup>1</sup> Een schip of een samenstel dat het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert, wordt niet tegelijk met een passagiersschip geschut.
- 12.<sup>1</sup> 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.
- 13.<sup>1</sup> Het sluispersoneel kan, teneinde de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, dan wel het zonder oponthoud doorvaren van de sluis en het doelmatig gebruik daarvan te verzekeren, verkeersaanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken. Een schip in de sluis en op de wachtplaats daarvan is verplicht aan deze verkeersaanwijzingen gevolg te geven.

### **Artikel 6.28a**

#### *In- en uitvaren van sluisen*

1. Het invaren van een sluis wordt zowel des nachts als des daags geregeld door tekens die aan één zijde of aan weerszijden van de invaartopening worden getoond. Deze tekens betekenen:
  - a) twee rode lichten boven elkaar:  
het invaren is verboden, de sluis wordt niet bediend;
  - b) één rood licht of twee rode lichten naast elkaar:  
het invaren is verboden, de sluis is gesloten;
  - c) het doven van één der twee naast elkaar getoonde rode lichten, dan wel een rood licht en een groen licht naast elkaar:  
het invaren is verboden, de sluis zal aanstonds worden geopend;
  - d) één groen licht of twee naast elkaar getoonde groene lichten:  
het invaren is toegestaan.
2. Het uitvaren van een sluis wordt zowel des nachts als des daags geregeld door de volgende tekens:
  - a) één rood licht of twee rode lichten:  
het uitvaren is verboden;
  - b) één groen licht of twee groene lichten:  
het uitvaren is toegestaan.
3. Het rode licht of de rode lichten, bedoeld in het eerste en tweede lid, kunnen worden vervangen door het bord van teken A.1 (bijlage 7). Het groene licht of de groene lichten, bedoeld in het eerste en tweede lid, kunnen worden vervangen door het bord van teken E.1 (bijlage 7).
4. Bij het ontbreken van lichten of andere tekens mag een schip een sluis slechts in- en uitvaren na een verkeersaanwijzing door het sluispersoneel.

### **Artikel 6.29**

#### *Schutting bij voorrang*

In afwijking van artikel 6.28, derde lid, hebben recht op schutting bij voorrang:

- a) schepen van de bevoegde autoriteit, alsmede brandweer-, politie- en douaneboten van de Oeverstaten, die in verband met spoedeisende redenen van dienstvervulling onderweg zijn;
- b) schepen waaraan de bevoegde autoriteit dat recht uitdrukkelijk heeft verleend.

---

<sup>1</sup> Lid 11 t/m 13 werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

## **Deel VI. Slecht zicht; gebruik van radar**

### **Artikel 6.30**

#### *Alle varende schepen bij slecht zicht*

1. Bij slecht zicht moeten alle schepen gebruik maken van radar.
2. Elk schip moet bij slecht zicht een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden. Het moet aan de andere schepen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke inlichtingen geven.
3. Een schip moet bij het gaan stilliggen bij slecht zicht de vaargeul zoveel mogelijk vrij maken.
4. Een klein schip mag bij slecht zicht slechts varen indien het op kanaal 10 of op het daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen andere kanaal uitluistert.
5. Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken, moeten bij slecht zicht onverwijld een ligplaats opzoeken.

### **Artikel 6.31**

#### *Stilliggende schepen*

1. Een schip dat in de vaargeul of in de nabijheid daarvan stilligt moet bij slecht zicht op de marifoon uitluisteren. Zodra het via de marifoon hoort dat andere schepen naderen dan wel zodra en zolang het van een naderend schip het geluidssignaal, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid, onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, moet het via de marifoon zijn positie opgeven.

