

WIJZIGING van het geldige RIJNVAARTPOLITIIEGLEMENT vanaf 1.12.2025

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitieereglement (Besluiten 2024-II-10 tot en met 2024-II-12)

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

	verwijderen	invoegen
1.	Dekblad	Dekblad
2.	3 - 3 : 1	3 - 3 : 1
3.	5 - 8	5 - 8
4.	13 / 14	13 / 14
5.	14 : 1 / 14 : 2	14 : 1 / 14 : 2
6.	35 / 36	35 / 36
7.	47 / 48	47 / 48
8.	53 / 54	53 / 54
9.	59 / 60	59 / 60
10.	65 / 66	65 / 66
11.	73 - 76	73 - 76
12.	83 / 84	83 / 84
13.	Bijlage 13, 1 / 2	Bijlage 13, 1 / 2
14.	Bijlage 13, 7 - 10	Bijlage 13, 7 - 9

RIJNVAART- POLITIE- REGLEMENT (RPR)

STAND
1 DECEMBER 2025

RIJNVAARTPOLITIIEGLEMENT

(RPR)

1995

STAND 1 DECEMBER 2025

- ab)¹ “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 meerdere rompen), terwijl dit in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat is aangetekend;
- ac)² “Inland AIS-apparaat”: een apparaat dat op een schip is ingebouwd en in de zin van de bepalingen van deel II van ES-RIS wordt gebruikt;
- ad)³ “LNG-installatie”: alle elementen van het schip die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;
- ae)³ “bunkerzone”: de zone die in een omtrek van 20 m van de aansluiting voor het bunkeren ligt;
- af)³ “vloeibaar aardgas (LNG)”: aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van - 161 °C.
- ag)⁴ “vaste tank”: een met het schip verbonden tank, waarbij de tankwanden kunnen worden gevormd ofwel door de scheepsrump zelf ofwel door wanden die onafhankelijk zijn van de scheepsrump;
- ah)⁵ “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2023/1⁶. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.
- ai)² "ES-RIS": Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, in de editie 2023/1. Voor de toepassing van ES-RIS, moet het begrip ‘lidstaat’ worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.

Artikel 1.02

Schipper

- 1.⁷ 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 overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij voert. Een schipper die een riviergedeelte bevaart als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, moet bovendien de overeenkomstig dit reglement hiervoor vereiste specifieke vergunning bezitten.

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 de specifieke vergunning als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

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.

¹ Onderdeel ab werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

² Onderdelen ac en ai werden definitief aangenomen (Besluit 2022-II-13).

³ Onderdelen ad t/m af werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

⁴ Onderdeel ag werd definitief aangenomen (Besluit 2017-I-11).

⁵ Onderdeel ah werd definitief aangenomen (Besluit 2022-II-15).

⁶ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2023/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2022-II-1 van 13 oktober 2022.

⁷ Het eerste lid werd definitief aangenomen (Besluit 2022-II-14).

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.

- 3.¹ 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.
- 4.¹ De wijze van de belading mag de stabiliteit van het schip en de hechtheid van de romp niet in gevaar brengen.
- 5.¹ 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.
- 6.¹ 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.
- 3.² Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan wanneer het schip van een Certificaat van Onderzoek of een overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn 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 bedrijfsvoering in overeenstemming zijn met de voorschriften van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.
- 4.² Onverminderd het derde lid, moeten de in onderdeel 44 van het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat 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 reddingsvesten als bedoeld in artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN toegestaan.

¹ De derde tot en met zesde leden werden definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

² De derde en vierde leden werden definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

- 5.¹ Indien de krachtens artikel 14.02, vierde lid, van ES-TRIN vereiste relingen neerklapbaar of wegneembaar zijn, mogen zij uitsluitend bij stilliggende schepen 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 slingeriek in zijn slingerbereik,
 - c) bij het los- of vastmaken van de trossen bij bolders,
 - d) bij schepen die aan een verticale oever liggen, aan de oeverkant, indien er geen gevaar is van het schip te vallen,
 - e) bij schepen die boord aan boord liggen, op de plaatsen waar zij zich aanraken, indien er geen gevaar is van het schip te vallen, dan wel
 - f) wanneer de los- en laadwerkzaamheden of bouwwerkzaamheden uitzonderlijk belemmerd worden.

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

- 6.¹ 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.
- 5.² Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper, een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en in voorkomend geval een specifieke vergunning die wordt vereist voor het varen op Rijngedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's.

¹ De vijfde en zesde leden werden definitief aangenomen (Besluit 2020-I-13).

² Het vijfde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2022-II-14).

Een tweede persoon die eveneens houder is van een kwalificatiecertificaat schipper en de vereiste specifieke vergunningen als bedoeld in de eerste volzin, moet zich in de stuurhut bevinden, behalve tijdens het aanleggen en afvaren, in de sluizen of in de voorhavens van de sluizen.

Artikel 1.10¹

Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

1. Aan boord van een schip moeten de in bijlage 13 bij dit reglement bedoelde scheepsbescheiden en andere documenten, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen voorgeschreven worden, aanwezig zijn. Zij moeten op verzoek aan de ambtenaren van de bevoegde autoriteit worden overhandigd.
2. Sommige van de in bijlage 13 bij dit reglement bedoelde scheepsbescheiden en andere documenten kunnen, overeenkomstig de in bijlage 13 bij dit reglement vastgestelde voorwaarden, ter beschikking worden gesteld in de vorm van een exemplaar dat in elektronisch formaat op ieder moment geraadpleegd kan worden.

Artikel 1.10a²

Uitzonderingen voor bepaalde vaartuigen met betrekking tot scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

- 1.³ In afwijking van artikel 1.10 hoeven de scheepsbescheiden conform Bijlage 13, nummers 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement niet aanwezig te zijn aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat overeenkomstig het volgende model is aangebracht:

UNIEK EUROPEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER: - R
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK OF EEN ALS GELIJKWAARDIG ERKEND
CERTIFICAAT:

- NUMMER:

- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN:

- GELDIG TOT:

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

De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn.

De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd.

De overeenstemming tussen de gegevens op de plaat, met uitzondering van de letter R, met die in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwbak moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen door middel van het aanbrengen op de plaat van een stempel.

