

PROTOCOL 28

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

Besluit

De Centrale Commissie 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.

Bijlagen

1. Rijnvaartpolitiereglement: inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIIEGLEMENT

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-18	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2006				21.12.2004
2005-II-17	Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 - §§ 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 und Anlage 7	I	1.4.2006		13.2.2006		9.12.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

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 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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	31.7.2002	**) ,	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
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 RheinSchUO - §§ 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 f) 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	19.9.2005	**)			14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)		6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**)		6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) 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.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art – §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)		3.4.2006	9.12.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

3. ADNR: Inwerkingtreding

ADNR

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	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	3.1.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**)	8.7.2005	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 PATENTEN

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 het Reglement, 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	19.9.2005	**)			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 Politiereglement (Besluit 2004-II-19)

Aanbevelingen voor uniforme boetes voor overtredingen van op de Rijn en de Moezel geldende politievoorschriften

1200000	Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen (RVP)
----------------	---

Nr.	Feit	Overtreding van het RVP	Be- trokkene	Aanbeveling voor een algemeen geldende boete in euro
1	2	3	4	5
1230100	Aanwezigheid van veiligheidspersoneel aan boord			
1230111	Niet ervoor zorgdragen dat het veiligheidspersoneel gedurende de vaart aan boord of tijdens het stilliggen permanent beschikbaar is	3.01, eerste lid, eerste zin	schipper	100 voor ieder begonnen uur van de aange- toonde afwezigheid per afwezige persoon van het veiligheidsperso- neel, minstens 300 per afwezige persoon
1230112	Niet ervoor zorgdragen dat het veiligheidspersoneel gedurende de vaart aan boord of tijdens het stilliggen permanent beschikbaar is	3.01, eerste lid, eerste zin	Eerste- hulp- verlener	150 voor ieder begon- nen uur van de aan- getoonde afwezigheid per afwezige persoon van het veiligheidspers- oneel, minstens 500 per afwezige persoon
1230200	Veiligheid aan boord			
1230211	Niet voor de instructie van de deskundige voor de passagiersvaart zorgdragen	3.02, eerste lid, onder b	schipper	200
1230212	De bevoegdheid van het veiligheids- personeel niet, niet juist of niet tijdig kunnen aantonen	3.02, eerste lid, onder c	schipper	75
1230213	Niet voor het aantonen van de uitvoering van controles zorgdragen	3.02, eerste lid, onder d	schipper	200
1230221	Niet of niet juist de leden van de bemanning en van het bedie- nend personeel, die taken in de veiligheidsrol hebben, de daarin beschreven taken toedelen	3.02, tweede lid, onder a	des- kundige	200
1230222	Niet, niet juist of niet minstens halfjaarlijks de leden van de bemanning en van het bedienend personeel in de hun toebedeelde taken instrueren	3.02, tweede lid, onder b	des- kundige	200
1230223	De passagiers niet, niet juist of niet op tijd op de gedragsregels en het veiligheidsplan attent maken	3.02, tweede lid, onder c	des- kundige	200

8. Comité Politiereglement (Besluit 2004-I-17)

Berichten aan de scheepvaart, internationale standaard, editie 1.1 (27.4.2006)

Berichten aan de scheepvaart

Internationale standaard

Editie 1.1

27.4.2006

Inhoud

Voorwoord	5
Inleiding (Hoofd functies en prestatie)	7
Gegevens standaard	7
Waterstandinformatie	7
Wijze van distributie	8
Bijlage 1 – Structuur van de berichten en codering in XML-format	9
1. Introductie	9
1.1 Editie overzicht	9
2. Structuur van de berichten aan de scheepvaart	9
2.1 Algemeen	9
2.2 XML definitie overzicht	11
2.3 Uitleg van velden	16
2.4 Uitleg van codes	16
Appendix A - Referentie tabellen	
Appendix B - XML-schema	
Appendix C - Specificaties van voorbeelden voor de implementatie van de Standaard voor de berichten aan de scheepvaart	

Voorwoord

In de afgelopen jaren hebben veel landen internetdiensten voor berichten aan de binnenvaart geïmplementeerd. Veel van de bestaande diensten stellen de informatie ter beschikking in de taal van het land. Omdat veel berichten gericht zijn op de veiligheid dan wel van belang zijn voor de planning van reizen, zou de beschikbaarheid van alle berichten voor de Europese vaarwegen in alle talen bijdragen aan de verhoging van de veiligheid en de prestatiegerichtheid van de binnenvaart.

Dit ontwerp van een Europese standaard is ontwikkeld door de "Notices to Skippers Expert Group" en kan worden gebruikt voor als basis voor verdere ontwikkelingen.

Inleiding (Hoofd functies en prestatie)

De standaardisatie van berichten aan de scheepvaart moet

- een automatische vertaling van de belangrijkste inhoud van de berichten in alle talen van de deelnemende landen mogelijk maken;
- een geharmoniseerde structuur van gegevens in alle deelnemende landen ter beschikking stellen, teneinde de intergratie van de berichten in de systemen voor reisplanning mogelijk te maken;
- een standaard voor waterstand informatie ter beschikking stellen;
- compatible zijn met de gegevens structuur van Inland ECDIS, teneinde de intergratie van de berichten aan de scheepvaart in Inland ECDIS mogelijk te maken;
- gegevens uitwisseling tussen de verschillende landen vereenvoudigen.

Het zal onmogelijk zijn om alle informatie uit de berichten aan de scheepvaart te standaardiseren. Een deel van de informatie wordt als "vrije tekst" zonder automatische vertaling ter beschikking gesteld. Het gestandaardiseerde deel moet de informatie dekken, die

- van belang is voor de veiligheid van de binnenvaart (bijvoorbeeld: gezonken klein schip aan de rechter zijde van de vaargeul van de Donau, rivier-km 2010)
- nodig is voor reisplanning (Bijvoorbeeld: sluiting van sluisen, vermindering van doorvaarthoogte,...)

Aanvullende informatie (bijvoorbeeld: de oorzaak van de sluiting van de sluis) kan als vrije tekst worden gegeven.

Gegevens standaard

Berichten aan de scheepvaart moeten worden verstrekt in overeenstemming met bijlage 1, XML bericht specificaties. Het gebruik van vrije tekst moet tot een minimum worden beperkt.

Waterstands informatie

Waterstands informatie is van groot belang voor zowel de reisplanning als voor de veiligheid. Op dit moment is er geen algemene referentiestandaard voor Waterstands informatie (Duitsland gebruikt bijvoorbeeld de GIW, "Gleichwertiger Wasserstand", terwijl de Donau-Commissie de RNW, Regulierungs Niederwasser aanbeveelt, die enigszins anders is gedefinieerd. Bij de doorvaarthoogte wordt meestal gerefereerd aan een hoge waterstand, maar soms aan een lage waterstand. De waarden van de peilen worden gerefereerd aan de verschillende zeespiegelniveaus of aan speciale referentie punten). Daarom is het niet mogelijk waterstand informatie te integreren in systemen voor automatische berekeningen van doorvaarthoogten.

Appendix A van bijlage 1 bevat een lijst van peilen met hun referentiewaarden, die relevant zijn voor de binnenvaart. De waterstand informatie in het bericht kan worden gerefereerd aan het nulpunt van een peil, zoals het in het verleden werd gedaan, en de software aan boord kan de werkelijke hoogte berekenen door gebruik te maken van de referentiegegevens van de standaard.

Wijze van distributie

Indien de Bevoegde Autoriteiten Berichten aan de Scheepvaart in hun eigen land ter beschikking stellen zodanig, dat deze ook kunnen worden gebruikt door anderstalige gebruikers, dan moeten ze in overeenstemming met deze standaard ter beschikking worden gesteld in een XML-formaat dat is te downloaden van het Internet. Teneinde een download van een specifiek bericht mogelijk te maken, moeten Internetdiensten beschikken over een mogelijkheid om te selecteren op:

- een specifieke vaarwegsectie (vaarwegsectienummer van de ID in overeenstemming met bijlage 1, tabel 1) of
- een specifiek deel van een vaarweg, gedefinieerd door de kmr van het begin en eindpunt (vaarweg hectometer van de ID in overeenstemming met bijlage 1, tabel 1);
- de geldigheid (aanvangsdatum en einddatum in overeenstemming met bijlage 1 tabel 1) en
- een datum van publicatie van het bericht (datum van publicatie in overeenstemming met bijlage 1, tabel 1).

Berichten overeenkomstig deze standaard kunnen bijvoorbeeld aanvullend worden geleverd door:

- WAP diensten,
- E-mail diensten.

Gegevens uitwisseling tussen de autoriteiten wordt aanbevolen. De autoriteiten die deze standaard gebruiken kunnen berichten van andere autoriteiten en landen integreren in hun eigen diensten. De deelnemende partijen (autoriteiten) kunnen de procedure van overbrenging van de berichten door push en pull methoden direct overeenkomen.

Bijlage 1: Structuur van de berichten en codering in XML-format

1. Introductie

Deze bijlage beschrijft de structuur en het format van de gestandaardiseerde elektronische navigatie informatieberichten die kunnen worden verzonden door lokale autoriteiten aan (binnen)scheepvaart

Editie overzicht

Editie	Datum	Beschrijving
1.0	28.5.2004	Aangenomen door de CCR in de vergadering van
1.1	27.4.2006	Wijzigingen aangenomen door het Comité Politiereglement van de CCR