## **Artikel 7.05**

### *Ligplaatsen*

1. Op een ligplaats aangeduid door het teken E.5 (bijlage 7) mogen een schip en een drijvend voorwerp slechts ligplaats nemen aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
2. Op een ligplaats aangeduid door het teken E.5.1 (bijlage 7) mogen een schip en een drijvend voorwerp slechts ligplaats nemen binnen de afstand te rekenen vanaf het teken die daarop in meters is aangegeven.
3. Op een ligplaats aangeduid door het teken E.5.2 (bijlage 7) mogen een schip en een drijvend voorwerp slechts ligplaats nemen tussen de beide afstanden, te rekenen vanaf het teken, die daarop in meters zijn aangegeven.
4. Op een ligplaats aangeduid door het teken E.5.3 (bijlage 7) mogen aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht niet meer schepen en drijvende voorwerpen naast elkaar ligplaats nemen dan op het teken in Romeinse cijfers is aangegeven.

## **Artikel 7.06**

### *Specifieke ligplaatsen*

1. Op een ligplaats aangeduid door één der tekens E.5.4 tot en met E.5.15 (bijlage 7) mag slechts een schip ligplaats nemen dat behoort tot de categorie, waarop het teken van toepassing is.
2. Op de ligplaatsen moeten de schepen, indien geen andere voorschriften zijn vastgesteld, langs zijde van elkaar en zo dicht mogelijk bij de oever aan de zijde van de vaarweg, waar het teken is aangebracht, ligplaats nemen.
- 3.<sup>1</sup> 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.<sup>1</sup> 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.

## **Artikel 7.07**

### *Minimumafstanden bij vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens het stilliggen*

1. Bij het ligplaats nemen moeten een schip, een duwstel en een gekoppeld samenstel ten opzichte van een ander schip, duwstel of gekoppeld samenstel de volgende minimumafstanden in acht nemen:
  - a) 10 m indien één van hen het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert;
  - b) 50 m indien één van hen de tekens, bedoeld in artikel 3.14, tweede lid voert;
  - c) 100 m indien één van hen de tekens, bedoeld in artikel 3.14, derde lid, voert.
- 2.<sup>2</sup> De verplichting bedoeld in het eerste lid, onder a, geldt niet:
  - a) voor een schip, duwstel en gekoppeld samenstel dat eveneens dit teken voert;
  - b)<sup>3</sup> voor een schip dat dit teken niet voert, maar dat voorzien is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in het ADN, randnummer 1.16.1, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip bedoeld in artikel 3.14, eerste lid.
3. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen in bijzondere gevallen uitzonderingen toestaan.

<sup>1</sup> Derde en vierde lid werden definitief aangenomen (Besluit 2017-II-17).

<sup>2</sup> Tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-10).

<sup>3</sup> Onderdeel b werd definitief aangenomen (Besluit 2018-II-23, punt 4).

**Artikel 7.08<sup>1</sup>**  
*Bewaking en toezicht*

1. Een ter zake kundige bewaker moet zich voortdurend bevinden aan boord:
  - a) van een stilliggend schip dat het kenteken als 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 als 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.

---

<sup>1</sup> Artikel 7.08 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).



- b) de bemanning en het personeel moeten op de hoogte zijn van de inhoud van de onder a genoemde veiligheidsrol en regelmatig over hun taken geïnstrueerd worden;
- c) gedurende de aanwezigheid van passagiers aan boord moeten alle nooduitgangen volledig vrij van hindernissen zijn. De deuren en nooduitgangen van de vluchtwegen moeten van beide zijden gemakkelijk te openen zijn;
- d) bij het begin van iedere vaartocht die langer duurt dan één dag moeten de passagiers veiligheidsinstructies krijgen;
- e) zolang er zich passagiers aan boord bevinden moet des nachts ieder uur een ronde worden gelopen. Het lopen van deze ronde moet op een geschikte manier aantoonbaar zijn.

### **Artikel 8.11<sup>1</sup>**

#### *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 ontlucht worden.

---

<sup>1</sup> Artikel 8.11 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).