De in bijlage 13, lid 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.

De aanwezigheid van de in bijlage 13, lid 5.4 van dit reglement bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist, wanneer op de metalen plaat tevens het nummer van de typegoedkeuring van de motoren wordt vermeld.

¹ Artikel 1.10 werd definitief aangenomen (Besluit 2021-I-10).

² Artikel 1.10a met uitzondering van het eerste lid werd definitief aangenomen (Besluit 2019-II-16).

³ Artikel 1.10a, eerste lid, werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

2. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden, bedoeld in artikel 1.01, lid 1.24 van ES-TRIN, waar een stuurhut of een woning ontbreekt, is de aanwezigheid van de in bijlage 13, lid 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement bedoelde bescheiden niet vereist. Deze bescheiden moeten echter in ieder geval steeds in de nabijheid van de bouwwerkzaamheden voorhanden zijn. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden moet een door de bevoegde autoriteit afgegeven verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar het schip mag worden gebruikt, aanwezig zijn.
3. De verplichting een vaartijdenboek aan boord te hebben zoals bedoeld in bijlage 13, lid 2.2 van dit reglement, geldt niet voor sleep- en duwboden die uitsluitend in havens verkeren, noch voor duwbakken, overheidsvaartuigen en pleziervaartuigen zonder bemanning.

Artikel 1.11¹

Rijnvaartpolitie reglement en het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart aan boord

1. Aan boord van een schip, met uitzondering van een klein schip en een duwbak, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement, met inbegrip van de op grond van artikel 1.22a uitgevaardigde voorschriften, aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.
2. Aan boord van een schip dat overeenkomstig artikel 4.05 is uitgerust met een scheepsstation, moet een exemplaar van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, Algemeen deel en Regionaal deel Rijn/Moezel, aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

Artikel 1.12

Gevaren verbonden aan het zich aan boord bevinden van voorwerpen; verlies van voorwerpen; hindernissen

1. Een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting mag geen voorwerpen hebben uitsteken die zouden kunnen leiden tot één van de in artikel 1.04 bedoelde ongewenste omstandigheden.
2. Indien de ankers zijn gelicht, mogen zij niet onder de bodem of kiel van het schip uitsteken.
3. De schipper van een schip of een drijvend voorwerp dat een voorwerp verliest waardoor een belemmering van of een gevaar voor de scheepvaart kan ontstaan, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar het voorwerp is verloren. Zo mogelijk moet hij bovendien deze plaats met een kenteken aanduiden.
4. De schipper van een schip dat een hindernis in de vaarweg aantreft, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar de hindernis is aangetroffen.

Artikel 1.13

Bescherming van verkeerstekens

1. Een schip mag geen verkeerstekens (boeien, drijvers, bakens, waarschuwingsvloten met verkeerstekens, enz.) gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen, ze niet beschadigen en ze niet ongeschikt voor hun bestemming maken.

¹ Artikel 1.11 werd definitief aangenomen (Besluit 2019-II-16).

HOOFDSTUK 2

KENTEKENS EN DIEPGANGSSCHALEN VAN SCHEPEN; METING

Artikel 2.01

Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen en zeeschepen

1. Bij een schip, met uitzondering van een klein schip en een zeeschip, moeten op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen de volgende kentekens worden aangebracht:
 - a) de naam die ook een kenspreuk kan zijn.

De naam moet aan beide zijden van het schip en tevens, met uitzondering van een duwbak, van achteren zichtbaar worden aangebracht. Indien bij een gekoppeld samenstel of bij een duwstel één van de naamsaanduidingen van het schip dat voor de voortbeweging dient geheel of gedeeltelijk aan het zicht wordt onttrokken, moet zij worden herhaald op borden die zodanig zijn geplaatst, dat zij goed zichtbaar zijn in de richtingen waarin deze naamsaanduiding aan het gezicht is onttrokken.

Bij het ontbreken van een naam van het schip moet worden aangegeven hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort (of de gebruikelijke afkorting daarvan), al dan niet gevolgd door een nummer, hetzij het nummer van teboekstelling dat, ter aanduiding van het land waarin de thuishaven of de plaats van teboekstelling is gelegen, wordt gevolgd door de letter of lettercombinatie vermeld in de bijlage 1;
 - b) de thuishaven of de plaats van teboekstelling.

De naam van de thuishaven of de plaats van teboekstelling moet worden aangebracht hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde en moet worden gevolgd door de letter of lettercombinatie die het land aanduidt, waarin deze thuishaven of deze plaats van teboekstelling is gelegen;
 - c)¹ het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer), dat uit acht Arabische cijfers bestaat, waarbij de eerste drie cijfers het land en de instelling, die dat uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan een uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) is toegekend. Het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) wordt aangebracht op de wijze als bepaald in onderdeel a.
2. Bovendien moet op een schip, met uitzondering van een klein schip en een zeeschip, zijn aangegeven:
 - a) indien het is bestemd voor het vervoer van goederen, het laadvermogen in tonnen. Deze aanduiding moet zijn aangebracht aan beide zijden van het schip, op de romp dan wel op duurzaam bevestigde borden of platen;
 - b) indien het is bestemd voor het vervoer van passagiers, het ten hoogste toegelaten aantal passagiers, waarbij de aanduiding moet zijn aangebracht op een goed waarneembare plaats aan boord.
- 3.¹ De kentekens overeenkomstig het eerste en tweede lid moeten zijn aangebracht in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers. De hoogte van de tekens voor de naam en het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) moet ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen.

De breedte van de tekens en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht.

¹ Het eerste lid, onderdeel c en derde lid, eerste alinea, werden definitief aangenomen (Besluit 2020-I-12).

² De schrapping van onderdeel d en de laatste alinea werd definitief aangenomen (Besluit 2018-II-11).

