

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2005

AANGENOMEN BESLUITEN

de bijlagen inbegrepen

(2005 - I)

Straatsburg, 2 juni 2005

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (05) 1 - Final

VOORJAARSZITTING 2005

AANGENOMEN BESLUITEN

(2005-I)

Straatsburg, 2 juni 2005

INHOUD

Bladzijde

I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie - Goedkeuring van de agenda

Protocol 1: Opening van de zitting - Samenstelling van de Centrale Commissie - Goedkeuring van de agenda	1
--	---

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Toekenning van de waarnemersstatus aan Oekraïne.....	1
Protocol 3: Samenwerking met de Europese Commissie Het volgen van de samenwerkingsovereenkomst en de stand van gemeenschappelijke vraagstukken	2
Protocol 4: Harmonisatie van de gemeenschappelijk voorschriften betreffende vaarbewijzen en het Reglement Rijnschipperspatenten	2
Protocol 5: Samenwerking met de Donaucommissie	18
Protocol 6: Stand van bekrachtigingen van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR	18
Protocol 7: Onderzoek van de bij de CCR ingediende bezwaarschriften – Klacht van de heer Horst HERWECK jun. ./ de Franse Republiek	18
Protocol 8: Identificatie en registratie van de binnenschepen in Europa.....	19

III. Economische zaken

Protocol 9: Economische situatie in de Rijnvaart	19
Protocol 10: Marktobservatie	30

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 11: Inwerkingtreding van de richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad voor het vormen van een kader voor Communautaire maatregelen op het gebied van water (Kaderrichtlijn water).....	30
Protocol 12: Onder bescherming stellen van sectoren van de Rijn in het kader van het Europese FFH-regime volgens de richtlijnen 92/43/EEG en 97/62/EG (Natura 2000)	30
Protocol 13: Stand van de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	33

V. Reglementen en technische vraagstukken

Protocol 14: Inleidende mededeling	33
Protocol 15: Politiereglement	33
Protocol 16: Reglement van onderzoek - Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (artt. 7.02, tweede lid, 11.02, vijfde lid, 22a.05, eerste lid)	33
Protocol 17: Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 10.03a, 10.03b en 24.06, vijfde lid)	34
Protocol 18: Gelijkwaardigheid van de eisen van de Richtlijn 97/68/EG betreffende de onderlinge aanpassingen van de wetgeving en van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines en de eisen van het ROSR	37
Protocol 19: ADNR	37
Protocol 20: Workshop over vaarsimulators	38
Protocol 21: Herstel en verbreding van de Kennedybrug in Bonn bij kmr. 654,94	38
Protocol 22: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn	42
Protocol 23: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluisen van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdempel van de sluisen bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal bij Iffezheim	44
Protocol 24: Inzetten van grote duwbakken	46
Protocol 25: Kennisneming van de inwerkingtredingen in de lidstaten en van de besluiten van de comités en werkgroepen	46

VI. Beheer

Protocol 26: Inrichting van de grote vergaderzaal	75
Protocol 27: Begroting voor 2006 van de Centrale Commissie	75
Protocol 28: Begroting voor 2006 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	76
Protocol 29: Voorlopige begroting van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan	76

VII. Diversen

Protocol 30: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2004	76
Protocol 31: Persbericht	76
Protocol 32: Datum van de volgende vergadering	76



CC/R (05) 1 – Final
2 juni 2005

Or. : fr fr/de/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2005

PROTOCOL 1

Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie Goedkeuring van de agenda

Geen besluit

PROTOCOL 2

Toekenning van de waarnemersstatus aan Oekraïne

Besluit

De Centrale Commissie,

I.

Gezien het verzoek tot toekenning van de waarnemersstatus dat Oekraïne heeft ingediend,

onder verwijzing naar de bewoording van haar Besluit 2001-I-3 betreffende de waarnemersstatus voor derde landen en intergouvernementele organisaties,

vaststellende dat Oekraïne heeft verklaard de voor de waarnemersstatus bij de CCR geldende voorschriften te accepteren,

rekening houdend met het feit dat Oekraïne op betekenisvolle wijze bij de Europese binnenvaart is betrokken,

overwegende dat de deelname van Oekraïne aan de werkzaamheden van de CCR kan worden beschouwd als een positieve bijdrage aan deze werkzaamheden en aan het bevorderen van de Europese binnenvaart,

besluit tot het toekennen van de waarnemersstatus aan Oekraïne,

II.

geeft aan haar secretaris-generaal de opdracht het bijgaande besluit aan de autoriteiten van Oekraïne te doen toekomen en, in ruggespraak met de comités, de wijze waarop deze staat in de praktijk en in overeenstemming met het reglement inzake de waarnemersstatus aan de werkzaamheden van de CCR kan deelnemen met de autoriteiten van Oekraïne af te stemmen.

PROTOCOL 3

Het volgen van de samenwerkingsovereenkomst en de stand van gemeenschappelijke vraagstukken

Geen besluit

PROTOCOL 4

Harmonisatie van de gemeenschappelijke voorschriften betreffende vaarbewijzen en het Reglement Rijnschipperspatenten

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op het door de Europese Commissie ingediende verzoek haar in kennis te stellen van de voorwaarden waaraan voldaan dient te worden om de communautaire vaarbewijzen op de Rijn ter toepassing van aanvullend protocol nr. 7 te kunnen erkennen,

gezien haar wens de harmonisatie van documenten die van belang zijn voor de schippers, op Europees niveau te bevorderen,

strevende naar een efficiënte coördinatie tussen de betrokken instellingen,

neemt met tevredenheid kennis van het door haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding opgestelde verslag over de modaliteiten van en de voorwaarden voor de erkenning op de Rijn van communautaire vaarbewijzen,

geeft haar secretaris-generaal de opdracht dit verslag aan het DG TREN voor te leggen en de in de bijlage vermelde brief aan het DG TREN te doen toekomen.

Bijlagen

Bijlage 1 bij protocol 4

Harmonisatie van de gemeenschappelijke voorschriften betreffende vaarbewijzen en het Reglement Rijnschipperspatenten

VERSLAG

INLEIDING

1. Overeenkomstig het in de Akte van Mannheim verwerkte Verdrag van 14 december 1922, is voor het varen op de Rijn een door de bevoegde instantie van een verdragsluitende staat afgegeven Rijnpatent verplicht. Het Verdrag van 1922 bepaalt dat het Rijnpatent moet vermelden voor welke waterwegen en voor welke scheepstypen het vaarbewijs geldt. De patenten zijn onderverdeeld in vier groepen, afhankelijk van de lengte en/of de functie van het schip. De voorwaarden voor het verkrijgen van het vaarbewijs is geregeld in het Reglement Rijnpatenten. Hiervoor zijn ook andere reglementen relevant, zoals het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen en het Reglement radarpatenten.
2. Alhoewel het Rijnpatent altijd verplicht is op de Rijn, zijn er vrijstellingen of uitzonderingen in de reglementen voorzien en voor de houders van vaarbewijzen die op andere waterwegen gelden bestaat de mogelijkheid een Rijnpatent te verkrijgen zonder alle voor de normale procedure vereiste examens af te hoeven leggen. De vrijstelling is echter nooit volkomen: voor de specifieke kennis van de vaart op de Rijn¹, dat wil zeggen betreffende de op de Rijn van toepassing zijnde reglementen en betreffende de lokale omstandigheden, moet er altijd een specifiek examen voor een Rijnpatent worden afgelegd. Met deze vrijstellingen en uitzonderingen wordt dus slechts een gedeeltelijke gelijkwaardigheid van het Rijnpatent met andere vaarbewijzen erkend. Het op 1 december 2004 in werking getreden Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herziane Rijnvaartakte gaat verder en geeft de CCR de bevoegdheid andere documenten als gelijkwaardig aan het Rijnpatent te erkennen.
3. Op gemeenschappelijk niveau zijn twee richtlijnen over vaarbewijzen aangenomen. Allereerst werd met de Richtlijn 91/672/EEG voor de lidstaten van de Gemeenschap besloten tot wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen. Vervolgens is de Gemeenschap overgegaan tot de harmonisatie van de voorwaarden ter verkrijging van de nationale vaarbewijzen. Zo stelt de Richtlijn 96/50 een model voor één enkel nationaal vaarbewijs voor, waarbij met het oog op het subsidiariteitsbeginsel de verantwoordelijkheid voor de afgifte aan de lidstaten zelf wordt overgelaten. Deze richtlijnen erkennen het Rijnpatent als een geldig vaarbewijs voor het besturen van schepen op alle waterwegen van de Gemeenschap. Deze Richtlijnen betreffen ook niet de nationale binnenwateren die niet met het waterwegennet van de andere lidstaten in verbinding staan.
4. De Europese commissie heeft in het Witboek (COM 2001/370) haar wens kenbaar gemaakt een verdere harmonisatie tot stand te brengen en verzocht de Centrale Commissie per brief van 29 april 2003 haar in kennis te stellen van de voorwaarden waaronder de CCR de communautaire vaarbewijzen op de Rijn als geldig vaarbewijs zou kunnen erkennen. Deze opdracht werd in het kader van het Comité STF en de Werkgroep STF/G van de Centrale Commissie uitgevoerd.

¹ Artikel 3.05, derde lid.

5. Alvorens de conclusies van de CCR voor te leggen, dient allereerst nauwkeurig te worden aangegeven welk veld de analyse beslaat. In de eerste plaats; het communautair vaarbewijs is al geldig voor de vaart op de Rijn benedenstrooms van het Spijksche Veer². Voor de vaart bovenstrooms het Spijksche Veer, blijft het grote patent verplicht voor het besturen van schepen met een lengte 35 of meer en voor schepen voor het vervoer van 12 passagiers of meer. Het kleine patent is verplicht voor het voeren van een schip met een lengte van minder dan 35 m. De gemeenschappelijke richtlijn is van toepassing op vaarbewijzen voor het vervoer van goederen bestemde vaartuigen met een lengte van 20 m of meer en voor het vervoer van passagiers bestemde vaartuigen met, naast de bemanning, 12 of meer personen³. Hiermee dient dus het onderscheid tussen twee gevallen te worden gemaakt. De op grond van de gemeenschappelijke richtlijn afgegeven nationale vaarbewijzen moeten gelijkwaardig worden erkend aan het kleine patent voor het voeren van een vrachtschip met een lengte van minder dan 35 m. Voor het voeren van vrachtschepen van 35 m en meer en passagiersschepen die bestemd zijn, buiten de bemanning, voor het vervoer van 12 personen en meer, dat wil zeggen verreweg het merendeel van het verkeer op de Rijn, dienen die vaarbewijzen daarentegen als gelijkwaardig aan het grote patent te worden erkend. Als uitgangsbasis voor deze analyse zijn hoofdzakelijk de voorgeschreven voorwaarden voor het verkrijgen van het grote patent gebruikt. Er wordt alleen naar het kleine patent verwezen, wanneer de voorwaarden daarvoor verschillen.

6. Aangezien de twee instrumenten noch de zelfde doelstelling, noch dezelfde strekking hebben kunnen de werkzaamheden ter vergelijking en onderlinge aanpassing van de inhoud van de twee teksten in een dergelijk beperkt kader slechts tot een onvolkomen resultaat leiden. De gemeenschappelijke richtlijn beperkt zich, per definitie, tot de grote lijnen bij het bepalen van de voorwaarden voor het verkrijgen van de vaarbewijzen; zo beschikken de staten bij het omzetten in nationale wetgeving over een speelruimte⁴. Met de richtlijn wordt eerder een harmonisatie dan een uniformering van de nationale reglementen beoogd, om, voor zover noodzakelijk, concurrentie-distorsies te vermijden en het vrije verkeer van personen niet in de weg te staan. Het is dus vanzelfsprekend dat tussen de nationale regelgevingen verschillen kunnen blijven bestaan binnen de door het communautair recht bepaalde grenzen. Daarentegen wordt met de Rijnvaartreglementen gestreefd naar een uniforme regelgeving in alle lidstaten. Derhalve vormen de Rijnvaartreglementen een compleet reglementair geheel, dat daardoor logischerwijze meer gedetailleerd is dan de gemeenschappelijke richtlijn. Zo zijn niet alleen de criteria voor het verkrijgen van de patenten maar ook de procedure voor het examen en voor de afgifte van de patenten in bijzonderheden bepaald. De tot het afgeven van patenten bevoegde autoriteiten, zijn bij name aangeduid en hun handelswijze wordt nauwkeurig voorgeschreven, in het bijzonder met direct aan hen gerichte "richtlijnen". In praktijk werken de bevoegde autoriteiten van de verschillende lidstaten nauw samen. Uit het oogpunt van de nauwkeurigheid is het Rijnvaartreglement vergelijkbaar met de in nationale reglementen omgezette gemeenschappelijke richtlijn.

7. Bij het streven naar een gelijkwaardigheid van de twee teksten die in aard en in doelstelling van elkaar verschillen, zijn twee oplossingen mogelijk:

- a. Óf de inhoud van de richtlijn wordt gewijzigd en aan de voorwaarden voor het reglement patenten aangepast ("kleine" herziening). De wijzigingen zouden hoofdzakelijk bestaan uit het nauwkeurig bepalen van bepaalde voorwaarden voor het verkrijgen van de vaarbewijzen. Hier zou de gemeenschappelijke richtlijn onderwerp van het streven naar een gelijkwaardigheid zijn, hetgeen overeenkomt met de wezenlijke doelstelling. Het nadeel echter is, gezien de traagheid van de beslissingsprocedure in de gemeenschap, dat deze procedure langdurig zou zijn. Voorts kan het uiteindelijke resultaat nooit volkomen zijn, aangezien er voor de Rijn altijd aan aanvullende vereisten moet worden voldaan, in het bijzonder betreffende de kennis van de lokale omstandigheden.

² Artikel 1.03 van het reglement Rijnpatenten.

³ Artikel 3 van de richtlijn.

⁴ De staten kunnen, na raadpleging van de Commissie (artikel 8, tweede lid), in het bijzonder verlangen dat wordt voldaan aan aanvullende eisen inzake kennis van de lokale omstandigheden of het voeren van een passagiersschip).

- b. De EG besluit tot een geheel nieuwe richtlijn, die veel meer ambieert en veel nauwkeuriger is ("grote" herziening). In deze richtlijn zou enerzijds meerdere soorten communautaire vaarbewijzen zijn voorzien, die variëren in graad van moeilijkheid, afhankelijk van het scheepstype en/of de Europese rivier waarop wordt gevaren. Anderzijds zou de richtlijn niet worden beperkt tot het vaststellen van voorwaarden ter verkrijging en ter afgifte van vaarbewijzen. De richtlijn zou ook de procedures voor het verkrijgen en het afgeven van de vaarbewijzen regelen, hetgeen tot op heden naar eigen oordeel van de EG-staten wordt gedaan. Bovendien kan met deze methode de Donau in aanmerking worden genomen.

8. Aangezien de wijziging van de richtlijn, ongeacht de aard van die wijziging, meerdere jaren kan vergen, zou een tussenoplossing kunnen zijn dat de gelijkwaardigheid op grond van de nationale regelgevingen waarin de gemeenschappelijke richtlijn omgezet kan worden, wordt erkend. Immers, iedere staat heeft de bevoegdheid om de in de richtlijn gestelde vereisten, overeenkomstig de voorschriften van het Reglement Patenten en volgens de voorwaarden die in het kader van de uitvoeringsregeling van het Aanvullend Protocol nr. 7 zijn voorzien, in het nationaal recht om te zetten. Zo zou de Centrale Commissie kunnen besluiten tot de erkenning van de vaarbewijzen die op grond daarvan zijn afgegeven.

9. Met het oog op een eventuele erkenning van de communautaire vaarbewijzen op de Rijn is een op de volgende aspecten gebaseerde analyse gemaakt:

- I. de criteria voor het verkrijgen;
- II. de procedure voor het verkrijgen;
- III. de tenuitvoerbrenging en de controle van de erkenning.

I- ANALYSE EN VERGELIJKING VAN DE CRITERIA VOOR HET VERKRIJGEN

10. De criteria voor het verkrijgen van het patent en het communautaire vaarbewijs kunnen in drie rubrieken worden gegroepeerd:

1. de beroepscompetentie, bestaand uit:
 - 1.1 de (theoretische) beroepskennis van het voeren van binnenschepen;
 - 1.2 de beroepservaring;
2. de geschiktheid, nader onderscheiden naar de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de persoon in kwestie, de minimum leeftijd en een verklaring van geen bezwaar van het openbare gezag⁵;
3. de aanvullende vaardigheden en kennis, in het bijzonder de kennis van de lokale omstandigheden ("Streckenkenntnisse").

11. Voor het maken van de analyse werden deze drie criteria één voor één onderzocht en met elkaar vergeleken. Na iedere rubriek volgt een samenvattende tabel. Deze tabel vervat, voor het geval dat de gemeenschappelijke richtlijn ongewijzigd blijft, de aanvullende vereisten die op grond van het Aanvullend Protocol nr.7 aangenomen en in een CCR-reglement omgezet zouden moeten worden om de gelijkwaardigheid van het communautaire vaarbewijs te kunnen erkennen. In de tweede kolom van de tabel staan de voorgestelde wijzigingen in het geval van een "kleine wijziging" van de richtlijn, volgens de in bovenstaand lid 7, onder a, vermelde hypothese.

De beroepskennis

12. Algemene beroepskennis: de beroepskennis bestaat uit de nautische kennis en de kennis van de reglementen, in het bijzonder de vaarwegsignalering. Deze vereisten, die in de bijlagen van beide reglementen zijn gespecificeerd, zijn over het geheel genomen gelijkwaardig. In de gemeenschappelijke richtlijn ontbreekt alleen de verwijzing naar het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hier is geen aanpassing voorgesteld aangezien die regeling via een andere nog af te ronden richtlijn binnenkort in het gemeenschapsrecht wordt opgenomen.

⁵ Dit criterium is uitsluitend in het Reglement Rijnpatenten voorzien.

De richtlijn eist van de kandidaat dat hij het CEVNI kent, terwijl het Reglement Rijnpatenten de kennis van het RPR vereist. Toch wordt beschouwd dat beide regelgevingen in hun geheel genomen gelijkwaardig zijn; de aanvullende voorwaarde met betrekking tot de kennis van het RPR, kan tot het specifieke politieke regelgeving worden beperkt. Dit aspect dient in het kader van de kennis van de lokale omstandigheden te worden onderzocht (zie onderstaand punt 20).

13. Aanvullende beroepskennis voor het voeren van passagiersschepen: de gemeenschappelijke richtlijn en het Rijnvaartreglement vervatten aanvullende vereisten voor het besturen van de passagiersschepen, die voornamelijk bestaan uit de aanwezigheid aan boord van een bemanningslid (niet noodzakelijkerwijs de schipper) die de veiligheidsvoorschriften kent. Deze voorschriften zijn vermeld onder artikel 10 van de richtlijn. In het Rijnregime zijn deze voorschriften onderwerp van een apart reglement betreffende het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen (2004-II-22(II)). Deze aanvullende vereisten zijn geen verplichte voorwaarde voor het verkrijgen van een vaarbewijs aangezien het niet noodzakelijkerwijs de schipper is die aan deze voorwaarde moet voldoen. Zij betreffen vooral de samenstelling van de bemanning en zijn geen onderwerp van een voorstel tot harmonisering.

14. Vereiste kennis voor de radarvaart

Een schip moet bij slecht zicht op radar varen⁶. Theoretisch gezien is het radarpatent dus niet systematisch vereist maar in de praktijk is het radarpatent altijd nodig in de Rijnvaart. In de gemeenschappelijke richtlijn worden zowel het vaarbewijs als het getuigschrift voor het varen op radar vermeld, terwijl in het Rijnsysteem beide onderwerp zijn van een apart reglement. In het Reglement over de afgifte van radarpatenten (Reglement Radarpatenten) zijn de voorschriften voor het verkrijgen van het patent immers strikter en nauwkeuriger bepaald dan in de gemeenschappelijke richtlijn. In het kader van de Rijn moet de kandidaat in het bijzonder houder zijn van een marifoonbedieningscertificaat⁷, hetgeen niet in de gemeenschappelijke richtlijn is bepaald. De CCR geeft toe dat het geen noodzaak is het vervullen van deze vereiste als een voorafgaande voorwaarde voor het verkrijgen van een radarpatent te beschouwen. Het radarpatentexamen bestaat uit een theoretisch en een praktisch deel over de in Bijlage 1 van het reglement vermelde onderwerpen. In de richtlijn is de inhoud van het examen dat moet worden afgelegd voor het varen op radar minder gedetailleerd. Enerzijds is er alleen in een theoretisch examen en niet in een praktisch examen voorzien. Anderzijds is de examenstof veel minder gedetailleerd. De overeenkomstig de gemeenschappelijke richtlijn afgegeven radardiploma's kunnen dientengevolge alleen overal worden erkend, wanneer in de richtlijn de inhoud en de modaliteiten van het examen nauwkeurig worden vermeld. In de huidige situatie kunnen op de Rijn alleen radardiploma's worden erkend die op grond van een examen zijn afgegeven, waarvan de inhoud vergelijkbaar is met het in de Bijlage van het Reglement Radarpatenten omschreven examenprogramma.

Wat de vorm van het getuigschrift betreft is in het Reglement Radarpatenten een uniform model voor het radarpatent in de lidstaten vastgesteld, waarbij de mogelijkheid is voorzien om het bezit van het radarpatent op de schipperspatentkaart met het woord "radar" aan te geven⁸, zoals dat ook in de richtlijn is voorzien⁹.

Wijzigingen van het Reglement Radarpatenten	Aanvullende voorwaarden in geval van de in punt 10 voorziene hypothese	Wijzigingen van de richtlijn in het kader van een beperkte herziening
	Op de Rijn kunnen alleen de radardiploma's worden erkend, die op grond van een examen zijn afgegeven, waarvan de inhoud vergelijkbaar is met het in de Bijlage van het Reglement Radarpatenten omschreven examenprogramma.	Aanpassen van de voorwaarden voor het verkrijgen van het radargetuigschrift op die van het Reglement Radarpatenten

⁶ Artikel 6.30 van het RPR.

⁷ Artikel 2.01, onder c, van het Reglement Radarpatenten.