## HOOFDSTUK 10

### BEPERKING VAN DE SCHEEPVAART BIJ HOOGWATER EN LAAGWATER

#### Artikel 10.01

##### *Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer*

- 1.<sup>1</sup> Tussen de Mittlere Rheinbrücke te Bazel (km 166,53) en de sluis te Kembs (km 179,10), alsmede tussen de sluizen bij Iffezheim (km 334,00) en het Spijksche Veer (km 857,40), gelden bij hoogwater, indien de waterstand zich tussen hoogwaterpeil I en II bevindt, voor de scheepvaart de volgende beperkingen:
  - a) een schip, met uitzondering van een klein schip zonder motor, moet in afvaart zoveel mogelijk het midden van de rivier en in opvaart zoveel mogelijk het middelste derde gedeelte van de breedte van de rivier houden; als breedte van de rivier geldt de afstand tussen de oeverlijnen. Tijdens het varen, met inbegrip van het voorbijlopen, mogen zich ten hoogste twee eenheden naast elkaar bevinden;
  - b) daar waar de plaatselijke omstandigheden het noodzakelijk maken dichter bij de oever te varen dan onder a is aangegeven moeten de in dat onderdeel bedoelde schepen desalniettemin zo ver mogelijk uit de oevers blijven en hun snelheid verminderen;
  - c) artikel 9.04 blijft van toepassing. Tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar (km 556,00) moet een opvarend schip in het middelste derde gedeelte van de rivier zó dicht de linkeroever aanhouden, dat het ontmoeten met een afvarend schip zonder gevaar bakboord op bakboord kan geschieden.
  - d) onverminderd artikel 6.20 mag een schip ten opzichte van de oever niet sneller varen dan 20 km per uur;
  - e) na het overschrijden van het hoogwaterpeil I mag een schip slechts op de betreffende riviervakken varen, indien het is uitgerust met een marifooninstallatie. De marifooninstallatie moet voor ontvangst zijn ingeschakeld op de voor de nautische informatie aangewezen kanalen. Dit geldt niet voor kleine schepen die door middel van spierkracht worden voortbewogen.
  - f) na het overschrijden van het hoogwaterpeil I is het verboden te varen met een snel schip.
2. Een schip mag in het bij het derde lid genoemde vak niet varen, indien de waterstand het hoogwaterpeil II voor dat vak bereikt heeft of overschrijdt. Dit is niet van toepassing op het oversteken van de vaarweg.
3. De in het eerste en tweede lid bedoelde hoogwaterpeilen die gelden voor de op- en afvaart en de bij dat peil genoemde vakken zijn:

---

<sup>1</sup> Het eerste lid, inleidende zin werd definitief aangenomen (Besluit 2012-II-14).

Traject	Hoogwaterpeil voor de op- en afvaart	
	Waterstand Peil I	Waterstand Peil II
<sup>1</sup> Bazel (km 166,53) _____		
Bazel - Sluizen Kembs	7,00	Bazel-Rheinhalle 8,20
Kembs (km 179,10) _____		
Sluizen te Iffezheim (km 334,00) _____		
Sluizen te Iffezheim - Germersheim	6,20	Maxau 7,50
Germersheim (km 384,00) _____		
Germersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	Speyer 7,30
Mannheim-Rheinau (km 410,50) <sup>2</sup> _____		
Mannheim-Rheinau - Mannheim-Sandhofen	6,50	Mannheim 7,60
Mannheim-Sandhofen (km 431,50) _____		
Mannheim-Sandhofen - Gernsheim	4,40	Worms 6,50
Gernsheim (km 462,00) _____		
Gernsheim - Eltville	4,75	Mainz 6,30
Eltville (km 511,00) _____		
Eltville - Lorch	3,50	Bingen 4,90
Lorch (km 540,00) _____		
Lorch - Bad Salzig	4,60	Kaub 6,40
Bad Salzig (km 566,00) _____		
Bad Salzig - Engers	4,70	Koblenz 6,50
Engers (km 601,00) _____		
Engers - Bad Breisig	5,50	Andernach 7,60
Bad Breisig (km 624,00) _____		
Bad Breisig - Mondorf	4,90	Oberwinter 6,80
Mondorf (km 660,00) _____		

<sup>1</sup> Beperking van de scheepvaart Bazel werd definitief aangenomen (Besluit 2012-II-14).