Artikel 2.02

Kentekens van kleine schepen

1. Op een klein schip moet een officieel kenteken worden aangebracht. Dit kenteken moet een hoogte hebben van ten minste 10 cm en het moet vooraan aan beide zijden van het schip zijn aangebracht, in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond.
2. Aan kleine schepen kan bij bijzondere voorschriften van de bevoegde autoriteit vrijstelling worden verleend van het kenteken bedoeld in het eerste lid. In dit geval moeten op deze kleine schepen de volgende kentekens worden aangebracht:
 - a) de naam of de kenspreuk.
De naam moet worden aangebracht aan de buitenzijde van het schip in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters. Bij het ontbreken van de naam of de kenspreuk van het schip moet worden aangegeven de naam van de instelling, waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht;
 - b) de naam en de woonplaats van de eigenaar.
De naam en de woonplaats moeten op een goed waarneembare plaats aan de binnen- of buitenzijde van het schip worden aangebracht.
3. Op een bijboot van een schip behoeft echter, aan de binnen- of buitenzijde, slechts een zodanig kenteken te zijn aangebracht dat daaruit kan worden opgemaakt wie de eigenaar is.

Artikel 2.03

Meting

Een binnenschip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, met uitzondering van een klein schip, moet zijn gemeten.

Artikel 2.04¹

Inzinkingsmerken en diepgangsschalen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zijn voorzien van merken die het vlak van de grootste inzinking aangeven. Bij een zeeschip treedt de zomerzoetwateruitwering in de plaats van het inzinkingsmerk. In de artikelen 4.04, 4.05 en 22.09 van ES-TRIN is vastgelegd op welke wijze de grootste inzinking wordt vastgesteld en de inzinkingsmerken worden aangebracht.
2. Een schip waarvan de diepgang 1 m kan bereiken, met uitzondering van een klein schip, moet van diepgangsschalen zijn voorzien. In de artikelen 4.06 en 22.09 van ES-TRIN is vastgelegd op welke wijze zij worden aangebracht

Artikel 2.05

Kentekens van ankers

- 1.² Een scheepsanker moet van onuitwisbare kentekens zijn voorzien. Deze moeten ten minste bestaan uit het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) van het schip.
- 2.³ In afwijking van het eerste lid blijven het nummer van het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van het schip en de letters van de Commissie van Deskundigen of de naam en de woonplaats van de eigenaar van het schip toegestaan bij ankers die zich op 30 november 2019 aan boord van een schip bevinden.

¹ Artikel 2.04 werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

² Het eerste lid werd definitief aangenomen (Besluit 2020-I-12).

³ Het tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

- 3.¹ Indien het nummer van het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat wijzigt, is het in het tweede lid bepaalde niet meer van toepassing.
- 4.² Het eerste lid is niet van toepassing op de ankers van zeeschepen, van kleine schepen en van schepen die slechts bij uitzondering de Rijn bevaren.

Artikel 2.06³

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.

¹ Het derde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

² Het vierde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2018-II-11).

³ Artikel 2.06 werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-9).

Deel III. Informatie- en navigatieapparatuur¹

Artikel 4.06

Radar

- 1.² Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:
 - a) 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 de overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, ook zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.'
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.
- 4.³ Een klein schip dat radar gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.

Artikel 4.07¹

Inland AIS en Inland ECDIS

- 1.^{4 5} 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
 - ⁶ schepen die van een Certificaat van Onderzoek of een overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
 - c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging,
 - d) drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
- 2.⁷ Het Inland AIS-apparaat moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - a) het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn;
 - b)⁸ 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.

¹ De titel van deel III en artikel 4.07, met uitzondering van de leden 2, 2a, 3, 4 en 5, onderdeel c, werden definitief aangenomen (Besluit 2013-II-16).

² Het eerste lid werd definitief aangenomen (Besluit 2022-II-14).

³ Het vierde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2018-II-12).

⁴ Het eerste lid met uitzondering van de eerste zin en onderdeel b, tweede gedachtestreepje, werd definitief gewijzigd (Besluit 2014-I-13).

⁵ Het eerste lid, eerste zin, werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

⁶ Het eerste lid, onderdeel b, tweede gedachtestreepje, werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

⁷ Het tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-11).

⁸ Onderdeel b werd definitief aangenomen (Besluit 2018-II-17).

- 2a.¹ Het bovengenoemde tweede lid, onderdeel a, is niet van toepassing:
- a) indien de schepen zich in een overnachtingshaven als bedoeld in artikel 14.11, eerste lid, bevinden;
 - b) indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan;
 - c) voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.
- 3.² 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 apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken. ³Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus moet voldoen aan de bepalingen van deel I van ES-RIS. ⁴Het vergelijkbare apparaat voor de weergave van elektronische kaarten en de elektronische binnenvaartkaart moeten voldoen aan de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (Besluit 2021-I-11).
- 4.³ Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig de bepalingen van deel II van ES-RIS worden gezonden:
- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
 - b) naam van het schip;
 - c) scheeps- of samensteltype overeenkomstig de bepalingen van deel II van ES-RIS;
 - d) Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
 - e) lengte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
 - f) breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
 - g) positie (WGS 84);
 - h) snelheid over de grond;
 - i) koers over de grond;
 - j) tijd van de elektronische positiebepaling;
 - k) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
 - l) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - m) oproepcode.
5. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
- a) lengte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - b) breedte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - c)³ scheeps- of samensteltype overeenkomstig de bepalingen van deel II van ES-RIS;
 - d) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
 - e) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11.

¹ Lid 2a werd definitief aangenomen (Besluit 2018-I-11).

² Het derde lid, eerste volzin werd definitief gewijzigd (Besluit 2021-I-11).

³ Het derde lid, tweede volzin en vierde en vijfde lid, onderdeel c, werden definitief aangenomen (Besluit 2022-II-13).

⁴ Het derde lid, derde volzin, van toepassing van 1.12.2024 t/m 30.11.2027 (Besluit 2024-I-10).

3. Een schip moet bij het voorbijvaren van een schip, dat de tekens, voorgeschreven bij artikel 3.25, eerste lid onder c, voert en bij het voorbijvaren van schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, die de tekens, voorgeschreven bij artikel 3.29, eerste lid, voeren, zijn snelheid verminderen, zoals bij het eerste lid is voorgeschreven. Het moet bovendien zo ver mogelijk daarvan verwijderd blijven.