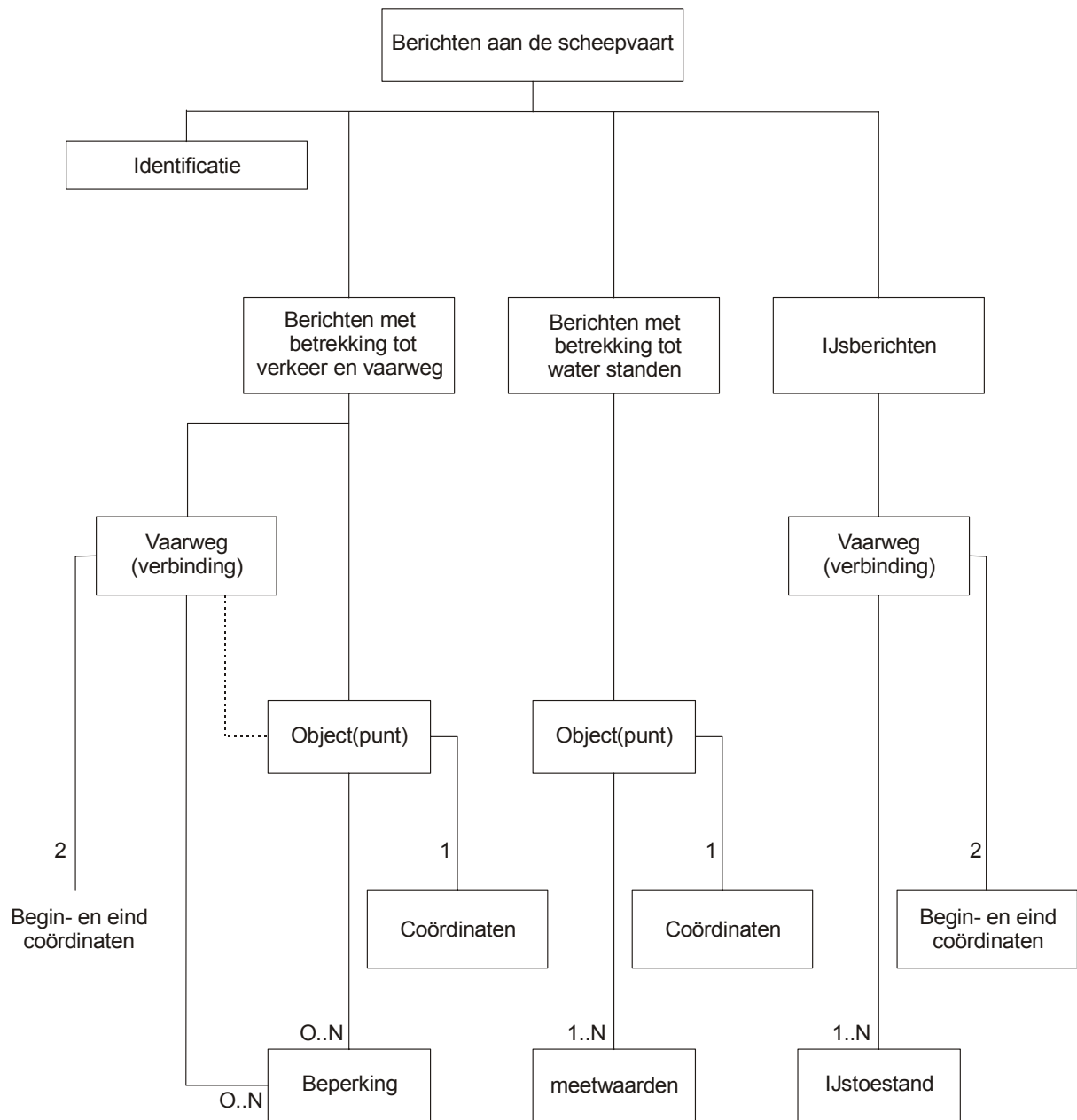
De identificatie van elke versie van het document wordt weergegeven aan de onderzijde links van elke pagina.

2 Structuur van de berichten aan de scheepvaart

2.1 Algemeen

Berichten aan de Scheepvaart, met nautische informatie voor de schippers over geografische objecten moeten de volgende informatie bevatten:

- Identificatie van het bericht.
- Vaarweg en verkeer gerelateerde berichten.
- Waterstand gerelateerde berichten zoals:
 - Berichten over de waterstand;
 - Berichten over de Minst Gepeilde Diepte;
 - Berichten over de doorvaarthoogte;
 - Berichten over de stuw status;
 - Berichten over de afvoer;
 - Berichten over het afvoerregime;
 - Berichten over de voorspelling van de waterstand;
 - Berichten over de voorspelling van de Minst Gepeilde Diepte;
 - Berichten over de voorspelling van de afvoer.
- IJs berichten.



Figuur 1 structuur van de Navigatieberichten

Een gestandaardiseerd bericht in XML opmaak omvat dientengevolge ook 4 verschillende entiteiten:

- Identificatiesectie
- berichten met betrekking tot vaarwegen en verkeer
- berichten met betrekking tot de waterstand
- ijsberichten

Gewoonlijk worden in een bericht slechts 2 entiteiten ingevuld: de identificatie-entiteit en ten minste **één** van de entiteiten: Berichten aan de scheepvaart, waterstand gerelateerde- of ijsberichten (een mix van entiteiten, verschillende soorten van bericht informatie is niet toegestaan).

De entiteitberichten met betrekking tot vaarwegen en verkeer omvat begrenzings voor een vaarweg(verbinding) of een object. De diagram toont eveneens dat een bericht met betrekking tot vaarwegen en verkeer betrekking heeft tot een vaarweg **of** een geografisch object (punt). Indien het bericht over een object gaat wordt de vaarweg-entiteit ingevuld met de relevante vaarweginformatie zonder de begrenzing van de entiteit.

Indien een bericht verschillende begrenzings voor verschillende doelgroepen omvat, kunnen meerdere entiteitberichten met betrekking tot vaarwegen en verkeer met het zelfde nummer worden gebruikt.

De entiteit van het bericht met betrekking tot waterstanden omvat als maatgegeven voor een object gewoonlijk een peilschaal.

De entiteit voor ijsberichten omvat informatie over de ijs conditie en voor een vaarweg (verbinding).

2.2 XML definitie overzicht

Deze paragraaf geeft een overzicht van de definitie van het bericht gecodeerd in XML. Bijlage A omvat een complete definitie voor the XML elementen inclusief de mogelijke opmaak.

Tabel 1, XML bericht specificatie

Nr.	Tag (Group headers and closers are boldly printed)	Description	Mandatory Conditional	Rule applicable
	<RIS_Message>	Notice to Skippers		
1s	<identification>	Identification section	M	1
1.1	<from>String</from>	Sender of the message	M	
1.2	<originator>Riza</originator>	Originator (initiator) of the information in this message	M	
1.3	<country_code>CH</country_code>	Country where message is valid	M	
1.4	<language_code>HU</language_code>	Original language used in the textual info. (contents)	M	
1.5	<district>WaddenZee</district>	District / Region within the specified country, where the message is applicable	C	
1.6	<date_issue>20011231</date_issue>	Date of editing	C	
1.7	<time_issue>1145</time_issue>	Time of editing	C	
1e	</identification>			
2s	<ftm>	Fairway and traffic related section	C	1
2.1	<year>2001</year>	Year of first issuing of the notice	M	
2.2	<number>9999</number>	Number of the notice (per year)	M	
2.3	<serial_number>99</serial_number>	Serial no of notice (replacements and withdrawals) original notice: 00	M	
2.4s	<target_group>	Target group information	C	
2.4.1	<code>ALL</code>	Target group (vessel type) for this message	M	Default: all
2.4.2	<direction_code>ALL</direction_code>	Upstream or downstream traffic, or both	M	Default:all
2.4e	</target_group>			
2.5	<subject_code>OBSTRU</subject_code>	Subject code (also see paragraph 2.3.1)	M	
2.6s	<validity_period>	Overall period of validity	M	
2.6.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of validity period	M	
2.6.2	<date_end>99999999</date_end>	End date of validity period (indefinite: 99999999)	M	
2.6e	</validity_period>			
2.7	<contents>String</contents>	Contents / notice text in original language	C	
2.8	<source>String</source>	Notice source (authority)	C	
2.9	<reason_code>REPAIR</reason_code>	Reason / justification of notice	C	
2.10s	<communication>	Communication channel information	C	
2.10.1	<reporting_code>INF</reporting_code>	Reporting regime (information or duty to report)	M	5
2.10.2	<code>TEL</code>	Communication code (telephone, VHF etc.)	M	5
2.10.3	<number>String</number>	Telephone, VHF number, e-mail address, URL or teletext	C	5
2.10e	</communication>			
2.11s	<fairway_section>	Fairway section, also available for objects (no. 2.12)	M	2
2.11.1s	<geo_object>	Geo information of fairway	M	
2.11.1.1	<id>String</id>	Unique id of the fairway section (1x or 2x)	M	
2.11.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the fairway section	M	
2.11.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	Default: FWY
2.11.1.4s	<coordinate>	Fairway section begin and end coordinates (2x)	C	
2.11.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
2.11.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
2.11.1.4e	</coordinate>			
2.11.1e	</geo_object>			
2.11.2s	<limitation>	Fairway section limitations	C	
2.11.2.1s	<limitation_period>	Limitation periods / intervals	C	
2.11.2.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of limitation period (overall)	M	5
2.11.2.1.2	<date_end>20011231</date_end>	End date of limitation period	C	
2.11.2.1.3	<time_start>1420</time_start>	Start time of limitation period	C	
2.11.2.1.4	<time_end>0500</time_end>	End time of limitation period	C	
2.11.2.1.5	<interval_code>SAT</interval_code>	Interval for limitation if applicable	C	
2.11.2.1.e	</limitation_period>			
2.11.2.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>	Kind of limitation	M	5
2.11.2.3	<position_code>AL</position_code>	Position, which side	M	5, default: all
2.11.2.4	<value>3.14159</value>	Value of limitation (i.e. max draught)	C	

Nr.	Tag (Group headers and closers are boldly printed)	Description	Mandatory Conditional	Rule applicable
2.11.2.5	<reference_code>NAP</reference_code>	Value reference	C	
2.11.2.6	<indication_code>MAX</indication_code>		C	
2.11.2e	</limitation>			
2.11.e	</fairway_section>			
2.12s	<object>	Object section ()	C	3
2.12.1s	<geo_object>	Geo Information of object	M	5
2.12.1.1	<id>String</id>	Unique id of the geographical object	M	5
2.12.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the geographical object	M	5
2.12.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5
2.12.1.4s	<coordinate>	Object coordinates (1x)	C	
2.12.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
2.12.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
2.12.1.4e	</coordinate>			
2.12.e	</geo_object>			
2.12.3s	<limitation>	Object limitation section	C	
2.12.3.1s	<limitation_period>	Limitation periods / intervals (see <fairway section>)	C	
2.12.3.1.1	<date_start>20011231</date_start>		M	5
2.12.3.1.2	<date_end>20011231</date_end>		C	
2.12.3.1.3	<time_start>1420</time_start>		C	
2.12.3.1.4	<time_end>0500</time_end>		C	
2.12.3.1.5	<interval_code>SAT</interval_code>		C	
2.12.3.1e	</limitation_period>			
2.12.3.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>		M	5
2.12.3.3	<position_code>AL</position_code>		M	5, default: all
2.12.3.4	<value>3.14159</value>		C	
2.12.3.5	<reference_code>NAP</reference_code>		C	
2.12.3.6	<indication_code>MAX</indication_code>		C	
2.12.3e	</limitation>			
2.12e	</object>			
2e	</ftm>			

3s	<wrm>	Water level related section	C	1
3.1s	<validity_period>	Overall period of validity of water level message	C	
3.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of validity period	M	5
3.1.2	<date_end>99999999</date_end>	End date of validity period (indefinite: 99999999)	M	5
3.1e	</validity_period>			
3.2s	<geo_object>	Geo Information of measurement location, tide gauge	M	5
3.2.1	<id>String</id> (Waterway section)	Unique id of the geographical object	M	5
3.2.2	<name>String</name> (Pegelname)	(Local) Name of the geographical object	M	5
3.2.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5, default: FWY
3.2.4s	<coordinate>	Object coordinates (1x or 2x)	C	
3.2.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
3.2.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
3.2.4e	</coordinate>			
3.2.e	</geo_object>			
3.3	<reference_code>NAP</reference_code>	Value reference (measurement reference)	M	6
3.4s	<measure>	Measurements (normal or predicted values)	M	5
3.4.1	<predicted>1</predicted>	Predicted measurement (1) or real measurement (0)	M	5
3.4.2	<measure_code>DIS</measure_code>	Kind of water level related information	M	5
3.4.3	<value>314159</value>	Value	M	6
3.4.4	<difference>314159</difference>	Difference with previous measurement	C	
3.4.5	<barrage_code>OPD</barrage_code>	Barrage status	C	
3.4.6	<regime_code>HIG</regime_code>	Regime applicable	C	
3.4.7	<measuredate>20011231</measuredate>	Date of measurement	M	5
3.4.8	<measuretime>1420</measuretime>	Time of measurement	M	5

Nr.	Tag (Group headers and closers are boldly printed)	Description	Mandatory Conditional	Rule applicable
3.4e	</measure>			
3e	</wrm>			
4s	<icem>	Ice related section	C	1
4.1s	<validity_period>	Overall period of validity of ice information	C	
4.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start of validity period	M	5
4.1.2	<date_end>20011231</date_end>	End of validity period (indefinite: 99999999)	M	5
4.1e	</validity_period>			
4.2s	<fairway_section>	Fairway	M	5
4.2.1	<geo_object>	Geo Information of fairway location	M	5
4.2.1.1	<id>String</id>	Unique id of the fairway section (1x or 2x)	M	5
4.2.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the fairway section	M	5
4.2.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5, default: FWY
4.2.1.4	<coordinate>	Fairway section begin and end coordinates (2x)	C	
4.2.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
4.2.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
4.2.1.4e	</coordinate>			
4.2.1e	</geo_object>			
4.2e	</fairway_section>			
4.3s	<ice_condition>	Ice conditions	M	5
4.3.1	<measuredate>20011231</measuredate>	Date of measurement	M	5
4.3.2	<measuretime>1420</measuretime>	Time of measurement	M	5
4.3.3	<ice_condition_code>A</ice_condition_code>	Condition code (see ch. 2.3.2)	C	4
4.3.4	<ice_accessibility_code>A</ice_accessibility_code>	Accessibility code (see ch.2.3.2)	C	4
4.3.5	<ice_classification_code>A</ice_classification_code>	Classification code (see ch. 2.3.2)	C	4
4.3.6	<ice_situation_code>A</ice_situation_code>	Situation code (see ch.2.3.2)	C	4
4.3e	</ice_condition>			
4e	</icem>			
	</RIS_Message>			

Regels met betrekking tot tabel 1:

- 1 In één bericht moeten tenminste 2 secties worden ingevuld:
 - de identificatie sectie (1)
 - een van de secties:
 - Berichten met betrekking tot vaarwegen en verkeer (2),
 - Berichten met betrekking tot waterstanden (3)
 - IJsberichten. (4)
- 2 Groep 2.11 (sectie vaarwegen) is ook beschikbaar voor berichten met betrekking tot objecten (2.12)
- 3 Groep 2.12 (objecten) is niet beschikbaar voor berichten met betrekking tot de vaarweg (2.11)
- 4 In groep 4.3, moet tenminste één van de conditie-elementen 4.3.3. tot en met 4.3.6 ingevuld zijn
- 5 Als een conditiegroep verplichtende subgroepen of elementen bevat, dan zijn deze alleen verplichtend als de groep op het hogere niveau is aangewend
- 6 Uitsluitend verplicht voor waterstanden en doorvaarthoogten

2.3 Uitleg van velden

De betekenis van de verschillende velden gebruikt in de XML definitie wordt beschreven op de pagina “velden” van bijlage A.

2.4 Uitleg van codes

De betekenis van de verschillende codes gebruikt in de XML definitie wordt beschreven in bijlage A.

Het format en mogelijke waarden van de XML elementen worden beschreven in het XML schema in bijlage B.

standpunten/overwegingen – Berichten aan de Scheepvaart

- Berichten kunnen in twee categorieën worden onderverdeeld, namelijk DRINGEND en NIET DRINGEND. Dringende berichten omvatten altijd een beperking voor het scheepvaartverkeer. Daarom moeten er een of meer vermeldingen in de **entiteit beperkingen** zijn opgenomen. Indien er geen entiteit beperkingen is, is het bericht niet dringend.
- Breedte en lengte coördinaten refereren aan WGS 84 en worden weergegeven in graden en minuten met ten minste drie, maar te prefereren is, vier decimalen (dd mm.mmmm N, ddd mm.mmmm E)
- Decimalen in numerieke velden worden aangegeven met een . (punt). Voor duizendtallen worden geen scheidingstekens gebruikt.
- Alleen cm, m³/s, h, km/h en kW mogen als eenheden worden gebruikt.
- Voor vaarwegen is er geen entiteit objecten. Voor objecten (bruggen etc) moet de entiteit vaarweg worden toegevoegd.
- Als een unieke ID moet de LOCODE overeenkomstig de Ship Reporting Standard worden gebruikt.

2.4.1 Onderwerpcodes toegeschreven aan berichten met betrekking tot vaarwegen en verkeer

Stremming

In het geval er geen navigatie mogelijk is:

- door alle sluiskolken van een sluis;
- door al de doorvaartopeningen van een brug;
- voor passage van a specifiek punt in de vaarweg;
- op een specifiek gedeelte van de vaarweg.

Gedeeltelijke stremming

In het geval er beperkte navigatie mogelijk is:

- door een of meer sluiskolken van een sluis, ten minste één blijft er in gebruik;
- door één of meer doorvaartopeningen van een brug, ten minste één blijft er open;
- voor passage van een specifiek punt in de vaarweg, een deel van de vaarweg blijft beschikbaar.

Oponthoud

Indien zich een beperkte stremming voordoet, bij een brug, sluis of op een vaarweggedeelte, tussen de vastgestelde begin- en eindtijd.

Bijvoorbeeld. Oponthoud van ten hoogste 2 uur op 13 november tussen 08:00 en 17:00 uur.

Gecodeerd:

```
date_start: 20021113
date_end: 20021113
time_start: 0800
time_end: 1700
limitation_code: Vertraging
Position_code: geheel
value: 2
```

<u>Geen bediening</u>	<p>Indien een beweegbare brug gedurende een bepaalde periode niet wordt bediend. Deze periode moet binnen de normale bedientijden liggen.</p> <p>Geen bediening van een sluis is een stremming of oponthoud. Geen bediening van een beweegbare brug betekent dat passage onder de brug nog mogelijk is. Anders is het een stremming.</p>
<u>Gewijzigde bediening</u>	<p>Indien er een aanpassing in de normale bedientijden plaats vindt bij een sluis of een brug Gewoonlijk betekent dit een beperking van de dienstitijden, als gevolg aan werkzaamheden, en is het meestal geen verruiming. Een beperking in de dienstitijden van een sluis betekent doorgaans een stremming.</p> <p>Bijvoorbeeld als een sluis wordt gewoonlijk bediend tussen 06:00 en 20:00 uur, en de dienstitijden worden nu beperkt tot tussen 10:00 en 14:00 uur, dan zal dit resulteren in een stremming tussen 06:00 en 10:00uur en een stremming tussen 14:00 en 20:00 uur.</p> <p>Een stremming in dienstitijden van een brug betekent doorgaans "Buiten dienst".</p>
<u>Scheeps lengte</u>	<p>Indien ergens een geringer maximum lengte voor passerende schepen is toegestaan / mogelijk.</p> <p>Doorgaans vindt dit plaats bij een sluis (halve sluis kolk).</p>
<u>Doorvaart breedte</u>	<p>Indien ergens een geringer maximum breedte voor passerende schepen beschikbaar is.</p> <p>Dit vindt plaats bij werkzaamheden een een sluis of brug.</p> <p>Deze code wordt ook gebruikt indien de beschikbare breedte van de vaarweg minder is, zelfs indien geen invloed heeft op de maximum beschikbare breedte van waterweg heeft.</p>
<u>Vrije doorvaarthoogte</u>	<p>Indien ergens een geringere maximum hoogte voor passerende schepen is toegestaan.</p>
<u>Doorvaarthoogte</u>	<p>Dit komt voor indien de doorvaarthoogte plaatselijk, bijvoorbeeld door een verfwagen, is verminderd.</p>
<u>Diepgang</u>	<p>In het geval ergens een geringere maximum diepgang voor de doorvarende scheepvaart is toegestaan.</p>
<u>Beschikbare diepte</u>	<p>In het geval de Minst gepeilde Diepte is gewijzigd. Dit heeft geen impact op de maximum diepgang.</p>
<u>Afmeerverbod</u>	<p>In het geval ergens op de vaarweg afmeren niet is toegestaan.</p>
<u>Gewijzigde markering</u>	<p>In het geval er een wijziging in de vaarwegmarkering is ontstaan, zoals boeien, bakens, sectorlichten, scheepvaarttekens, etc.</p>
<u>Werkzaamheden</u>	<p>Andere activiteiten op of bij het vaarwater die niet vallen binnen de genoemde onderwerpen.</p>

<u>Baggeren</u>	Baggeractiviteiten waarvoor geen van de andere genoemde onderwerpen bruikbaar zijn
<u>Oefening</u>	Oefeningen waarvoor geen van de andere genoemde onderwerpen bruikbaar zijn
<u>Evenement</u>	Evenementen (roei competities, vuurwerk etc.) waarvoor geen van de andere genoemde onderwerpen bruikbaar zijn
<u>Mededeling</u>	Alle andere berichten waarvoor geen van de andere (gestructureerde) onderwerpen bruikbaar zijn
<u>Bericht ingetrokken</u>	Het bericht moet worden gepubliceerd met een serienummer van het originele bericht

Indien voor een enkel bericht meerdere onderwerpen mogelijk zijn, dan wordt de beperking met de grootste impact op het scheepvaartverkeer geselecteerd.

2.4.2 Uitleg van ijs-codes

De betekenis van de verschillende ijscodes gebruikt in de XML definitie wordt beschreven in bijlage A.