<sup>2</sup> Beperking van de scheepvaart Germersheim - Mannheim-Rheinau werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

## HOOFDSTUK 12

### RIVIERGEDEELTEN WAAR EEN MELDPlicht GELDT DAN WEL WAAR DE SCHEEPVAART DOOR WAARSCHUWINGSPOSTEN WORDT GEREGLD

#### Artikel 12.01<sup>1</sup>

##### *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)<sup>2</sup> 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;

<sup>1</sup> Artikel 12.01 met uitzondering van het eerste lid, onderdeel b, vijfde lid, onderdeel b en tiende lid werd definitief aangenomen (Besluit 2017-I-11).

<sup>2</sup> Onderdeel b werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-12).

- 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 via 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 via 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)<sup>1</sup> 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 sluizen en van de meldplaatsen, die door het teken B.11 zijn aangeduid.
9. Uitgezonderd van de in het eerste lid bedoelde meldplicht zijn:
- 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,
  - 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 vrijstelling van de meldplicht is niet van toepassing indien het samenstel aan de elektronische meldplicht als bedoeld in het vijfde lid onderworpen is.
- 10.<sup>1</sup> 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 schepen voor dagtochten.

---

<sup>1</sup> Onderdeel b en het tiende lid werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-12).

### **Artikel 15.06<sup>1</sup>**

#### *Plicht tot waakzaamheid bij 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) bij afzonderlijk vullen van de brandstoftanks, dat de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen de brandstoftanks gesloten zijn,
  - c) het bunkeren onder toezicht geschiedt, en
  - d) een inrichting overeenkomstig artikel 8.05, tiende lid, onderdeel a, van ES-TRIN wordt gebruikt.
  
2. De schipper moet er voorts voor zorgen dat de personen van het bunkerstation en van het schip die voor het bunkeren verantwoordelijk zijn, voordat zij met bunkeren beginnen, de volgende punten zijn overeengekomen:
  - a) het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van ES-TRIN,
  - b) het aanwezig zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation,
  - c) de te bunkeren hoeveelheid per brandstoftank en de vulsnelheid, vooral met het oog op mogelijke problemen met het ontlichten van de brandstoftanks,
  - d) de volgorde waarin de brandstoftanks worden gevuld, en
  - e) de snelheid van het schip, wanneer varend wordt gebunkerd.
  
3. De schipper van een bunkerschip mag pas met het bunkeren beginnen wanneer de overeenstemming over de punten bedoeld in het tweede lid, is vastgesteld.”

### **Artikel 15.07<sup>1</sup>**

#### *Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)*

#### *(Bijlage 3: Schets 62)*

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.

---

<sup>1</sup> Artikelen 15.06 en 15.07 werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

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 verantwoordelijkheid belaste persoon, en de verantwoordelijke medewerker van het bunkerstation, een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) voor schepen die het kenteken dragen als 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 10,00 m, 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 cm 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:
- a) volledige lediging van de leidingen voor het bunkeren van vloeibaar aardgas tot aan de brandstoftank van het vloeibaar aardgas (LNG);
  - b) sluiten van de afsluiters, ontkoppelen van de slangen en verbindingen tussen het schip en het bunkerstation voor vloeibaar aardgas (LNG);
  - c) mededeling aan de bevoegde autoriteit dat het bunkeren beëindigd is.

**Artikel 15.08<sup>1</sup>**

*Verzameling, afgifte en inname van afval van de lading*

1. Bij het nalossen alsmede bij de afgifte en inname van afval van de lading, dient de schipper de bepalingen van Deel B van de Uitvoeringsregeling van het CDNI, na te komen.
2. Ieder schip dat op de Rijn is gelost, moet voor elk lossen een geldige losverklaring aan boord hebben overeenkomstig het in Aanhangsel IV van Bijlage 2 van het CDNI opgenomen model. Behoudens de in het CDNI vermelde uitzonderingen, dient de verklaring ten minste zes maanden na afgifte aan boord te worden bewaard.

**Artikel 15.09<sup>1</sup>**

*Behandelen van de buitenkant van schepen*

Het is verboden de scheepshuid te oliën of met middelen die niet in het water mogen komen, te reinigen.