Artikel 6.21

Samenstelling van samenstellen

1. Een motorschip dat zorgt voor de voortbeweging van een samenstel moet een vermogen hebben dat voldoende is om de goede manoeuvreerbaarheid daarvan te verzekeren.
- 2.¹ Behalve bij werkzaamheden, of bij het bieden van hulp aan een in nood verkerend schip, mag een motorschip slechts worden gebruikt om te slepen, te duwen of voor de voortbeweging van een gekoppeld samenstel te dienen, voor zover zulks is vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat.
Wanneer in een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer schepen worden meegevoerd, mogen deze schepen zich zowel aan bakboordzijde als aan stuurboordzijde van het motorschip bevinden dat dient voor het voortbewegen van het samenstel.²
3. Een passagiersschip dat passagiers aan boord heeft mag niet gekoppeld varen. Het mag niet slepen of zich laten slepen, behalve ingeval het verhalen van een beschadigd schip zulks noodzakelijk maakt.

Artikel 6.22

Stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten

1. Indien de bevoegde autoriteit door een algemeen teken A.1 (bijlage 7) te kennen geeft dat de scheepvaart is gestremd, moet een schip vóór dit teken stilhouden.
2. Op gedeelten van de vaarweg waar het teken:
 - a) A.1a (bijlage 7) is geplaatst, mag een schip met uitzondering van een klein schip zonder motor niet varen;
 - b) A.12 (bijlage 7) is geplaatst, mag een motorschip niet varen.

Artikel 6.22a

Voorbijvaren van drijvende werktuigen in bedrijf en van vastgevaren of gezonken schepen (Bijlage 3: schets 50a, 50b, 52)

Het is verboden om een schip bedoeld in artikel 3.25 voorbij te varen aan de zijde waar het toont:
het rode licht of de rode lichten bedoeld in artikel 3.25, eerste lid onder b en d,
of
het teken A.1 (bijlage 7), de rode bol of de rode vlag bedoeld in artikel 3.25, eerste lid onder b en d.

¹ Het tweede lid, eerste volzin, werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

² Het tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2023-I-5).

Deel IV. Veerponten

Artikel 6.23

Vaarregels voor veerponten

1. Een veerpont mag de vaarweg slechts oversteken, nadat hij zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.
2. Voorts moet een niet-vrijvarende veerpont de volgende bepalingen in acht nemen:
 - a) indien de veerpont buiten dienst is, moet hij ligplaats nemen op de door de bevoegde autoriteit toegewezen plaats. Ingeval geen ligplaats is toegewezen, moet hij zodanig ligplaats nemen, dat het vaarwater vrij blijft;
 - b) indien de langskabel van een veerpont het vaarwater kan versperren, mag de veerpont aan de zijde van het vaarwater, gelegen tegenover het punt van verankering van de kabel, slechts ligplaats nemen, zolang dit volstrekt noodzakelijk is voor het van boord gaan en het aan boord komen van passagiers. Gedurende deze tijd mag een naderend schip door het tijdig geven van "één lange stoot" het vrijmaken van het vaarwater verlangen;
 - c) de veerpont mag zich niet langer in het vaarwater bevinden dan voor het uitoefenen van de dienst nodig is.

Deel V. Doorvaren van bruggen, stuwen en sluizen

Artikel 6.24

Doorvaren van bruggen en stuwen; algemene bepalingen

1. De doorvaartopening van een brug of van een stuw, waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor de gelijktijdige doorvaart van twee schepen, is een engte zoals bedoeld in artikel 6.07.
2. Indien bij de doorvaartopening van een brug of van een stuw wordt getoond:
 - a) het teken A.10 (bijlage 7), mag een schip in deze doorvaartopening niet varen buiten de begrenzing, aangeduid door de twee borden die dit teken vormen;
 - b) het teken D.2 (bijlage 7), wordt aanbevolen in deze opening uitsluitend te varen binnen de begrenzing, aangeduid door de twee borden die dit teken vormen.

Artikel 6.25

Doorvaren van vaste bruggen

1. Een schip mag niet varen door de doorvaartopening van een vaste brug waarboven een algemeen verbodsteken A.1 (bijlage 7) wordt getoond.
2. Indien boven een doorvaartopening van een vaste brug wordt getoond:
 - a) het teken D.1a (bijlage 7),

2. Een schip als bedoeld in het eerste lid, dat geen gebruik van marifoon kan maken moet, zodra en zolang het van een naderend schip het geluidsein, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid, onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, als mistsein “één reeks klokslagen” geven. Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.
3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op andere schepen van een duwstel dan de duwboot. Bij een gekoppeld samenstel zijn zij slechts op één schip van het samenstel van toepassing.

Artikel 6.32

Op radar varende schepen

- 1.¹ Een schip mag slechts op radar varen indien een persoon die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper, alsmede van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en in voorkomend geval een specifieke vergunning die wordt vereist voor het varen op Rijngedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's, en een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden.

²Indien in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat is aangetekend dat het schip is uitgerust met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, hoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.

2. Bij het ontmoeten en het voorbijvaren moeten de volgende bepalingen in acht worden genomen:
 - a) een in opvaart op radar varend schip moet, zodra het op het scherm tegemoet komende schepen bemerkt dan wel het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn, per marifoon aan die schepen zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en met hen het voorbijvaren afspreken;
 - b) een in afvaart op radar varend schip echter dat op het scherm een schip bemerkt, waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden en dat zich via de marifoon niet heeft gemeld, moet via de marifoon dit schip op de gevaarlijke situatie wijzen en het voorbijvaren afspreken;
 - c) elk op radar varend schip dat via de marifoon wordt opgeroepen moet per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven. Het moet dan met de tegemoet komende schepen het voorbijvaren afspreken; een klein schip mag evenwel slechts aangeven naar welke zijde het uitwijkt;
 - d) Wanneer met de van de andere kant komende schepen geen marifooncontact tot stand komt moet het op radar varend schip:
 - "één lange stoot" geven en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen, en
 - de snelheid verminderen en zo nodig stilhouden.

Dit geldt eveneens voor elk op radar varend schip dat met een schip, dat in of in de nabijheid van de vaargeul stilligt, geen marifooncontact tot stand kan brengen.

¹ Het eerste lid, eerste alinea, werd definitief aangenomen (Besluit 2022-II-14).