⁸ Artikel 3.04, tweede lid.

⁹ Artikel 9, tweede lid.

Het criterium van de ervaring

15. De vereiste ervaring voor het grote patent en voor het communautaire vaarbewijs is vier jaar. Voor het kleine patent wordt één jaar ervaring vereist. Het door de richtlijn vastgestelde criterium van de ervaring, met inbegrip van de voorziene vrijstellingen en uitzonderingen, is geheel in overeenstemming met de vereisten voor het verkrijgen van het kleine patent volgens het Rijnreglement. De onderstaande analyse betreft daarom alleen de kwestie van de gelijkwaardigheid van het communautaire vaarbewijs met het grote patent.

Het Reglement Rijnpatenten is nauwkeuriger dan de richtlijn en bepaalt dat de vereiste ervaring moet bestaan uit een vaartijd van twee jaar als matroos of matroos-motordrijver en uit een vaartijd van één jaar als volmatroos¹⁰. De richtlijn bepaalt slechts dat de beroepservaring als lid van de dekbemannings is vereist. De reden van het ontbreken van bijzonderheden komt voort uit het feit dat in het gemeenschapsrecht (nog) geen reglement bestaat over de samenstelling van de bemanning met de verschillende functies aan boord van een schip. Het feit dat die bijzonderheden ontbreken is echter geen hindernis voor de erkenning van gelijkwaardigheid van de gemeenschappelijke voorschriften met het Rijnvaartreglement, al zou het wenselijk zijn dat punt op termijn nauwkeurig in de richtlijn vast te stellen.

Het Rijnvaartreglement bepaalt dat 180 vaardagen als één jaar vaartijd gelden, terwijl de richtlijn geen vermelding maakt van een dergelijke nauwkeurigheid: in het gemeenschappelijk kader stelt iedere lidstaat het aantal effectieve vaardagen dat als één jaar geldt naar eigen oordeel vast. Dit leidt tot grote discrepanties tussen de verschillende nationale regelgevingen (variërend van 100 tot en met 180 dagen). Mocht het communautaire vaarbewijs in de huidige staat worden erkend, dan zou dat een ongelijke behandeling voor de schippers ten gevolge hebben, die betreffende de beroepservaring niet aan de zelfde vereisten onderworpen zijn. Dientengevolge kan de erkenning zonder een in een uitvoeringsregeling bepaalde aanvullende voorwaarde pas plaatsvinden na een vergaande wijziging van de richtlijn ter vaststelling dat 180 effectieve vaardagen als één jaar gelden voor het soort certificaat dat voor een erkenning op de Rijn is bestemd.

16. Voorwaarden voor de vermindering van de vaartijd: volgens beide teksten kan het aantal van 4 jaren vaartijd in sommige gevallen worden verminderd.

a) De in de zeevaart opgedane ervaring

Beide reglementen voorzien in een vermindering in geval van in de zeevaart opgedane ervaring. De door de richtlijn toegestane vermindering is echter groter dan die van het Reglement Rijnpatenten. Het Reglement stelt vast dat de vermindering ten hoogste 2 jaar is en dat 250 vaardagen op zee als één jaar gelden. Volgens de richtlijn kunnen de lidstaten aan de aanvrager die een ervaring in de zeevaart kan aantonen een vermindering van ten hoogste 3 jaar toekennen, over de vereiste 4 jaar ervaring. In de richtlijn wordt niet vermeld dat deze ervaring als lid van de dekbemannings wordt vereist en ook niet hoeveel vaardagen als één jaar beroepservaring in de zeevaart gelden. Het voorstel luidt de richtlijn aan de betreffende voorschriften van het Rijnreglement aan te passen. Één jaar ervaring in de binnenvaart kan immers niet worden beschouwd als zijnde voldoende om aan de in de binnenvaart vereiste beroepservaring te voldoen.

b) Erkende opleiding met praktijkstage

Ook hier is in beide reglementen, bij het met goed gevolg afronden van de opleiding, een vermindering van de vereiste beroepservaring voorzien, maar ook hier verschilt de duur van de toegestane vermindering. Voor het Rijnvaartreglement is deze ten hoogste twee jaar en voor de richtlijn ten hoogste drie jaar. Het Reglement Rijnpatenten zou gewijzigd en aan de richtlijn aangepast kunnen worden (zie ook onderstaand lid 21 en 25).

¹⁰ De functie van matroos is nader uitgewerkt in de Bemanningsregeling bepaald (hoofdstuk 23 van het ROSR).

c) Praktijkexamen

De richtlijn bepaalt dat een vermindering van ten hoogste 3 jaar aan de aanvrager die een praktijkexamen aflegt kan worden toegekend; de geldigheid van het vaarbewijs is in dat geval beperkt tot het besturen van schepen met vaareigenschappen die vergelijkbaar zijn die van het schip waarmee het praktijkexamen is afgelegd. In het Rijnvaarreglement is deze mogelijkheid tot vermindering niet voorzien. Dientengevolge kunnen de daarop gebaseerde vaarbewijzen pas op de Rijn worden erkend als aan de hand van het dienstboekje kan worden aangetoond dat de houder inderdaad over de door het Reglement Rijnpatenten vereiste 4 jaren beroepsopleiding beschikt. Op het vaarbewijs wordt de wijze waarop het is verkregen vermeld, zodat deze aanvullende voorwaarde in de praktijk makkelijk omgezet zou kunnen worden. Ten slotte dient hieraan te worden toegevoegd dat de volgens de richtlijn voorziene beperkingen, in het bijzonder betreffende de scheepstypen waarvoor het verkregen vaarbewijs geldt, op de Rijn blijven gelden.

Laat het duidelijk zijn dat het praktijkexamen niet principieel wordt uitgesloten. Onder bepaalde omstandigheden vereenvoudigt het de toegang tot het beroep en het gebruik van simulatortechnieken zou de uitvoering daarvan aantrekkelijker kunnen maken. Alvorens tot een algemene toepassing over te gaan en de aan het examen verbonden vaartijdvermindering vast te stellen is het echter belangrijk de modaliteiten van dat examen te bepalen en de voordelen en de beperkingen daarvan te evalueren.

Wijzigingen van het Reglement Rijnpatenten	Aanvullende voorwaarden in geval de richtlijn niet wordt gewijzigd	Voorgestelde wijzigingen van de richtlijn in geval van een beperkte wijziging
<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van artikel 2.01, derde lid, onder a: vermindering van ten hoogste 3 jaar wanneer een opleiding met goed gevolg is afgerond. 	<ul style="list-style-type: none"> De vaarbewijzen die op grond van één jaar ervaring en een praktijkexamen zijn afgegeven worden op de Rijn alleen erkend bij het voorleggen van het dienstboekje, waarmee wordt aangetoond dat de houder over de door het Reglement Rijnpatenten vereiste ervaring in vaartijd beschikt; - De vaarbewijzen die op grond van een aantal effectieve vaardagen van minder dan 180 dagen per jaar worden afgegeven, worden op de Rijn alleen erkend bij het vervullen van aanvullende verplichtingen, aan de hand waarvan het nakomen van het door het Rijnvaartreglement vereiste aantal dagen kan worden aangetoond. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van art. 7, derde lid, onder b: vermindering van ten hoogste 2 jaar in geval van ervaring in de zeevaart; - Bepaling van het aantal dagen die als één jaar vaartijd in de zee- en binnenvaart gelden.

Minimum leeftijd en geschiktheid

17. Minimum leeftijd: volgens beide regelingen moet de aanvrager een minimum leeftijd van 21 jaar hebben. De richtlijn opent echter de mogelijkheid dat de lidstaten vaarbewijzen vanaf 18 jaar afgeven. De andere lidstaten zijn in dat geval niet verplicht het vaarbewijs te erkennen voordat de houder niet de voor hun eigen regeling vereiste leeftijd heeft bereikt. Zo ook worden de communautaire vaarbewijzen op de Rijn pas erkend wanneer de houder de leeftijd van 21 jaar heeft bereikt.

18. Verklaring van geen bezwaar: voor de afgifte van het communautaire vaarbewijs is het voorleggen van het strafblad of ieder andere verklaring van geen bezwaar betreffende de aanvrager niet vereist. Deze voorwaarde zou onvoorwaardelijk kunnen blijven voor het verkrijgen van een Rijnpatent, zonder dat het vervullen van deze voorwaarde wordt vereist als aanvullende voorwaarde voor het erkennen van het communautair vaarbewijs als een op de Rijn geldend vaarbewijs.

19. Lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1) Inhoud van het medische onderzoek

De richtlijn is ten gronde evenwaardig met het Rijnreglement maar, aangezien de examen-inhoud niet voldoende gedetailleerd is, is een erkenning op de Rijn zonder verdere garanties niet mogelijk. De richtlijn vermeldt slechts dat de geschiktheid gecontroleerd dient te worden, zonder echter een enkel criterium ter evaluatie van de geschiktheid te vermelden. Ter herinnering; het Reglement Rijnpatenten is op dat punt onlangs geactualiseerd en de betreffende voorschriften weerspiegelen de huidige praktijk op dat gebied. Een algemene erkenning van het communautaire vaarbewijs als zodanig, zou een wijziging van de richtlijn vereisen, door middel waarvan zou worden verzekerd dat de resultaten van de medische keuring conform de richtlijn, dezelfde betekenis hebben als de vergelijkbare resultaten van de medische keuring conform het Rijnvaartreglement.

Natuurlijk is er geen bepaling in de richtlijn die de EU-lidstaten ervan weerhoudt de in het Rijnvaartreglement voorziene voorschriften reeds nu aan te nemen. Dat hebben enkele CCR-lidstaten dan ook al gedaan. In afwachting van een wijziging van de richtlijn op dat punt, zullen dientengevolge op de Rijn uitsluitend de op grond van de nationale reglementen afgegeven communautaire vaarbewijzen worden erkend, die een inhoudelijk overeenkomende medische keuring conform bijlage B 1 van het Reglement Patenten voorschrijven.

2) Periodiciteit van het medische onderzoek:

Volgens het Rijnvaartreglement moet het medische onderzoek van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid vanaf het 50^{ste} jaar iedere vijf jaar en vanaf het 65^{ste} jaar ieder jaar worden herhaald (art. 4.01, eerste lid). In de richtlijn (art. 6) is niet voorzien dat het onderzoek iedere vijf jaar bij het bereiken van de leeftijd van 50 jaar moet worden herhaald. Voor een harmonisatie op dat punt zou de richtlijn vergaand gewijzigd moeten worden, zodat die voorwaarde voor het soort vaarbewijs dat voor erkenning op de Rijn is bestemd verplicht zou worden.

Zou de hypothese van de vergaande wijziging niet in overweging worden genomen, dan zal de houder van een communautair vaarbewijs vanaf het 50^{ste} jaar iedere vijf jaar een medische verklaring moeten voorleggen, om op de Rijn toegelaten te worden.

Wijzigingen van het Reglement Rijnpatenten	Aanvullende voorwaarden in geval de richtlijn niet wordt gewijzigd	Voorgestelde wijzigingen van de richtlijn in geval van een beperkte wijziging
-	<ul style="list-style-type: none"> - De communautaire vaarbewijzen worden op de Rijn alleen erkend wanneer de houder de leeftijd van 21 jaar heeft bereikt; - Op de Rijn worden alleen de op grond van nationale reglementen afgegeven communautaire vaarbewijzen erkend, die een inhoudelijk overeenkomende medische keuring conform bijlage B 1 van het Reglement Rijnpatenten voorschrijven; - De houder van een communautair vaarbewijs die de leeftijd van 50 jaar heeft bereikt moet iedere vijf jaar een vernieuwde medische verklaring aan de bevoegde autoriteiten voorleggen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Een bijlage toevoegen met een gedetailleerde inhoud van het medische onderzoek.

Aanvullende voorwaarden

20. Kennis van de lokale omstandigheden ("Streckenkenntnisse")

De aanvrager moet, behalve een algemene scheepvaartkennis, over de vereiste kennis van de lokale omstandigheden beschikken van het riviergedeelte waarvoor hij het patent aanvraagt¹¹. Deze kennis bestaat uit een praktische ervaring met het voeren van een schip op het gevraagde riviergedeelte (uitgedrukt in een aantal vaarten, aangetoond met behulp van het dienstboekje) en een voor dat riviergedeelte specifiek theoretische en reglementaire kennis (aangetoond met het slagen in een examen). Alleen de autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en van België zijn bevoegd het examen van de kennis van de lokale omstandigheden af te nemen en het overeenkomende Rijnpatent af te geven.

De richtlijn voorziet de mogelijkheid dat de lidstaten verlangen dat wordt voldaan aan aanvullende eisen inzake bekendheid met de plaatselijke situatie (art. 8, tweede lid). De regels en de procedure van het examen worden door de lidstaten naar eigen oordeel vastgesteld. OP dezelfde wijze wordt van de houders van niet op de Rijn erkende documenten verlangd dat zij aan dezelfde aanvullende eisen inzake de bekendheid met de plaatselijke situatie voldoen, als van de houders van Rijnpatenten wordt verlangd en volgens de procedures van het Reglement Rijnpatenten, alvorens zij tot de vaart op de Rijn zijn toegelaten.

II- ANALYSE EN VERGELIJKING VAN DE PROCEDURES VOOR HET VERKRIJGEN

Overeenkomstig de voorwaarden ter erkenning die in het Aanvullend Protocol nr. 7 worden vastgesteld, dient te worden verzekerd dat de modaliteiten voor het afgeven van communautaire vaarbewijzen de daadwerkelijke naleving van de gelijkwaardigheid van de procedures ter verkrijging waarborgen¹².

21. Examenprocedure en controle van de kennis

In het Reglement Rijnpatenten is de procedure voor het examen nauwkeurig vastgesteld, met vermelding van de bijzonderheden betreffende de examencommissies die de lidstaten moeten benoemen (deze voorschriften zijn in richtlijnen en specifieke dienstnota's vervat). Daarentegen kunnen de lidstaten van de EG de uitvoeringsmodaliteiten van de gemeenschappelijke richtlijn naar eigen oordeel bepalen.

Met het oog op een aanpassing aan het Reglement Rijnpatenten zou de examenprocedure in de richtlijn nauwkeuriger moeten worden vastgesteld. Een mogelijkheid zou zijn de staten te verzoeken een lijst van de autoriteiten die bevoegd zijn tot het afnemen van de examens op te stellen en ter beschikking te stellen, zoals

¹¹ Deze eis van kennis van de lokale omstandigheden geldt niet voor het beneden het Spijsche Veer gelegen deel van de Rijn.

¹² Artikel II van het Aanvullend Protocol nr. 7 bepaalt dat "de Centrale Commissie [kan] andere [...] schipperspatenten erkennen, wanneer deze zijn afgegeven op grond van voorschriften die gelijkwaardig zijn aan de ter uitvoering van de onderhavige Akte vastgestelde voorschriften en overeenkomstig procedures die de daadwerkelijke naleving daarvan waarborgen".

dat al in artikel 10 van de ontwerprichtlijn over de technische voorschriften is voorzien. Het lijkt meer dan wenselijk dat de bevoegde autoriteiten zich in de praktijk kunnen oriënteren op een geharmoniseerde tenuitvoerbrenning en dat de lidstaten zo de ontwikkeling van de richtlijn en het reglement zo uniform mogelijk kunnen laten verlopen. Hiertoe zou een operationele samenwerking, vooral op het gebied van gegevensuitwisseling, moeten worden voorzien.

Dit geldt ook voor de erkende opleidingen met het daaraan verbonden recht op een vermindering van de vereiste vaartijd. De overeenkomstig het Reglement Rijnpatenten aangenomen Richtlijn nr. 1, Bijlage 1, vermeldt de erkende opleidingscentra met de voor elke opleiding in dagen uitgedrukte vermindering van de vaartijd, waarop de aanvrager die de opleiding met goed gevolg heeft afgerond, recht heeft. In artikel 2.1 van de richtlijn wordt gesproken over een opleiding, die "aan een door de CCR vastgestelde minimum standaard" voldoet. Zo vindt een controle en een gegevensuitwisseling tussen de delegaties van de CCR-lidstaten plaats, voordat een vermindering van de vaartijd wordt toegekend. Een dergelijk systeem zou ook op gemeenschappelijk niveau moeten worden ingesteld om te waarborgen dat de erkende opleidingen werkelijk met de voor een vaartijdvermindering vereiste standaard overeenkomen.

22. Procedures voor het medische onderzoek

In het Rijnsysteem kan het medische onderzoek uitsluitend door de artsen die door een "bevoegde autoriteit" zijn aangewezen, worden gedaan. De lijst van deze artsen is in Bijlage 1 bij de Richtlijn nr. 2 weergegeven. Deze beperkende procedure is gemotiveerd door het specialistische karakter van het onderzoek, in het bijzonder vanwege de gezondheidsrisico's die specifiek aan het beroep zijn verbonden. De richtlijn bepaalt dat de controlerende arts door de "bevoegde autoriteit" moet worden "erkend". Ondanks deze verschillende formuleringen wordt in beide gevallen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten opdracht gegeven de artsen of de bedrijfsgeneeskundige diensten aan te wijzen.

Verder voorziet het rijnsysteem in een model voor de medische verklaring (Bijlage B2 bij het reglement), dat de in Bijlage B1 vermelde specifieke criteria en grenswaarden weerspiegelt (maar ook andere documenten dat dit model zijn conform art. 3.02, tweede lid, erkend). In de richtlijn is geen dergelijk model voorzien. Het voorstel is de richtlijn aan te vullen met een model voor een doktersverklaring, zoals voorzien in de Bijlage B2 bij het Reglement Rijnpatenten.

23. Hieruit blijkt dus dat het niet eenvoudig is het door het Aanvullend Protocol nr. 7 vastgestelde criterium voor de procedure ter verkrijging en ter afgifte, die het waarborgen van de daadwerkelijke gelijkwaardigheid van de voorwaarden ter verkrijging van de op de Rijn erkende documenten beoogt, ten opzichte van de gemeenschappelijke richtlijn ten uitvoer te brengen. In de richtlijn wordt dat aspect slechts in beperkte omvang geregeld, waarbij de EU-staten naar eigen oordeel kunnen bepalen op welke manier zij de richtlijn in het nationaal recht omzetten. Bij de huidige stand van de richtlijn zou een vergelijking van de modaliteiten voor het verkrijgen van een vaarbewijs dus vereisen dat iedere in de nationale regeling omgezette gemeenschappelijke richtlijn wordt geanalyseerd.

Een dergelijke onderneming zou zwaar zijn en niet erg efficiënt. De beste oplossing zou dus zijn dat de gemeenschappelijke richtlijn wordt gewijzigd, in de zin dat de procedures waarmee de capaciteiten van de kandidaten worden getest volgens de in punt 7, onder b, van dit document vermelde procedure in de richtlijn worden overgenomen. Mocht men niet instemmen met deze hypothese, dan zouden mechanismen voor de tenuitvoerbrenning en het volgen van de erkenning moeten worden ingesteld.

III- TENUITVOERBRENGING EN HET VOLGEN VAN DE ERKENNING

24. De bovenstaande analyse en de daarin genoemde erkenningsvoorwaarden zijn bijna uitsluitend gebaseerd op de gelijkwaardigheid van de voorwaarden voor het verkrijgen van beide documenten. Wenst men de erkenning mettertijd te behouden, dan zouden beide reglementen niet of gelijktijdig en op de zelfde wijze gewijzigd moeten worden. Hier is een controlemechanisme voor nodig, dat het behoud van de erkenning, ondanks de regelmatige ontwikkelingen van beide teksten, constant waarborgt. Dergelijke ontwikkelingen zijn immers onontkoombaar. De kennis van de lokale omstandigheden op de Rijn (of op andere rivieren) gaat zich bijvoorbeeld in de komende jaren met het invoeren van geïntegreerde navigatiesystemen ontwikkelen. Zo is ook het Reglement Rijnpatenten onlangs gewijzigd om de medische keuring aan de nieuwste ontwikkelingen aan te passen.

25. Voorts zou het ideale geval zijn dat ook de modaliteiten aan de hand waarvan de capaciteiten van de kandidaat worden getest, geharmoniseerd worden, opdat de gelijkwaardigheid zowel op papier als in de praktijk kan worden gecontroleerd. Zoals al eerder werd opgemerkt, in de gemeenschappelijke richtlijn zijn deze modaliteiten niet voorzien. In geval dat het vaststellen van de gelijkwaardigheid van de procedure voor het verkrijgen van de documenten niet vooraf gaat aan het erkennen van de gelijkwaardigheid, zou het wenselijk zijn dat er op zijn minst mechanismen voor gegevensuitwisseling en geleidelijke harmonisatie worden ingevoerd. Dit betreft in het bijzonder de harmonisatie van de Europese dienstboekjes en andere documenten waarmee de vaartijd kan worden aangetoond, de harmonisatie van de examenprocedures, van de controle van de kennis en van het medisch onderzoek en het betreft ook het opstellen van gemeenschappelijke criteria voor het toekennen van een vermindering van de vereiste vaartijd op grond van een erkende opleiding.

26. Deze controlemechanismen zijn onontbeerlijk. Ze zouden in een 'memorandum of understanding' ("MoU"), in het kader van een samenwerkingsovereenkomst tussen de CCR en de Europese Commissie kunnen worden vastgesteld, naar het voorbeeld van het memorandum dat op het ogenblik in het kader van de harmonisatie van de technische voorschriften wordt opgesteld.

27. Ten slotte zouden in het CCR-reglement mechanismen voor een controle a-posteriori moeten worden voorzien, evenals de te nemen maatregelen voor het geval dat aan de hand van deze controles wordt verklaard dat het erkende vaarbewijs niet overeenstemt met de criteria voor het verkrijgen van het Rijnpatent. Deze maatregelen zijn temeer noodzakelijk omdat de procedures voor het verkrijgen van de documenten niet gelijkwaardig zijn. Deze controle kan in wezen twee vormen krijgen:

- een algemene controle ter behoud van de gelijkwaardigheid van de algemene voorwaarden voor het verkrijgen van beide documenten: als wordt geconstateerd dat die voorwaarden niet meer gelijkwaardig zijn, dan kan de CCR een besluit ter intrekking van de erkenning van de gelijkwaardigheid van beide documenten aannemen; deze extreme situatie zou echter vermeden moeten worden met de in het kader van de MoU voorziene regelmatige controle en parallelle ontwikkeling van beide teksten;
- Een controle van een specifiek vaarbewijs: hier wordt gecontroleerd of de houder van het gelijkwaardige erkende vaarbewijs inderdaad de vereiste voorwaarden vervult om op de Rijn te kunnen varen; deze controle, die per definitie uitzonderlijk is, biedt aan de CCR of aan de lidstaten de mogelijkheid de geldigheid op de Rijn van het vaarbewijs van een houder die blijkt heeft gegeven niet in staat te zijn op de Rijn te varen, in te trekken of op te schorten.