---

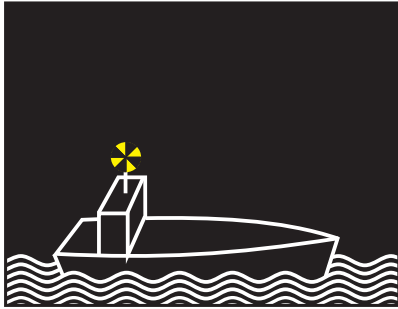
<sup>1</sup> Artikelen 15.08 en 15.09 werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).



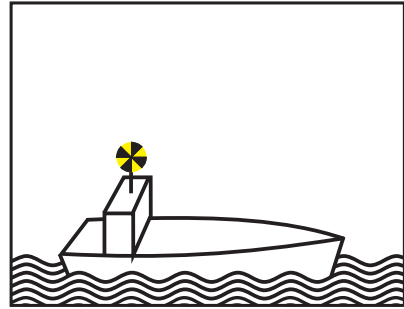
LICHTEN

SCHETS

DAGTEKENS



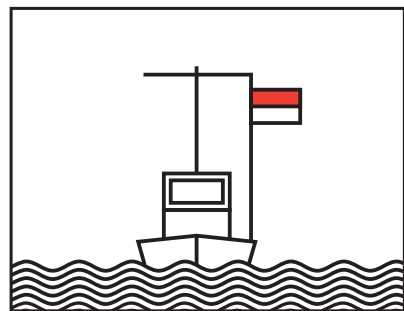
57



Artikel 3.28 Schepen die werkzaamheden in de vaarweg uitvoeren



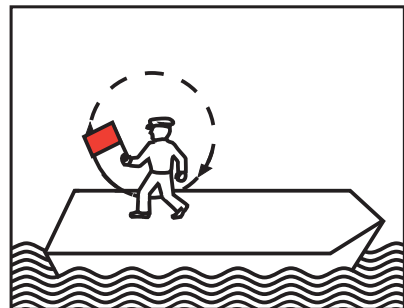
58



Artikel 3.29 Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging



59







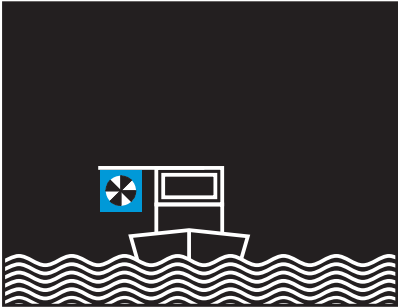
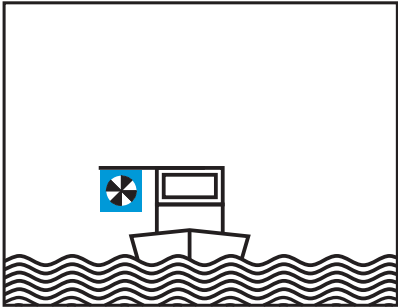
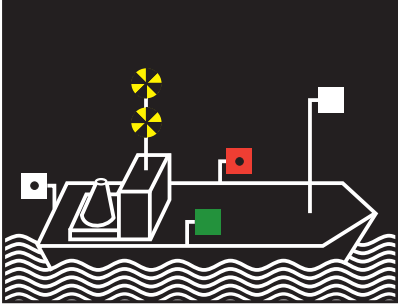
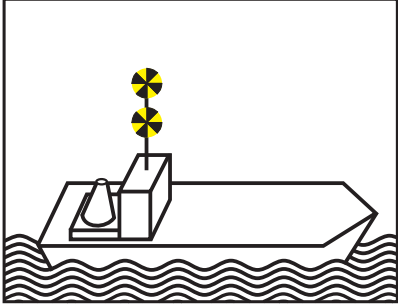
Artikel 3.30 Noodtekens