² Het tweede alinea werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

3. Het eerste en het tweede lid gelden in geval van een duwstel en een gekoppeld samenstel alleen voor het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

Artikel 6.33

Niet op radar varende schepen

Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken en die een ligplaats moeten opzoeken, moeten tijdens de vaart naar deze ligplaats de volgende bepalingen in acht nemen:

- a) zij moeten zoveel mogelijk de zijde van de vaargeul aanhouden;
- b) een alleenvarend schip en een schip aan boord waarvan zich de schipper van een samenstel bevindt, moeten als mistsein “één lange stoot” geven. Dit sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste een minuut. Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich of binnen gezichts- of gehoorsafstand van de schipper bevindt of een spreekverbinding met hem heeft. Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip een uitkijk te hebben;
- c) zodra het schip via marifoon door een ander schip wordt aangeropen, moet het per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en aangeven dat het niet op radar vaart en op weg is naar een ligplaats. Het moet daarna met het andere schip het voorbijvaren afspreken;
- d) zodra het schip het mistsein van een ander schip hoort, waarmee geen marifooncontact tot stand komt, moet het:
 - indien het zich in de nabijheid van een oever bevindt, deze oever aanhouden en daar, zo nodig, gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;
 - indien het zich niet in de nabijheid van een oever bevindt, de vaargeul zoveel mogelijk en zo snel mogelijk vrijmaken.

HOOFDSTUK 8

AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 8.01

Slepen van en door een duwstel

1. Het is verboden een duwstel te slepen. Duwstellen mogen evenwel gesleept worden bij buitengewone plaatselijke omstandigheden, wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt.
- 2.¹ Een duwstel mag geen sleepdienst verrichten. Een duwstel mag echter wel sleepdienst verrichten:
 - in opvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 110 m respectievelijk 12 m,
 - in afvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 86 m respectievelijk 12 m,en wanneer dit bovendien is vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwboot.

Het samenstel, gevormd door een duwstel dat sleepdienst verricht, is een sleep zoals bedoeld in artikel 1.01, onder d; het duwstel is in dat geval gelijkgesteld met een motorschip aan de kop van een sleep.

Artikel 8.02²

Duwstellen met andere schepen dan duwbakken

Een duwstel mag geen andere schepen dan duwbakken bevatten, tenzij in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwboot en het schip dat wordt geduwd uitdrukkelijk anders is vermeld.

Artikel 8.03

Duwstellen met zeeschipbakken

1. Een zeeschipbak mag slechts aan de kop van een duwstel worden geplaatst, indien:
 - a) het een zeeschipbak betreft die is voorzien van een kopbak, of
 - b) de zeeschipbak een ingericht voorschip heeft, of
 - c) de zeeschipbak naast een normale duwbak is gekoppeld en er een verschil is van ten minste 1 m tussen de wateroppervlakte en het laagste punt waarboven de zeeschipbak niet meer als waterdicht kan worden beschouwd.
- 2.³ De kop van een duwstel als bedoeld in het eerste lid moet zijn voorzien van ankers die in overeenstemming zijn met artikel 13.01 van ES-TRIN.
3. De bevoegde autoriteit kan voor korte afstanden, op de gekanaliseerde Rijn, alsmede op het Grand Canal d'Alsace, voor duwstellen met een grootste lengte van 86 m met ten hoogste twee zeeschipbakken uitzonderingen toestaan.

¹ Het tweede lid, eerste alinea, werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

² Artikel 8.02 werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

³ Het tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

Artikel 8.04

Verplaatsen van duwbakken buiten het verband van een duwstel

Het verplaatsen van een duwbak buiten het verband van een duwstel mag slechts geschieden:

- a)¹ langszijde vastgemaakt en gesleept voor zover dit is vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwbak en van het schip dat voor de voortbeweging zorgt;
- b) over korte afstanden bij het samenstellen of het ontbinden van een duwstel, overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit gegeven voorschriften dan wel met haar toestemming.

Artikel 8.05

Koppelingen van duwstellen

1. De koppelingen van een duwstel moeten de hechtheid daarvan verzekeren.
2. Het koppelen en het ontkoppelen moeten op eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen geschieden.
3. De spanning op de koppelingen moet gelijk worden gehouden door geschikte inrichtingen, bij voorkeur door speciale lieren.
- 4.² De koppelingen van een duwstel, waarvan de grootste breedte niet meer bedraagt dan 12 m en dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd schip, voldoen ook aan het eerste lid indien deze bestaan uit een systeem dat een beheerst knikken van het duwstel mogelijk maakt, voor zover een overeenkomstige aantekening in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van deze schepen is geplaatst.

Artikel 8.06

Telefoonverbinding aan boord van samenstellen

1. Indien de lengte van een duwstel meer dan 110 m bedraagt, moet er een in twee richtingen werkende telefoonverbinding bestaan tussen de duwboot en de kop van het duwstel.
2. Indien een duwstel door twee duwbotten naast elkaar wordt voortbewogen, moet er een in twee richtingen werkende telefoonverbinding bestaan tussen de stuurhutten van de beide duwbotten.
3. Bij een gekoppeld samenstel bestaande uit twee motorschepen moet er een in twee richtingen werkende telefoonverbinding bestaan tussen de stuurhutten van de beide schepen.
4. Bij een sleep moet er een telefoonverbinding bestaan tussen de stuurstellingen van alle schepen.
5. Als telefoonverbinding mag het marifoonkanaal voor het schip--schipverkeer niet worden gebruikt.

¹ Onderdeel a werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

² Het vierde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

II.

BIJZONDERE BEPALINGEN VAN TOEPASSING OP BEPAALDE RIVIERGEDEELTEN

HOOFDSTUK 9

BIJZONDERE VAARREGELS EN BIJZONDERE REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 9.01

Beperkingen van de scheepvaart in Bazel

- 1.¹ Een schip mag een ander schip niet voorbijlopen tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,53) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) te Bazel. Dit verbod geldt niet voor een klein schip of voor een schip dat daartoe van de bevoegde autoriteit toestemming heeft gekregen.
- 2.² In Bazel moeten een motorschip, een sleep en een duwstel tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,53) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) in de opvaart met een snelheid van ten minste 4 km/u varen. Vanaf een lengte van 110 m moet met een snelheid van ten minste 6 km/u worden gevaren. De minimale snelheid wordt gemeten ten opzichte van de oever.