RECAPITULERENDE TABEL

In het onderstaande tabel zijn de drie mogelijkheden voor de erkenning op de Rijn van de communautaire vaarbewijzen samengevat. Deze mogelijkheden zijn in het voorgelegde rapport uitgewerkt.

In de eerste kolom zijn de aanvullende door de CCR in een uitvoeringsregeling vastgestelde voorwaarden waaraan de nationale vaarbewijzen die op grond van de in een nationale wetgeving omgezette richtlijn zouden moeten voldoen om op de Rijn te kunnen worden erkend, vermeld.

In de tweede kolom zijn de wijzigingen van de richtlijn vermeld, in geval dat deze worden beperkt tot hetgeen hoogstnoodzakelijk is voor een meer algemene erkenning op de Rijn van communautaire vaarbewijzen.

Voorts zijn in een derde kolom de wijzigingen van de richtlijn vermeld, in geval dat een vergaande herziening van de richtlijn zou plaatsvinden, door middel waarvan verschillende soorten communautaire vaarbewijzen van verschillende moeilijkheidsgraad zouden worden vastgesteld en ook de procedures voor het verkrijgen van de vaarbewijzen daardoor zouden worden geregeld.

Vaardigheden	Reglement	Richtlijn	Uitvoeringsregeling zonder wijziging van de richtlijn	Beperkte herziening van de richtlijn	Vergaande herziening van de richtlijn
a. beroepskennis	Art. 2.01, tweede lid 2 onder c	-----	-----	----	-----
b. beroepservaring basis: 4 jaar	Art. 2.01, tweede lid	Art. 7, eerste lid	-----	-----	Invoering van een uniform dienstboekje.
Aanvullende vereisten:	Minstens twee jaar ervaring als matroos of matroos-motordrijver of minstens 1 jaar als volmatroos (zie begripsbepalingen hfdst. 23 ROSR)	Lid van de dekbemanningsrichtlijn	-----	Opname van een voorschrift in de richtlijn, volgens welke een deel van de ervaring in functies die overeenstemmen met het beroepsprofiel van de matrozen of in een andere gelijkwaardige functie moet worden verkregen.	Harmonisatie van de beroepsprofielen.
Verduidelijking:	Art. 2.01, derde lid 1 jaar = 180 dagen	-----	Vaarbewijzen die op grond van een aantal effectieve vaardagen < 180 dagen/jaar zijn afgegeven, worden op de Rijn alleen onder aanvullende, door middel van het dienstboekje aangetoonde, voorwaarden erkend.	-----	De richtlijn zou met een begripsbepaling van de duur van één jaar, in dagen uitgedrukt, moeten worden aangevuld. Die duur zou 180 dagen moeten zijn voor het soort vaarbewijs dat voor erkenning op de Rijn is bestemd.
vereiste beroepservaring I] ervaring in de zeevaart	Art. 2.01, derde lid, onder b (2 jaar)	Art. 7, derde lid, onder b (3 jaar)	De gemeenschappelijke richtlijn staat een vermindering toe, die groter is dan die van het Reglement Rijnpatenten. Dit verschil kan niet door aanvullende maatregelen in het kader van een uitvoeringsregeling worden gecorrigeerd. De gelijkwaardigheid kan dus alleen door een wijziging van de richtlijn worden verkregen. In de tussentijd zal deze afwijking als overgangsregeling getolereerd worden.	De vermindering zou op twee jaar vastgelegd moeten worden De richtlijn zou met een begripsbepaling van één jaar vaartijd, in dagen uitgedrukt, moeten worden aangevuld. Die duur zou 250 dagen moeten zijn.	

Vaardigheden	Reglement	Richtlijn	Uitvoeringsregeling zonder wijziging van de richtlijn	Beperkte herziening van de richtlijn	Vergaande herziening van de richtlijn
II] opleiding met een praktische ervaring	Art. 2.01, derde lid, onder a Reglement Rijnpatenten wijzigen: de vermindering wordt vastgelegd op 3 jaar	Art. 7, derde lid, onder a (3 jaar)	-----	-----	<p>Detaileren welke opleidingen recht kunnen geven op een vermindering van de vaartijd en de duur daarvan.</p> <p>In deze details zou of door vermelding van geharmoniseerde referenties kunnen worden voorzien of door notificaties die door de lidstaten aan de commissies van de betrokken opleidingen ter worden gegeven.</p>
III] praktijkexamen	-----	Art. 7, vierde lid	Vaarbewijzen die op grond van 1 jaar beroepservaring en een praktijkexamen zijn afgegeven, worden op de Rijn na 3 extra, door middel van het dienstboekje aangetoonde, jaren beroepservaring na het eerste examen erkend. De overige door de richtlijn vastgestelde beperkingen en voorwaarden gelden ook op de Rijn.	Het praktijkexamen geeft geen recht tot vrijstelling van een ervaring van tenminste 4 jaar vaartijd.	<p>Harmoniseren van</p> <ul style="list-style-type: none"> - de voorwaarden voor het praktijkexamen voor de Rijn en voor de Gemeenschap - het daaraan verbonden recht op vermindering van de vaartijd.
c. passagiers--schepen	- ----	Art. 10	De schipper mag uitsluitend een passagiersschip op de Rijn voeren indien hijzelf of een ander lid van de bemanning in bezit is van een speciaal getuigschrift dat door de bevoegde autoriteit is afgegeven als bewijs dat hij met goed gevolg het examen voor de verplichte aanvullende vakkennis heeft afgelegd.	-----	-----
d. radardiploma	---	Art. 9, eerste en tweede lid	De radardiploma's die op grond van een examen waarvan de inhoud analoog is aan de in de bijlage bij het Reglement Radarpatenten vermelde inhoud kunnen gelijkwaardig worden erkend.	De inhoud van het in de bijlage bij de richtlijn vermelde examen detaileren.	Uniek Europees radardiploma.

Geschiktheid	Reglement	Richtlijn	Uitvoeringsregeling zonder wijziging van de richtlijn	Beperkte herziening van de richtlijn	Vergaande herziening van de richtlijn
a. geschiktheid: lichamelijk en geestelijk	Art. 2.01, tweede lid, onder a	Art. 6, eerste lid	-----	-----	-----
- aspecten en criteria	Bijlage B1	---	Erkenning van het communautaire vaarbewijs dat op grond van een medisch onderzoek overeenkomstig de inhoud van het in Bijlage B1 bij het Reglement Rijnpatenten vermelde onderzoek is afgegeven.	Harmoniseren van de geschiktheidscriteria en nauwkeurige vermelding van de inhoud en de strekking van het medische onderzoek in de bijlage bij de richtlijn.	
- model van de verklaring	Bijlage B2		-----	Invoeren van een model van de verklaring van het medisch onderzoek.	
- herhaling van het onderzoek vanaf 50 jaar iedere 5 jaar	Art. 4.01, eerste lid	---	Houders van 50 jarige leeftijd moeten iedere 5 jaar opnieuw een medische verklaring aan de bevoegde autoriteiten voorleggen.	-----	Vanaf 50 jarige leeftijd iedere 5 jaar een nieuw medisch onderzoek voor het soort communautair vaarbewijs dat voor erkenning op de Rijn is bestemd.
- minimum leeftijd	Art. 2.01, eerste lid	art. 5	De communautaire vaarbewijzen worden op de Rijn erkend, onder voorbehoud dat de houders de leeftijd van 21 jaar hebben bereikt.	-----	Het soort vaarbewijs dat voor erkenning op de Rijn is bestemd zal slechts vanaf 21 jarige leeftijd worden afgegeven.
b. Verklaring van geen bezwaar	Art. 2.01, tweede lid onder b	-----	-----	*	
Aanvullende Kwalificaties	Reglement	Richtlijn	Uitvoeringsregeling zonder wijziging van de richtlijn	-----	
Kennis van de lokale omstandigheden	Art. 2.01, vierde lid	Art. 8, tweede lid	Kennis van de lokale omstandigheden, met inbegrip van de afwijkende scheepvaartregels die specifiek aan de lokale omstandigheden zijn verbonden		

* De Duitse delegatie zou tijdens de werkzaamheden ter wijziging van de richtlijn een voorstel kunnen indienen om dit criterium ter aanvulling van de voorwaarden voor het verkrijgen van het communautair vaarbewijs in te voeren.

Bijlage 2 bij protocol 4

Brief aan de Europese Commissie

Straatsburg, ... mei 2005

Monsieur Fotis KARAMITSOS
Directeur
Direction G
- Transport maritime et navigation
intérieure -
Intermodalité
Commission européenne
B-1049 BRUXELLES

Zeer geachte heer Karamitsos,

De Europese Commissie heeft met een schrijven op 29 april 2003 aan de Centrale Commissie verzocht haar in kennis te stellen van de voorwaarden waaraan volgens haar moet worden voldaan om de communautaire vaarbewijzen op de Rijn te kunnen laten erkennen.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart streeft naar een harmonisatie van de regelgeving voor schippers op Europees niveau en verheugt zich over het feit dat de Europese Commissie de wens heeft geuit om, ter bevordering van de harmonisatie van de vaarbewijzen, de gemeenschappelijke regelgeving aan te passen. Zo wenst de Centrale Commissie eveneens het Rijnreglement aan te passen, weliswaar zonder het behoud van de algemene veiligheid uit het oog te verliezen.

Met deze doelstelling zijn de bevoegde organen van de Centrale Commissie overgegaan tot een nauwkeurige vergelijking van het Reglement Rijnpatenten en de gemeenschappelijke richtlijn. Aan de hand daarvan konden de onderlinge verschillen en de mogelijke aanpassingen voor het erkennen op de Rijn van de communautaire vaarbewijzen worden vastgesteld. In het bijgevoegde verslag van het Comité STF, waarvan de onlangs gehouden plenaire vergadering van de CCR kennis heeft genomen, worden de resultaten van het overleg uiteenzet.

Uit het vergelijkend onderzoek is gebleken dat de hoofdcriteria van de richtlijn en het Rijnreglement weliswaar overeenstemmen, maar dat de toepassing en de inwerkingtreding op bepaalde punten uiteenlopen. Hieruit volgt dat de CCR de vaarbewijzen die aan de aanvullende in de richtlijn voorziene voorwaarden voldoen zou kunnen erkennen. Voor de erkenning op de Rijn van het communautair vaarbewijs is echter een wijziging van de richtlijn noodzakelijk. In het verslag zijn verschillende mogelijkheden overwogen om tot een gelijkwaardigheid van de Rijnpatenten en de communautaire vaarbewijzen te komen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een wijziging die is beperkt tot de hoogstnoodzakelijke wijziging van de richtlijn ("beperkte wijziging") en een wijziging die verder gaat ("vergaande wijziging"). In het laatste geval zouden onderverdeling in verschillende soorten vaarbewijzen kunnen worden overwogen, waarvan één soort geheel overeenkomstig met het Rijnreglement zou zijn en andere soorten met verlichte voorwaarden voor het verkrijgen.

Het voorstel van de Centrale Commissie is om, ter bevordering van de komende werkzaamheden van de Europese Commissie over deze kwestie, een gemeenschappelijke werkgroep CCR-EU in te stellen, naar het voorbeeld van de ingestelde structuur voor de werkzaamheden op het gebied van de technische voorschriften voor binnenschepen. Zo zou deze enerzijds de Europese Commissie bij het uitwerken van de voorstellen ter wijziging van de richtlijn en anderzijds de Centrale Commissie bij de herziening van het overeenkomstige Rijnreglement, kunnen steunen.

Ik sta geheel tot uw beschikking voor onderling beraad over deze voorstellen.

Hoogachtend,

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-generaal

PROTOCOL 5

Samenwerking met de Donaucommissie

Geen besluit

PROTOCOL 6

Stand van bekrachtigingen van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR

Geen besluit

PROTOCOL 7

Klacht van de heer Horst HERWECK jun.

J.
de Franse Republiek

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart verzoekt haar secretaris-generaal de in de bijlage bij dit besluit vermelde brief ter kennis te brengen van de klagende partij.

Bijlage bij protocol 7

Brief aan de heer Horst HERWECK jun.

De CCR heeft uw bezwaarschrift van 6 november 2003, dat u overeenkomstig artikel 45bis van de Herziane Rijnvaartakte heeft ingediend, onderzocht,

Dit bezwaarschrift komt na een eerste bezwaarschrift dat u op 30 mei 2001 tegen de Franse Republiek en tegen de Bondsrepubliek Duitsland heeft ingediend en dat was gericht tegen de door bevoegde Duitse en Franse autoriteiten aan passagiers- en containerschepen verleende voorrang bij het schutten. Bij haar Besluit 2003-I-9(II), heeft de CCR uw eerste bezwaarschrift als gegrond verklaard. Bovendien heeft de Kamer van Beroep van de CCR op 10 februari 2003 bij wege van haar vonnis een uitspraak gedaan waarmee de toegekende voorrang bij het schutten in strijd met de voorschriften van de Akte van Mannheim werd verklaard.

In uw bezwaarschrift van 6 november 2003 verwijt u aan de bevoegde Franse autoriteiten het bovengenoemde vonnis van de Kamer van Beroep (415 P – 1/03) en Besluit 2003-I-9(II)) niet in acht te nemen.

Met een brief van 26 maart 2004 heeft de Franse delegatie de secretaris-generaal ervan in kennis gesteld dat "Frankrijk in gevolg van het bovengenoemde vonnis van de Kamer van Beroep besloten heeft [had], het opnieuw verlenen van voorrang bij het schutten op te schorten en degenen die nog gebruik kunnen maken van voorrang bij het schutten in het kader van de lopende regeling, ervan in kennis te stellen dat, gezien de kans dat die onrechtmatig is, het raadzaam is daar geen gebruik meer van te maken". Voorts werd er in de brief op gewezen dat "de betrokken ondernemingen en beheerders van de sluisen persoonlijk, schriftelijk, van dit besluit in kennis zijn [waren] gesteld".

Dientengevolge beschouwt de Centrale Commissie uw bezwaarschrift als afgehandeld.

Hoogachtend,

PROTOCOL 8

Identificatie en registratie van de binnenschepen in Europa

Geen besluit

PROTOCOL 9

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het mondelinge verslag van de voorzitter van haar Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie van de Rijnvaart in 2004 en de vooruitzichten van 2005.

Bijlage bij protocol 9

Verslag aan de Centrale Commissie over de economische situatie van de Rijnvaart

2004 en begin 2005

I Algemeen

a) Algemene situatie

Over het gehele jaar 2004 is het vervoerde volume op de traditionele Rijn ten opzichte van 2003 met meer dan 8% toegenomen en de vervoersprestatie met meer dan 9%. Vooral in het tweede halfjaar werd een beduidende toename van de vervoerde volumes en de vervoersprestatie waargenomen. Deze groeipercentages dienen echter gerelativeerd te worden, aangezien in 2003 vanwege de bijzonder ongunstige waterstanden in het tweede halfjaar een duidelijke afname van het vervoer werd geregistreerd. Zo is het vervoerde volume, vergeleken met de resultaten van 2002, slechts met 1,8% toegenomen en de vervoersprestatie is zelfs in geringe mate afgenomen (-1,5%).

Het eerste kwartaal 2005 werd, vergeleken met dezelfde periode van het voorgaande jaar, door een toename van 7% voor het vervoerde volume gekenmerkt. Deze ontwikkeling weerspiegelt de tendens die zowel bij de import als bij de export vanuit de eurozone kan worden waargenomen. Aangezien in die periode een toename van de vraag bij de Duitse industrie uit het buiten- en binnenland is geregistreerd, kan worden verwacht dat de activiteit ook in de komende maanden op het huidige niveau zal blijven.

b) Waterstanden

In 2004 en in het bijzonder tijdens het tweede halfjaar, waren de waterstanden gunstiger dan in 2003. Daardoor was een betere exploitatie van het laadruim mogelijk, hetgeen grotendeels de toename van het vervoerde volume verklaart.

In de komende maanden zou, gezien de sneeuwreserve in de Alpen, de waterstand op de Rijn binnen de normale grenzen moeten blijven.

c) Brandstofprijzen

Na een tijdelijke neerwaartse tendens tijdens het laatste kwartaal van 2004, stegen de brandstofprijzen weer vanaf eind februari 2005 en bereikten opnieuw de hoogste niveaus, hetgeen een bijzonder negatief effect op de bedrijfskosten van de ondernemingen had.

II Situatie in de droge lading

a) Vervoerd volume

Over het geheel genomen is het vervoerde volume in de droge lading vergeleken met 2003 met 9,6% en vergeleken met 2002 met 5,7% gestegen.

Bij een nauwere waarneming van de ontwikkeling van het vervoerde volume en de vervoersprestaties kan worden opgemerkt dat de waterstanden niet hetzelfde effect produceerden in alle sectoren. Bijvoorbeeld, bij de lage waterstanden (zomer 2003) wordt bij een tekort aan laadruimte vanzelfsprekend prioriteit verleend aan het vervoer van containers, kolen en producten uit de staalsector, aangezien de productie- of distributielocaties aan de oever van de vaarweg liggen en die daardoor moeilijk beroep kunnen doen op andere vervoerswijzen over land. Het goederenvervoer van bijvoorbeeld landbouwproducten en bouwmaterialen over water krijgt dan geen prioriteit en wordt of uitgesteld of er wordt tijdelijk beroep op andere vervoerswijzen gedaan. Bij het terugkeren van normale waterstanden werd dan ook een inhaaleffect geconstateerd en het vervoerde volume in die sector nam weer toe.

Landbouwsector

Ten opzichte van 2003, vooral het tweede halfjaar, is de vervoersprestatie met circa 4% toegenomen. Ten opzichte van 2002 is daarentegen het vervoer van de landbouwproducten met 5% afgenomen. De toename van het vervoer van levensmiddelen (+1% vergeleken met 2002), is toe te schrijven aan de aanhoudend hoge exportcijfers vanuit Europa voor het vervoer van levensmiddelen uit de landbouwsector. De afname van het vervoer van landbouwproducten kan een gevolg zijn van de droge zomer in 2003 en de daarmee samenhangende geringe voorraden.

Staalsector

Het vervoerde volume in de staalsector heeft ten opzichte van 2003 een toename laten zien, en wel ten grootte van 8% bij de grondstoffen en van 3,5% bij de staalproducten. In het tweede halfjaar was het toenamepercentage, vergeleken met het tweede halfjaar 2003, bijzonder hoog. Dit was voornamelijk het gevolg van de gunstige waterstanden, die een betere exploitatie van de laadruimte toelieten.

Zelfs ten opzichte van de resultaten van 2002 is een effectieve toename van het vervoer in deze sector waarneembaar. Dit weerspiegelt de toename van de activiteit van de Duitse staalindustrie die in het bijzonder door de vraag uit China en India wordt bepaald.

In 2005 zal de vraag naar staalproducten op de wereldmarkt op een hoog niveau blijven en misschien zelfs stijgen, alhoewel de Europese staalindustrie bijna het maximum van haar productiecapaciteit heeft bereikt. Voor 2005 wordt dan ook verwacht dat het vervoer van staalproducten over de waterwegen zal blijven toenemen.

Kolensector

In 2004 is het vervoer van kolen met 16% toegenomen, hetgeen toe is te schrijven aan de vraag uit de staalsector. In 2005 zou het verloop van deze ontwikkeling positief moeten blijven, gezien de aanhoudende groei van de metaal- en staalindustrie en de omvang van de economische activiteit in Europa, die een grote behoefte aan stroom ten gevolge heeft. Vanwege de bijzonder hoge prijzen van de olieproducten wordt bovendien bij het brandstofgebruik de olie door kolen vervangen, in het bijzonder voor de cementproductie bij voorbeeld.

Zand, grind, steen, aarde en bouwmaterialen

Ten opzichte van 2003 is in 2004 het vervoer van bouwmaterialen met 8,6% toegenomen. Deze sterke toename is echter niet aan een structurele verandering van deze sector toe te schrijven, maar eerder aan het feit dat het vervoerde volume weer een niveau heeft bereikt dat overeenkomt met de vraag bij normale waterstanden. In 2004 is, vergeleken bij 2002, het vervoerde volume in deze sector dan ook met 2% afgenomen. Dit lijkt de bevestiging van de tendens van de afgelopen jaren te zijn. Volgens het betrokken bedrijfsleven kan voorlopig geen ommekeer van die tendens worden verwacht.

b) Vrachtprijsontwikkeling

De vrachtprijzen zijn, na een toename in het tweede halfjaar 2004, vanaf begin 2005 gedaald en in deze tendens is tot op heden geen wijziging gekomen. Deze tendens is toe te schrijven aan een overvloed aan laadruimte in periodes met waterstanden die een volle belading toelaten.

c) Containervervoer

Het containervervoer is op de traditionele Rijn voor de lege containers met 18% en voor de volle containers met 17% toegenomen. Dit weerspiegelt de toename in de zeehavens slechts gedeeltelijk. Op andere vaarwegen, in het bijzonder in het noord/zuid-verkeer tussen de Benelux-landen en Frankrijk liepen de percentages tot 35% op.

In de zeehavens werd in de loop van 2004 geconstateerd dat de overslag voor de binnenvaart in een knelpunt kwam. Dat is ongetwijfeld een van de redenen dat de toename van het containervervoer op de Rijn zich niet verder ontwikkelde. De sterke stijgende tendens van de containeroverslag in de zeehavens zal zich in de komende jaren blijven voortzetten en om deze toename het hoofd te kunnen bieden, hebben de havenbeheerders reeds nu een uitbreiding van de terminals gepland. Toch is het onwaarschijnlijk dat daarmee op korte termijn knelpunten vermeden kunnen worden. Bepaalde procedures betreffende vervoersdocumenten zouden geoptimaliseerd moeten worden. Verder zou een hergroepering van de containers om het laden en lossen te rationaliseren noodzakelijk zijn. Op de overslagplaatsen komen de binnenschepen voor de toegang tot de kade immers vaak in concurrentie met de zeeschepen, die, vanwege hun omvang, voorrang krijgen. Zo ontstaan de lange wachttijden voor de binnenschepen. Met het creëren van nieuwe zeeterminals, zoals voorzien in de haven van Rotterdam, zou er op middellange termijn een verbetering in de situatie moeten komen.