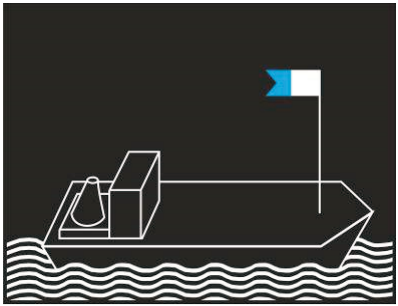
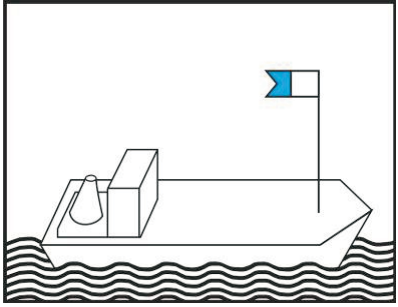
60





Artikel 3.31 Verboden toegang aan boord

LICHTEN	SCHETS	DAGTEKENS
	61	
Artikel 3.32 Verboden te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken		
	62	
Artikel 3.33 Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen. Artikel 15.07, achtste lid, onderdeel a: plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).		
	63	
Artikel 6.04 Ontmoeten Lid 3: Ontmoeten stuurboord op stuurboord.		
	64	
Artikel 3.08 Alleenvarende motorschepen Lid 3: Snel schip		

LICHTEN	SCHETS	DAGTEKENS
---------	--------	-----------

	65	
---	----	--

Artikel 3.34 Bijkomende tekens van schepen die bij het duiken worden gebruikt.

	66	
--	----	---

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

--	--	--

--	--	--



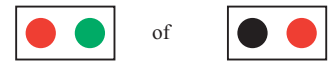
**A.9** Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.  
(artikelen 6.20, eerste lid, onderdeel e en 15.07, achtste lid, onderdeel b)



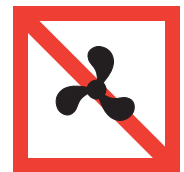
**A.10** Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen.  
(artikel 6.24, lid 2 onder a)



**A.11** In-, uit-, of doorvaren verboden,  
wordt aanstonds toegestaan.  
(artikel 6.28a, lid 1 onder c)



**A.12** Verboden voor motorschepen.  
(artikel 6.22, tweede lid, onder b)



**A.13** (niet overgenomen)

**A.14** Verboden te waterskiën.



**A.15** Verboden voor zeilschepen.



**A.16** Verboden voor door spierkracht  
voortbewogen schepen



**A.17** Verboden voor zeilplanken.

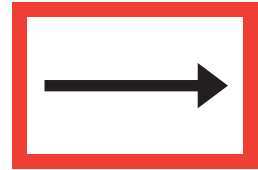


**A.18** Verboden voor waterscooters.



**B. Gebodstekens**

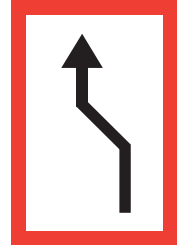
**B.1** Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl.  
(artikel 6.12)



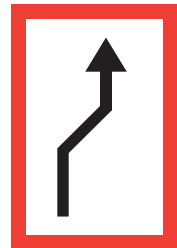
---

**B.2**

a) Verplichting zich naar de bakboordszijde van het vaarwater te begeven.  
(artikel 6.12)



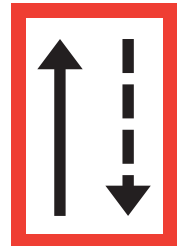
b) Verplichting zich naar de stuurboordszijde van het vaarwater te begeven.  
(artikel 6.12)



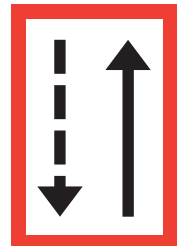
---

**B.3**

a) Verplichting de bakboordszijde van het vaarwater te houden.  
(artikel 6.12)



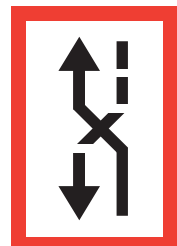
b) Verplichting de stuurboordszijde van het vaarwater te houden.  
(artikel 6.12)



---

**B.4**

a) Verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord.  
(artikel 6.12)





## 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.

---

<sup>1</sup> Bijlage 12 werd definitief aangenomen (Besluit 2017-I-11).