Artikel 9.02

Het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn

1. Dit artikel geldt voor het gehele traject tussen km 173,55 (begin van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Kembs) en km 335,70 (einde van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Iffezheim), met inbegrip van het zijkanaal tussen km 173,55 en km 226,54 (einde van het omleidingskanaal van het stuwcomplex Vogelgrün) en de omleidingen van de gekanaliseerde Rijn te Marckolsheim, Rheinau, Gerstheim en Straatsburg.
2. De artikelen 6.04 en 6.05 zijn niet van toepassing op de hierboven genoemde trajekten.
3. Een schip moet bij ontmoeten zo nodig zijn stuurboordwal houden om het voorbijvaren zonder gevaar bakboord op bakboord te kunnen doen geschieden.
4. In afwijking van het tweede en derde lid mag een schip, dat zich in de onmiddellijke omgeving van de sluizen bevindt, verzoeken, dat het voorbijvaren overeenkomstig de artikelen 6.04 en 6.05 stuurboord op stuurboord zal plaatsvinden mits het zich er van heeft vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.

Hetzelfde geldt bovendien voor kanaalspitsen (lengte: 38,50 m), al dan niet gesleept, in opvaart op de volgende riviergedeelten:

- a) stuwvand Rheinau tussen km 244,00 en de sluizen te Marckolsheim;
 - b) stuwvand Marckolsheim tussen km 228,00 en de sluizen te Vogelgrün.
5. Een schip mag op de Rijn boven- en benedenstrooms van een stuw de grenslijn niet overschrijden die op iedere oever is aangeduid door een algemeen verbodsteken A.1 (bijlage 7).

¹ Het eerste lid werd definitief aangenomen (Besluit 2012-II-14).

² Het tweede lid werd definitief aangenomen. Het vervallen van het derde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-11).

6. Een schip mag niet de toe- en afvoerkanalen van de elektrische centrales binnenvaren. Het begin en het einde van deze kanalen zijn aangeduid door een algemeen verbodsteken A.1 (bijlage 7).
7. Een schip mag slechts keren op de keerplaatsen, welke zijn gelegen stroomopwaarts van de bovenstroomse voorhavens van de sluizen, evenals in de benedenstroomse voorhavens daarvan en in het benedenstroomse toeleidingskanaal van de meest benedenstrooms gelegen sluizen. Deze beperking geldt niet voor kleine schepen.
8. Een schip mag slechts ligplaats nemen en aanleggen op de wachtplaatsen van de sluizen en in het afvoerkanaal benedenstrooms van de laatste sluizen.
9. Het verbod om te keren, ligplaats te nemen en aan te leggen, bedoeld in het zevende en achtste lid, geldt niet voor een schip dat:
 - a) moet laden of lossen op een daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen plaats;
 - b) om dwingende redenen van veiligheid verplicht is te gaan stilliggen.
10. Een schip met een breedte van meer dan 11,45 m mag geen gebruik maken van de kleine sluizen van de sluiscomplexen te Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Rhinau, Gerstheim en Straatsburg.
11. Op het Grand Canal d'Alsace en de gekanaliseerde Rijn tot km 294,00 mag de ten minste voorgeschreven hoogte van de lichten en dagtekens, bedoeld in de artikelen 3.08, 3.09, 3.10, 3.13, 3.14, 3.15 en 3.29 zoveel worden verminderd als nodig is om onder kunstwerken te kunnen doorvaren, waarbij alle maatregelen moeten worden genomen om te verzekeren, dat de verschillende lichten en dagtekens zichtbaar blijven.

Artikel 9.03

Voorbijvaren van de veerpont Seltz-Plittersdorf

Voor het voorbijvaren van de veerpont Seltz-Plittersdorf (km 340,35) is artikel 6.26 van toepassing.

Artikel 9.04

Ontmoeten: Afwijking van de hoofdregels

1. Dit artikel geldt voor het ontmoeten:
 - a) op het riviergedeelte tussen de uitmonding van de Neckar (km 428,20) en Lorch (km 540,20);
 - b) op het riviergedeelte tussen Duisburg (km 769,00) en de Duits-Nederlandse grens (km 857,68).
2. In afwijking van artikel 6.04 moeten een opvarend schip en een afvarend schip bij het ontmoeten zo ver stuurboord houden als nodig is om het voorbijvaren zonder gevaar bakboord op bakboord te kunnen doen geschieden.
3. Een opvarend schip mag verlangen, dat het voorbijvaren overeenkomstig artikel 6.04 stuurboord op stuurboord plaatsvindt, wanneer het zich naar een nevenvaarweg, een haven, een laad- of losplaats, een steiger of een ligplaats aan de rechteroever wil begeven, of wanneer het van een aan de rechteroever gelegen laad- of losplaats, steiger of ligplaats wil vertrekken, of wanneer het een nevenvaarweg, of een haven gelegen aan de rechterzijde van de vaarweg wil uitvaren. Het mag dit verlangen evenwel slechts kenbaar maken nadat het zich heeft vergewist, dat daaraan zonder gevaar kan worden voldaan.

Traject	Hoogwaterpeil voor de op- en afvaart	
	Waterstand	
	Peil I	Peil II
Köln		
Mondorf - Dormagen	6,20	8,30
<i>Dormagen (km 710,00)</i> _____		
Düsseldorf		
Dormagen - Krefeld	7,10	8,80
<i>Krefeld (km 763,00)</i> _____		
Duisburg-Ruhrort		
Krefeld - Orsoy	9,30	11,30
<i>Orsoy (km 794,00)</i> _____		
Wesel		
Orsoy - Rees	8,70	10,60
<i>Rees (km 837,00)</i> _____		
Emmerich		
Rees - Spijksche Veer	7,00	8,70
<i>Spijksche Veer (km 857,40)</i> _____		

- 4.¹ Tussen de sluizen te Kembs en de sluizen te Iffezheim (km 334,00) wordt de scheepvaart bij hoogwater als volgt geregeld:
- a) tussen de meest bovenstrooms gelegen voorhaven van de sluizen te Kembs en de meest bovenstrooms gelegen voorhaven van de sluizen te Vogelgrün gelden voor de scheepvaart geen beperkingen bij hoogwater. De bevoegde autoriteit kan echter, om concentraties van schepen in de voorhavens van de sluizen te Kembs en Vogelgrün te vermijden, de schepen over de voorhavens van de verschillende sluizen verdelen;

¹ Het vierde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-11).

b) tussen de sluizen te Vogelgrün en de sluizen te Iffezheim:

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

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

c) op het riviervak tussen de zuidelijke voorhaven (km 291,30) en de noordelijke voorhaven (km 295,50) van de haven van Straatsburg wordt de scheepvaart, indien de hoogst bevaarbare waterstand wordt bereikt, als volgt gestremd:

- voor de afvaart door middel van een bij km 291,30 aangebracht rood licht (teken A.1, bijlage 7);
- voor de opvaart door middel van een bij km 295,50 aangebracht rood licht (teken A.1, bijlage 7).