De indicatie voor de Dikte zoals aangegeven in kolom 2 van de ijsconditiecodes geeft slecht informatie over de gemiddelde ijsdikte. De beschrijving kan gebruikt worden om een code te selecteren voor een specifieke situatie.

2.4.3 Codering van de periodes van beperking

De periode van beperking wordt gecodeerd door

- vanaf (jjjjmmdd)
- tot en met (jjjjmmdd)
- vanaf (uumm)
- tot en met (uumm)
- interval

Aangezien de periodes van beperking voor de reisplanning van groot belang zijn, moeten die periodes volgens de onderstaande voorbeelden worden gecodeerd:

Periode van beperking	vanaf (jjjjmmdd)	tot (jjjjmmdd)	vanaf (uumm)	tot (uumm)	Interval
2005-01-01, 07:00 t/m 2005-01-31, 20:00	20050101	20050131	0700	2000	Voortdurend (C)
2005-01-01 t/m 2005-01-31, elke dag van 07:00 t/m 20:00	20050101	20050131	0700	2000	Dagelijks (M)
2005-01-01 t/m 2005-01-31, elke werkdag (maandag t/m vrijdag) van 07:00 t/m 20:00	20050101	20050131	0700	2000	Maandag tot en met vrijdag (M)
2005-01-01 t/m 2005-01-21, elke week van maandag 07:00 t/m vrijdag 20:00	20050103	20050107	0700	2000	Voortdurend (C)
	20050110	20050114	0700	2000	Voortdurend (C)
	20050117	20050121	0700	2000	Voortdurend (C)
2005-01-01 t/m 2005-01-31, elke dag van 07:00 t/m 20:00 met uitzondering van 2005-01-06	20050101	20050131	0700	2000	Dagelijks (M)
	20050106	20050106			Met uitzondering van (M)

Appendix C - Specificaties van voorbeelden voor de implementatie van de Standaard voor de berichten aan de scheepvaart

C.1 Voorbeeld voor de presentatie van een bericht aan de scheepvaart

In het volgende voorbeeld wordt het tekstformulier weergegeven in platte tekst, de inhoud van het bericht is grijs gearceerd. Delen, die niet verplicht zijn, staan tussen vierkante haken.

bericht aan de scheepvaart

Er is een nieuw bericht over[de/het vaarweg Wasserstraße Donau in] Oostenrijk in de oorspronkelijke taal Duits van via-donau , uitgegeven door BMVIT, Schifffahrtspolizei,[op 10 juni 2003 om 11.10].:

Bericht met betrekking tot de vaarweg en het verkeer nummer 89/00 van 2003,
[uitgegeven door Strom- und Hafenaufsicht Hainburg met betrekking tot baggerwerkzaamheden [wegens verontdieping] in de periode van 07.10.2003 tot 25.10.2003 van toepassing [op alle scheepvaart,in alle richtingen].

[Aanvullende inlichtingen kunnen worden verkregen via internet, www.via-donau.org .] of
[er is een extra meldplicht via VHF radio 16.]

[Op werkdagen van 7 oktober 2003 tot 25 oktober 2003 tussen 06.00 uur en 19.00 uur] is de volgende beperking van kracht op de/het vaarweg Donau, Furt Orth, km 1902,000 tot 1902,600 is de volgende beperking van toepassing: beschikbare waterdiepte [2,10 cm ten opzichte van Laagwaterpeil Donaucommissie] aan de linkerkant van de vaarweg,

[[Op werkdagen van 7 oktober 2003 tot 25 oktober 2003 tussen 06.00 uur en 19.00 uur] is de volgende beperking van kracht voor de sluis Greifenstein km 1950,000 doorvaartlengte 200 cm [ten opzichte van GLW] aan de linkerkant van de vaarweg]

Aanvullende inlichtingen in de oorspronkelijke taal: [xxxxxx]

Bericht met betrekking tot de waterstand

Dit bericht geldt voor de peilschaal Kienstock [van 10 juni 2003 tot 11 juni 2003]

Alle waarden hebben betrekking op het referentiepunt van de peilschaal

De gemeten waarde voor de waterstand op 10 juni 2003 om 10.00 uur was 197 cm

[Het verschil met de laatst gemeten waarde is +15 cm] [Op dit moment is de stuw gesloten] [en is er normaal scheepvaartverkeer].

[De voorspelling van de waterstand voor 11 juni 2003 om 12.00uur is 205 cm]

IJsbericht

Dit bericht geldt voor de vaarweg Donau van 3 december 2003 tot 5 december 2003

Op 3 december om 0.00 uur was er [licht drijfijs], [De scheepvaart is normaal]. [De vaarweg is bevaarbaar] [en er zijn geen beperkingen]

9. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 1994-II-21 (II))

RICHTLIJN nr. 23 voor de COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN volgens artikel 1.07 van het ROSR

Indeling van het gebruiksdoel van de motor naar de typegoedkeuring en bijzondere gebruiksdoelen van de motor (gebruik van de motor)
--

(Artikel 8a.03, artikel 8a.11 en bijlage J juncto artikel 8a.07, richtlijn nr. 16)

Volgens artikel 8a.02, derde lid, moet een motor die aan boord van een vaartuig is geïnstalleerd of die in een zich aan boord bevindend werktuig is ingebouwd, voor zover deze een bepaald nominaal vermogen overschrijdt en niet onder de desbetreffende voorschriften van de EU valt, van een typegoedkeuring zijn voorzien, waarin wordt bepaald dat de motor aan de voorschriften van hoofdstuk 8a voldoet.

De typegoedkeuring dient overeenkomstig artikel 8a.03 te worden aangevraagd en moet door de bevoegde autoriteit volgens de in artikel 8a.04 bedoelde procedure worden verleend.

Volgens artikel 8a.07, kan ook een gelijkwaardige typegoedkeuring overeenkomstig de Richtlijn 97/68/EG¹ worden erkend.

Artikel 8a.11 bepaalt de voorschriften voor het keuren van motoren.

Aangezien motoren voor verschillende gebruiksdoelen kunnen worden ingezet, die zowel in het ROSR, bijlage J, evenals in de Richtlijn 97/68/Eg moeten zijn vermeld en volgens aanvullende voorschriften moeten zijn gekeurd, wordt met deze richtlijn beoogd de implementatie van de genoemde voorschriften te vereenvoudigen. In de onderstaande tabel zijn de relevante voorschriften opgenomen.

	Reglement	
	ROSR	Richtlijn 97/68/EG
Aanvullende keuringsvoorschriften	Bijlage J, deel I, derde lid en Richtlijn nr. 16	Bijlage I, vierde lid
Gebruiksdoel	Bijlage J, deel II, onder 0.4 Bijlage J, deel III, onder 0.4 Bijlage J, deel VIII	Bijlage II, onder 0.4 Bijlage VII, onder 0.4
Nummering van de typegoedkeuring	Bijlage J, deel IV, onderdeel 3	Bijlage VIII, onderdeel 2 juncto bijlage III, onderdeel 3.7

Deze richtlijn vermeldt in het eerste deel de indeling van het gebruiksdoel van de motor (gebruik van de motor) naar de keuringsvoorschriften en de testcycli volgens de typegoedkeuringsprocedure en vermeldt in het tweede deel voorschriften voor bijzondere gebruiksdoelen van motoren.

¹ Richtlijn 97/68/EG, van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen 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. (Publicatieblad EG nr. L 059 van 27 februari 1998) onlangs gewijzigd door Richtlijn 2004/26/EG van 21 april 2004 (Publicatieblad EG nr. L 146 van 30 april 2004, gerectificeerd door publicatieblad EG nr. L 225 van 25 juni 2004)

Deel I

Indeling van het gebruiksdoel van de motor (gebruik van de motor) naar de typegoedkeuring

De indeling van het gebruiksdoel van de motor (gebruik van de motor) naar de keuringsvoorschriften en testcycli volgens de typegoedkeuringsprocedure dient volgens de onderstaande tabel te geschieden.

Gebruik van de motor		Rechts- geldige basis	Motor- categorie	Grens- waarde- fase	Keurings		
					voorschrift ¹⁾	testcyclus ISO 8178	
Hoofd- en hulpvoortstuwingsmotoren met schroefkromme		I	Richtlijn ¹⁾	V	IIIA	C ³⁾	E3
			ROSR	-	I, II ⁴⁾	-	E3
Hoofdvoortstuwingsmotoren met constant toerental (inclusief installaties met een dieselektrische aandrijving en verstelbare schroef)		II	Richtlijn	V	IIIA	C ³⁾	E2
			ROSR	-	I, II ⁴⁾	-	E2
Hulp- motoren met	Constant toerental	III	Richtlijn	V	IIIA	B	D2
				H, I, J, K			
	D, E, F, G,	II					
	ROSR	-	I, II ⁴⁾	-	D2		
Variabel toerental en variabele belasting	IV	Richtlijn	V	IIIA	A	C1	
			H, I, J, K				
			L, M, N, P	IIIB			
Q, R	IV						
ROSR	-	I, II ⁴⁾	-	C1			

¹⁾ Richtlijn 97/68/E

²⁾ Keuringsvoorschrift van de Richtlijn 97/68/EG, bijlage III, onderdeel 3.7.1

³⁾ Het gebruik "hoofdvoortstuwingsmotor met constant toerental" of "voortstuwingsmotor met schroefkromme" moet in het typegoedkeuringscertificaat zijn gespecificeerd.

⁴⁾ De grenswaarden in fase II van het ROSR gelden overeenkomstig Besluit 2003-II-27 met ingang van 1 juli 2007.

Deel II
Voorschriften voor motoren met bijzondere gebruiksdoelen
(gebruiken van de motor)

1. Motoren die in het bedrijf aan boord voor meer dan één gebruiksdoel zijn voorzien.
 - a. Hulpmotoren die machines aandrijven die zowel het gebruik III als IV van de motor overeenkomstig de tabel in deel I van deze richtlijn vereisen, moeten een typegoedkeuring voor elke apart gebruik overeenkomstig deze tabel bezitten.
 - b. Hoofdvoortstuwingsmotoren die extra machines aandrijven, moeten uitsluitend de voor elk soort hoofdaandrijving vereiste typegoedkeuring overeenkomstig de tabel in deel I van deze richtlijn bezitten, voor zover het hoofdgebruik van de motor de scheepsaandrijving is. Bedraagt het tijdsaandeel van het nevengebruik meer dan 30%, dan moet de motor naast de typegoedkeuring van het gebruik voor hoofdaandrijving ook een typegoedkeuring voor het nevengebruik bezitten.