Bij het uitblijven van een oplossing voor deze knelpunten op het snijvlak van het maritieme vervoer en het vervoer over de binnenwateren, zal dit probleem een beperkende factor worden in de verdere ontwikkeling van het marktaandeel van de binnenvaart. Temeer daar het probleem zich voor de vervoerswijzen over land niet in de zelfde omvang voordoet. In de eerste maanden van 2005 is gebleken dat de toename van het overgeslagen volume zich, als voorzien, voortzet.

III Situatie in de tankvaart

a) Vervoerd volume

In de loop van 2004 is het vervoerde volume in de sector van de tankvaart globaal gestegen met 3,5% ten opzichte van 2003 dat een jaar met bijzonder ongunstige waterstanden was. Ten opzichte van 2002 kan echter worden vastgesteld dat in 2004 het vervoerde volume opnieuw is afgenomen, en wel met 5%.

Olieproducten

In 2004 is het vervoer van olieproducten op de Rijn met circa 1% toegenomen. De toename is deels toe te schrijven aan een compensatie die zich in het laatste kwartaal van het jaar aftekende doordat de olieprijs op de wereldmarkt enigszins daalde en doordat in het vooruitzicht van de wintermaanden de voorraden werden aangevuld. Toch is in 2004, in vergelijking met 2002, een afname van 7% geregistreerd. Het groeiende gebruik van de Nato-pipelines en de vervanging van olieproducten door gas bij de particulieren zijn ook factoren die meespelen in de afnemende vraag naar olie.

In de laatste drie maanden van 2005 werden alleen de hoogstnodige voorraden aangevuld, aangezien de verbruikers zoals gewoonlijk de gunstigste prijs afwachten.

Chemische sector

Het vervoer van chemische producten is met 9,5% toegenomen, hetgeen een bevestiging is van de impact van de huidige groei in de chemische sector. Er kan een parallel getrokken worden tussen dat groeipercentage en de toename van de export van chemische producten, die 9% bedraagt. De Duitse chemische industrie verwacht dat de export in 2005 nog met 4% toeneemt, in het bijzonder naar de Verenigde Staten en zuidoost Azië. Met dit vooruitzicht kan de binnenvaart in de komende maanden op een aanhoudende vraag naar vervoer in deze sector rekenen.

b) Vrachtenontwikkeling

In de laatste maanden van 2004 werd een duidelijke toename van de vrachten in de tankvaart geregistreerd. Deze toename is terug te voeren op een grotere vraag naar vervoer: enerzijds werd van een tijdelijke daling van de prijzen op de oliemarkt geprofiteerd om de voorraden weer aan te vullen en anderzijds werd in het vooruitzicht van de winter opnieuw bevoorrad. Daarentegen is reeds sinds het begin van 2005 een dalende tendens waarneembaar. Gelijktijdig wordt met de aanhoudende stijgende prijzen op de oliemarkt een extra druk op de bedrijfskosten in de scheepvaart uitgeoefend. Alhoewel de waterstanden de volle ladingscapaciteit toestaan wordt de vraag naar vervoer tot het hoogstnodige beperkt.

IV Ontwikkeling van de aanbodzijde

In de loop van 2004 is, volgens de door de nationale instanties verstrekte gegevens, de capaciteit van de binnenvaart van de CCR-lidstaten voor de droge lading met 1,5% en voor de tankvaart met 5,2% toegenomen. Deze ontwikkelingen dienen te worden vergeleken met de ontwikkeling van de vraag op de markt.

Ter indicatie; in 2004 ligt het percentage van het vervoerde volume op de traditionele Rijn 3,2% boven het gemiddelde van de 5 afgelopen jaren. Voor de tankvaart ligt het percentage van het vervoerde volume op de traditionele Rijn 3% onder het gemiddelde van de 5 afgelopen jaren. In deze sector is een dalende tendens in het vervoerde volume waarneembaar, in het bijzonder voor het vervoer van olieproducten.

Zo kan worden vastgesteld dat globaal genomen in de drogelading de ontwikkeling van de capaciteit met die van de vraag overeenstemt. In de tankvaart neemt de vraag echter af bij een toenemend aanbod. De regelmatig geuite vrees voor het ontstaan van een overcapaciteit in deze sector lijkt dus nog geheel gerechtvaardigd.

V Conclusies en vooruitzichten

Aangezien de activiteit voor de belangrijkste industrieën die beroep doen op de binnenvaart aanhoudend is, kan worden verwacht dat ook de vraag naar vervoer in de droge lading en van de chemische producten zal aanhouden.

Verwacht kan worden dat in het containervervoer het vervoerde volume van en naar de zeehavens eveneens toe zal blijven nemen. Voor de korte termijn blijft het optreden van knelpunten bij de overslag in de zeehavens in vrees, ondanks de reeds verrichte inspanningen. De meer ingrijpende aanpassingen die in staat stellen de overslagcapaciteit te vergroten vergen een zekere tijd alvorens deze effect sorteren.

Op de tankvaartmarkt en meer bijzonder die van het vervoer van olieproducten heeft de ingebruikneming van nieuwe capaciteit zich in 2004 voortgezet in die mate dat het verschil tussen vraag en aanbod verder lijkt te worden vergroot. De vrachten op deze markt bewegen zich steeds meer naar een laag niveau, vooral in de periode waar de waterstand een volledige aflading toelaat. In de context van dit betrekkelijke overaanbod van scheepsruimte ontwikkelt zich een vraag die steeds meer gaat in de richting van de dubbelwandige eenheden. Aldus ontstaan voortekenen van een door overcapaciteit gemarkeerde crisis waarvan vooral de enkelwandige schepen het slachtoffer zullen zijn. De toevloed van nieuwe scheepsruimte die voor 2005 wordt verwacht kan deze situatie alleen maar doen verslechteren. Het heeft er alle schijn van dat bij de investeringsbeslissingen voor nieuwe scheepsruimte in het geheel geen rekening wordt gehouden met de vooruitzichten op korte en middellange termijn in deze sector. Onder deze omstandigheden kan het beroep aan het adres van het betreffende bedrijfsleven op voorzichtigheid bij het nemen van investeringsbeslissingen slechts worden herhaald.

Goederenvervoer op de traditionele Rijn

2004	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	7113	1959	5693	1585	1420	374
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11784	2823	4613	937	7171	1886
2 Vaste minerale brandstoffen	27168	5491	1070	99	26098	5392
3 Aardolieproducten	31925	8330	6917	1481	25008	6849
4 Ertsen, metaalafval	35584	4407	2062	345	33522	4062
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	11458	2318	6497	1165	4961	1153
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	39110	7448	28745	5494	10365	1954
7 Meststoffen	4562	1324	1862	512	2700	812
8 Chemische producten	15473	3296	6305	1017	9168	2279
9 Voertuigen, machines en overige goederen	17937	5782	11742	3698	6195	2084
99 daaronder andere transporten	16671	5513	10793	3473	5878	2040
Totaal	202114	43178	75506	16333	126608	26845

2003	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	6943	1863	5631	1502	1309	361
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11022	2742	4137	860	6886	1882
2 Vaste minerale brandstoffen	23382	4705	869	65	22514	4639
3 Aardolieproducten	31674	8271	5455	1160	26213	7109
4 Ertsen, metaalafval	32921	3949	2016	314	30904	3635
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	11071	2134	6884	1162	4191	971
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	36009	6659	26361	4916	9696	1745
7 Meststoffen	4192	1191	1674	453	2518	737
8 Chemische producten	14130	3034	5784	973	8347	2062
9 Voertuigen, machines en overige goederen	15630	4920	10124	3092	5506	1828
99 daaronder andere transporten	14395	4667	9213	2885	5183	1783
Totaal	186974	39468	68935	14497	118084	24969

Ontwikkeling tussen het jaar 2003 en het jaar 2004 (en %)						
0 Landbouwproducten	2,45	5,15	1,10	5,53	8,48	3,60
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6,91	2,95	11,51	8,95	4,14	0,21
2 Vaste minerale brandstoffen	16,19	16,71	23,13	52,31	15,92	16,23
3 Aardolieproducten	0,79	0,71	26,80	27,67	-4,60	-3,66
4 Ertsen, metaalafval	8,09	11,60	2,28	9,87	8,47	11,75
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	3,50	8,62	-5,62	0,26	18,37	18,74
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	8,61	11,85	9,04	11,76	6,90	11,98
7 Meststoffen	8,83	11,17	11,23	13,02	7,23	10,18
8 Chemische producten	9,50	8,64	9,01	4,52	9,84	10,52
9 Voertuigen, machines en overige goederen	14,76	17,52	15,98	19,60	12,51	14,00
99 daaronder andere transporten	15,81	18,13	17,15	20,38	13,41	14,41
Totaal	8,10	9,40	9,53	12,66	7,22	7,51

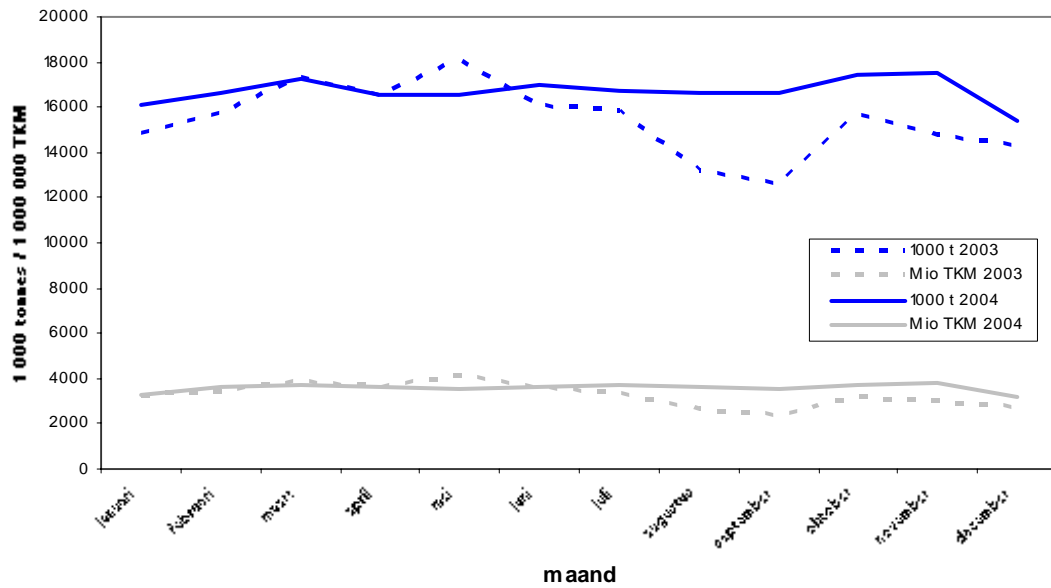
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaar)

Tweede halfjaar 2004	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3998	1190	3400	1033	598	157
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6052	1509	2473	537	3579	972
2 Vaste minerale brandstoffen	12840	2622	388	45	12452	2577
3 Aardolieproducten	17177	4497	3514	787	13663	3710
4 Ertsen, metaalafval	17547	2203	974	158	16573	2045
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5757	1136	3174	589	2583	547
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	18609	3330	13546	2378	5063	952
7 Meststoffen	2264	632	969	263	1295	369
8 Chemische producten	7866	1687	3228	532	4638	1155
9 Voertuigen, machines en overige goederen	8952	2885	5867	1859	3085	1026
99 daaronder andere transporten	8310	2751	5404	1749	2906	1002
Totaal	101062	21691	37533	8181	63529	13510

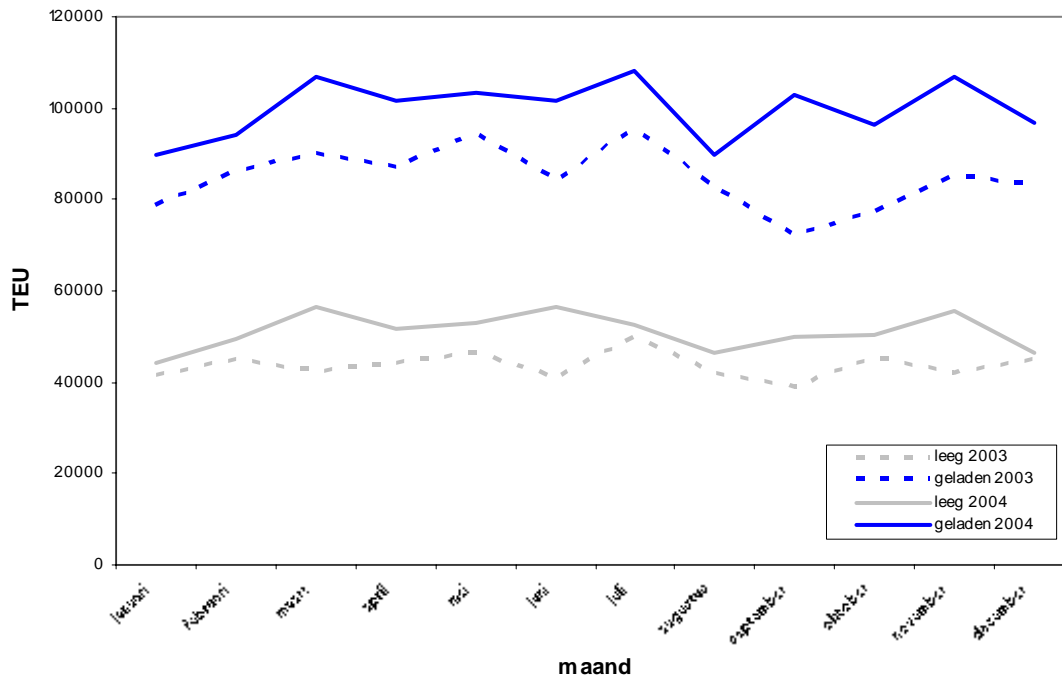
Tweede halfjaar 2003	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3136	807	2435	618	700	190
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5504	1340	2136	431	3369	909
2 Vaste minerale brandstoffen	11204	1967	617	40	10588	1928
3 Aardolieproducten	14418	3589	2692	529	11813	3061
4 Ertsen, metaalafval	15308	1730	863	136	14445	1595
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5146	938	3300	561	1839	377
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	16482	2784	11884	1974	4585	808
7 Meststoffen	1984	552	802	218	1183	335
8 Chemische producten	6696	1373	2854	460	3841	913
9 Voertuigen, machines en overige goederen	7479	2347	4856	1479	2624	869
99 daaronder andere transporten	6963	2241	4473	1391	2491	850
Totaal	87357	17427	32439	6446	54987	10985

Ontwikkeling tussen het tweede halfjaar 2003 en het tweede halfjaar 2004 (en %)						
0 Landbouwproducten	27,49	47,46	39,63	67,15	-14,57	-17,37
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	9,96	12,61	15,78	24,59	6,23	6,93
2 Vaste minerale brandstoffen	14,60	33,30	-37,12	12,50	17,60	33,66
3 Aardolieproducten	19,14	25,30	30,53	48,77	15,66	21,20
4 Ertsen, metaalafval	14,63	27,34	12,86	16,18	14,73	28,21
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	11,87	21,11	-3,82	4,99	40,46	45,09
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	12,90	19,61	13,99	20,47	10,43	17,82
7 Meststoffen	14,11	14,49	20,82	20,64	9,47	10,15
8 Chemische producten	17,47	22,87	13,10	15,65	20,75	26,51
9 Voertuigen, machines en overige goederen	19,70	22,92	20,82	25,69	17,57	18,07
99 daaronder andere transporten	19,35	22,76	20,81	25,74	16,66	17,88
Totaal	15,69	24,47	15,70	26,92	15,53	22,99

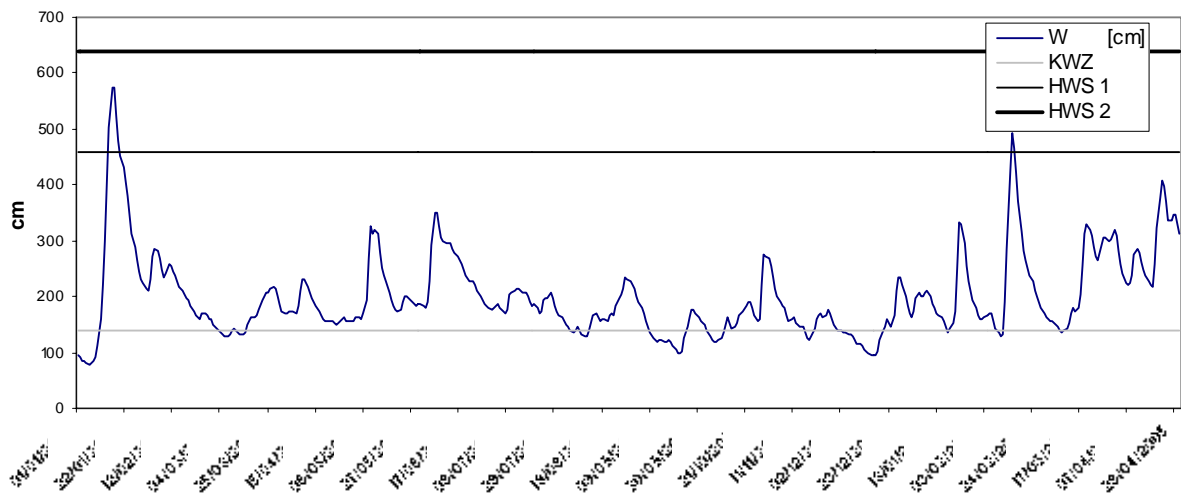
Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer



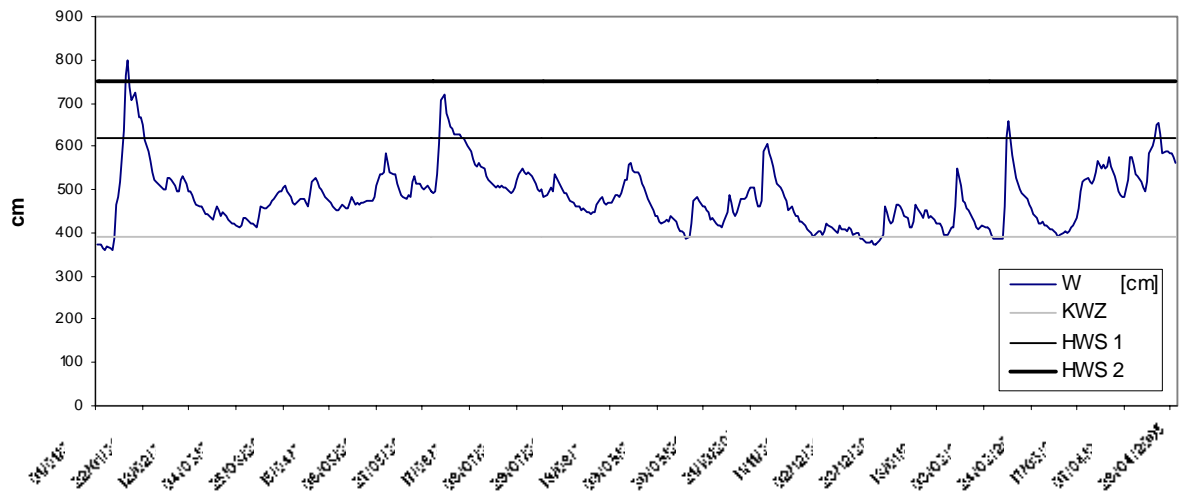
Maandelijks containervervoer op de traditionele Rijn



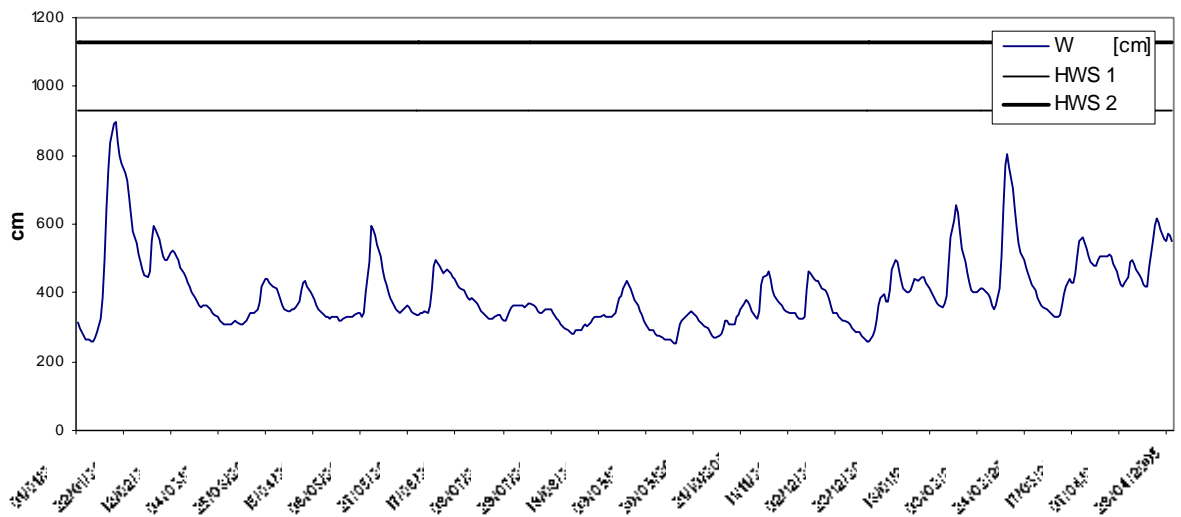
Waterstand bij Kaub

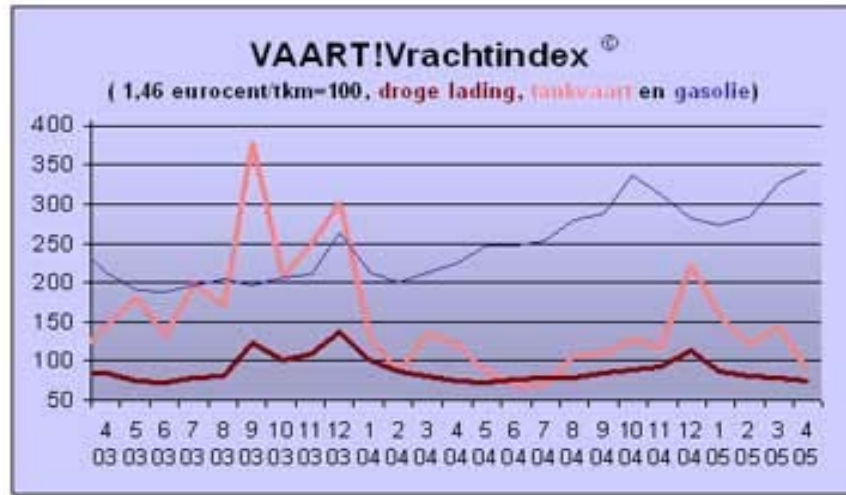


Waterstand bij Maxau

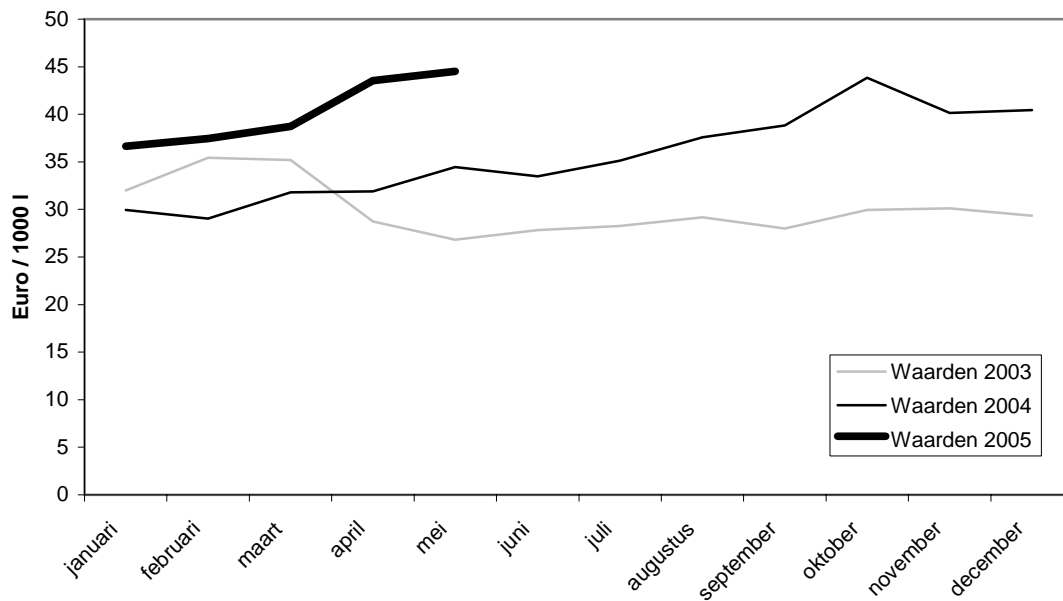


Waterstand bij Ruhrort





Prijswontwikkeling van de gasolie



(Bron: CBRB)

Nieuwbouw in 2004

Vloot	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Motortankschepen			Tankduwbakken		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	gem.	Aantal	Tonnage		Aantal	Tonnage	gem.	Aantal	Tonnage	Aantal	Vermogen
Duitsland	1	3206	3206	2	4539	2270	2	4281	2141	0	0	0	0
België	6	11614	1936	6	2525	421	3	7818	2606	0	0	0	0
Frankrijk	0	0	0	16	8757	547	0	0	0	2	2900	3	
Nederland	15	52355	3490	21	44454	2117	21	87020	4144			1	304
Zwitserland	0	0	0	1	1258	1258	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	22	67175	3053	46	61533	1338	26	99119	3812	2	2900	4	304

Totale tonnage droge lading:	128708	Verlengingen NL :	12622 totaal	141330 Ton	Nieuwe capaciteit
Totale tonnage tanklading:	99119	Verlengingen NL :	1799 totaal	100918 Ton	Nieuwe capaciteit

NB :

- 1) Meer dan 90 % van de nieuwe tonnage wordt op de Rijn ingezet
- 2) Bij de in Nederland in de vaart gebrachte motortankschepen is een bunkerschip met een capaciteit van 10 000 ton ingedeeld, dat de gemiddelde capaciteit van de in de vaart gebrachte eenheden verhoogt.

PROTOCOL 10

Marktobservatie

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het verzoek van de zijde van het binnenvaartbedrijfsleven en de Europese Commissie terzake van de inrichting van een marktobservatie voor de Europese binnenvaart,

stemt erin toe dat het secretariaat, rekening houdend met de daarbij gegeven toelichting, de werkzaamheden met betrekking tot dit project op zich neemt voor zover het daarvoor over de mogelijkheden beschikt en stemt in met de subsidieovereenkomst die door de Europese Commissie is voorgesteld,

verzoekt dat aan het Economisch Comité regelmatig een door de secretaris-generaal opgesteld verslag over de afwikkeling van deze werkzaamheden en de bereikte resultaten wordt voorgelegd, en dat nader beraad wordt gevoerd over de voortzetting en uitbreiding van dit instrument na 2006.

PROTOCOL 11

Gevolgen voor de binnenvaart met betrekking tot de wetgeving inzake milieubescherming

Inwerkingtreding van de richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad voor het vormen van een kader voor Communautaire maatregelen op het gebied van water (Kaderrichtlijn water)

Geen besluit

PROTOCOL 12

Gevolgen voor de binnenvaart met betrekking tot de wetgeving inzake milieubescherming

Onder bescherming stellen van sectoren van de Rijn in het kader van het Europese FFH-regime volgens de richtlijnen 92/43/EEG en 97/62/EG (Natura 2000)

Besluit

De Centrale Commission,

onder verwijzing naar haar Besluit 2004-I-12,

neemt kennis van het bij dit besluit vermelde verslag van haar Permanent Technisch Comité,

verzoekt de betrokken delegaties aan het Permanent Technisch Comité alle in aanmerking komende gegevens te verstrekken over de gevolgen van de inwerkingtreding van deze richtlijnen voor de Rijn- en binnenvaart.

Bijlage

Bijlage bij Besluit 12

Onder bescherming stellen van sectoren van de Rijn in het kader van het Europese FFH-regime volgens de richtlijnen 92/43/EEG en 97/62/EG (Natura 2000)

Verslag van het Permanent Technisch Comité van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

1. Verslag

Het aanwijzen van beschermingszones aan de Rijn vindt op verschillende wijzen plaats: In Duitsland zijn vele wateroppervlaktes van de Rijn als beschermd gebied aangewezen, maar in Nederland slechts enkele gebieden op de oever. In sommige gevallen kunnen gebruik, onderhoud en een eventuele uitbouw van de waterweg ook aan de richtlijnen worden onderworpen, wanneer beschermingszones buiten de vaargeul of de wal liggen, in het bijzonder wanneer wateroppervlaktes als beschermingszone door de Vogelrichtlijn zijn aangewezen.

2. Kennisgeving

2.1 de Centrale Commissie heeft met Besluit 2004-I-12 aan haar Permanent Technisch Comité onder andere de opdracht gegeven via haar Permanente Technische Werkgroep:

- de Centrale Commissie de nodige bijdragen te leveren voor de tenuitvoerbrenging van die richtlijnen,
- andere comités die daar eventueel bij betrokken zijn voortdurend en uitvoerig te informeren,
- regelmatig verslag uit te brengen aan de Centrale Commissie.

Dit verslag is een samenvatting en een interpretatie van de verslagen van de delegaties, van de richtlijnen zelf evenals van documenten van de Europese Commissie en van andere relevante organen.

2.2 De delegaties hebben via hun deskundigen in de werkgroepen mondeling en schriftelijk verslag over het onder bescherming stellen uitgebracht. De tenuitvoerbrenging van de richtlijnen is slechts in een beginstadium, zodat het oordeel over de consequenties van de richtlijnen eerder het karakter van een deskundigenprognose heeft.

3. Onder bescherming stellen

3.1 Uit de aan het secretariaat ter kennis gebrachte verslagen van de delegaties¹³ over het onder bescherming stellen blijkt, dat:

- in Frankrijk geen als waterweg gebruikte wateroppervlakte van de Rijn, maar grote gebieden op de oever,
- in Duitsland aan
 - de Boven- en Middenrijn op circa 50% van de lengte van de Rijn-wateroppervlakte, waarvan een groot deel van oever tot oever, en gebieden op de oever,
 - Benedenrijn op circa 15% van de lengte van de Rijn-wateroppervlakte, waarvan alle wateroppervlakten buiten de vaargeul, en gebieden op de oever,
- in Nederland geen wateroppervlakten van de Rijn maar enkele gebieden op de oever als beschermingszones zijn aangewezen.

¹³ Aan het secretariaat werden de volgende verslagen over het onder bescherming stellen ter kennis gebracht:

- Nederland – TP/G (04) 4, van 11 februari 2004, aangevuld met document TP/G (04) 4 bij 1, van 6 mei 2004,
- Duitsland – TP/G (04) 19, van 5 mei 2004, aangevuld met document TP/G (04) 19 bij 1, van 8 oktober 2004 en document TP/G (04) 24 van 21 juni 2004
- Frankrijk – TP/G (04) 28, van 22 juli 2004.

3.2 Het globale onder bescherming stellen vindt op zeer verschillende wijzen plaats: enerzijds is er Nederland, waar geen wateroppervlakten en relatief weinig gebieden op de oever als beschermingsgebied is aangewezen, en anderzijds Duitsland, waar bepaalde gedeelten van de Rijn geheel onder bescherming werden gesteld. Ook in detail komen aanzienlijke verschillen aan de dag: terwijl Frankrijk geen wateroppervlakten van de Duits-Franse Rijn onder bescherming heeft gesteld, hebben de Duitse instanties dezelfde gedeelten tot aan het midden van de rivier duidelijk als beschermingszone aangewezen. Een gelijksoortige situatie doet zich op het Duitse grondgebied voor, en wel tussen de verschillende Länder.

4. Overige beduidende aspecten

4.1 Het onder bescherming stellen van gebieden op de oever kan onder bepaalde omstandigheden gelijksoortige gevolgen voor gebruik, onderhoud en uitbouw van de waterwegen hebben als een onder bescherming stellen van wateroppervlakten. Overeenkomstig artikel 6, derde lid, van de richtlijn vereisen elk plan of project, bijvoorbeeld werkzaamheden voor het onderhoud, dat significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, een passende beoordeling van de gevolgen. Hierbij zou doorslaggevend kunnen zijn dat er eventuele gevolgen van plannen of projecten op de in de omgeving liggende beschermingszones zijn en niet dat de vaargeul bij de beschermingszone wordt gerekend. De Duitse delegatie wijst bovendien in haar mededelingen uitdrukkelijk erop, dat omvangrijke werkzaamheden buiten de vaargeul noodzakelijk zijn om de Rijn als waterweg – ook vanuit een ecologisch oogpunt – op gepaste wijze te onderhouden.

4.2 Uit de door de Franse delegatie voorgelegde documenten blijkt dat uitgestrekte gedeelten van de Rijn als beschermingszone volgens de Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) zijn aangewezen. Op grond van de harmonisatie en de samenvoeging van beide richtlijnen zijn de betrokken beschermingszones aan de zelfde rechtsprocedures onderworpen als de beschermingszones van de richtlijnen 92/43/EEG en 97/62/EG (De tenuitvoerbrenging van de Vogelrichtlijn met betrekking tot de Rijnvaart is nog geen onderwerp van een nauwkeurig onderzoek geweest voor het Permanent Technisch Comité).

4.3 Gevolgen voor beschermingszones kunnen niet alleen door bouw- en onderhoudswerkzaamheden worden veroorzaakt. Bij het beoordelen van mogelijke gevolgen moet ook rekening worden gehouden met vervuiling van het milieu of met het risico van ongevallen, dus zijn er ook mogelijke consequenties voor het gebruik van waterwegen.

4.4 In een uitspraak van september 2004 heeft het Europese Gerechtshof¹⁴ een nauwe interpretatie gegeven van de ecologische doelstellingen van de richtlijnen. De uitspraak zou zo kunnen worden begrepen, dat zelfs baggerwerkzaamheden voor het onderhoud uitgebreide controles met betrekking tot de verenigbaarheid met de instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken beschermingsgebied vereisen.

4.5 Wordt overwogen, ondanks negatieve conclusies van een verenigbaarheidscontrole met betrekking tot prioritare beschermingszones, maatregelen voor de Rijnvaart te treffen, ervan uitgaande, dat daarvoor een dwingende reden van groot openbaar belang bestaat, dient de bevoegde nationale instantie de Europese Commissie te raadplegen.

¹⁴ UITSpraak VAN HET GERECHTSHOF van de Europese Gemeenschappen van 7 september 2004 "Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna – Begrippen "plan" of "project" – Controle van de verenigbaarheid van bepaalde plannen of projecten voor de beschermingszone". In de zaak C-127/02, ingediend door de Raad van State.

PROTOCOL 13

Stand van de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart

Geen besluit

PROTOCOL 14

Inleidende mededeling

Geen besluit

PROTOCOL 15

Politierglement

Geen besluit

PROTOCOL 16

Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (artt. 7.02, tweede lid, 11.02, vijfde lid, 22a.05, eerste lid)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt met toepassing van artikel 1.06 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn de hierna volgende voorschriften van tijdelijke aard:

- a. Artikel 7.02, tweede lid 2 – Dode hoek (aangenomen bij besluit 2002-I-31),
- b. Artikel 11.02, vijfde lid – Geschikte inrichtingen en uitrustingen (aangenomen bij besluit 2002-I-31),
- c. Artikel 22a.05, eerste lid, lettre a, eerste alinea (uitsluitend Franse tekst) – Voortstuwingsinstallatie met meerdere schroeven (aangenomen bij besluit 2002-I-31).

De voorschriften bedoeld in de onderdelen a en b gelden van 1 oktober 2005 tot en met 30 september 2008.

Het voorschrift bedoeld in onderdeel c geldt van 1 oktober 2005 tot en met 30 september 2007.

PROTOCOL 17

Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 10.03a, 10.03b en 24.06, vijfde lid)

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement ven onderzoek,

overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn,

besluit tot wijziging van artt. 10.03a, 10.03b en 24.06, vijfde lid, die bij dit besluit zijn vermeld.

De in bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 januari 2006 tot en met 30 september 2008. De in bijlage 2 vermelde wijziging geldt van 1 oktober 2005 tot en met 30 september 2007.

Bijlage bij besluit 17

1. *Artikel 10.03a is aangepast zoals hieronder is weergegeven:*

a) *De titel moet als volgt worden gelezen:*

"Artikel 10.03a

Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten"

b) *Lid 1 is geredigeerd als volgt:*

"1. In verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten, mogen ter bescherming van deze ruimten alleen geschikte automatisch werkende sprinklerinstallaties als vast ingebouwde brandblusinstallaties worden aangewend."

c) *Lid 10 is geschrapt.*

2. *Artikel 10.03 b is aangepast zoals hieronder is weergegeven :*

a) *De titel is als volgt geredigeerd :*

"Article 10.03b

Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van machinekamers, ketelruimen en pompkamers"

b) *Lid 1 is als volgt geredigeerd:*

"1. Blusmiddelen

Voor de bescherming van machinekamers, ketelruimen en pompkamers mogen in vast geïnstalleerde brandblusinstallaties alleen de volgende blusmiddelen worden gebruikt :

- a) CO₂ (Kooldioxide) ;
- b) HFC 227 ea (Heptafluorpropan) ;
- c) IG-541 (52 % stikstof, 40 % Argon, 8 % kooldioxide).
- d) FK-5-1-12 (Dodecafluoro-2-methylpentaan-3-on)

Andere blusmiddelen zijn alleen toegestaan op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart."

c) *Lid 4, onder b wordt als volgt geredigeerd:*

"b) De sproeikoppen moeten zodanig van afmetingen zijn en zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaten werkzaam zijn."

d) *Lid 5, onder e cc) wordt als volgt geredigeerd:*

"cc) de handelwijze van de bemanning bij het inwerking stellen en bij het betreden van de te beschermen ruimte na het in werking stellen of blussen in het bijzonder uit oogpunt van mogelijk voorkomen van gevaarlijke substanties;"

e) *Lid 13 wordt als volgt geredigeerd:*

"13. FK-5-1-12 – brandblusinstallatie

Brandblusinstallaties die werken met FK-5-1-12 moeten behalve aan de eisen, bedoeld in het eerste tot het en met het negende lid, aan de volgende bepalingen voldoen :

- a) Indien er sprake is van meerdere te beschermen ruimten met een verschillende bruto inhoud, moet iedere ruimte voorzien zijn van een eigen brandblusinstallatie.
- b) Iedere houder die FK-5-1-12 bevat en in de te beschermen ruimte is opgesteld moet voorzien zijn van een overdrukbeveiliging. Deze moet ervoor zorgen dat de inhoud van de houder zonder gevaar in de te beschermen ruimte stroomt, wanneer de houder aan de invloed van de brand is blootgesteld en de brandblusinstallatie niet in werking is gesteld.

- c) Iedere houder moet zijn uitgerust met een inrichting waarmee de gasdruk kan worden gecontroleerd.
- d) De vulgraad van de houders mag niet meer zijn dan 1,00 kg/l. Het specifieke volume van het uitgestroomde FK-5-1-12 mag niet meer zijn dan 0,0719 m³/kg.
- e) De hoeveelheid FK-5-1-12 in de te beschermen ruimte moet minstens 5,5 % van het bruto volume van die ruimte bedragen. Deze hoeveelheid moet binnen 10 seconden toegevoerd zijn.
- f) De houders met FK-5-1-12 moeten zijn voorzien van een contrôlesysteem van de druk dat bij een ontoelaatbaar verlies van drijfgas een akoestisch en optisch alarmsignaal in het stuurhuis in werking stelt. Wanneer geen sprake is van een stuurhuis moet een alarmsignaal buiten de te beschermen ruimte in werking worden gesteld.
- g) Na het uitstromen mag de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter dan 10% zijn.."

3. Aan artikel 10.03b wordt het navolgende artikel 10.03c toegevoegd:

"Article 10.03c

Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten

Voor de bescherming van objecten in machinekamers, ketelruimen en pompkamers zijn vast geïnstalleerde brandblusinstallaties slechts toegestaan op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart."

Bijlage 2 bij het protocol

In de tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, is de verwijzing naar hoofdstuk 22a hieronder van toepassing:

"22a .05, lid 2	Aanvullende eisen voor vaartuigen met L van meer dan 110m, die bovenstreams van Mannheim willen varen	Voor vaartuigen die een op 30.9.2001nog geldige vergunning van een bevoegde autoriteit bezitten, gelden de voorschriften op het te bevaren riviergedeelte, waarvoor de vergunning was verleend, niet	1.10.2001".
-----------------	---	--	-------------

PROTOCOL 18

Gelijkwaardigheid van de eisen van de Richtlijn 97/68/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgeving van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines met de eisen van het ROSR

Besluit

De Centrale Commissie,

na een intensief overleg met de door haar erkende organisaties van motorbouwers en van het binnenvaartbedrijfsleven,

vaststellende dat de door Richtlijn 97/68/EG bepaalde grenswaarden, onlangs gewijzigd door de Richtlijn 2004/26/EG, ten aanzien van de ecologische en technische uitwerkingen met de grenswaarden van fase II van de Centrale Commissie overeenkomen,

met het doel aan de ontwikkeling van een geünificeerde markt voor binnenscheepsmotoren in Europa bij te dragen,

stelt vast dat de vereisten van de Richtlijn 97/68/EG, onlangs gewijzigd door de Richtlijn 2004/26/EG, gelijkwaardig zijn aan de vereisten van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,

geeft aan haar Comité Reglement van Onderzoek de opdracht haar voor de plenaire najaarszitting 2005 een voorstel voor de vereiste wijzigingen van het Reglement van Onderzoek voor te leggen, dat met in achtneming van de voorschriften van Richtlijn 97/68/EG de toelating van vaartuigen met motoren met een goedkeuringscertificaat volgens die richtlijn voor schepen van de Rijnvaart regelt,

heeft het voornemen, gezamenlijk met de door haar erkende organisaties van motorbouwers en van het scheepvaartbedrijfsleven een voorstel ter vaststelling van de grenswaarden van een volgende fase uit te werken, dat tot de harmonisatie van de voorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en van de Richtlijn 97/68/EG zou kunnen leiden, en dat in het kader van haar samenwerkingsovereenkomst met de Europese Commissie te bespreken.

PROTOCOL 19

ADNR

Geen besluit

PROTOCOL 20

Workshop over vaarsimulatoren

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar het overleg dat binnen haar werkkring over schepen en de scheepvaart in de toekomst is gepleegd,

geïnteresseerd in de mogelijkheden ter versterking van het prestatievermogen van de binnenvaart door het toepassen van nieuwe technologieën,

neemt met tevredenheid kennis van het initiatief om in het najaar 2005 te Rotterdam een workshop over de simulatietechnieken te organiseren met het oog op de evaluatie van de mogelijkheden om deze technieken bij de opleiding van het scheepvaartpersoneel en bij de examens voor het voeren van schepen te gebruiken,

geeft aan haar secretariaat de opdracht de maatregelen ter voorbereiding daarvan te nemen,

verheugt zich over de ondersteuning van dat initiatief door de Nederlandse delegatie.

PROTOCOL 21

Herstel en verbreding van de Kennedybrug in Bonn bij kmr. 654,94

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

stelt vast dat het herstel en de verbreding van de Kennedybrug in Bonn uit het oogpunt van de Rijnvaart geen bezwaar oproept.

Het verslag van haar Permanent Technisch Comité is in de bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Bijlage bij besluit 21

Herstel en verbreding van de Kennedybrug in Bonn bij kmr. 654,94

1. **Aard van de brug:**
stalen brug met hoofdlangsliggers in boogvorm met gesloten lijfplaten en dwarsdragers in vakwerkuitvoering
 2. **Meest nabije plaats**
Bonn
 3. **Kmr.**
kmr. 654,94
 4. **Aard van de werkzaamheden**
De geplande oplossing voor de eindtoestand voorziet in een nieuwe hoofdlangsligger aan beide kanten in de vorm van de huidige buitenliggers. Tussen de bestaande dwarsdragers worden extra vakwerkliggers als dwarsdragers zo geplaatst, dat de kracht op de bestaande bouwdelen wordt verminderd.
 5. **Breedte van het vaarwater**
Geen wijziging
 6. **Lengte van de vaargeul**
Geen wijziging, 150 m
- A. Algemene beschrijving**
7. **Aantal peilers in de rivier:**
Geen wijziging, twee stroompeilers
 8. **Aantal peilers in de vaargeul/het vaarwater**
Geen wijziging, twee stroompeilers in het vaarwater
 9. **Breedte van de brugconstructie in dwarsdoorsnede**
25,00 m in plaats van de huidige 18,00 m
 10. **Afstand tot de dichtsbijzijnde brug (stroomafwaarts/stroomopwaarts)**
Stroomafwaarts: "Südbrücke", kmr. 651,38
Stroomopwaarts: "Nordbrücke", kmr. 657,15

B. Doorvaartprofiel voor de scheepvaart - brugbogen

Boogbrug

11. **Hoogste punt van het langprofiel (NAP/NN + m)**
Geen wijziging, 62,245 m boven NN
12. **PHEN/NME/NM (NAP/NN + m)**
50,34 m boven NN
13. **Minimale doorvaarthoogte ter plaatse van de doorvaart**
Geen wijziging
14. **Doorvaartbreedte met een hoogte van (9,10 m / 7,00 m)**
Geen wijziging

C. Navigatie op radar

15. **Beoordeling door deskundigen / autoriteiten / instituten**
Beoordeling van het voorontwerp in 2000 door de FVT Koblenz
16. **Maatregelen ter voorkoming van hinder door schijnecho's**
Inachtneming van de mening van de FVT Koblenz
Markeren van de peilers met radarreflectoren
17. **Beoogde constructievorm**
Analoog aan de bestaande constructie
18. **Constructiemateriaal**
Staal

D. Verkeerstekens

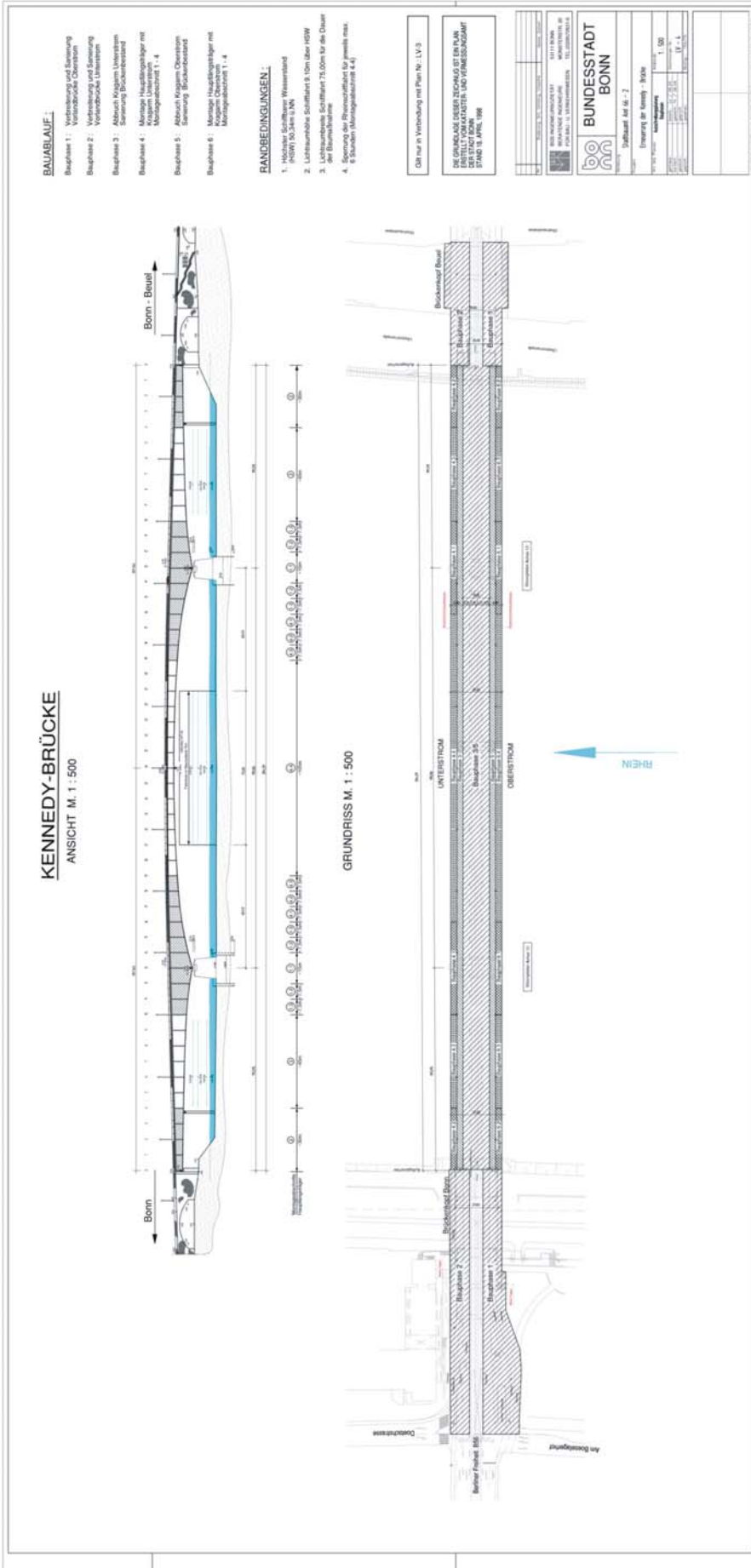
19. **Verkeerstekens overeenkomstig Bijlage 7 RPR voor de op- en afvaart.**
Geen wijziging

E. Informatie over de uitvoering van de werkzaamheden

20. **Wijze waarop de brug wordt gemonteerd**
Gedeeltelijk vrije uitbouw van de langsliggers van de stroompeilers, over water met drijvende kraan aangevoerd. Vervolgens over water aanvoeren van de middelste langsliggers in de middenopening, eveneens met een drijvende kraan (Cf. gedetailleerd verslag).
21. **Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperkingen**
Door de boogvormige bovenbouw heeft de Kennedybrug in zijn huidige vorm, die ook wordt behouden, een doorvaartopening van circa 110,00 m breed en 9,10 boven HSW.
Vanwege de steigers waarin de hele brug tijdens de bouwwerkzaamheden staat, is de doorvaarthoogte in breedte beperkt. Tijdens de bouwperiode zal voortdurend 75,00 m met een doorvaarthoogte van 9,10 m boven HSW verzekerd zijn.
22. **Verwachte duur van stremmingen van de scheepvaart (volledig / gedeeltelijk)**
Voor het aanvoeren over water van de langsliggers zal het scheepvaartverkeer van drie uur (vrije uitbouw) tot zes uur (aanvoer van middenliggers) worden gestremd.

Bouwperiode

De bouwperiode zal waarschijnlijk 35,5 maanden duren; het begin van de bouwwerkzaamheden is in de zomer 2005 gepland.



PROTOCOL 22

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten,

- 1964-II-7 en 1966-I-7 waarin werd overeengekomen de jaarlijkse werkprogramma's inzake de maatregelen voor werkzaamheden in sector van de Rijn tussen Lauterbourg/Neuburgweier en St. Goar aan het Permanent Technisch Comité ter kennis te brengen,
- 1986-I-37 en 1995-I-27, waarin informatie over de maatregelen voor het herstel en het behoud van een stabiele bedding in de Benedenrijn en voor het realiseren van een vaargeul met een diepte van 2,50 m onder OLR tussen Keulen en Koblenz werd voorzien,
- 1995-I-26, waarin informatie over de maatregelen op de Waal werd voorzien,

neemt, op grond van informatie van de voorzitter van haar Permanent Technisch Comité, kennis van de in 2005 geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

betuigt haar tevredenheid over het voortzetten van verdere maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

stelt vast dat de scheepvaart tijdens het uitvoeren van deze maatregelen niet wezenlijk wordt belemmerd.

Bijlage

Bijlage bij protocol 22

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn
2005**

Nr.	project	Kmr.	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336 - 338	Aanvang: 1978 Sindsdien doorlopende uitvoering	Geen gevolgen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	337 - 352	Aanvang: 1998 Sindsdien doorlopende uitvoering indien noodzakelijk	Geen gevolgen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	Aanvang: in de loop van 1999	Geen gevolgen
4	Sedimentaanvulling Middenrijn	582 - 603	Aanvang: 2 ^{de} kwartaal 2002	Geen gevolgen
5	Sedimenaanvulling "Steinerne Bänke 2"	746,9 - 753,0	Aanvang: februari 2005 Gereed: eind 2005	Geen gevolgen
6	Toevoeging van kribben Beeckerwerth	782,0 - 785,0	Aanvang: oktober 2004 Gereed: april / mei 2005	Geen gevolgen
7	Opvulling van bodemkribben Emmerich en toevoeging van kribben Emmericher Warth	849,0 - 851,8 et 851,8 - 856,	Aanvang: medio-2005 Gereed: voorjaar 2006,	Geen gevolgen
8	Wijziging van de krib ter hoogte van Ravenspollswelle (Emmerich)	853,0 - 854,0	Aanvang: september 2002 Gereed: voorjaar 2005	Geen gevolgen
9	Waal	884 - 924	Baggerwerkzaamheden op lange termijn voor het behoud van de vaargeulafmetingen (150 m x 2,5 m); op lange termijn wordt naar 170 m x 2,8 m gestreefd	Geen gevolgen
10	Overnachtingshaven IJzendoorn op de Waal	909,2	Verbreiding van de toegang	Geen gevolgen

PROTOCOL 23

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluizen van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts

- **Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim**
- **Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2004**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van sluis Iffezheim van 2,80 m bij OLR,

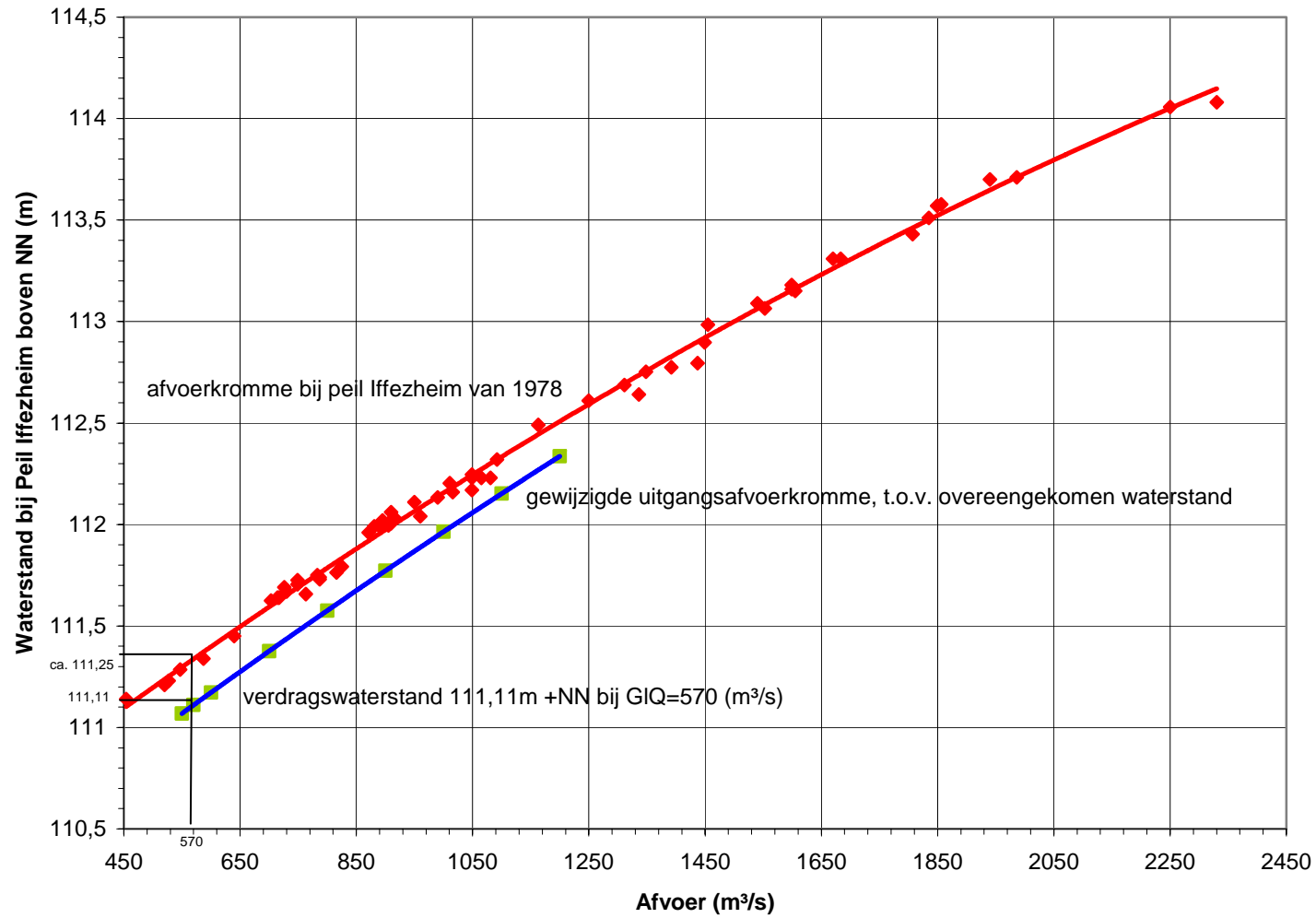
1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn tussen Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR,

1984-I-29 waarmee zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg /Neuburgweier en diensgevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector kennis heeft genomen,

neemt kennis van het mondelinge verslag van de voorzitter van het Permanent Technisch Comité en in het bijzonder van de volgende aangelegenheden:

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis Iffezheim was bij OLR minstens 2,80 m. Aan het criterium van het Besluit 1974-I-35 werd voldaan;
- Beneden de sluis Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van het Besluit 1984-I-29 werd voldaan.
- Uit de voorgelegde documenten blijkt dat de uitgangsvoorwaarden zijn vervuld, dat wil zeggen dat aan de waterstand van 111,11 m + NN bij een debiet van 570 m³/s werd voldaan.

Afbeelding ter
vergelijking van de afvoerkromme van 1978 bij Peil Iffezheim met de gewijzigde uitgangsafvoerkromme, ten
opzichte van overeengekomen waterstand (111,11 m+NN bij GLQ = 570 m³/s)



PROTOCOL 24

Inzetten van grote duwbakken op de Rijn

Geen besluit

PROTOCOL 25

Kennisneming van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen

Besluit

De Centrale Commission neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften evenals
- van de besluiten van de comités en werkgroepen zoals vermeld in de hierbij gevoegde bijlagen.

Bijlage bij protocol 25

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIAREGLEMENT

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004			24.8.2004	29.1.2003
2002-II-17	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	2.7.2003		24.8.2004	29.1.2003
2002-II-18	Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2004-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.03 Nr. 4 und § 9.11 2. § 1.07 Nr. 2 3. § 4.01 Nr. 2	W	1.4.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
			1.4.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
			1.10.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
2004-II-17	Änd. der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art 1. § 4.06, Kap. 6, Anlage 6 2. §§ 9.10, 11.02, 12.01, 15.06	I	1.4.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
			1.4.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
2004-II-18	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2006				21.12.2004

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

2. Reglement van Onderzoek schepen op de Rijn: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt		Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002 I 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 I 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)		2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)			18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006		**)			14.2.2005

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

3. ADNR: Inwerkingtreding

ADNR

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005		**)		7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005		**)		7.12.2004	13.12.2004

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

4. Reglement patenten : Inwerkingtreding

REGLEMENT RIJNPATENTEN

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003

5. Reglement betreffende veiligheids personeel aan boord van passagiersschepen: Inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN PASSAGIERSSCHEPEN

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt	I	1.1.2006		**)			14.2.2005

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

6. Reglement over de afgifte van radarpatenten: Inwerkingtreding

REGLEMENT OVER DE AFGIFTE VAN RADARPATENTEN

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent- verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

7. Comité van Onderzoek (Besluit 1994-II-21, (II))

a) *Richtlijn Nr 15*

RICHTLIJN Nr. 15 voor de COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN
Ingevolge artikel 1.07 ROSR

Voortbewegen op eigen kracht

(Artikel 10.03b, tweede lid, onder a, artikel 15.07, eerste lid, artikel 22a.05, eerste lid, onder a)

1. Minimum eis aan het voortbewegen

Het voortbewegen op eigen kracht als bedoeld in artikel 10.03b, tweede lid onder a, artikel 15.07 eerste lid en artikel 22a.05, eerste lid, onder a, wordt als voldoende beschouwd indien het schip, dan wel het door het schip voortbewogen samenstel, met de boegbesturingsaandrijving een snelheid ten opzichte van het water van 6,5 km/u kan bereiken, een draaisnelheid van 20 °/min kan worden ingezet en bij een vaarsnelheid ten opzichte van het water van 6,5 km/u de draaibeweging kan worden beëindigd.

2. Proefvaart

Voor het controleren van de minimum eisen moeten de artikelen 5.03 et 5.04 worden toegepast.

b) *Richtlijn nr. 21*

**RICHTLIJN 21 VOOR DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN
als bedoeld in artikel 1.07 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn**

Eisen aan VEILIGHEIDSGELEIDESYSTEMEN

(Artikel 15.06, zevende lid; Artikel 22b.10 onder letter d)

1. ALGEMEEN

- 1.1 Conform de hiervoor genoemde artikelen moeten aan boord van passagierschepen en snelle schepen geschikte veiligheidsgeluidssystemen aanwezig zijn om de vluchtwegen en de nooduitgangen duidelijk herkenbaar te maken, indien het rendement van de normale noodverlichting, naar aanleiding van rookontwikkeling, beperkt is. Dergelijke veiligheidsgeluidssystemen moeten in de nabijheid van de vloer worden aangebracht. Deze richtlijn heeft betrekking op de toelating, de inbouw en het onderhoud van deze veiligheidsgeluidssystemen.
- 1.2 In aanvulling op de noodverlichting conform artikel 15.10, derde lid moeten de vluchtwegen, inclusief de trappen, uitgangen en nooduitgangen, over hun gehele lengte, in het bijzonder op hoeken en kruisingen, voorzien zijn van een veiligheidsgeluidstelsel.
- 1.3 Het veiligheidsgeluidstelsel moet na inwerkingtreding ten minste dertig minuten functioneren.
- 1.4 Onderdelen van veiligheidsgeluidssystemen mogen noch radioactief noch giftig zijn.
- 1.5 Omschrijvingen van het veiligheidsgeluidstelsel moeten bij het veiligheidsplan als bedoeld in artikel 15.13, tweede lid en in iedere hut zijn aangebracht.

2. DEFINITIES

- 2.1 Veiligheidsgeluidssystemen in de nabijheid van de vloer (Low-Location Lighting – LLL): Elektrische verlichting of fotoluminescerende aanwijzingsborden langs de vluchtwegen, zodat alle vluchtwegen eenvoudig herkenbaar zijn.
- 2.2 Fotoluminescerend of lang nalichtend systeem (PL): Veiligheidsgeluidstelsel vervaardigt uit fotoluminescerend materiaal. Dit materiaal bevat een chemische stof (bijv. zinksulfide), welke in staat is, bij verlichting door middel van een zichtbare straling, energie op te slaan. De fotoluminescerende materialen stralen een zichtbaar licht uit, indien de verlichtingsbron in de omgeving aan rendement verliest. Indien er geen verlichtingsbron aanwezig is, die voor een verdere oplading zorg draagt, dan geven de fotoluminescerende materialen de opgeslagen energie in de vorm van licht, welke in de loop van de tijd afneemt, weer af.
- 2.3 Elektrisch gevoed systeem (EP): Veiligheidsgeluidstelsel, dat voor zijn werking elektrische energie nodig heeft, bijvoorbeeld systemen, die gloeilampen, lichtdioden (LED's), elektroluminescerende strippen of – lampen, intern verlichte (bijv. fluorescentie lampen) armaturen enz. gebruiken.

3. GANGEN EN TRAPPEN

- 3.1 In alle gangen moet het LLL ononderbroken zijn, met uitzondering van de onderbrekingen door gangen of hutdeuren, zodat er een herkenbare begeleidingslijn langs de vluchtweg wordt gevormd. LLL, welke aan een internationale norm voldoen en een zichtbare, maar niet doorlopende begeleidingslijn bezitten, kunnen eveneens worden toegepast. De markering moet ten minste aan één zijde van de gang zijn aangebracht: aan de wand, maximaal 0,30 m boven de vloer of op de vloer, maximaal 0,15 m uit de wand. In gangen, welke meer dan 2,0 m breed zijn, moet de markering aan beide zijden worden aangebracht.
- 3.2 In doodlopende gangen moet het LLL op afstanden van niet meer dan 1,0 m van pijlen of gelijkwaardige richtingsaanwijzers zijn voorzien, die in de vluchtrichting wijzen.
- 3.3 Op alle trappen moet het LLL ten minste aan één zijde op maximaal 0,30 m boven de treden worden aangebracht. Het moet de positie van iedere trede voor een persoon, die zich boven of onder deze trede bevindt, herkenbaar maken. Bij trapbreedten van meer dan 2,0 m moet het LLL aan beide zijden worden aangebracht. De boven- en onderzijde van iedere trap moet zodanig zijn aangegeven dat duidelijk is dat er geen treden meer zijn.

4. DEUREN

- 4.1 De begeleidingslijn in de nabijheid van de vloer moet naar de kruk van de deur van de uitgang leiden. Om vergissing te voorkomen mogen andere deuren op deze wijze niet worden aangegeven.
- 4.2 Voor zover deuren in scheidingsvlakken als bedoeld in artikel 15.11, tweede lid en deuren in schotten als bedoeld in artikel 15.02, vijfde lid als schuifdeuren zijn uitgevoerd, moet richting waarop zij open gaan zijn aangegeven.

5. BORDEN EN MARKERINGEN

- 5.1 De borden voor het aangeven van vluchtwegen moeten vervaardigd zijn uit een fotoluminescerend materiaal of elektrisch zijn verlicht. De maten van de borden en de markeringen moeten aan het LLL zijn aangepast.
- 5.2 Bij alle uitgangen moeten passende borden zijn aangebracht. Deze borden moeten eveneens binnen het genoemde bereik aan die zijde van de deuren worden aangebracht waar zich de deurkruk bevindt.
- 5.3 Alle borden moeten een kleurcontrast ten opzichte van de achtergrond (wand of vloer) bezitten.
- 5.4 Voor het LLL moeten genormeerde symbolen (bijvoorbeeld die welke in het Besluit A.760 (18) IMO worden beschreven) worden gebruikt.

6. FOTOLUMINESCERENDE SYSTEMEN

- 6.1 De breedte van fotoluminescerende strippen moet ten minste 0,075 m zijn. Afwijkend daarvan kunnen ook smallere, fotoluminescerende strippen worden gebruikt, indien hun lichtdichtheid zodanig wordt verhoogd, dat de ontbrekende breedte wordt gecompenseerd.
- 6.2 Fluorescerende materialen moeten 10 minuten na uitval van alle externe verlichtingsbronnen met een lichtdichtheid van ten minste 15 mcd/m^2 nalichten. Het systeem moet daarna nog 20 minuten lang een lichtdichtheid van meer dan 2 mcd/m^2 bezitten.

6.3 Alle materialen van een fotoluminescerend systeem moeten ten minste de minimale hoeveelheid van het omgevingslicht, die vereist is om het fotoluminescerende materiaal voldoende op te laden, kunnen opnemen, zodat zij aan de hiervoor genoemde voorwaarden voor de lichtdichtheid kunnen voldoen.

7. ELECTRISCH GEVOEDE SYSTEMEN

7.1 Elektrisch gevoede systemen moeten aan de in artikel 15.10, lid 4 voorgeschreven noodstroombronnen zijn aangesloten, zodat ze onder normale omstandigheden door de hoofdstroombron en bij het inschakelen van de noodstroombron door deze noodstroombron gevoed kunnen worden. Om de berekening van de capaciteit van de noodstroombron mogelijk te maken moeten de elektrisch gevoede systemen op de lijst van in nood te gebruiken verbruikers worden gezet.

7.2 Elektrisch gevoede systemen moeten zich of zelfstandig inschakelen of door middel van één handeling vanuit de stuurstand in werking gesteld kunnen worden.

7.3 Bij de inbouw van elektrisch gevoede systemen moeten de volgende normen voor de lichtdichtheid worden aangehouden:

1. De actieve delen van de elektrisch gevoede systemen moeten een lichtdichtheid van ten minste 10 cd/m^2 aantonen.
2. De afzonderlijke bronnen van de systemen met miniatuurgloeilampen moeten een gemiddelde sferische lichtsterkte van ten minste 150 mcd bezitten, waarbij de afstand tussen de afzonderlijke lampen niet meer dan 0,1 m mag bedragen.
3. De afzonderlijke bronnen van de systemen met lichtdioden moeten een minimale lichtopbrengst van ten minste 35 mcd aantonen. De hoek van de lichtkegel, waarin de lichtsterkte nog slechts half zo groot is, moet aan de te verwachten naderings- en kijkrichting zijn aangepast. De afstand tussen de afzonderlijke lampen mag niet meer dan 0,3 m bedragen.
4. de elektroluminescerende-systemen moeten na uitval van de voedingsstroombron, waaraan ze conform lid 7.1 aangesloten moeten zijn, nog 30 minuten verder functioneren.

7.3 Alle elektrisch gevoede systemen moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de uitval van een afzonderlijke lichtbron, een afzonderlijke lichtstrip of een afzonderlijke batterij er niet voor zorgt dat de markeringen uitvallen.

7.4 Elektrisch gevoede systemen moeten ten aanzien van de trillingstest en de warmtetest voldoen aan artikel 9.20. In afwijking van artikel 9.20, lid 2, letter c kan de warmtetest bij een omgevingstemperatuur van 40°C plaatsvinden.

7.5 Elektrisch gevoede systemen moeten ten aanzien van de elektromagnetische verdraagbaarheid voldoen aan de eisen in artikel 9.21.

7.6 Elektrisch gevoede systemen moeten conform IEC 60529 : 1992 minimaal een beschermingsgraad IP 55 bezitten.

8. CONTROLE

De lichtdichtheid van de LLL moet ten minste iedere vijf jaar door een deskundige worden gecontroleerd. Met betrekking tot deze controle moet een door de deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld, waaruit de datum van de controle blijkt. Voldoet de lichtdichtheid bij een afzonderlijke meting niet aan de voorwaarden van deze richtlijn, dan moeten er op ten minste 10 plaatsen op gelijke afstanden metingen worden uitgevoerd. Voldoen meer dan 30 % van de metingen niet aan de voorwaarden van deze richtlijn dan moeten de veiligheidsgeleidesystemen worden vervangen. Voldoen tussen de 20 tot en met 30 % van de metingen niet aan de voorwaarden van deze richtlijn, dan moeten de veiligheidsgeleidesystemen binnen een jaar opnieuw worden gecontroleerd.

8. Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding (Besluit 1996-I-31)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

RICHTLIJNEN

**OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 1.05 VAN HET
REGLEMENT RIJNPATENTEN**

AAN DE BEVOEGDE AUTORITEITEN

Wijzigingen:

Bijlage 1 bij Richtlijn nr. 2

Bijlage 6 bij Richtlijn nr. 2

Bijlage 8 bij Richtlijn nr. 2

februari 2005

Bijlage 1 bij Richtlijn nr. 2

**Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten en erkende artsen
(artikel 3.02, tweede lid, onder a)**

B	1. Antwerpen Sociaal-medische Rijksdienst Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tel.: 00 32 3/22 6 69 62
	2. Brugge Sociaal-medische Rijksdienst Zandstraat 144 B-8200 St. ANDRIES Tel.: 00 32 50/45 68 30
	3. Brussel/Bruxelles Sociaal-medische Rijksdienst Wetstraat 56 B-1040 BRUSSEL Tel.: 00 32 2/287 06 62 oder 00 32 2/287 05 35
	4. Charleroi Centre médical de l'Office médico-social Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI Tel.: 00 32 71/31 97 76
	5. Kortrijk Sociaal-medische Rijksdienst Ijzerkaai 26 - 27 B-8500 KORTRIJK Tel.: 00 32 56/22 47 21
	6. Gent Sociaal-medische Rijksdienst "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT Tel.: 00 32 9/268 64 22
	7. Hasselt Sociaal-medische Rijksdienst Gouv. Verwilghensingel 75 B-3500 HASSELT Tel.: 00 32 11/29 56 57
	8. Libramont Centre médical de l'Office médico-social Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tel.: 00 32 61/23 00 52
	9. Liège Centre médical de l'Office médico-social Avenue Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tel.: 00 32 4/252 78 00
	10. Leuven Sociaal-medische-Rijksdienst Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tel.: 00 32 16/31 89 11

Bijlage 1 bij Richtlijn nr. 2

B	11. Namur Centre médical de l'Office médico-social Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel.: 00 32 81/30 19 21
	12. Tournai Centre médical de l'Office médico-social Blvd. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel.: 00 32 69/88 87 10
	13. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN Tel.: 00 32 3/232 23 82 (alleen voor leerlingen van de school „Cenflumarin“)
	14. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY Tel.: 00 32 85/21 12 50 (alleen voor leerlingen van de school in Huy)
CH	1. Opthalmologische Universitatspoliklinik Basel, Mittlere Straße 31, CH-4012 BASEL und
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung, Rheinstraße 26, CH-4410 LIESTAL.
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst GmbH, Düsseldorfer Straße 193, D – 47053 DUISBURG (Zentrum), Tel. : 0203/29 52 21, Fax : 0203/295223, e-mail : info@asd-rhein-ruhr.de
	2. Arbeitsmedizinischer Dienst der Seeberufsgenossenschaft, Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenarztlischen Dienstes.
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative, 2, rue de l'Hôpital Militaire, F-67084 STRASBOURG Cedex
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart, Medisch adviseur Scheepvaart, Postbus 8634, NL-3009 AP ROTTERDAM, Tel.: 00 31 10 266 86 84

Bijlage 2 bij Richtlijn nr. 2

Uittreksel van het strafregister en documenten, die gelijkwaardig zijn aan het uittreksel van het strafregister (artikel 3.02, derde lid)

- B Getuigschrift van goed zedelijk gedrag
Certificat de bonne conduite, vie et mœurs
- CH Auszug aus dem Strafregister
- D Fuhrungszeugnis für Behörden (Belegart O) nach §§ 31, 30 Abs. 5 des Bundeszentralregistergesetzes
- F Extrait du casier judiciaire, Bulletin n° 3
- NL Verklaring omtrent het gedrag

Bijlage 6 bij Richtlijn nr. 2

Geldige bekwaamheidsbewijzen van de Rijnsoeverstaten en België

Opmerking: BVA: Bepalingen ter voorkoming van aanvaring (Bijlage C van het RRP, nr. 1.2)
(§ 3.05 Nr. 3)

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Is geldig voor	Kwalificatie stemt overeen met een Rijnpatent als bedoeld in
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Goederenvervoer Goederenvervoer Personenvervoer Personenvervoer	art. 2.01 (incl BVA) art. 2.01 (zonder BVA) art. 2.01 (incl BVA) art. 2.01 (zonder BVA)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Goederenvervoer Goederenvervoer Alle schepen Alle schepen	art. 2.01 (incl BVA) art. 2.01 (zonder BVA) art. 2.01 (incl BVA) art. 2.01 (zonder BVA)
CH	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	alle schepen	art. 2.01 (incl BVA)
CH	2	Führerausweis Schifffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	Schepen tot 15 m lengte	art. 1.03, vierde lid (zonder BVA)
D	1	Geldige bekwaamheidsbewijzen van de DDR, met uitzondering van de bewijzen MI tot MIII, en geldige patenten als bedoeld in het Binnenschipperspatentenreglement zijn op grond van gelijke behandeling en eenheid van recht voor het vergelijkbare document als bedoeld in het Binnenschipperspatentenreglement om te wisselen			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	alle schepen	art. 2.01 (voor zover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl BVA)
D	3	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	alle schepen	art. 2.01 (incl BVA)
D	4	Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsämter	schepen tot 150 t of 150 m ³ of tot 12 passagiers	art. 2.02 (voor zover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl BVA)
D	6	Schifferpatent C1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	schepen < 35 m of ≤ 12 passagiers of duw- en sleepboten ≤ 73,6 kW	art. 2.02 (incl BVA)
D	7	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	schepen < 35 m lengte of ≤ 12 passagiers of duw- en sleepboten ≤ 73,6 kW	art. 2.02 (zonder BVA)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking, pleziervaartuigen tot 60 m ³	art. 2.05 (voor zover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl BVA)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking	art. 2.05 (incl BVA)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking	art. 2.05 (zonder BVA)

Bijlage 6 bij Richtlijn nr. 2

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Is geldig voor	Kwalificatie stemt overeen met een Rijnpatent als bedoeld in
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Pleziervaartuigen tot 60 m ³	art. 2.03 (zonder BVA)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Pleziervaartuigen ≤ 25 m lengte	art. 2.03 (zonder BVA)
D	13	Sportbootführerschen-Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Pleziervaartuigen tot 15 m ³	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
D	14	Sportbootführerschen-Binnen	DMYV/DSV	Pleziervaartuigen < 15 m lengte	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	Veerponten	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
D	16	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Veerponten	art. 1.03 Nr. 4 (incl BVA, indien geldig op zeescheepvaartwegen)
D	17	Hochrhein-schifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	alle schepen	art. 2.01 (incl BVA)
D	18	Dienstberechtigungs-scheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundeswehr, Zoll, Bundesgrenzschutz, Polizei	Dienstvaartuigen	Tenminste art. 1.03, vierde lid, overwegend art. 2.05 (voor zover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl BVA)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schifffahrtsämter	schepen tot 15 m lengte	art. 1.03, vierde lid (zonder BVA)
F	1	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (incl BVA) en art. 2.04
F	2	Besondere Befähigungsnachweise <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (incl BVA) an art. 2.04
F	3	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA) en art. 2.04
F	4	Besondere Befähigungsnachweise <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA) en art. 2.04
F	5	Certificat de Capacité, catégories C et S	Service de la Navigation	schepen tot 15 m lengte	art. 1.03, vierde lid (zonder BVA)
F	6	Certificat de Capacité, catégorie P.P.	Service de la Navigation	Pleziervaartuigen >15 m lengte	art. 2.03 (zonder BVA)
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	alle schepen	art. 2.01 (incl BVA)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	schepen ≤ 25 m lengte of > 20 km/h	art. 2.03 (zonder BVA)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	schepen ≤ 25 m lengte of > 20 km/h	art. 2.03 (incl BVA)

De door de CCR erkende bekwaamheidsbewijzen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1. Bekwaamheidsbewijzen

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Opmerkingen
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Tot de leeftijd van 50 jaar dan vanaf 65 jaar
D	1	Schifferpatent A – Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	2	Schifferpatent C1/Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	3	Feuerlöschbootpatent D1/ Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	4	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	5	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.05.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Kleines Hochrheinpatent	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	5	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

2. Medische verklaringen

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Opmerkingen
	1			
	2			

9. Aanbevelingen ADNR (Besluit 2001-II-27 (IV))
a) *Aanbeveling nr. 2/2004*

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 2/2004

8 december 2004

De Werkgroep „Gevaarlijke Stoffen“, op grond van het Besluit 2001-II-27 (IV), waarmee zij door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart werd gemachtigd, aanbevelingen overeenkomstig 1.5.1.3 ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Nederlandse delegatie tot erkenning van de gelijkwaardigheid met betrekking tot de bouw van het motortankschip „INA“, officieel scheepsnummer 200 4713 goed, voor het vervoer van stoffen volgens de bijgevoegde lijst.

Het schip wordt met twee tankgroepen gebouwd, tankgroep 1 als type N open en tankgroep 2 als type N gesloten.

Het schip dient geheel aan de voorwaarden voor het afgeven van een Certificaat van Goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als motortankschip van het type N gesloten te voldoen, maar kan vanwege de gelijkwaardigheid van de materialen van de in de onderstaande ADNR-nummers vereiste bouwwijze met een speciale bouwwijze overeenkomen:

- 9.3.3.0.1 Materiaal van de ladingtankluiken (uitsluitend de gesloten ladingtanks)
- 9.3.3.0.3 Materiaal van de laad- en losleidingen en gasverzamelleidingen en de over- en onderdrukventielen (uitsluitend de gesloten ladingtanks)
- 9.3.3.21.1 g) De ladingtanks zijn niet met een monstername-opening uitgerust (uitsluitend de gesloten ladingtanks).

Uit een bericht van de Nederlandse delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip bij het vervoer van de in bovengenoemde lijst vermelde stoffen aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

**Bericht van de Nederlandse delegatie
met betrekking tot Aanbeveling Nr. 2/2004**

Dit bericht betreft een motortankschip van het type N met 4 ladingtanks, gesloten en 6 ladingtanks, open.

Het schip wordt in de ladingzone als dubbelwandig gladdekschip met zijtanks, dubbele bodem en zonder trunk uitgevoerd.

Het schip wordt deels als type N open en deels als type N gesloten toegelaten voor het vervoer van stoffen, waarvoor geen explosiebescherming vereist wordt.

Het schip voldoet aan de voorwaarden van het ADNR met uitzondering van de nummers 9.3.3.0.3 (m.b.t. het materiaal) en 9.3.3.21.1 g).

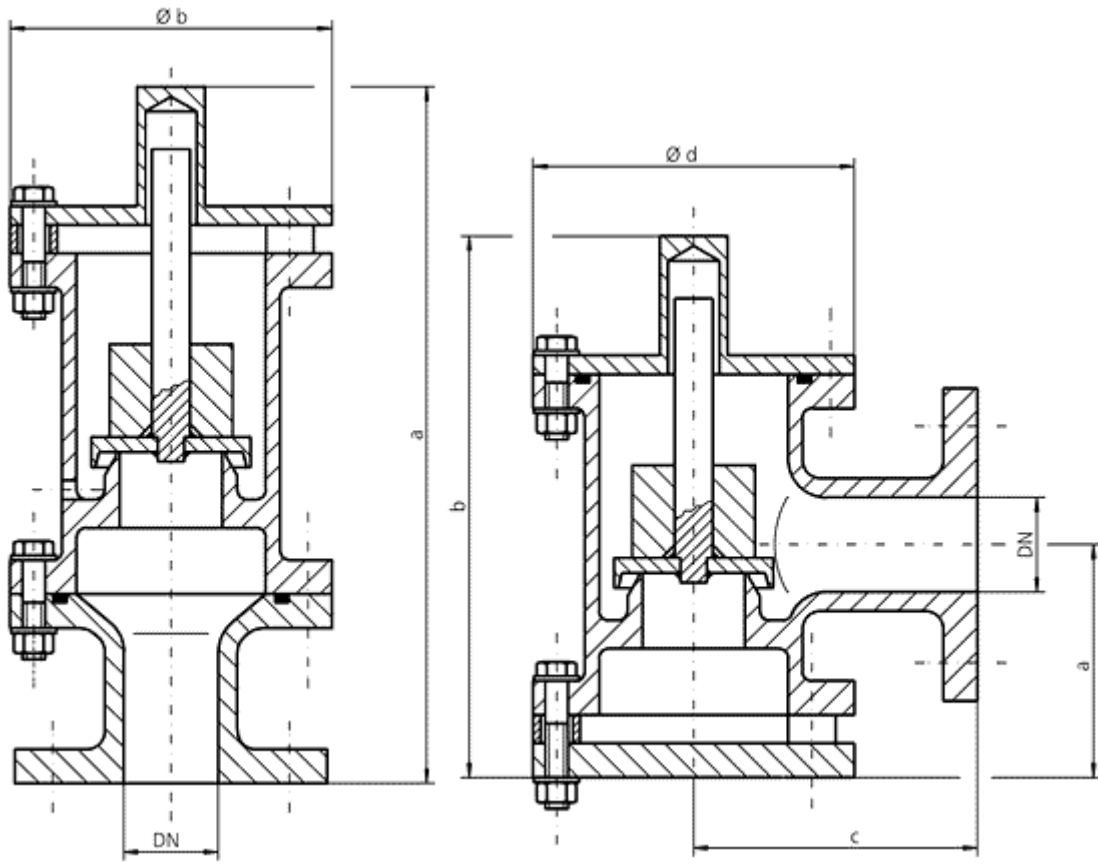
De ladingtanks zijn voorzien van een rubberen bekleding. Omdat het niet mogelijk is dit voor al het andere materiaal, dat met de lading in aanraking komt, te doen wordt voor de ladingtankluiken, de laad- en losleidingen, de gasverzamelleiding van de gesloten ladingtanks en het over- en onderdrukventiel Polyethyleen als materiaal gebruikt (materiaaleigenschappen zie bijlage).

Deze uitvoering is volgens de Nederlandse delegatie met het oog op de veiligheid gelijkwaardig aan een normale uitvoering in staal.

De monstername-opening is niet noodzakelijk omdat het schip voor intern transport wordt gebruikt en er geen monsters worden genomen.

Bijlage: Ventielen, Stoffenlijst en Materiaalblad Polyethyleen

Ventielen



Protego overdrukventiel D/KS

Protego onderdrukventiel V/KS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(17)	(18)	
UN-nummer of stofnummer	Benaming en beschrijving	Klasse	Classificatiecode	Verpakkingsgroep	Gevaren	Tankschijftype	Uitvoering van de ladingtank	Type van de ladingtank	Ladingtankuitrusting	Openingsdruk van het snelafblazenventiel in kPa	Explosiebescherming vereist	Ladingtankgroep
1718	BUTYLFOSSFAAT	8	C3	III	8	N	4	3			neen	
1719	BIJTENDE ALKALISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C5	II	8	N	4	2			neen	
1719	BIJTENDE ALKALISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C5	III	8	N	4	2			neen	
1742	BOORTRIFLUORIDE-AZIENZUUR-COMPLEX, VLOEIBAAR	8	C3	II	8	N	4	2			neen	
1760	BIJTENDE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C9	I	8	N	2	3		10	neen	
1760	BIJTENDE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C9	II	8	N	2	3		10	neen	
1760	BIJTENDE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C9	III	8	N	4	3			neen	
1760	BIJTENDE VLOEISTOF, N.E.G. (NATRIUMMERCAPTOBENZO-THIAZOL 50%, OPLOSSING IN WATER)	8	C9	II	8	N	4	2			neen	
1760	BIJTENDE VLOEISTOF, N.E.G. (VETALCOHOL C ₁₂ - C ₁₄)	8	C9	III	8	N	4	2			neen	
1760	BIJTENDE VLOEISTOF, N.E.G. (ETHYLEENDIAMINETETRAAZIJNZUURTETRA-NATRIUMZOUT, 40%, OPLOSSING IN WATER)	8	C9	III	8	N	4	2			neen	
1778	SILICOFLUORWATERSTOFZUUR	8	C1	II	8	N	2	3		10	neen	
1789	ZOUTZUUR (CHLOORWATERSTOFZUUR)	8	C1	II	8	N	2	3		10	neen	
1789	ZOUTZUUR (CHLOORWATERSTOFZUUR)	8	C1	III	8	N	4	3			neen	
1805	FOSFORZUUR, OPLOSSING MET 80 vol.-% ZUUR OF MINDER	8	C1	III	8	N	4	3			neen	
1814	KALIUMHYDROXIDE, OPLOSSING (kaliiloog)	8	C5	II	8	N	4	2			neen	
1814	KALIUMHYDROXIDE, OPLOSSING (kaliiloog)	8	C5	III	8	N	4	2			neen	
1824	NATRIUMHYDROXIDE, OPLOSSING (natronloog)	8	C5	II	8	N	4	2			neen	
1824	NATRIUMHYDROXIDE, OPLOSSING (natronloog)	8	C5	III	8	N	4	2			neen	
1830	ZWAVELZUUR met meer dan 51% zuur	8	C1	II	8	N	4	3			neen	
1832	ZWAVELZUUR, AFGEWERKT	8	C1	II	8	N	4	3			neen	
2079	DIETHYLEENTRIAMINE	8	C7	II	8	N	4	2			neen	
2209	FORMALDEHYDE, OPLOSSING, met ten minste 25% formaldehyde	8	C9	III	8	N	4	2			neen	
2320	TETRAETHYLEENPENTAMINE	8	C7	III	8	N	4	2			neen	
2496	PROPIONZUURANHYDRIDE	8	C3	III	8	N	4	3			neen	
2582	IJZER(III)CHLORIDE, OPLOSSING	8	C1	III	8	N	4	3			neen	
2586	ALKYLSULFONZUREN, VLOEIBAAR of ARYLSULFONZUREN, VLOEIBAAR, met ten hoogste 5% vrij zwavelzuur	8	C1	III	8	N	4	3			neen	

2672	AMMONIAK, OPLOSSING in water, relatieve dichtheid tussen 0,880 en 0,957 bij 15 °C, met meer dan 10% maar ten hoogste 35% ammoniak	8	C5	III	8	N	2	2		10	neen	
2693	WATERSTOFSULFIETEN, OPLOSSING IN WATER, N.E.G.	8	C1	III	8	N	4	3			neen	
2735	AMINEN, VLOEIBAAR, BIJTEND, N.E.G. of POLYAMINEN, VLOEIBAAR, BIJTEND, N.E.G.	8	C7	I	8	N	4	2			neen	
2735	AMINEN, VLOEIBAAR, BIJTEND, N.E.G. of POLYAMINEN, VLOEIBAAR, BIJTEND, N.E.G.	8	C7	II	8	N	4	2			neen	
2735	AMINEN, VLOEIBAAR, BIJTEND, N.E.G. of POLYAMINEN, VLOEIBAAR, BIJTEND, N.E.G.	8	C7	III	8	N	4	2			neen	
2790	AZIJNZUUR, OPLOSSING met ten minste 50 massa-% en ten hoogste 80 massa-% zuur	8	C3	II	8	N	2	3		10	neen	
2790	AZIJNZUUR, OPLOSSING, met meer dan 10 massa-%, maar minder dan 50 massa-% zuur	8	C3	III	8	N	2	3		10	neen	
2796	ACCUMULATORVLOEISTOF, ZUUR	8	C1	II	8	N	4	3			neen	
2796	ZWAVELZUUR met ten hoogste 51% zuur	8	C1	II	8	N	4	3			neen	
2815	N-AMINOETHYLPYPERAZINE	8	C7	III	8	N	4	2			neen	
2820	BOTERZUUR	8	C3	III	8	N	2	3		10	neen	
2829	CAPRONZUUR	8	C3	III	8	N	4	3			neen	
3145	ALKYLFENOLEN, VLOEIBAAR, N.E.G. (met inbegrip van de homologe reeks C ₂ -C ₁₂)	8	C3	II	8	N	4	3			neen	
3145	ALKYLFENOLEN, VLOEIBAAR, N.E.G. (met inbegrip van de homologe reeks C ₂ -C ₁₂)	8	C3	III	8	N	4	3			neen	
3264	BIJTENDE ZURE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C1	I	8	N	2	3		10	neen	
3264	BIJTENDE ZURE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C1	II	8	N	2	3		10	neen	
3264	BIJTENDE ZURE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C1	III	8	N	4	3			neen	
3264	BIJTENDE ZURE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G. (WATERIGE OPLOSSING van FOSFORZUREN en SALPETERZUREN)	8	C1	I	8	N	2	3		10	neen	
3264	BIJTENDE ZURE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G. (WATERIGE OPLOSSING van FOSFORZUREN en SALPETERZUREN)	8	C1	II	8	N	4	3			neen	
3264	BIJTENDE ZURE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G. (WATERIGE OPLOSSING van FOSFORZUREN en SALPETERZUREN)	8	C1	III	8	N	4	3			neen	
3265	BIJTENDE ZURE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C3	I	8	N	2	3		10	neen	

3265	BIJTENDE ZURE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C3	II	8	N	2	3		10	neen	
3265	BIJTENDE ZURE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C3	III	8	N	4	3			neen	
3266	BIJTENDE BASISCHE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C5	I	8	N	4	2			neen	
3266	BIJTENDE BASISCHE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C5	II	8	N	4	2			neen	
3266	BIJTENDE BASISCHE ANORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C5	III	8	N	4	2			neen	
3267	BIJTENDE BASISCHE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C7	I	8	N	4	2			neen	
3267	BIJTENDE BASISCHE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C7	II	8	N	4	2			neen	
3267	BIJTENDE BASISCHE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G.	8	C7	III	8	N	4	2			neen	
9003	STOFFEN MET EEN VLAMPUNT VAN MEER DAN 61 °C EN TEN HOOGSTE 100 °C of STOFFEN 61 °C < Vp ≤ 100 °C, die niet in andere Klassen of in Klasse 9 ingedeeld kunnen worden (N.E.G.)	9				N	4	2			neen	
9003	STOFFEN MET EEN VLAMPUNT VAN MEER DAN 61 °C EN TEN HOOGSTE 100 °C of STOFFEN 61 °C < Vp ≤ 100 °C, die niet in andere Klassen of in Klasse 9 ingedeeld kunnen worden (ETHYLEENGLYCOLMONOBUTYLETHER)	9				N	4	2			neen	
9003	STOFFEN MET EEN VLAMPUNT VAN MEER DAN 61 °C EN TEN HOOGSTE 100 °C of STOFFEN 61 °C < Vp ≤ 100 °C, die niet in andere Klassen of in Klasse 9 ingedeeld kunnen worden (2-ETHYLHEXYLACRYLAAT, GESTABILISEERD)	9				N	4	2			neen	

Der Werkstoff Polyethylen

Allgemeines

Alle Polymere, die aus Kohlenwasserstoffen der Formel C_nH_{2n} mit einer Doppelbindung (Ethylen, Propylen, Buten-1, Isobuten) aufgebaut sind, werden mit dem Sammelbegriff Polyolefine bezeichnet. Zu ihnen gehört auch Polyethylen. Dabei handelt es sich um einen teilkristallinen Thermoplasten. Polyethylen ist wohl der bekannteste Massenkunststoff. Die chemische Formel lautet: $-(CH_2-CH_2)_n$, es ist also ein umweltverträgliches Kohlenwasserstoffprodukt.

Die größte Verbreitung im Rohrleitungsbau hat PE für den Bau von erdverlegten Gas- und Wasserleitungen gefunden. In diesem Anwendungsbereich ist Polyethylen in zahlreichen Ländern zum dominierenden Werkstoff geworden. Aber auch in der Haustechnik und im industriellen Rohrleitungsbau werden die Vorteile dieses Materials genutzt.

Dazu zählen:

- geringes Gewicht
- ausgezeichnete Flexibilität
- gute Abriebbeständigkeit
- Korrosionsbeständigkeit
- duktile Brucheigenschaften
- schlagzäh auch bei sehr niedrigen Temperaturen
- gute chemische Widerstandsfähigkeit
- schweisbar
- niedriger Preis

PE zählt, wie auch PP, zu den unpolaren Werkstoffen. Das Material ist daher in üblichen Lösungsmitteln nicht löslich und außerdem kaum quellbar. PE-Rohre können daher nicht durch Kleben mit Fittings verbunden werden. Die werkstoffgerechte und geeignete Verbindungsmethode ist das Schweißen. Für den Rohrleitungsbau bieten wir in unserem Sortiment drei Verbindungsverfahren an: das Heizelement-Stumpfschweißen, das Heizelement-Muffenschweißen und das Heizwendelschweißen, besser unter dem Namen Elektroschweißen bekannt. Das letztgenannte Verbindungsverfahren wird bevorzugt bei Rohrleitungen verwendet, durch die Gas, Wasser, Druckluft oder andere weniger aggressive Medien befördert werden. Das Stumpf- und das Muffenschweißen werden vorzugsweise durchmesserspezifisch angewendet.

Im industriellen Rohrleitungsbau haben sich hochmolekulare Typen mittlerer bis hoher Dichte durchgesetzt. Die Typen werden bezüglich ihrer Zeitstandfestigkeit in PE80 (MRS 8 Mpa) und PE100 (MRS 10 Mpa) klassifiziert.

Man spricht hier auch von PE-Typen der 3. Generation, wohingegen PE80 Typen vorwiegend der 2. Generation zuzuordnen sind. Von den PE-Typen erster Generation - nach heutiger Klassifizierung PE63 - sind kaum noch Vertreter auf dem Markt.

Werkstoffeigenschaften von Polyethylen (Richtwerte)

	PE 80	PE 100		
Eigenschaften	Wert	Wert	Einheit	Prüfnorm
Dichte	0,93	0,95	g/cm ³	ISO 1183
Streckspannung bei 23 °C	18	25	N/mm ²	EN ISO 527-1
Zug-E-Modul bei 23 °C	700	900	N/mm ²	EN ISO 527-1
Kerbschlagzähigkeit bei 23 °C	110/p	83/p	kJ/mm ²	DIN EN ISO 179/1eA
Kerbschlagzähigkeit bei -40 °C	7	13	kJ/mm ²	DIN EN ISO 179/1eA
Kugeldruckhärte (132 N)	37		MPa	DIN EN ISO 2039-1
Kristallitschmelzpunkt	131	130	°C	DIN 51007
Wärmeausdehnungskoeffizient	20*10 ⁻⁵		m/m K	DIN 53752
Wärmeleitfähigkeit bei 23 °C	0,43	0,38	W/m K	DIN 52612
Wasseraufnahme bei 23 °C	0,01-0,04		%	DIN 53495
Farbe	9005		-	RAL
Sauerstoffindex	17,4		%	ISO 4589

Mechanische Eigenschaften

Moderne PE 100 Typen weisen eine bimodale Molmassenverteilung auf, d.h. es sind zwei unterschiedliche Arten von Molekülketten (kurze und lange) vorhanden. Diese Polyethylene haben eine hohe Zugfestigkeit sowie einen hohen Widerstand gegen schnelle und langsame Rissfortpflanzung. Der Anteil der kurzen Molekülketten sorgt außerdem für eine gute Verarbeitbarkeit. Wie ABS weist auch PE eine sehr hohe Schlagzähigkeit auf, auch bei niedrigen Temperaturen. Diese Eigenschaft wird an gekerbten, spritzgegossenen Probekörpern ermittelt, indem ein Schlagbolzen die Probe zerstört und dabei die vom Material aufgenommene Schlagenergie gemessen wird. Aus diesem Grund ist Polyethylen unempfindlich gegenüber Oberflächenschäden mit anschließender Schlagbeanspruchung.

Das Langzeitverhalten bei Innendruckbeanspruchung wird durch das Zeitstanddiagramm basierend auf der Norm prEN ISO 15494-1 dargestellt (siehe dazu auch die Kapitel Berechnung und Zeitstandverhalten von PE). Daraus leiten sich die Anwendungsgrenzwerte für Rohre und Fittings ab, die im Druck-Temperatur-Diagramm für PE dargestellt sind.

Die Nenndruckbezeichnung PN (Druckstufe)

Die praktisch in der ganzen Welt übliche Verwendung des PN als Angabe der Rohrdimension birgt beim Stumpfschweißen grosse Verwechslungsgefahren in sich. Während in der Vergangenheit Materialverbesserungen über die Erhöhung des Design Faktors (früher Sicherheitsfaktor) kompensiert wurden, will man beim PE100 nun die verbesserten Möglichkeiten ausschöpfen. Wir empfehlen daher, immer Dimension und Wanddicke sowie Rohrserie oder SDR anzugeben.

Chemikalien-, Witterungs-, und Abrasionsbeständigkeit

Wegen seiner unpolaren Natur als hochmolekularer Kohlenwasserstoff weist Polyethylen eine hohe Beständigkeit gegen den Angriff durch Chemikalien auf. PE ist beständig gegen Säuren, Laugen, Lösungsmittel, Alkohol und Wasser. Fette und Öle quellen PE nur wenig an. Gegen oxidierende Säuren, Ketone, aromatische Kohlenwasserstoffe und chlorierte KW ist PE nicht beständig. Für detailliertere Informationen beachten Sie bitte die ausführliche Liste der chemischen Widerstandsfähigkeit von Georg Fischer oder wenden sich an Ihre Georg Fischer Niederlassung.

Bei längerer Lagerung oder Verwendung im Freien wird Polyethylen wie die meisten Natur- und Kunststoffe vor allem durch die kurzwelligen UV-Anteile der Sonnenstrahlung unter Beteiligung des Luftsauerstoffs (Photooxidation) geschädigt. Die von uns verarbeiteten schwarzen Polyethylentypen sind deshalb mittels Aktivruß gegen UV-Lichteinwirkung wirksam stabilisiert.

Bitte wenden Sie sich an Georg Fischer, wenn Sie eine solche Anwendung planen, wir beraten Sie gerne über die Eignung unseres PE, ABS und anderer Materialien für Ihr Medium.

Wie ABS besitzt auch PE eine exzellente Beständigkeit gegen abrasive Beanspruchung. Deshalb findet man PE-Rohrleitungssysteme in zahlreichen Anwendungen zur Beförderung von Feststoffen und feststoffhaltigen Medien. Für viele Anwendungen zeigt sich PE besonders gegenüber Metallen als vorteilhaft.

Thermische Eigenschaften

Polyethylenrohre sind einsetzbar im Temperaturbereich von -50°C bis 60°C. Bei höheren Temperaturen sinken Festigkeit und Steifigkeit des Materials. Bitte beachten Sie das Druck-Temperatur-Diagramm besonders für Ihre maximale Einsatztemperatur. Bei Temperaturen unter 0 °C muss, wie bei jedem anderen Rohrwerkstoff, verhindert werden, dass das Medium gefriert und dadurch das Rohrsystem beschädigt wird.

Wie alle Thermoplaste weist PE einen höheren thermischen Längenausdehnungskoeffizienten auf als Metalle und beträgt $13 \cdot 10^{-5}$ m/mK. Damit ist er z.B. 1,5 mal so hoch wie der von PVC-U. Solange diese Tatsache bei der Planung der Installation berücksichtigt wird, ergibt sich daraus jedoch kein Problem.

Die Wärmeleitfähigkeit beträgt 0,38 W/mK. Durch die daraus resultierenden Isolationseigenschaften ist ein PE-Rohrleitungssystem im Vergleich zu Metallen wie Kupfer energetisch wirtschaftlicher.

Brandverhalten

Polyethylen gehört zu den brennbaren Kunststoffen. Der Sauerstoffindex beträgt 17%. (Unter 21% gilt der Kunststoff als brennbar).

PE tropft und brennt ohne zu russen nach Entfernen der Flamme weiter. Grundsätzlich entstehen bei allen Verbrennungsprozessen toxische Substanzen, meist spielt hier Kohlenmonoxid die größte Rolle. Bei der Verbrennung von PE entstehen primär Kohlendioxid, Kohlenmonoxid und Wasser.

Es liegen folgende Einstufungen nach unterschiedlichen Brandnormen vor: Nach UL94 ist PE als HB (Horizontal Burning) und nach DIN 53438 als K2 eingestuft. Nach DIN 4102 Teil 1 und ÖNORM B3800 Teil 1 ist PE B2 (normalentflammbar) gelistet. In der Französische Klassifizierung von Baustoffen entspricht Polyethylen M3 (mittelmäßig entflammbar).

Die Selbstentzündungstemperatur beträgt 350 °C.

Als Feuerlöschmittel kommen Wasser, Schaum, Kohlendioxid oder Pulver in Frage.

Elektrische Eigenschaften

Aufgrund der geringen Wasseraufnahme von PE werden die elektrischen Eigenschaften durch Wasserlagerung kaum beeinflusst.

Da es sich bei PE um ein unpolares Kohlenwasserstoffpolymerisat handelt, verhält sich Polyethylen als ausgezeichneter Isolator. Durch Verunreinigung, Einwirkung von Oxidationsmitteln oder Bewitterung können sich diese Eigenschaften wesentlich verschlechtern. Der spez. Durchgangswiderstand beträgt $>10^{17}$ Ω cm, die Durchschlagfestigkeit 220 kV/mm.

Aufgrund der daraus resultierenden möglichen elektrostatischen Aufladung ist bei Anwendungen, bei denen Entzündungs- oder Explosionsgefahr besteht, Vorsicht geboten.

Physiologische Eigenschaften

Die von Georg Fischer verwendeten schwarzen Materialtypen sind lebensmittelrechtlich zulässig. Die Fittings sind geruchs- und geschmacksfrei sowie physiologisch unbedenklich. Eine Verwendung in allen diesbezüglichen Bereichen ist daher möglich.

b) *Aanbeveling nr. 1/2005*

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 1/2005

van 17 maart 2005

De Werkgroep „Gevaarlijke Stoffen“, op grond van het Besluit 2001-II-27 (IV), waarmee zij door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart werd gemachtigd, aanbevelingen overeenkomstig 1.5.1.3 ADNR op te stellen,

geeft een goed gevolg aan het verzoek van de Duitse Delegatie, om in uitzondering op ADNR 9.3.2.14.2 (stand 1.1.2005), de intacte stabiliteit van het tankschip van het type C Marten Deymann, GL-nr. 070232 volgens de voorwaarden van het aangenomen ADNR-wijzigingsverzoek nr. 492 te berekenen:

„Voor schepen met tankbreedten van meer dan $0,70 \cdot B$ moeten de volgende stabiliteitseisen worden aangetoond:

- a) Innerhalb des positiven Bereiches der Hebelarmkurve bis zum Eintauchen der ersten nicht wetterdicht verschlossenen Öffnung, muss ein aufrichtender Hebelarm (GZ) von mindestens 0,10 m vorhanden sein.
- b) Die Fläche des positiven Bereichs der Hebelarmkurve bis zum Eintauchen der ersten nicht wetterdicht verschlossenen Öffnung, jedoch vor einem Neigungswinkel $\leq 27^\circ$ darf 0,024 m·rad nicht unterschreiten.
- c) Die metazentrische Höhe (MG) muss mindestens 0,10 m betragen.

Diese Anforderungen müssen eingehalten werden unter Berücksichtigung des Einflusses aller freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks für alle Stadien des Be- und Entladens.

Verslag van de Duitse Delegatie Bij aanbeveling nr. 1/2005

Dit verslag betreft een tankschip van het type C, dubbelwandig, integrale ladingtanks, openingsdruk van het snelafblaasventiel/veiligheidsventiel $p = 50 \text{ kPa}$, toegelaten dichtheid $1,0 \text{ t/m}^3$

Met de ADNR-wijzigingsverzoek nr. 492 worden de eisen ter berekening van de intacte stabiliteit van tankschepen van het type C en N voor tankbreedten van meer dan $0,70 \cdot B$ gewijzigd.

Het ADNR-wijzigingsverzoek werd in september 2004 in de werkgroep MD/G behandeld en met de overgangsbepaling "N.V.O." aangenomen. Dientengevolge kunnen de wijzigingen van het ADNR onder 9.3.2.14.2 en 9.3.3.14 met ingang van 1.1.2007 in werking treden.

Bij het SARC (Scheepsbouwkundig Advies en RekenCentrum SARC BV, Eikenlaan 3, 1406 PK Bussum, Nederland) zijn de berekeningen van de lekstabiliteit en de intacte stabiliteit van een chemicaliëntanker met het GL-nr. 070232 gaande. De firma verzoekt om erkenning van de gelijkwaardigheid overeenkomstig ADNR 1.5.1.3, om de gewijzigde eisen ter berekening van de intacte stabiliteit voor de vermelde nieuwbouw vóór 1.1.2007 toe te kunnen passen.

PROTOCOL 26

Inrichting van de grote vergaderzaal

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de huidige staat van de grote vergaderzaal, waarvan het meubilair dient te worden vernieuwd,

in aanmerking nemend dat deze zaal geheel ontruimd moet worden voor werkzaamheden betreffende de veiligheid van de elektrische installatie onder het parket,

besluit, met inachtneming van de door haar Comité begroting bepaalde modaliteiten, tot de herinrichting van de zaal,

stemt in principe in met de inrichting van de zaal, naar het ontwerp van het architectenbureau Denu/Paradon, onder voorbehoud van de opties die door de voor dit doel ingestelde ad hoc werkgroep, zullen worden vastgesteld,

geeft aan haar secretaris-generaal de opdracht om tot de nodige bestellingen en werkzaamheden ter uitvoering van dit voornemen in de zomer 2005 over te gaan, voor een bedrag van maximaal **270 000 €** exclusief BTW,

geeft toestemming aan haar secretaris-generaal een banklening ter hoogte van 200 000 € aan te gaan en de rest van het bedrag voor de financiering van de genoemde werkzaamheden op te nemen van het reservefonds van de Centrale Commissie.

PROTOCOL 27

Begroting voor 2006 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2006 aan, die is vastgesteld op **2 110 690 €**

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **15 500 €** door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden, met de betaling van **44 000 €** door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan en met andere inkomsten, beloopt **423 238 €** en is betaalbaar in euro.

De bijdragen zullen worden gestort op de rekening van de Centrale Commissie bij de Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine te Straatsburg.

PROTOCOL 28

Begroting voor 2006 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De begroting voor 2006 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is bepaald op **42 840 €**. De bijdrage van iedere betrokken staat beloopt **7 140 €**. De begroting zal aan deze organisatie bekend worden gemaakt.

PROTOCOL 29

Voorlopige begroting van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de voorlopige begroting voor 2006 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan. Deze begroting zou **137 910 €** bedragen.

De bijdrage voor iedere staat voor 2006 zou **22 985 €** bedragen.

Deze begroting zal pas in werking treden na de bekrachtiging door alle betrokken staten van het Verdrag inzake de Verzameling, afgifte en Inname van Afvalstoffen in de Rijn- en Binnenvaart.

PROTOCOL 30

Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2004

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie goed.

PROTOCOL 31

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 32

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende plenaire vergadering vindt plaats op donderdag 1 december 2005 te Straatsburg.