Artikel 10.02

Beperking van de scheepvaart bij laagwater tussen Bingen en St. Goar

Tussen St. Goar en Bingen is het stroomopwaarts slepen van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang verboden, zodra de waterstand aan de peilschaal te Kaub minder dan 1,00 m bedraagt. Dit verbod geldt echter niet voor een sleep die uit niet meer dan twee schepen bestaat of voor een gesleept duwstel.

Een sleep die uit niet meer dan twee schepen bestaat mag tussen Bingen (km 529,10) en Trechtinghausen (km 535,40) door nog een ander motorschip worden gesleept.

HOOFDSTUK 11

TEN HOOGSTE TOEGELATEN AFMETINGEN VAN SCHEPEN, DUWSTELLEN EN ANDERE SAMENSTELLEN

Artikel 11.01¹

Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen

1. De grootste lengte van een schip mag niet meer bedragen dan 135 m en de grootste breedte mag niet meer bedragen dan 22,80 m.

De breedte van een schip mag niet meer bedragen dan

- a) 17,70 m op het riviergedeelte tussen Bingen (kmr 528,50) en St. Goar (kmr 556,00) en
- b) 15 m op het riviergedeelte tussen Pannerden (kmr 867,46) en het Lekkanaal (kmr 949,40).

2. De voor het desbetreffende riviergedeelte bevoegde autoriteiten mogen met betrekking tot de breedte een vergunning afgeven voor het bevaren van dat gedeelte.

- 3.² Een schip met een lengte van meer dan 110 m mag slechts varen, wanneer zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.

- 4.³ Een schip, met uitzondering van een passagiersschip, met een lengte van meer dan 110 m kan alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 28.04, tweede lid, van ES-TRIN voldoet. Een passagiersschip met een lengte van meer dan 110 m kan alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 28.04, derde lid, van ES-TRIN voldoet.

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

- 5.⁴ Een passagiersschip kan alleen dan benedenstrooms van Emmerich (km 855) varen indien het aan de vereisten van artikel 13.01, tweede lid, onderdeel b, van ES-TRIN voldoet

¹ Artikel 11.01 werd definitief aangenomen (Besluit 2015-I-15).

² Het derde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2022-II-14).

³ Het Vierde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2017-II-19, bijlage 1).

⁴ Het vijfde lid werd definitief aangenomen (Besluit 2022-II-11).

Artikel 11.02¹

Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen

- 1.² Een duwstel en een gekoppeld samenstel mogen de in het tweede en derde lid genoemde afmetingen niet overschrijden. Zij mogen slechts met de toegelaten afmetingen varen indien deze zijn vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat met opgave van de toegelaten formatie en de toegelaten belading voor de van toepassing zijnde vaarrichting.
2. De bevoegde autoriteit kan duwstellen en gekoppelde samenstellen met grotere afmetingen, dan die welke volgens het derde lid zijn toegelaten, met ander wijzen van aandrijving en vermogen en bij andere waterstanden bij wijze van proef voor het te bevaren gedeelte toelaten.
3. Voor de betreffende riviergedeelten zijn in op- en afvaart de volgende afmetingen van toepassing:

	Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m
3.1	Bazel (km 166,53) t/m sluizen Iffezheim (km 334,00)		
	a) Sluizen Kembs		
	aa) westelijke sluiskolk	180	22,90
	bb) oostelijke sluiskolk	186,50	22,90
	b) Sluizen Ottmarsheim		
	aa) grote sluis	183	22,80
	bb) kleine sluis	183	11,45
	c) Sluizen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim en Rhinau		
	aa) grote sluis	183	22,80
	bb) kleine sluis	183	11,45
	Deze lengte mag met toestemming van de bevoegde autoriteit worden verhoogd tot 185 m. In dit geval is artikel 6.28, zevende lid, onder a en e niet van toepassing		
	d) Sluizen Gerstheim en Straatsburg		
	aa) grote sluis	185	22,90
	bb) kleine sluis	185	11,45
	e) Sluizen Gambsheim en Iffezheim	270	22,90
	De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten.		
3.2	a) Sluizen Iffezheim (km 334,00) t/m Lorch (km 540,20)	193	22,90
	b) Karlsruhe (km 359,80) t/m Lorch (km 540,20) bovendien	153	34,35
	Alleen de afvaart en bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub van 1,20 m en meer, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij een lagere waterstand uitdrukkelijk heeft toegelaten. Voor zover de duwboot langszijde daarvan vastgemaakte duwbakken meevoert, moeten deze onbeladen zijn.		

¹ Artikel 11.02, met uitzondering van het eerste lid, werd definitief aangenomen. De artikelen 11.03 tot en met 11.05 komen te vervallen (Besluit 2015-I-15).

² Het eerste lid, werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

HOOFDSTUK 13

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE VAART MET KANAALSPITSEN OP HET RIVIERGEDEELTE BAZEL TOT DE SLUIZEN TE IFFEZHEIM

Artikel 13.01

Toepassingsgebied

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op schepen die afmetingen hebben van niet meer dan 38,50 m lengte en 5,05 m breedte en die gewoonlijk het Rijn-Rhônekanaal bevaren.
- 2.¹ Dit hoofdstuk is van toepassing op de in het eerste lid bedoelde schepen tussen Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) en de meest benedenstrooms gelegen voorhaven van de sluisen te Iffezheim (km 335,92).

Artikel 13.02

Kentekens van schepen

De bij artikel 2.01 voorgeschreven kentekens kunnen worden vervangen door die welke zijn voorgeschreven of toegestaan op het Rijn-Rhônekanaal.