2. Boegschroefaandrijving
 - a. Direct of door generator met variabel toerental en variabele belasting aangedreven boegschroefaandrijving moeten in het gebruik I of IV van de motor overeenkomstig de tabel in deel I van deze richtlijn worden ingedeeld.
 - b. Boegschroefaandrijvingen die door een generator met constant toerental worden aangedreven, moeten in het gebruik II, III of IV van de motor overeenkomstig de tabel I van deze richtlijn worden ingedeeld.

3. Motoren met verminderd vermogen
De motoren moeten met het in het certificaat van typegoedkeuring bevestigde nominale vermogen dat op de motor met het merkteken overeenkomstig bijlage J, deel I, van het ROSR moet staan, zijn geïnstalleerd. Zij moeten echter niet noodzakelijk aggregaten of machines van de zelfde vermogensopname aandrijven. Het vermogen kan door motorexterne maatregelen tot de voor het gebruik noodzakelijke vermogen worden verminderd.

10a. Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding (Besluit 1996-I-31)

Duitsland heeft het voornemen de reddingsorganisatie Johanniter“ in de lijst van de direct geldende verklaringen eerstehulpverlener van de reddingsorganisaties (bijlage 4a van de Richtlijn nr. 1 voor de bevoegde autoriteiten volgens artikel 1.05 van het reglement veiligheidspersoneel passagiersschepen) op te nemen. Een model is bijgevoegd.

Land, doorlopend nr.	Reddingsorganisatie	Verklaring	Model	Opmerkingen
D-104	Die Johanniter	Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.	4	Geldigheid 3 jaar (achterzijde)



Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.

Land: _____ Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebene
Unterweisung in „Sofortmaßnahmen am
Ort: _____ Unfallort“ bzw. in „Erste Hilfe“.

Kreis: _____ Der Teilnehmerbeitrag von
Vorname: _____ Euro wurde entrichtet.

Zuname: _____ Datum: _____

geb. am: _____ Lehrgangsleitung: _____
hat von _____ bis _____

an einem Lehrgang Erste Hilfe – 8 Dstd. – 12 Dstd.
– bei der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. mit Erfolg
teilgenommen.

Diese Bescheinigung gilt zugleich als Nachweis
für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 2
Straßenverkehrsgesetze und § 19 Abs. 1 und 2

Stempel

DIE JOHANNITER 
Aus Liebe zum Leben

10b. Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 1996-I-31)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART



RICHTLIJNEN

VOOR DE BEVOEGDE AUTORITEITEN

VOLGENS ARTIKEL 1.05 VAN HET

REGLEMENT RIJNPATENTEN

Stand: mei 2006

Bijlage 1 bij Richtlijn nr. 1

**Lijst van de door de bevoegde autoriteit erkende getuigschriften en de mee te rekenen vaartijd
(artikel 2.01, derde lid, onder a)**

1	2	3	4	5
Doorlopen d nr.	Land	Aanduiding van het getuigschrift	Naam van het opleidingsinstituut	Mee te rekenen vaartijd in dagen
1	B	Getuigschrift van de tweede graad van het secundair	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie) (matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Studiegetuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (onderverdeling: Rijn- en Binnenvaart) (matroos-motordrijver)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
4	CH	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis "Rheinmatrose"	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
5	CH	Prüfungszeugnis des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
6	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	Lycée P. Brousse et CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) au Tremblay	360
7	NL	Matroos (VMBO)	- Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam - Noordzee Onderwijsgroep (IJmuiden, Harlingen)	360
8	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	- ROC, Novacollege IJmuiden - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam	360

Bijlage 1 bij Richtlijn nr. 1

1	2	3	4	5
Door- lopen d nr.	Land	Aanduiding van het getuigschrift	Naam van het opleidingsinstituut	Mee te rekenen vaartijd in dagen
9	NL	- Schipper/Stuurman (MBO) - Kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam ROC, Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	360

Bijlage 2 bij Richtlijn nr. 1

**Door middel van een bewijs van vaarbekwaamheid aangetoonde vaartijd buiten de Rijn
(artikel 2.06, derde lid)**

1	2	3	4	5
Land	Nr.	Aanduiding van het getuigschrift	Uitgevende instantie	Mee te rekenen vaartijd in dagen
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	FOD Mobiliteit en Vervoer	720, waarvan 180 als lid van de dekbemanning
CH	1	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	75 (tot 60 passagiers) 150 (meer dan 60 passagiers)
CH	2	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie C Güterschiffe / Schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	720, waarvan 180 als matroos
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	720, waarvan 180 als matroos
D	2	Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	720, waarvan 180 als matroos
D	3	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	180
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	180

Bijlage 2 bij Richtlijn nr. 1

1	2	3	4	5
Land	Nr.	Aanduiding van het getuigschrift	Uitgevende instantie	Mee te rekenen vaartijd in dagen
D	6	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	720, waarvan 360 als matroos
D	7	Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	720, waarvan 360 als matroos
D	8	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180 als matroos
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180 als matroos
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
F	1	Certificat Spécial de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure (Décret ministériel n° 91-731 du 23.07.1991) - Catégorie CP Convois poussés d'une longueur supérieure à 55 m ou d'une largeur supérieure à 11,40 m et - Catégorie P Bateaux à passagers	Service de la Navigation	180 180
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, waarvan 180 als matroos
NL	1	Groot vaarbewijs I	KOFS/CCV	720, waarvan 180 als matroos
NL	2	Groot vaarbewijs II	KOFS/CCV	720, waarvan 180 als matroos
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	720, waarvan 180 als matroos
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	570, waarvan 30 als matroos
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	135

Bijlage 4 bij Richtlijn nr. 2

**Autoriteit die het patent afgeeft
(artikel 3.06, derde lid)**

Land Etat	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance	Patentarten nach § 1.04 RheinPatV Types de patentes selon l'art. 1.04 du Règlement des patentes
Land	Autoriteit die het afgeeft	Patenttype als bedoeld in artikel 1.04 RRP
B	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur Rijnvaartcommissie	Groot patent
CH	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	Groot, klein, sport- en autoriteitenpatent
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd	Groot, klein, sport- en autoriteitenpatent
F	Service de la Navigation de Strasbourg	Alle patenten
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk	Groot patent, sportpatent

Bijlage 5 bij Richtlijn nr. 2

**De als gelijkwaardig erkende examens
(artikel 3.05, eerste lid)**

Nr.	Land	Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het afgeeft	Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage C van het RRP 1998	Nog te examineren onderdelen van Bijlage C van het RRP 1998
1	CH	Nautische Patente für die Hochseeschifffahrt	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1, 1.3 - 1.6, 2, 3
2	CH	B-Schein für Hochseeyachten mit Anerkennungsstempel	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1, 1.3 - 1.6, 2, 3
3	D	Matrosen-/Bootsmannsbrief oder Prüfungszeugnis nach § 34 Berufsbildungsgesetz	Industrie- und Handelskammern	1.1, 1.6, 2.1, 3	1.2 - 1.5, 2.2
4	D	Schiffsmechanikerbrief	Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	1.2, 1.6, 3.2	1.1, 1.3 - 1.5, 2, 3.1, 3.3, 3.4
5	D	Technische Befähigungszeugnisse der DDR: MI und MII (alt), M (neu) (Hinweis: M und MI entsprechen Matrosen-Motorwart)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5, 2, 3.1, 3.4. MII: 1, 2, 3.1, 3.3; 3.4
6	D	Technische Befähigungszeugnisse: C-Patente (See)	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord + 6 Landesbehörden	C-Nautisch: 3.2 overige C-Patenten: 1.6, 3.1 (gedeeltelijk); 3.2, 3.4 (gedeeltelijk)	C-Nautisch: 1; 2, 3.1, 3.3, 3.4 overige C-Patenten: 1.1 - 1.5, 2, 3.1 (gedeeltelijk), 3.3, 3.4 (gedeeltelijk)
7	D	Befähigungszeugnisse der Kategorien A und B (See)	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord + 6 Landesbehörden	Bekwaamheidsbewijs van de Categorie A: 1.2, 1.6, 3.1, 3.2, 3.4 (gedeeltelijk) Bekwaamheidsbewijs van de Categorie B: 1.2, 1.6, 3.1, 3.2, 3.4 (gedeeltelijk)	Bekwaamheidsbewijs van de Categorie A: 1.1, 1.3 - 1.5, 2, 3.3; 3.4 (gedeeltelijk) Bekwaamheidsbewijs van de Categorie B: 1.1, 1.3 - 1.5, 2, 3.3, 3.4 (gedeeltelijk)
8	D	Dienstberechtigungsscheine der Wasserschutzpolizeien Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Präsident der WSP NRW, WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Sportbootführerschein-See, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYV	1.2, vervangt in het overige het praktijkexamen	1.1, 1.3 - 1.6, 2; 3

Bijlage 5 bij Richtlijn nr. 2

Nr.	Land	Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het afgeeft	Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage C van het RRP 1998	Nog te examineren onderdelen van Bijlage C van het RRP 1998
10	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale	Ministère de l'Education Nationale	3.1, 3.2, 3.3	1, 2 en 3.4
11	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Batelier du Rhin	Ministère de l'Education Nationale	1.1 (gedeeltelijk), 1.2 2.1 en 3	1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2
12	F	Certificat de Capacité de Catégorie "P.P."	Service de la Navigation	3.1, 3.2	1, 2 en 3.4
13	NL	Schippersdiploma RKM	KOFS/CCV	1.1 ; 1.3 -1.6 en 3	1.2 en 2
14	NL	Schippersdiploma AB	KOFS/CCV	1; 2.3 en 3	2.1 en 2.2
15	NL	Schipper/Stuurman (MBO) Kapitein (MBO)	Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam ROC, Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	1; 2.3 en 3	2.1 en 2.2
16	NL	Zeevaartopleiding	5 scholen in Nederland	2.3 ; 3.2 – 3.4	1; 2.1 en 2.2; 3.1
17	NL	Schipper - Machinist	STC Rotterdam	2.3 ; 3.2 – 3.4	1; 2.1 en 2.2; 3.1
18	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	ROC, Novacollege (IJmuiden) Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam	1.3; 3.3	1.1; 1.2; 1.4 - 1.6; 2; 3.1; 3.2; 3.4
19	alle	technische Lehrberufe wie Maschinen-, Motorschlosser, Kfz-Mechaniker		3.2	1; 2; 3.1; 3.3; 3.4

Bijlage 6 bij Richtlijn nr. 2

Geldige bekwaamheidsbewijzen van de Rijnoverstaten en België

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

(artikel 3.05, derde lid)

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het afgeeft	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	Rheinschiffahrtstsektion Basel	Alle schepen	art. 2.01 (zonder 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 in 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 (voorzover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl. BVA)
D	3	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Alle schepen	art. 2.01 (zonder 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 (voorzover 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 (zonder BVA)
D	7	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Schepen < 35 m of ≤ 12 passagiers of duw- en sleepboten ≤ 73,6 kW	art. 2.02 (zonder BVA)
D	8	Feuerlöschbootpatent(a usgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking, pleziervaartuigen tot 60 m ³	art. 2.05 (voorzover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl. BVA)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking	art. 2.05 (zonder 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 afgeeft	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	Sportbootführerschein-Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Pleziervaartuigen tot 15 m ³	art. 1.03, vierde lid (zonder BVA)
D	14	Sportbootführerschein-Binnen	DMYV/DSV	Pleziervaartuigen < 15 m lengte	art. 1.03, vierde lid (zonder BVA)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	Veerponten	art. 1.03, vierde lid (zonder BVA)
D	16	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Veerponten	art. 1.03, vierde lid (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) en 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	CBR	Alle schepen	art. 2.01 (incl. BVA)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	CBR	Alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	Pleziervaartuigen	art. 2.03 (zonder BVA)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	Pleziervaartuigen	art. 2.03 (incl. BVA)

Bijlage 8 bij Richtlijn Nr. 2

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 afgeeft	Opmerkingen
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Tot de leeftijd van 50 jaar daarna vanaf 65 jaar
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	4	Sportschifferzeugnis	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	5	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOFS/CCV	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOFS/CCV	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Kleines Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion 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 afgeeft	Opmerkingen
NL	1	Seafarer medical certificate	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
	2			

11. ADNR (Besluit 2001-II-27 (IV))

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 2/2005

van 21 december 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 van het ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Nederlandse delegatie in afwijking van 9.3.2.11.1 a) van het ADNR tot erkenning van gelijkwaardigheid van het vergroten van de inhoud van ladingstanks tot 760 m³ voor de bouw van het motortankschip van het type C "APOLLO" met de afmetingen 135 x 17,50 x 6,11 m, die voor de rederij "G.C.M. Deen Shipping", onder bouwnummer 0572 van de scheepswerf Breko in Papendrecht werd gebouwd, goed. Het schip wordt onder toezicht van het classificatiebureau Veritas gebouwd.

Het schip voldoet, met uitzondering van het bovengenoemde nummer, volkomen aan de voorwaarden voor het afgeven van een certificaat van goedkeuring voor een motortankschip van het type C. Met het oog op de nieuwe bouwwijze van het schip, met gebruikmaking van Y-vorm profielen aan de scheepshuid en gezien het bewijs van de Germanischer Lloyds, dat de constructie aan de eisen van de procedure (document MD/G (05) 40) ter goedkeuring van ladingtanks met een groter volume dan voorgeschreven in het ADNR (2005) voldoet, kan van het onderstaande voorschrift worden afgeweken:

9.3.2.11.1 a) De scheepshuid is voorzien van Y-vorm profielen. Daardoor wordt het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip met circa 26% verminderd.

Dientengevolge is een vergroting van de inhoud van de ladingtank tot 760 m³ mogelijk.

Uit het bijgevoegde verslag van de Nederlandse delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

Overige bestanddelen^{*)} van deze aanbeveling zijn:

Schelde-verslag nr.	FP 2122-CL
Germanischer Lloyd verslag nr.	05-121724/Zh-Mack & Nr.2005.182
Algemeen schema nr.	30560-00B
Grootspantschema nr.	30560-02K
Algemeen schema referentieschip nr.	30560-01
Grootspantschema referentieschip nr.	30560-02

^{*)} Deze omvangrijke bestanddelen zijn op aanvraag bij het CCR-secretariaat in elektronische vorm beschikbaar.

Verslag van de Nederlandse delegatie met betrekking tot Aanbeveling Nr. 2/2005

Dit verslag betreft het motortankschip van het type C "APOLLO" met de afmetingen 135 x 17,50 x 6,11 m, waarvan de ladingzone met gebruikmaking van Y-vorm profielen werd gebouwd.

Het schip voldoet aan de voorwaarden van het ADNR met uitzondering van 9.3.2.11.1 a).

In 9.3.2.11.1 a) is vastgesteld dat de maximaal toelaatbare inhoud van een ladingtank 380 m³.

De berekening van de energieopneming van de scheepshuid werd door de Germanische Lloyd gecontroleerd. De constructie voldoet aan de eisen van de scheepsbouwvoorschriften van het bureau Veritas en aan de eisen van het ADNR.

Op grond van de berekeningen die zijn uitgevoerd en in de verslagen van "De Schelde" en de Germanische Lloyd zijn vermeld, en gezien de resultaten van deze berekeningen, voldoet de nieuwe constructie aan de veiligheidseisen, zodat de inhoud van de ladingtank volgens 9.3.2.11.1 a) kan worden verdubbeld.

Dit rekenkundig bewijs is door "De Schelde Vlissingen" geleverd, volgens de procedure (document MD/G (05) 40) ter goedkeuring van ladingtanks met een grotere inhoud dan voorzien in het ADNR (2005).

Er werd vastgesteld, dat

- de berekeningen hebben bewezen dat de uitwerkingen van een lek worden van de ladingtank in vergelijking met het referentieschip met een factor 2 worden vermenigvuldigd;
- de berekeningen hebben bewezen dat de waarschijnlijkheid dat ladingtanks lek worden met een factor 2,71 wordt verminderd;
- het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip met 26% wordt verminderd

en hierdoor de veiligheid is gewaarborgd, ook wanneer de inhoud van de ladingtanks tot 760 m³ wordt vergroot.

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 3/2005

van 21 december 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 van het ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Nederlandse delegatie in afwijking van 9.3.1.11.1 a) van het ADNR tot erkenning van gelijkwaardigheid van het vergroten van de inhoud van ladingstanks tot 900 m³ voor de bouw van het motortankschip van het type G met de afmetingen 99,90 x 11,45 x 6,50 m, die voor de rederij "Chemgas" onder bouwnummer 0574 van de scheepswerf Breko in Papendrecht wordt gebouwd, goed. Het schip wordt onder toezicht van het classificatiebureau Veritas gebouwd.

Het schip voldoet, met uitzondering van het bovengenoemde nummer, volkomen aan de voorwaarden voor het afgeven van een certificaat van goedkeuring voor een motortankschip van het type G. Op grond van de berekeningen van TNO en een bewijs van het bureau Veritas, dat de constructie aan de eisen van de procedure (document MD/G (05) 40) ter goedkeuring van ladingstanks met een groter volume dan voorgeschreven in het ADNR (2005) voldoet, kan van het onderstaande voorschrift worden afgeweken:

9.3.1.11.1 a) Het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip wordt met 82 % verminderd.

Dientengevolge is een vergroting van de inhoud van de ladingtank tot 900 m³ mogelijk.

Uit het bijgevoegde verslag van de Nederlandse delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

Overige bestanddelen^{*)} van deze aanbeveling zijn:

TNO verslag nr. 2005-CMC-R049 Executive version

Bureau Veritas verslag nr. DPO Administration/2005/017743/GID/ECO van 2 november 2005

Algemeen schema: Groenendijk/ Soetermeer, General arrangement, 2477-01

Grootspantschema: Groenendijk/ Soetermeer, Constr. midship cross sections, 2477-02 rev D

Algemeen schema referentieschip: Groenendijk/ Soetermeer, General arrangement model, 2477-01

Grootspantschema referentieschip: Groenendijk/ Soetermeer, Constr. midship TNO model, 2477-02 rev A

^{*)} Deze omvangrijke bestanddelen zijn op aanvraag bij het CCR-secretariaat in elektronische vorm beschikbaar.

Verslag van de Nederlandse delegatie met betrekking tot Aanbeveling Nr. 3/2005

Dit verslag betreft het motortankschip van het type G met de afmetingen 99,90 x 11,45 x 6,50 m.

Het schip voldoet aan de voorwaarden van het ADNR met uitzondering van 9.3.1.11.1 a).

In 9.3.1.11.2 van het ADNR is de bouwuitvoering van de scheepsromp in de ladingzone voorgeschreven. De inhoud van de ladingtanks wordt, in plaats van de in 9.3.1.11.1 a) vereiste maximaal toelaatbare inhoud van 380 m³, tot 900 m³ verhoogd. Om dit mogelijk te maken is de constructie van de scheepshuid zo gekozen, dat het rekenkundige bewijs werd geleverd dat bij een dwarsscheepse aanvaring door een ander schip de energieopneming zo wordt vergroot dat het gevaar dat de ladingtanks lek worden of dat de naar de ladingtanks lopende pijpleidingen afbreken, in vergelijking met een referentietankschip met een inhoud van de ladingtanks overeenkomstig ADNR 2005 en gebouwd volgens de voorschriften van een erkend classificatiebureau, niet wordt vergroot.

Dit rekenkundig bewijs is door TNO Delft geleverd, volgens de procedure (document MD/G (05) 40) ter goedkeuring van ladingtanks met een grotere inhoud dan voorzien in het ADNR (2005).

De resultaten van de berekeningen werden door het bureau Veritas, onder wiens toezicht het motortankschip zal worden gebouwd, gecontroleerd en goedgekeurd.

Er werd vastgesteld, dat

- de berekeningen hebben bewezen dat de uitwerkingen van een lek worden van de ladingtank in vergelijking met het referentieschip met een factor 2,37 worden vermenigvuldigd;
- de berekeningen hebben bewezen dat de waarschijnlijkheid dat ladingtanks lek worden met een factor 13,0 wordt verminderd;
- het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip met 82 % wordt verminderd

en hierdoor de veiligheid is gewaarborgd, ook wanneer de inhoud van de ladingtanks tot 900 m³ wordt vergroot.

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 4/2005

van 21 december 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 van het ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Duitse delegatie in afwijking van 9.3.2.0.1 a) en 9.3.2.0.2 van het ADNR tot erkenning van gelijkwaardigheid voor het gebruik van het SPS-System in plaats van normale staalementen voor de bouw van de ladingzone van het tankschip van het type C "EILTANK 24", officieel scheepsnummer 4502720, met de afmetingen L x B x H: circa 110,00 m x 11,45 m x 5,30 m, goed, onder de volgende voorwaarden:

1. Elke 3 maanden (tijdens de bouwtijd) dient de Werkgroep MD/G een verslag over de voortgang van de bouw voor te leggen, zodat de werkgroep de bouw in detail kan volgen.
2. Ter aanvulling van De bij de aanbeveling gevoegde stoffenlijst van het tankschip kan alleen worden uitgebreid met stoffen waarvoor aan de CCR het bewijs wordt geleverd dat zij compatibel zijn met SPS-materiaal, of met stoffen die verwant zijn aan stoffen waarvan het bewijs is geleverd dat zij compatibel zijn met SPS (stoffen die tot de zelfde stoffamilie behoren).
3. Vóór het in de vaart brengen van het schip moeten inspectie- en serviceaanwijzingen worden opgesteld. Deze aanwijzingen vormen een onderdeel van het classificeren door de Germanische Lloyd. De GL moet vooraf de inspectie- en servicebeurten ter kennis van de Werkgroep MD/G brengen en ook de MD/G informeren over de resultaten van de inspecties.

Het schip voldoet, met uitzondering van de bovengenoemde nummers, volkomen aan de voorwaarden voor het afgeven van een certificaat van goedkeuring voor een motortankschip van het type C. Op grond van de nieuwe bouwwijze van het schip met gebruikmaking van een sandwichplaat-systeem – SPS), waarbij tussen twee staalplaten een kern van polyurethaan is ingesloten, met de in het Type Approval Certificate gedefinieerde eigenschappen, kan van de materiaaleisen in de onderstaande nummers worden afgeweken:

- 9.3.2.0.1 a) De scheepsromp en de ladingtanks zijn geheel of gedeeltelijk uit SPS-platen samengesteld.
- 9.3.2.0.2 Het gebruik van de kunststof polyurethaan als bestanddeel van de SPS-platen in de ladingzone is toegestaan.
Bij de in 7.2.2.8.3 van het ADNR vermelde stoffenlijst wordt de compatibiliteit met het kernmateriaal in aanmerking genomen.

Uit het bijgevoegde verslag van de Duitse delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

Overige bestanddelen van deze aanbeveling zijn:

1. Verslag van de Duitse delegatie en constructieverslag: document MD/G (05) 18
2. Stoffenlijst van het tankschip

1. Verslag van de Duitse delegatie met betrekking tot Aanbeveling Nr. 4/2005

Dit verslag betreft het motortankschip van het type C met de afmetingen 110,00 m x 11,45 m x 5,30 m, waarvan de ladingzone met gebruikmaking van de SPS technologie wordt gebouwd.

De SPS scheepshuid en de ladingtanks voldoen aan alle relevante voorwaarden van het ADNR, met uitzondering van het volgende:

In nummer 9.3.2.0.1 a) van het ADNR is bepaald dat de scheepsromp en de ladingtanks van scheepsbouwstaal of van een ander, ten minste gelijkwaardig metaal gebouwd moeten zijn.

In nummer 9.3.2.0.2 van het ADNR is bepaald het gebruik van kunststoffen in de ladingzone verboden is.

De constructie van de SPS – ladingtankzone werd vooraf door de Germanische Lloyd (GL) bepaald. De structuur van de detailconstructie voldoet aan de voorwaarden van de scheepsbouwvoorschriften van de GL en van het ADNR.

Op grond van de uitgevoerde en in het verslag "Hochleistungs - Chemikalien-tanker des Typs C für den Betrieb auf dem Rhein – Konstruktionsbericht" uiteengezette tests en de gevolgtrekkingen daarvan, is de Duitse delegatie ervan overtuigd dat de SPS technologie op gelijkwaardige wijze aan de voorwaarden uit 9.3.2.0.1 a) en 9.3.2.0.2 van het ADNR voldoet. De kern van polyurethaan is volkomen ingesloten door de staalplaten en de stalen randbalken en komt niet in aanraking met de lading. Aan de hand van chemische tests, die met het materiaal van de kern van polyurethaan werden uitgevoerd, werd het bewijs geleverd dat het materiaal aan de voorwaarden uit 9.3.2.0.1 b) van het ADNR voldoet. In vergelijking met een gebruikelijke staalconstructie biedt SPS een verhoogde veiligheid in geval van brand.

Het verslag „Hochleistungs - Chemikalien-tanker des Typs C für den Betrieb auf dem Rhein – Konstruktionsbericht" beschrijft de FE-berekeningen in verband met het realiseren van de structurele gelijkwaardigheid. Het verslag geeft een samenvatting van de relevante eigenschappen van de grondstof en bevat de voorlopige SPS grootspant en gedetailleerde schema's van de verbindingen van het tankschip van het type C.

De Germanische Lloyd heeft de SPS constructie op 16 maart 2005 voorlopig goedgekeurd. De goedkeuring werd verstrekt op grond van omvangrijke fundamentele tests met betrekking tot de werking van het materiaal en tot de vermoeiingssterkte van SPS en het kernmateriaal, evenals tests die extreme belasting zoals vuur, botsing en belasting door afvallende rotswanden (valtest) simuleren.

Constructieverslag: zie document MD/G (05) 18.

2. Stoffen die met het type-C-schip EILTANK 24 mogen worden vervoerd

UN-nr./ stof-nr.	benaming en beschrijving van de stof volgens ADNR	Klasse	Classi- ficatie- code	Verpak- kings- groep	Gevaren	Scheeps- type
1114	BENZEEN	3	F1	II	3	C 2 2
1120	BUTANOLEN (n-BUTYLALCOHOL)	3	F1	III	3	N 3 2
1145	CYCLOHEXAAN	3	F1	II	3	N 2 2
1170	ETHANOL, OPLOSSING	3	F1	II	3	N 2 2
1175	ETHYLBENZEEN	3	F1	II	3	N 2 2
1202	DIESELOLIE of GASOLIE of STOOKOLIE (LICHT)	3	F 1	III	3	N 4 2
1203	BENZINE of MOTORBRANDSTOF	3	F1	II	3	N 2 2
1203	BENZINE of MOTORBRANDSTOF, MET MEER DAN 10% BENZEEN 60 °C < KOOKPUNT ≤ 85 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1203	BENZINE of MOTORBRANDSTOF, MET MEER DAN 10% BENZEEN 85 °C < KOOKPUNT ≤ 115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1203	BENZINE of MOTORBRANDSTOF, MET MEER DAN 10% BENZEEN KOOKPUNT >115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1206	HEPTANEN (n-HEPTAAN)	3	F1	II	3	N 2 2
1208	HEXANEN (n-HEXAAN)	3	F1	II	3	N 2 2
1212	ISOBUTANOL of ISOBUTYLALCOHOL	3	F1	III	3	N 3 2
1219	ISOPROPANOL of ISOPROPYLALCOHOL	3	F1	II	3	N 2 2
1223	KEROSINE	3	F1	III	3	N 3 2
1230	METHANOL	3	FT1	II	3, 6.1	N 2 2
1268	AARDÖLIEDESTILLATEN, N.E.G. pD50 ≤ 110 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1268	AARDÖLIEDESTILLATEN, N.E.G. 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1268	AARDÖLIEDESTILLATEN, N.E.G. 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1268	AARDÖLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	C 2 2
1268	AARDÖLIEDESTILLATEN, N.E.G. of AARDOLIEPRODUCTEN, N.A.G.	3	F1	III	3	N 3 2

UN-nr./ stof-nr.	benaming en beschrijving van de stof volgens ADNR	Klasse	Classi- ficatie- code	Verpak- kings- groep	Gevaren	Scheeps- type
1268	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1294	TOLUEEN	3	F1	II	3	N 2 2
1307	XYLENEN (o-XYLEEN)	3	F1	II	3	N 3 2
1307	XYLENEN (p-XYLEEN)	3	F1	III	3	N 3 2
1863	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1863	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN	3	F1	III	3	N 3 2
1863	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN pD50 ≤ 110 kPa 60 °C < KOOKPUNT ≤ 85 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1863	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN pD50 ≤ 110 kPa 85 °C < KOOKPUNT ≤ 115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1863	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN pD50 ≤ 110 kPa KOOKPUNT > 115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1915	CYCLOHEXANON	3	F1	III	3	N 3 2
1986	ALCOHOLEN, BRANDBAAR, GIFTIG, N.E.G.	3	FT1	II	3+6.1	C 2 2
1987	ALCOHOLEN, BRANDBAAR, N.E.G. (CYCLOHEXANOL)	3	F1	III	3	N 3 2
1987	ALCOHOLEN, BRANDBAAR, N.E.G..	3	F1	II	3	N 2 2
1993	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G.	3	F1	III	3	N 3 2
1993	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. (CYCLOHEXANON- CYCLOHEXANOL-MENGSEL)	3	F1	III	3	N 3 2
1993	BRANDBARE VLOEISTOF MET MEER DAN 10% BENZEEN, N.E.G.	3	F1	III	3	C 2 2
2055	STYREEN, MONOMEER, GESTABILISEERD	3	F1	III	3, inst.	N 3 2
2398	METHYL-tert-BUTYLETHER	3	F1	II	3	N 2 2
3082	MILIEUGEVAARLIJKE VLOEISTOF, N.E.G.	9	M6	III	9	N 4 3
3295	KOOLWATERSTOFFEN VLOEIBAAR, N.E.G.	3	F1	I	3	N 2 2
3295	KOOLWATERSTOFFEN VLOEIBAAR MET MEER DAN 10% BENZEEN, N.E.G.	3	F1	I	3	C 2 2
9003	STOFFEN MET EEN VLAMPUNT VAN MEER DAN 60 °C EN TEN HOOGSTE 100 °C, N.E.G.	9	-	-	-	N 4 2

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 5/2005

van 21 december 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 van het ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Duitse delegatie in afwijking van 9.3.2.14.2 van het ADNR (stand 1.1.2005) de stabiliteitsberekening (intact) voor het tankmotorschip van het type C "JANA", officieel scheepsnummer 2326684, volgens de voorwaarden van het ADNR-wijzigingsverzoek nr. 492 uit te voeren, goed:

"Voor schepen met tankbreedten van meer dan $0,70 \cdot B$ moet het voldoen aan de volgende stabiliteitseisen worden bewezen:

- a. Binnen de positieve zone van de hefboomarmkromme tot aan indompeling van de eerste niet weervast gesloten opening, moet een oprichtende hefboomarm (GZ) van minstens 0,10 m beschikbaar zijn.
- b. Het vlak van de positieve zone van de hefboomarmkromme tot aan indompeling van de eerste niet weervast gesloten opening, evenwel voor een hellingshoek $\leq 27^\circ$, mag $0,024 \cdot m \cdot \text{rad}$ niet onderschrijden.
- c. De metacentrische hoogte (MG) moet minstens 0,10 m bedragen.

Aan deze voorwaarden moet worden voldaan, waarbij de invloed van alle vrije vloeistofoppervlakten in tanks voor alle stadia van laden en lossen in aanmerking genomen moeten worden."

Uit het bijgevoegde verslag van de Duitse delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

**Verslag van de Duitse delegatie met betrekking tot
Aanbeveling Nr. 5/2005**

Dit verslag betreft het motortankschip van het type C, dubbelwandig, integrale ladingtanks, openingsdruk hogesnelheidsventiel/veiligheidsventiel $p = 50 \text{ kPa}$, toegestane dichtheid $1,0 \text{ t/m}^3$.

Met het ADNR-wijzigingsverzoek nr. 492 worden de voorwaarden aan 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. Zo kunnen de wijzigingen van het ADNR-onderdeel 9.3.2.14.2 en 9.3.3.14 tot en met 1.1.2007 effectief worden.

Voor het tankmotorschip "JANA" werd door de firma International Naval Engineering Consultants B. V. (INEC) een lekstabiliteitsbewijs geleverd. Het bewijs werd op 1.11.2004 opgesteld. Het aansluitende onderzoek werd door het classificatiebureau Lloyd's Register EMEA uitgevoerd. Het onderzoek werd op 11.10.2005 afgerond. Volgens het onderzoeksverslag van Lloyd's Register voldoet het vaartuig aan de stabiliteitseisen van het ADNR-onderdeel 9.3.2.13, 9.3.2.14 en 9.3.2.15 in de huidige geldige versie, met uitzondering van het ADNR-onderdeel 9.3.2.14.2. Lloyd's Register bevestigt verder, dat aan de vanaf 1.1.2007 geldende voorwaarden van het ADNR-onderdeel 9.3.2.14.2 wordt voldaan.

Lloyd's Register verzoekt om erkenning van een gelijkwaardigheid voor het tankmotorschip "JANA" overeenkomstig 1.5.1.3 van het ADNR, om de gewijzigde voorwaarden ter berekening van de intacte stabiliteit voor de genoemde nieuwbouw vóór 1.1.2007 te kunnen toepassen.

—

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 1/2006

van 8 maart 2006

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 van het ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Nederlandse delegatie in afwijking van 9.3.1.11.1 a) van het ADNR tot erkenning van gelijkwaardigheid van het vergroten van de inhoud van ladingstanks tot 429 m³ voor de bouw van het motortankschip van het type G ID 46963 met de afmetingen 106,45 x 11,37 x 5,65 m, die voor de rederij "Chemgas" onder bouwnummer 242 van de scheepswerf De Kaap in Meppel wordt gebouwd, goed. Het schip wordt onder toezicht van het classificatiebureau Veritas gebouwd.

Het schip voldoet, met uitzondering van het bovengenoemde nummer, volkomen aan de voorwaarden voor het afgeven van een certificaat van goedkeuring voor een motortankschip van het type G. Op grond van de berekeningen van TNO en een bewijs van het bureau Veritas, dat de constructie aan de eisen van de procedure (document MD/G (06) 8) ter goedkeuring van ladingtanks met een groter volume dan voorgeschreven in het ADNR (2005) voldoet, kan van het onderstaande voorschrift worden afgeweken:

9.3.1.11.1 a) Het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip wordt met 29 % verminderd.

Dientengevolge is een vergroting van de inhoud van de ladingtank tot 429 m³ mogelijk.

Uit het bijgevoegde verslag van de Nederlandse delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

Overige bestanddelen^{*)} van deze aanbeveling zijn:

TNO verslag nr. 2005-CMC-R077 Executive version

Bureau Veritas verslag nr. 0902 R

Algemeen schema: Groenendijk & Soetermeer – Chemgas General arrangement, dr. nr. 2489-01, rev B, date 23-09-05

Grootspantschema: Scheepswerf De Kaap–Chemgas midship section, dr.nr. 2489-02, rev. A, date 12-10-05, Chemgas midship long. sections, dr. nr. 242-07, rev F, date 13-10-05

Tank, Siemerink B.V., General arrangement, Liquefied pressured gas tanks, dr. nr. GT 5664-1, nov. 2005

Algemeen schema referentieschip

Grootspantschema referentieschip: Annmar Engineering – midship section – gastanker, date 14/12/05, *midship section (long. sections) – gastanker, date 14/12/05*

^{*)} Deze omvangrijke bestanddelen zijn op aanvraag bij het CCR-secretariaat in elektronische vorm beschikbaar.

Verslag van de Nederlandse delegatie met betrekking tot Aanbeveling Nr. 1/2006

Dit verslag betreft het motortankschip van het type G met de afmetingen 106,45 x 11,37 x 5,65 m.

Het schip voldoet aan de voorwaarden van het ADN R met uitzondering van 9.3.1.11.1 a).

In 9.3.1.11.2 van het ADN R is de bouwuitvoering van de scheepsromp in de ladingzone voorgeschreven. De inhoud van de ladingtanks wordt, in plaats van de in 9.3.1.11.1 a) vereiste maximaal toelaatbare inhoud van 380 m³ tot 429 m³ verhoogd. Om dit mogelijk te maken is de constructie van de scheepshuid zo gekozen, dat het rekenkundige bewijs werd geleverd dat bij een zijdelingse aanvaring door een ander schip de energieopneming zo wordt vergroot dat het gevaar dat de ladingtanks lek worden of dat de naar de ladingtanks lopende pijpleidingen afbreken, in vergelijking met een referentietankschip met een inhoud van de ladingtanks overeenkomstig ADN R 2005 en gebouwd volgens de voorschriften van een erkend classificatiebureau, niet wordt vergroot.

Dit rekenkundig bewijs is door TNO Delft geleverd, volgens de procedure (document MD/G (06) 8) ter goedkeuring van ladingtanks met een grotere inhoud dan voorzien in het ADN R (2005).

De resultaten van de berekeningen werden door het bureau Veritas, onder wiens toezicht het motortankschip zal worden gebouwd, gecontroleerd en goedgekeurd.

Er werd vastgesteld, dat

- de berekeningen hebben bewezen dat de uitwerkingen van een lek worden van de ladingtank in vergelijking met het referentieschip met een factor 1,13 worden vermenigvuldigd;
- de berekeningen hebben bewezen dat de waarschijnlijkheid dat ladingtanks lek worden met een factor 1,6 wordt verminderd;
- het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip met 29 % wordt verminderd

en hierdoor de veiligheid is gewaarborgd, ook wanneer de inhoud van de ladingtanks tot 429 m³ wordt vergroot.

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 2/2006

van 8 maart 2006

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 van het ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Nederlandse delegatie in afwijking van 9.3.1.11.1 a) van het ADNR tot erkenning van gelijkwaardigheid van het vergroten van de inhoud van ladingstanks tot 429 m³ voor de bouw van het motortankschip van het type G ID 48251 met de afmetingen 106,45 x 11,37 x 5,65 m, die voor de rederij "Chemgas" onder bouwnummer 243 van de scheepswerf De Kaap in Meppel wordt gebouwd, goed. Het schip wordt onder toezicht van het classificatiebureau Veritas gebouwd.

Het schip voldoet, met uitzondering van het bovengenoemde nummer, volkomen aan de voorwaarden voor het afgeven van een certificaat van goedkeuring voor een motortankschip van het type G. Op grond van de berekeningen van TNO en een bewijs van het bureau Veritas, dat de constructie aan de eisen van de procedure (document MD/G (06) 8) ter goedkeuring van ladingtanks met een groter volume dan voorgeschreven in het ADNR (2005) voldoet, kan van het onderstaande voorschrift worden afgeweken:

9.3.1.11.1 a) Het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip wordt met 29 % verminderd.

Dientengevolge is een vergroting van de inhoud van de ladingtank tot 429 m³ mogelijk.

Uit het bijgevoegde verslag van de Nederlandse delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

Overige bestanddelen^{*)} van deze aanbeveling zijn:

TNO verslag nr.2005-CMC-R077 Executive version

Bureau Veritas verslag nr. 0902 R

Algemeen schema: Groenendijk & Soetermeer – Chemgas General arrangement, dr. nr. 2489-01, rev B, date 23-09-05

Grootspantschema: Scheepswerf De Kaap–Chemgas midship section, dr.nr. 2489-02, rev. A, date 12-10-05, Chemgas midship long. sections, dr. nr. 242-07, rev F, date 13-10-05

Tank, Siemerink B.V., General arrangement, Liquefied pressured gas tanks, dr. nr. GT 5664-1, nov. 2005

Algemeen schema referentieschip

Grootspantschema referentieschip: Annmar Engineering – midship section – gastanker, date 14/12/05, midship section (long. sections) – gastanker, date 14/12/05

^{*)} Deze omvangrijke bestanddelen zijn op aanvraag bij het CCR-secretariaat in elektronische vorm beschikbaar.

Verslag van de Nederlandse delegatie met betrekking tot Aanbeveling Nr. 2/2006

Dit verslag betreft het motortankschip van het type G met de afmetingen 106,45 x 11,37 x 5,65 m.

Het schip voldoet aan de voorwaarden van het ADN R met uitzondering van 9.3.1.11.1 a).

In 9.3.1.11.2 van het ADN R is de bouwuitvoering van de scheepsromp in de ladingzone voorgeschreven. De inhoud van de ladingtanks wordt, in plaats van de in 9.3.1.11.1 a) vereiste maximaal toelaatbare inhoud van 380 m³ tot 429 m³ verhoogd. Om dit mogelijk te maken is de constructie van de scheepshuid zo gekozen, dat het rekenkundige bewijs werd geleverd dat bij een zijdelingse aanvaring door een ander schip de energieopneming zo wordt vergroot dat het gevaar dat de ladingtanks lek worden of dat de naar de ladingtanks lopende pijpleidingen afbreken, in vergelijking met een referentietankschip met een inhoud van de ladingtanks overeenkomstig ADN R 2005 en gebouwd volgens de voorschriften van een erkend classificatiebureau, niet wordt vergroot.

Dit rekenkundig bewijs is door TNO Delft geleverd, volgens de procedure (document MD/G (06) 8) ter goedkeuring van ladingtanks met een grotere inhoud dan voorzien in het ADN R (2005).

De resultaten van de berekeningen werden door het bureau Veritas, onder wiens toezicht het motortankschip zal worden gebouwd, gecontroleerd en goedgekeurd.

Er werd vastgesteld, dat

- de berekeningen hebben bewezen dat de uitwerkingen van een lek worden van de ladingtank in vergelijking met het referentieschip met een factor 1,13 worden vermenigvuldigd;
- de berekeningen hebben bewezen dat de waarschijnlijkheid dat ladingtanks lek worden met een factor 1,6 wordt verminderd;
- het risico bij het nieuwe ontwerp in vergelijking met het risico bij het referentieschip met 29 % wordt verminderd

en hierdoor de veiligheid is gewaarborgd, ook wanneer de inhoud van de ladingtanks tot 429 m³ wordt vergroot.