Artikel 13.03

Inzinkingsmerken

1. De bij artikel 2.04, eerste lid, voorgeschreven inzinkingsmerken kunnen worden vervangen door ten minste één ijkmerk of ijkplaat aan elke zijde van het schip, aangebracht ingevolge de geldende Internationale overeenkomst betreffende de meting van binnenschepen.
2. In afwijking van artikel 1.07, eerste lid, mag de inzinking van een schip niet dieper zijn dan:
 - a) tot de onderkant van de inzinkingsmerken dan wel van de ijkmerken of de ijkplaten;
 - b) tot het horizontale vlak, liggende 30 cm beneden het laagste punt waarboven het schip niet meer waterdicht is;
 - c) tot de bovenkant van het gangboord op zijn laagste punt.

Artikel 13.04

Diepgangsschalen

Artikel 2.04, tweede lid, is niet van toepassing.

Artikel 13.05

Kentekens van ankers

Artikel 2.05, eerste lid, is niet van toepassing.

¹ Het tweede lid werd definitief aangenomen (Besluit 2012-II-14).

Artikel 13.06¹

Samenstelling van samenstellen

De in artikel 6.21, tweede lid, bedoelde aantekening in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat kan worden vervangen door een getuigschrift, afgegeven door de bevoegde autoriteit.

¹ Artikel 13.06 werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-12).

**LIJST VAN SCHEEPSBESCHIEDEN EN ANDERE DOCUMENTEN DIE OVEREENKOMSTIG
ARTIKEL 1.10 VAN HET RPR AAN BOORD AANWEZIG MOETEN ZIJN**

In de kolom “Rechtsgrondslag” in de volgende tabel wordt naar de volgende voorschriften, overeenkomsten en administratieve overeenkomst verwezen:

- Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP),
- Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR),
- Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN),
- Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN),
- Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI),
- Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, gesloten op 15 februari 1966 in Genève (Overeenkomst van 15 februari 1966),
- Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.

In de voorlaatste kolom van de navolgende tabel staat of het toegestaan is dat de scheepsbescheiden en andere documenten aan boord in elektronisch formaat overgelegd mogen worden of niet.

In de laatste kolom, “elektronisch formaat” van de navolgende tabel staat in welk elektronisch formaat de scheepsbescheiden en andere documenten overgelegd mogen worden. Het elektronische PDF-formaat in de navolgende tabel komt overeen met het PDF-formaat dat is vastgelegd in de internationale norm ISO 32000-1 : 2008. ²Het elektronische PDF/A-formaat in het onderstaande overzicht komt overeen met het formaat dat is gedefinieerd in de internationale norm ISO 32000-1 : 2008.

¹ Bijlage 13 werd definitief aangenomen (Besluit 2023-II-13).

² De derde alinea, laatste volzin, werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-10).

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaate elektronisch formaat
5.5	De bescheiden betreffende elektrische installaties	ES-TRIN, artikel 10.01, tweede lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.6	De verklaring voor de stalen trossen	ES-TRIN, artikel 13.02, derde lid, onderdeel a	Toegestaan	PDF-formaat
5.7	De kenmerking van de keuring van draagbare blustoestellen	ES-TRIN, artikel 13.03, vijfde lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.8	De keuringsbewijzen betreffende vast ingebouwde brandblusinstallaties	ES-TRIN, artikel 13.04, achtste lid ES-TRIN, artikel 13.05, negende lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.9	De keuringsbewijzen en gebruiksaanwijzing betreffende de kranen	ES-TRIN, artikel 14.12, zesde, zevende en negende lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.10	De verklaring inzake de keuring van vloeibaargasinstallaties	ES-TRIN, artikel 17.13	Toegestaan	PDF-formaat
5.11	Het vereiste certificaat van typegoedkeuring en het vereiste bewijs van onderhoud van de boordzuiveringsinstallatie	ES-TRIN, artikel 18.01, vijfde en negende lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.12	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing en de veiligheidsrol	ES-TRIN, artikel 30.03, eerste lid, en bijlage 8, onderdeel 1.4.9	Toegestaan	PDF-formaat
5.13	Voor schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en laten overnachten, de veiligheidsrol	RPR, artikel 8.10	Toegestaan	PDF-formaat

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
6. Lading en afvalstoffen				
6.1 ¹	De bescheiden en andere documenten vereist op grond van nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 van het ADN	ADN, 8.1.2.1, a, e t/m g en i t/m k ADN, 8.1.2.2, b t/m h ADN, 8.1.2.3, b, e, f, h, i, l, o, p en r t/m x	Niet toegestaan	
		ADN, 8.1.2.1, b t/m d en h ADN, 8.1.2.2, a ADN, 8.1.2.3, a, c, g, j, k, m, n en q	Toegestaan	Adequaat elektronisch formaat overeenkomstig het ADN
6.2	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 vergelijkbare vorige, dan wel een standaardbeladingstoestand. De toegepaste berekeningsmethode moet daarbij opgegeven worden	ES-TRIN, artikel 27.01, tweede lid (Beschrijving van de documenten en waarmerk van de Commissie van Deskundigen) ES-TRIN, artikel 28.03, derde lid (Resultaat van de berekening bij containerschepen) RPR, artikel 1.07, vijfde lid (Resultaat van de stabiliteitscontrole en stuwplan)	Toegestaan	PDF-formaat

¹ Het lid 6.1 werd definitief aangenomen. Het vervallen van de leden 6.1.1, 6.1.2 en 6.1.3 werd definitief aangenomen (Besluit 2024-II-10).

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaate elektronisch formaat
6.3	Het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje	RPR, artikel 15.05 en bijlage 10 CDNI, bijlage 2 (Uitvoeringsregeling), Deel A, artikelen 1.01, 2.03, en Aanhangsel I	Niet toegestaan	
6.4	De bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage 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	CDNI, bijlage 2 (Uitvoeringsregeling), Deel A, artikel 3.04, eerste en tweede lid	Toegestaan	PDF-formaat
6.5	De losverklaring	RPR, artikel 15.08, tweede lid CDNI, bijlage 2 en Deel B, model van Aanhangsel IV	Toegestaan	Een leesbaar elektronisch formaat met een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat