

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2006

AANGENOMEN BESLUITEN

(2006 - I)

Straatsburg, 31 mei 2006

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (06) 1 - Final

VOORJAARSZITTING 2006

AANGENOMEN BESLUITEN

(2006-I)

Straatsburg, 31 mei 2006

INHOUD

Bladzijde

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

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

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: “Verklaring van Bazel”	1
Protocol 3: Organisatie van de werkzaamheden binnen de CCR – Door de voorzitter van de Centrale Commissie voorgestelde oriëntaties	3
Protocol 4: Werkprogramma’s van de CCR-comités	7
Protocol 5: Samenwerking met de Europese Commissie.....	24
Protocol 6 Informatie over de voorbereidingen van de Ministerconferentie in Boekarest.....	24
Protocol 7: Klacht van de heer Leo Kasnitz tegen de bondsrepubliek Duitsland	24
Protocol 8: Klacht van de schipper Horst Herweck jr. van het motortankschip Ascona	25
Protocol 9: Stand van het overleg over het invoeren van een certificaat voor schippers	26
Protocol 10: Stand van de bekrachtiging van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR	26

III. Economische zaken

Protocol 11: Economische situatie in de Rijnvaart	26
Protocol 12: Economisch congres 2007	37

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 13: Gevolgen voor de binnenvaart met betrekking tot de wetgeving inzake milieubescherming -	37
Protocol 14: Verslag van de gemeenschappelijke workshop CCR/ICBR.....	37
Protocol 15: Inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	37

V. Vraagstukken inzake het schipperspatent en de bemanning

Protocol 16: Vraagstukken inzake het schipperspatent en de bemanning..... 37

VI. Reglementen en technische vraagstukken

Protocol 17: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 10.01, 11.03, 11.04, 11.05) 38

Protocol 18: Wijziging van het Politierglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 3.09 en 11.02)..... 39

Protocol 19: Politierglement – Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement 43

Protocol 20: Richtlijnen en criteria voor verkeersbegeleiding (VTS) op binnenwateren (VTS-Richtlijnen 2006)..... 45

Protocol 21: Standaardisering van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart (VTT-standaard 2006) 46

Protocol 22: Implementering van de binnenvaartinformatiedienst op de Rijn 48

Protocol 23: Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (Artt. 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 en 23.09) 48

Protocol 24: Reglement van onderzoek – Memorandum of Understanding van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie over de gemeenschappelijke implementatie van activiteiten in verband met de binnenvaart 49

Protocol 25: ADNR-wijzigingen 53

Protocol 26: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2005-I-22)..... 54

Protocol 27: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluizen van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts
- Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim
- Waterstand aan de peilschaal bij Iffezheim
in 2005 56

Protocol 28: Kennisneming van de inwerkingtredingen in de lidstaten en van de door de comités en werkgroepen beslissingen..... 57

VII. Beheer

Protocol 29: Begroting voor 2007 van de Centrale Commissie	58
Protocol 30: Begroting voor 2007 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	58
Protocol 31: Voorlopige begroting van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan	58
Protocol 32: Samenstelling van het secretariaat	59

VIII. Diversen

Protocol 33: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2005	59
Protocol 34: Persbericht	65
Protocol 35: Datum van de volgende vergadering	65



CC/R (06) 1 - Final
31 mei 2005

Or. : fr fr/de/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2006

PROTOCOL 1

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

Geen besluit

PROTOCOL 2

'Verklaring van Bazel'

Besluit

De Centrale Commissie

betuigt haar tevredenheid over de Ministersconferentie van Bazel, die op 16 mei 2006 plaats heeft gevonden, en dankt haar Zwitserse voorzitterschap voor de succesvolle organisatie van de conferentie,

neemt met genoeg kennis van de Verklaring van de ministers van de lidstaten van de CCR ('Verklaring van Bazel', in de bijlage),

verzoekt het secretariaat haar voorstellen voor de implementatie van de in deze verklaring vermelde richtsnoeren voor te leggen.

Bijlage

Verklaring van de ministers van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland: ('Verklaring van Bazel')

De voor de Rijnscheepvaart verantwoordelijke ministers van Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland hebben elkaar op uitnodiging van het Zwitsers CCR-voorzitterschap op 16 mei 2006 in Bazel ontmoet en hebben daarbij de navolgende verklaring vastgesteld:

Wij benadrukken het belang van de scheepvaart op de Rijn – de, met ruim 70% van het volume van het vervoer over water, belangrijkste ader van de Europese binnenvaart – als een vervoerswijze met

toekomstperspectief, die concurrerend is, goed op het spoor- en wegennet is aangesloten en op hoge veiligheids- en milieustandaarden berust.

Wij bekrachtigen het beginsel van de vrije scheepvaart op de Rijn in overeenstemming met de Akte van Mannheim en aanvullende protocollen en zijn voornemens alle benodigde maatregelen te treffen om deze vrijheid van scheepvaart te waarborgen.

Wij onderstrepen in dit verband de belangrijke functie en de bevoegdheden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), die een hoge veiligheidsstandaard van het scheepvaartvervoer garandeert en de bescherming van het milieu bevordert, en wij zeggen haar opnieuw onze steun toe bij haar taak de Rijnvaart verder te ontwikkelen.

Wij ondersteunen elk streven naar een op duurzaamheid gerichte en op de toekomst berekende ontwikkeling van de Europese binnenvaartwegen. Daartoe behoren ook het onderhoud van de waterwegen, de beschikbaarstelling van geschikte infrastructuur onder verantwoordelijkheid van de CCR-lidstaten en het realiseren van de tussen scheepvaart en waterbeheer afgestemde doelstellingen van de kaderrichtlijn Water.

Wij begroeten het feit dat het initiatief 'Naiades' van de Europese Unie (EU) streeft naar een duurzame versterking van de binnenvaart in Europa. De CCR wil gezamenlijk met de EU, de Donaucommissie, de overige rivierencommissies alsmede alle relevante betrokkenen een substantiële bijdrage te leveren aan de verwezenlijking van dit gemeenschappelijke doel. De institutionele samenwerking tussen de CCR en de EU op basis van de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 zou met inachtneming van de bevoegdheden van beide partijen verdiept moeten worden. Om de harmonisatie van de regelingen zo veel mogelijk te bevorderen zonder extra bureaucratie, streven wij ernaar om de samenwerking ook met de andere Europese rivierencommissies te intensiveren.

Wij hechten veel belang aan het doel van een duurzame, milieuvriendelijke binnenvaart op de Rijn en in de rest van Europa. Met het oog daarop trachten wij de samenwerking met de Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn te bevorderen. In het belang van een verbeterde milieubescherming zijn in het bijzonder verdere wezenlijke stappen voorwaarts nodig, met name bij de vermindering van de uitlaatgas- en fijnstofemissies, het zwavelgehalte van gasolie en het brandstofverbruik van binnenschepen. Hiervoor dienen alle mogelijkheden volledig te worden benut, onder meer die van het eigen initiatief van de scheepvaart- en havenindustrie, op positieve stimulansen gebaseerde systemen en opleidings- en voorlichtingsmaatregelen. De bestaande vloot moet bij deze inspanningen worden betrokken, opdat de nagestreefde emissiereducties zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

Wij onderstrepen de belangrijke bijdrage die de scheepvaart- en havenindustrie onder eigen verantwoordelijkheid en afhankelijk van de marktkrachten levert aan de Rijnvaart en de economieën van de CCR-lidstaten, en bekrachtigen dat wij bereid zijn in overleg met de bedrijfstak naar toekomstgerichte oplossingen te zoeken voor de vragen die haar aangaan.

Wij zijn van mening dat de attractiviteit van de beroepen op het terrein van de Rijnvaart moet worden behouden en vergroot door moderne scholing en bijscholing alsmede door eigentijdse arbeidsrechtelijke en sociale voorwaarden, en roepen de bedrijfstak op met passende maatregelen aan de verwezenlijking van dit doel bij te dragen.

Wij hechten er waarde aan dat de Rijnvaart onverminderd kan opereren onder zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijke juridische randvoorwaarden en geven de CCR opdracht de doelmatigheid en noodzakelijkheid van bestaande en toekomstige regelingen met behoud van de hoge veiligheids- en milieustandaarden van de binnenvaart te onderzoeken. Dit onderzoek naar de wet- en regelgeving dient snel te worden voltooid, opdat de CCR er uiterlijk eind 2007 over kan beslissen welke regelingen moeten worden vereenvoudigd of geschrapt.

Bazel, 16 mei 2006

PROTOCOL 3

Organisatie van de werkzaamheden van de CCR

door de voorzitter van de Centrale Commissie voorgestelde oriëntaties

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Intern Reglement (paragraaf 24 (3)),

neemt kennis van het door de voorzitter opgestelde document ter oriëntatie van de werkzaamheden, waarin de prioriteiten van de activiteit van de Centrale Commissie voor beide jaren die met het voorzitterschap overeenkomen zijn bepaald,

brengt in herinnering dat dit document de werkprogramma's van haar comités completeert.

Bijlage

**Doelstellingen
voor de jaren
2006 – 2007
onder
Zwitsers
voorzitterschap
van de CCR**

Doelstelling 1: De CCR speelt ook in de toekomst als op zichzelfstaande organisatie een actieve rol in de Europese binnenvaart

Maatregelen:

- **Regelgevende en institutionele maatregelen**

De CCR heroriënteert en stimuleert haar structuren om haar profiel als actieve, doeltreffende en innovatieve organisatie te onderstrepen. Daarom is het belangrijk dat zij zich ziet als een instelling die steeds weer inspeelt op de ontwikkelingen en zich aanpast aan een nieuwe situatie. De kwesties die in de CCR worden behandeld, vormen een samenhangend geheel en zijn complementair. Het zwaartepunt voor maatregelen op regelgevend en institutioneel gebied zal op de volgende punten liggen:

- nadere beschouwing van de interne structuren van de CCR met het oog op een strategischere oriëntatie en de praktische omzetting daarvan.
- analyse van de CCR-reglementen om met behoud van een hoge veiligheidsstandaard en de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart door duidelijkere, eenvoudigere en - voor zover mogelijk - minder reglementen dezelfde doelstellingen te bereiken. Initiatieven, met name van de kant van het bedrijfsleven, worden ondersteund.

- **Ministeriële conferenties in Bazel en Boekarest**

De ministeriële verklaring van 16 mei 2006 bekrachtigt de politieke legitimiteit van de Herziene Rijnvaartakte en van het streven naar een moderne en efficiënte CCR.

De in de ministeriële verklaring bepaalde doelstellingen zijn aan het einde van het voorzitterschap volledig of praktisch volledig gerealiseerd.

Ook de conferentie in Boekarest van september 2006 biedt een platform om deze rol te benadrukken en als uitgangspunt te dienen voor ontwikkelingen in de toekomst.

- **Versterkte thematische en strategische oriëntatie van de plenaire vergaderingen**

Afgezien van de gewone agendapunten is per jaar één plenaire vergadering gewijd aan strategische en prospectieve aangelegenheden (toekomst van de binnenvaart, rol van de CCR, enz.), terwijl op de andere plenaire vergadering tevens een door het voorzitterschap voorgesteld zwaartepuntthema aan bod komt.

- **Informatie en sensibilisatie van de parlementen van de CCR-lidstaten**

Een gemeenschappelijke ontmoeting van de voor scheepvaart verantwoordelijke parlementaire commissies van de vijf CCR-lidstaten heeft tot doel de parlementsleden beter te informeren over de belangen van de internationale binnenvaart en de rol van de CCR en meer belangstelling voor deze aangelegenheden te wekken.

- **Kritische analyse van de bestaande reglementering**

Uiterlijk eind 2007 heeft de CCR aan de hand van een analyse van de relevantie en de noodzaak van bestaande en toekomstige reglementen besloten welke reglementen met behoud van hoge veiligheidsstandaarden en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart vereenvoudigd of ingetrokken moeten worden.

- **Intensivering van de dialoog met de scheepvaart- en havenindustrie**

La CCR versterkt de dialoog met de industrie om naar toekomstgerichte oplossingen voor de kwesties die haar betreffen te zoeken.

Het economisch congres in Bazel van 2007 biedt belangrijke spelers van de binnenvaart een platform om niet alleen technische, maar ook economische en beleidsmatige vraagstukken te bespreken. Door dit economisch congres wordt ook de samenwerking met de EU onderstreept.

Doelstelling 2: De CCR versterkt de samenwerking met de belangrijkste acteurs op het gebied van de Europese binnenvaart (Europese Unie, Europese rivierencommissies)

Maatregelen:

- **Substantiële bijdrage van de CCR aan de bevordering van de Europese binnenvaart.**

De CCR levert met haar vakkennis en ervaring gezamenlijk met de EU, de Donaucommissie, de andere rivierencommissies en alle relevante acteurs een substantiële bijdrage aan de verwezenlijking van de doelstelling van een duurzame versterking van de Europese binnenvaart. In de zin van de "Findings" van Conferentie van Wenen over de Binnenvaart van 15 februari 2006, neemt zij actief deel aan de implementatie van het initiatief "Naiades".

- **Versterking van de geïnstitutionaliseerde samenwerking met de EU**

Uitgaande van de samenwerkingsovereenkomst (Memorandum of Understanding) van 3 maart 2003 werkt het CCR-secretariaat gezamenlijk met de Europese Commissie voorstellen uit voor gebieden waarop een sterkere samenwerking tot stand kan komen en legt deze voor aan de plenaire vergadering van de CCR.

Uitgaande van deze voorstellen onderzoekt de CCR of de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 op een andere basis gestoeld moet worden.

- **Uitwisseling van informatie en documenten**

De uitwisseling van informatie en documenten moet worden geïntensiveerd. De Europese Commissie wordt verzocht de rechtsgrondslag voor een verbetering van de samenwerking op grond van de uitwisseling van informatie te onderzoeken. Er wordt tevens gestreefd naar een goede informatieverstrekking aan en betrokkenheid met Zwitserland.

- **Marktobservatie**

De marktobservatie wordt als gemeenschappelijk project van de CCR en de Europese Commissie voortgezet.

De CCR en de Europese Commissie maken afspraken, met inbegrip van een gemeenschappelijk actieplan, om de markt te bevorderen. In deze Road Map wordt vastgelegd, wie voor welke taken verantwoordelijk is.

Doelstelling 3:	De binnenvaart wordt als milieuvriendelijk en veilig vervoermiddel doelgericht gestimuleerd; de uitstoot van schadelijke stoffen evenals het brandstofverbruik van binnenschepen wordt duurzaam verminderd
------------------------	---

Maatregelen:

- **Voortzetting van de werkzaamheden bij het implementeren van het Afvalstoffenverdrag.**

De CCR streeft ernaar de milieustandaarden van de binnenvaart te behouden en zo mogelijk nog te verbeteren. De CCR zal zich sterker inzetten om de implementatie van het internationale Afvalstoffenverdrag te versnellen.

- **Versterkte samenwerking met de andere Europese rivierencommissies en commissies voor de bescherming van binnenwateren, met name de ICBR**

Er wordt naar een nauwere samenwerking met de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn en de Donaucommissie gestreefd. Gebaseerd op de gemeenschappelijke workshop van de CCR en de ICBR van 11 april 2006 werden de werkterreinen voor een geïntensiverde samenwerking en de rolverdeling tussen de organisaties gemeenschappelijk bepaald.

De voorzitters van deze 4 commissies zullen de modaliteiten van een gemeenschappelijk platform tijdens een bijeenkomst in een kleiner kader nader definiëren.

- **Vermindering van de emissie van schadelijke stoffen en van het brandstofverbruik**

In het belang van een verbeterde milieubescherming is een verdere wezenlijke vooruitgang noodzakelijk, in het bijzonder bij de vermindering van de uitstoot van gassen en deeltjes, van het zwavelgehalte van gasolie en van het brandstofverbruik van binnenschepen. Hiervoor dienen alle mogelijkheden volledig te worden benut, onder meer die van het eigen initiatief van de scheepvaart- en havenindustrie, op positieve stimulansen gebaseerde systemen en opleidings- en voorlichtingsmaatregelen. De bestaande vloot moet bij deze inspanningen worden betrokken opdat de nagestreefde emissiereducties zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

- **De CCR definieert haar rol bij de regelgeving voor gevaarlijke goederen**

De werkzaamheden van de CCR op het gebied van de reglementering van gevaarlijke stoffen staan in nauw verband met die van andere instellingen. De bevoegde organen van de CCR blijven daar niettemin actief aan deelnemen. De doelstelling is de hoge veiligheidsstandaard te behouden.

De CCR treft de geëigende maatregelen om de wederzijdse erkenning van de certificaten te waarborgen, waarbij de andere regelgevingen in aanmerking worden genomen.

PROTOCOL 4

Werkprogramma's van de CCR-comités

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2001-I-3,

beschouwend dat de werkprogramma's instrumenten moeten zijn waarmee de CCR de werkzaamheden van haar comités kan leiden en aan de hand waarvan de comités de activiteiten van de respectievelijke werkgroepen kunnen bepalen,

onderstrepd dat de comités duidelijke opdrachten met nauwkeurige uitvoeringstermijnen en vastgestelde prioriteiten moeten krijgen, waarbij op realistische wijze de werkbelasting en de beschikbare tijd in aanmerking worden genomen,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde werkprogramma's voor de jaren 2006-2007 (Comité Binnenvaartrecht, ad hoc Werkgroep "Reorganisatie van de CCR-reglementen", Technisch-administratieve Comités en Economisch Comité),

stelt vast dat het overleg over de methodologie van de werkprogramma's voor de periode 2008-2009 reeds in het voorjaar 2007 moet worden gestart, om zo voor die nieuwe tweejarige periode binnen gepaste termijnen functionele programma's in overeenstemming met bovengenoemde oriëntaties te kunnen uitwerken,

geeft opdracht aan haar secretaris-generaal om voor het voorjaar 2007 een document over de methodiek van de procedure ter aanneming van de werkprogramma's voor de periode 2008-2009 voor te bereiden.

Bijlage

Bijlage bij protocol 4

I – Comité Binnenvaartrecht

HOOFDTAKEN van het COMITE DF:

Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtprocedure

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit *)
1	Harmonisatie van het Rijn- en binnenvaartrecht						
1.1	Opstellen van een aanvullend protocol bij het CLNI) eerste overleg over het aanvullend protocol tussen de ondertekenende staten van het CLNI bijeenkomst met de andere staten		2005 2006 2007			Besluit tot een aanvullend protocol	I
1.2	Voortzetting van het overleg inzake het aannemen van een regeling voor aansprakelijkheidsbeperking bij tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen veroorzaakte schade		2005	2006		Besluit tot een overeenkomst	II
2	Werkzaamheden ter verduidelijking van de wettelijke situatie op fiscaal-, sociaal- en arbeidsrechtelijk gebied Afronding van de tabel Kwesties inzake het recht van buitenlanders met betrekking tot boordpersoneel andere onderwerpen waar eventueel dieper op in gegaan moet worden		2002			Opstellen van reglementen ter vereenvoudiging of ter aanvulling van eventuele leemten in de bestaande wettelijke situatie	I

Ad hoc groep voor de reorganisatie van de reglementen (G/RR)

(ingesteld op 1 juni 2005 per besluit van het Voorbereidingscomité)

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement
	Herstructurering van de Rijnvaartregeling in enkele grote reglementaire blokken - Eventuele harmonisatie van de procedureregels - De gemeenschappelijk regels in de verschillende voor de Europese binnenvaart geldende rechtsstelsels duidelijk doen uitkomen		2005	2007		Reorganisatie van de Rijnreglementen

*) I – Hoogste prioriteit
II – Ondergeschikte prioriteit
III – Voor de volgende tweejarige periode

II - Economisch Comité

HOOFDTAKEN van het COMITE ECO:

1. Gedachtewisseling over het vervoersbeleid in Europa met betrekking tot de binnenvaart en tot de ontwikkeling van de Rijnvaart;
2. Overleg over de infrastructurele technische context van de Rijnvaart;
3. Bevordering van de totstandbrenging van een marktobservatie van de Rijn- en binnenvaart;
4. Bevordering van de Rijnvaart.

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
1	Vervoersbeleid in Europa						
1.1	• Actieplan NAIADES van de Europese Commissie	Overleg over het uitvoeren van het programma	2006	2006			
1.2	• Ministersconferentie in Roemenië (september 2006)	Samenwerking bij de voorbereiding van een gemeenschappelijke verklaring	2006	2006			
1.3	• Toerekening van de kosten van de infrastructuur aan de binnenvaart	Volgen van initiatieven met mogelijke gevolgen voor de binnenvaart	2006		<i>Evaluatie van het EG-onderzoek over de modaliteiten van de toerekening van de kosten van de infrastructuur aan de binnenvaart, vooral ten opzichte van de bijzonderheden van de Rijnvaart</i>		II
1.4	• Communautair voorstel voor een nieuwe standaard van laadeenheden voor intracontinentaal vervoer	Mening uit het gezichtspunt van de binnenvaart in overleg met de organisaties van het bedrijfsleven	2006				I
2	Infrastructurele en technische context						
2.1	• Evaluatie van de effecten van de weersomstandigheden en van de belemmering van de scheepvaart op de betrouwbaarheid van het vervoer over water	Te bepalen na overleg in het kader van een plenaire vergadering	2006	2007			III

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
2.2	• Ontwikkeling van de tankvaart	- Ronde Tafel - Opstellen van een verslag over de vooruitzichten op middellange termijn voor de tankvaart	2006	2006			I
2.3	• Schepen en scheepvaart van de toekomst	Vorbereiding van een planning met voorwaarden voor de ad hoc Groep G/AV voor een tweede verslagjaar over dit onderwerp (gebaseerd op een selectie van thema's en van aspecten die prioritair geactualiseerd moeten)	2007				II
3	Maatregelen ter bevordering van de Rijn- en binnenvaart						
3.1	Economisch Congres over de Rijnvaart	Organisatie van een congres ter bevordering van de Rijnvaart, waarbij alle belanghebbenden worden betrokken	2007				I
4	De totstandbrenging van een marktobservatie van de Rijn- en binnenvaart bevorderen						
4.1	Observatie van de Rijnvaartmarkt	Halfjaarlijkse verslagen over de economische situatie in de Rijnvaart					I
4.2	Observatie van de Europese binnenvaartmarkt	Uitvoeren van het project			<i>Activiteit die in afstemming met de DG TREN en representatieve bedrijfsorganisaties wordt gerealiseerd</i>		I

III - Comité afvalverwijdering en milieu

HOOFDTAKEN van het COMITE ED:

1. Tot het instellen van de CVP en het IVC, behandeling van alle kwesties in verband met het Afvalverdrag 1996 en in het bijzonder het voorbereiden van maatregelen voor het invoeren van het verdrag;
2. Onderzoek van de kwesties betreffende het milieu in de binnenvaart, voor zover deze niet tot de bevoegdheid van een ander CCR-comité behoren.

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
1	Afvalverdrag						
1.1	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereiding van de maatregelen in verband met de inwerkingtreding van het Afvalverdrag en van de tenuitvoerbrenging van de mechanismen et procedures 		2006	2007	Op grond van het richtplan (masterplan)*)		I
1.2	<ul style="list-style-type: none"> • Overleg over eventuele wijzigingen van het Verdrag en de bijlagen daarvan na inwerkingtreding van het Verdrag 		2007			Eventueel aanpassing van de bijlagen van het Verdrag	II
2	Overleg over de toekomstige rol van het Comité, na inzetten van de door het Afvalverdrag 1996 voorziene organen; standpunt voor te leggen aan de Centrale Commissie		2007				II

*) Het masterplan voor de inwerkingtreding van het Afvalverdrag moet als bestanddeel van het werkprogramma van het Comité ED worden beschouwd

IV - Permanent Technisch Comité

HOOFDTAKEN van het COMITE TP:

Volgen van het onderhoud van de vaarweg in overeenstemming met de ontwikkeling van de binnenvaart

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen
1	Onderhoud en permanente verbetering van de waterweg in overeenstemming met de ontwikkeling van de binnenvaart, ook rekening houdend met de ontwikkeling van de binnenvaart-informatiesystemen (RIS)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26			Evaluatie van nieuwe maatregelen. Vaststellen van de OLR en referentiepeilen
2	Vorbereiding van de goedkeuring van de bouwwerkzaamheden die gevolgen voor de scheepvaart hebben	1995-I-29			Evaluatie van nieuwe maatregelen en afmetingen van de vaargeul
3	Onderzoek van de ontwikkeling van de waterstanden beneden de sluis van Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Evaluatie van permanente maatregelen
4	Onderzoek van de gevolgen voor de rivierbedding van de scheepvaart; in voorkomend geval voorstel van maatregelen		3/2004	10/2007	Bundesanstalt für Wasserbau - BAW heeft het onderzoek nog niet afgerond
5	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de tenuitvoerbrengring van de kaderrichtlijn water van de Europese Unie; in voorkomend geval, indienen van voorstellen; ontwikkeling van de samenwerking met de Europese waterdirecteuren en met de ICBR	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12	10/2003		De CCR heeft in het kader van de ICBR en de Europese waterdirecteuren concrete voorstellen voor een samenwerking voorgelegd
6	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de tenuitvoerbrengring van de Richtlijn Fauna-Flora-Habitat van de Europese Unie; in voorkomend geval, indienen van voorstellen	2004-I-12 2005-I-12	10/2003		
7.	Observatie van de hydrologische ontwikkeling in het stroomgebied van de Rijn, inschatten van de gevolgen van eventueel langere laag- of hoogwaterstanden evenals van extreme evenementen voor de scheepvaart				
8.	Volgen van de activiteiten van andere internationale organisaties en samenwerking met die organisaties				

Klein Scheepvaartcomité

HOOFDTAKEN van het COMITE RN:

Nautische vraagstukken die in verschillende comités aan de orde zijn gesteld

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen
1	Onderzoek van en voorstellen voor maatregelen in verband met de bevordering van de duwvaart	2003-I-21	3/2004		Vergroting van de waterstandsmarge voor de toelating van 6-bakduweenheden; in samenwerking met RP
2	Gegevens over ongevallen				Analyse van geval tot geval, coördinatie voor de CCR-organen
3.	Volgen van de ontwikkeling van de inzet van snelle schepen op de Rijn				Gevolgen voor de overige scheepvaart en de waterweg

V – Comité Politierglement

1. Algemene werkzaamheden

HOOFDTAKEN van het COMITE RP :

Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer

Betrokken reglementen

Rijnvaartpolitierglement (RPR), Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, voorschriften omtrent radarinstallaties, Handboek voor de marifonie in de binnenvaart

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit ^{*)}
1	Reorganisatie van de reglementen	PRE (05)m 23	10/2005		Samenwerking met RV, STF en DF	Aanneming vereisten voor navigatie-apparatuur in het ROSR	II
2	Erkenning op de Rijn van scheepvaart-documenten die buiten de Rijn gelden						
2.1	Communautair vaarbewijs	RP (05)m 13	10/2005	11/2006		Wijziging van het RPR	I
2.2	Patenten			5/2007		Wijziging van het RPR	I
3	Wijziging van het RPR op grond van huidige ontwikkelingen of opgedane ervaring						
3.1	Aanwezigheid aan boord van individuele reddingsmiddelen		8/2005	11/2007		Wijziging van het RPR	II
3.2	Artikel 1.07 – Vrij zicht		9/2004	5/2007	Samenwerking RP en RV	Wijziging van het RPR (en van het ROSR)	I
4	Artikel 11.02 – Afmetingen van duwstelen en gekoppelde samenstellen (Onderzoek en voorstellen van maatregelen voor de bevordering van de duwvaart)	2003-I-21		11/2007	Vergroting van de waterstandsmarge voor de toelating van 6-baksdueenheden; in samenwerking met RN	Wijziging van het RPR	I

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
5	Wijziging van de voorschriften voor radarapparatuur op grond van huidige ontwikkelingen of opgedane ervaring						
	Aanpassen van de voorschriften voor radarapparatuur aan de ETSI-standaarden		8/2005	11/2007	Aannemen van de standaard moet worden afgewacht	Wijziging van het RPR, eventueel afzonderlijke voorschriften voor radarapparatuur	I
6	Wijziging van de voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart op grond van huidige ontwikkelingen of opgedane ervaring						
	In aanmerking nemen van internationale normen voor navigatielantaarns		8/2005	11/2006	De overeenkomstige voorschriften van de communautaire richtlijn over technische vereisten voor binnenschepen moeten ook worden veranderd	Wijziging van het RPR, de afzonderlijke voorschriften voor navigatielantaarns komen te vervallen	I
7	Bijeenkomst met politie te water			10/2006	Vorbereiding en houden van de bijeenkomst		II
8	Uitoefenen van controles		2/2005		Verzoek van de Europese politie te water RP/G (05) 21)		II

2. Ontwikkeling van de RIS

HOOFDTAKEN

Bepaling van de richtlijnen voor de binnenvaartinformatiesystemen
en harmonisatie in Europa
(River Information Services – RIS)

Betrokken reglementen

Besluiten over de richtlijnen en standaarden van de River Information Services – RIS

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
9	Aanvulling van de standaard "volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart" (Vessel Tracking and Tracing)		3/2004	11/2007	Voorstel van de Groep Deskundigen is beschikbaar	Aanvullen met de standaard	I
10	Actualisering van de Inland ECDIS standaard	2001-I-16	6/2006	10/2006	Voorstel van de Groep Deskundigen wordt verwacht voor 5/2006	Wijziging van de standaard	I
11	Actualisering van de standaard Berichten aan de scheepvaart	2004-I-17	3/2006	10/2006		Wijziging van de standaard	I
12	Actualisering van de standaard elektronische meldingen in de scheepvaart	2003-I-23		10/2006	Een voorstel van de Groep Deskundigen wordt verwacht voor 6/2006	Wijziging van de standaard	I
13	Vorbereiding van nieuwe of actualisering van bestaande handboeken voor standaarden	2002-I-28	2006	2008	Hulp aan ontwikkelaars en gebruikers		II
14	Ronde Tafel RIS (voor alle RIS-standaarden)		2008		Verbetering van de aanvaarding, feedback voor de Groep Deskundigen en de bevoegde overheden		III

VI – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

HOOFDTAKEN van het COMITE STF:

Kwesties inzake bemanning en beroepsopleiding

Betrokken reglementen:

Reglement Rijnpatenten – Reglement Radarpatenten, hoofdstuk 23 van het ROSR
 Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen
 Actualisering van de richtlijnen aan de bevoegde autoriteiten

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
1	Aanneming van het Reglement inzake de afgifte van Rijnpatenten	In aanmerking nemen van het Aanvullend Protocol nr. 7 Besluiten 2005-I-4 inzake de Richtlijn 96/50 EG Certificaat bekendheid met een bepaald riviergedeelte Reorganisatie van de reglementen	2006	voorjaar 2007	Voor het erkennen van nationale schipperspatenten is een wijziging van het Reglement Rijnpatenten noodzakelijk	Beperkte aanpassing van het Reglement Rijnpatenten	I
2	Bepalen van de uitvoeringsregeling Aanvullend Protocol nr. 7 voor de erkenning van nationale certificaten	Uitvoeringsregeling op grond van: - Besluit 2005-I-4, bijlage 1 "Harmonisatie van de gemeenschappelijke voorschriften betreffende vaarbewijzen en het Reglement Rijnschipperspatenten" - verzoek van de Donau-commissie inzake de controle van de erkenningsvoorwaarden van de op grond van de Donau-aanbeveling	2006	voorjaar 2007		Uitvoeringsregeling Aanvullend Protocol nr. 7 met controlemechanisme en (voorwaard en voor opschorten, intrekken, enz.)	I

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
		afgegeven vaarbewijzen op de Rijn (juni 2005) - STF/G(04)7 Ontwerp van grondbeginselen en criteria voor de erkenning van buiten de CCR-staten opgestelde vaarbewijzen					
3	Erkenning van de vaarbewijzen		2006	november 2007	Verzoek van Duitsland, Hongarije, Roemenië en Nederland		I
4	Rationalisatie van de wijze waarop de bekendheid met een bepaald riviergedeelte wordt verkregen	Gemeenschappelijke CCR/DC-Groep deskundigen "bekwaamheidsbewijzen", ad hoc comité	2004	2008	Verslag van de gemeenschappelijke CCR/DC groep	Mogelijke aanpassing van het Reglement Rijnpatenten	II
5	Harmonisatie van de beroepsprofielen	STF (04) 3 – Mededeling van de EBU van 31 maart 2004, inzake de Pan-Europese harmonisatie van beroepsprofiel en. Ontwikkeling van de standaarden voor beroepsprofiel en als instrument voor de harmonisatie van sleutelfuncties in het binnenvaart-bedrijfsleven	2007	2008	Ondersteuning en analyse van het verslag van het Nederlandse bedrijfsleven over een inventaris van de beroepsprofielen in Europa.	Wijzigingen van hoofdstuk 23 van het ROSR	III

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
6	Aanpassingen van voorschriften inzake bemanning	Intrekken van het dienstboekje in geval van onvoldoende bekwaamheid. Redactionele wijzigingen ter vereenvoudiging van de voorschriften overeenkomstig de bijlage bij document STF/G (05)m 6 final van 24/3/2005 Controlemechanismen	2006	Fin 2008	Vereenvoudiging van de voorschriften Verbetering van de controles	Bepaalde wijziging van hoofdstuk 23	II
7	Verzoek tot erkenning van buiten de Rijn geldende dienstboekjes	-Verzoek tot erkenning van Donaudienstboekjes op de Rijn - Harmonisatie van Rijn- en Donaudienstboekjes - Wijziging van de beroepsopleidingen in de binnenvaart	2006	2007	Verzoek van Bulgarije, Oostenrijk, Hongarije en Polen	Gewijzigde richtlijnen	II
8	Verzoek tot erkenning van nationale radarpatenten	- Eventueel, aanpassing aan RIS (b.v. Inland-ECDIS)	2006	2008	Verzoek van Tsjechië, Slowakije en Hongarije.	Wijziging van het Reglement Radarpatenten	I

VII – Comité Reglement van onderzoek

HOOFDTAKEN van het Comité RV:

Technische veiligheid van de schepen, bouw en uitrusting van de schepen

Betrokken reglement

Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), met inbegrip van richtlijnen voor de Commissies van Deskundigen

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
1	Reorganisatie van de reglementen	PRE (05)m 23	10/2005		Samenwerking RP, STF en DF	Voorschriften inzake de bemanning komt te vervallen, Overnemen van vereisten voor navigatie-apparatuur	II
2	Erkenning van het gemeenschappelijk vaarbewijs voor het varen op de Rijn	RV (05)m 14	10/2005	11/2006		Aanvulling ROSR)	I
3	Wijziging van het ROSR op grond van huidige ontwikkelingen of opgedane ervaring						
3.1	Hoofdstuk 6 – Stuurinrichtingen	2004-I-3	2004	11/2006		Wijziging van het ROSR	I
3.2	Hoofdstuk 7 – Vereisten voor het stuurhuis, vrij zicht		9/2004	5/2007	Samenwerking RV en RP	Wijziging van het ROSR, nieuwe richtlijnen (wijziging van het RPR)	I
3.3	Hoofdstuk 9 – Elektrische installaties	2000-I-20		11/2007	Een voorstel van begin 2001 is beschikbaar	Aanvulling van het ROSR	I
3.4	Hoofdstuk 15 – Bijzondere bepalingen voor passagiersschepen			10/2006	Eindonderzoek van de richtlijnen en goedkeuring door het Comité	Nieuwe richtlijn	I
3.5	Uitvoering van de conclusies van de bijeenkomst van 2005 van de Commissies van Deskundigen	6/2005	2/2006	11/2007	De overeenkomstige taken volgen uit het document RV (05) 31	Wijziging van het ROSR, nieuwe richtlijnen	II

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
4	Artikel 2.18 – Officieel scheepsnummer <i>Wijziging samenhangend met het invoeren van RIS</i>			11/2006	Het voorstel wordt door de ad hoc groep voorbereid	Wijziging van het ROSR	I
5	Hoofdstuk 8a – Uitstoot door motoren						
	Voorstel voor grenswaarden voor de volgende fases		3/2005	5/2007	In samenwerking met het scheepvaartbedrijfsleven, motorenfabrikanten en de Europese Commissie	Harmonisatie van het ROSR en van de gemeenschappelijke voorschriften voor emissies	I
6	Hoofdstuk 15 / hoofdstuk 24 – Veiligheid van passagiers aan boord van bestaande schepen	2004-II-22			Controle en eventueel voorstel voor oplossingen, voorstellen van het bedrijfsleven in samenwerking met de bevoegde autoriteiten worden afgewacht	Eventueel, wijziging van het ROSR en nieuwe richtlijnen	III
7	Hoofdstuk 22a Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m	1999-II-20	1/2006	11/2006	De voorschriften van tijdelijke aard komen op 30.9.2007 te vervallen	Definitieve wijziging van het ROSR	I
8	Hoofdstuk 22b– Bijzondere bepalingen voor snelle schepen			11/2006	De voorschriften van tijdelijke aard komen op 30.3.2009 te vervallen	Definitieve wijziging van het ROSR	I
9	Examens		6/2004	11/2007	De delegaties wordt verzocht informatie over de huidige situatie ter kennis te brengen	Uniformering van de vereisten en van de reglementaire teksten	I

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
10	Technische vereisten voor historische schepen				Onderzoek van de noodzaak en de mogelijkheden van evenals de voorwaarden voor het invoeren van specifieke voorschriften	Eventueel, wijziging van het ROSR en nieuwe richtlijnen	III
11	Vorbereiding van de gezamenlijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen gepland in 2008		2007	2008	Deelname van de landen met een waarnemers-status; nagaan of een gemeenschappelijke bijeenkomst met de Donau-commissie kan worden georganiseerd		II

VIII - Comité Gevaarlijke stoffen

HOOFDTAKEN van het COMITE MD:

Veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen - wijziging van het ADNR op grond van de huidige ontwikkeling en de opgedane ervaring – regelmatige aanpassing van het ADNR aan andere internationale reglementen

Betrokken reglement

ADNR

Nr.	Taak	Mandaat / voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
1	Onderverdeling in zones – Beveiliging tegen explosies	Verzoek van de Duitse delegatie		2008		Wijziging van het ADNR	II
2	Grote ladingtanks	Verzoek van de Nederlandse delegatie	2002	2008		Wijziging van het ADNR	I
3	Kleine tankschepen gelijkwaardig aan het type C	Verzoek van de Belgische delegatie	2004	2008		Wijziging van het ADNR	I
4	Nalenssysteem	2003-II-21		2007	Onderzoek naar het verband met het Afvalverdrag		III
5	Gevaarlijke stoffen voor het water	1993-II-25 2003-II-21	2002	2008		Wijziging van het ADNR	I
6	Vervoer van goederen in bulk	Verzoek van de Duitse delegatie			Onderzoek en beslissing als een regeling noodzakelijk blijkt		III
7	Erkenning van ADN-certificaten en –verklaringen voor de Rijnvaart		2006			Wijziging van het ADNR	I
8	Overgangsbepalingen van het ADNR		2006		Onderzoek met het oog op de vermindering van het aantal en van de duur van overgangsbepalingen	Wijziging van het ADNR	III
9	Onderzoek van de resultaten van de bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen in 2005	2005	2006	2007	De taken zijn vermeld in document MD(05)m17	Wijziging van het ADNR indien nodig	II

PROTOCOL 5

Samenwerking met de Europese Commissie

Geen besluit

PROTOCOL 6

Informatie over de voorbereidingen van de Ministerconferentie in Boekarest

Geen besluit

PROTOCOL 7

Klacht van de heer Leo Kasnitz tegen de bondsrepubliek Duitsland

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het mondelinge verslag van de voorzitter van het Comité Binnenvaartrecht,

geeft opdracht aan haar secretaris-generaal de in de bijlage vermelde brief aan de klagende partij te doen toekomen.

Bijlage

Geachte mijnheer Kasnitz,

De CCR heeft overeenkomstig artikel 45a. van de Akte van Mannheim uw bezwaarschrift van 1 juli 2005 onderzocht. Daarmee betwist u de door de centrale douanepost (*Hauptzollamt*) van de Bondsrepubliek Duitsland en door het Bondsministerie van vervoer, bouw en volkshuisvesting bevestigde weigering douane- en belastingvrijdom voor het gebruik van gasolie voor uw schip te verlenen. Uw schip is een pleziervaartuig, dat niet voor bedrijfsmatig vervoer wordt gebruikt en volgens de Duitse wet verplicht is tot registratie. U stelt vast dat, sinds de registratie, uw schip het Rijnvaartreglement, in het bijzonder de technische voorschriften, in acht moet nemen. U concludeert daaruit dat uw schip tot de Rijnvaart behoort en als zodanig in rechte is van de douane- en belastingvrijdom te genieten, die overeenkomstig het Verdrag van 16 mei 1952 aan schepen die op de Rijn, de zijrivieren van de Rijn of op andere in artikel 2 van de Akte van Mannheim genoemde vaarwegen varen, wordt verleend. U merkt bovendien op dat de ratificatieoorkonde van Duitsland niet vermeldt dat het Verdrag uitsluitend schepen die voor bedrijfsmatig vervoer worden gebruikt betreft.

De CCR had reeds de gelegenheid eraan te herinneren dat het in de Herziane Rijnvaartakte bepaalde beginsel van vrije scheepvaart en gelijke behandeling toepasselijk is op voor het vervoer van goederen en personen bestemde schepen (klacht "Rainer Jacobs tegen BRD" 1997-1). Ook volgens de Nederlandse jurisprudentie geldt het in artikel 1 van de Akte van Mannheim vermelde beginsel van vrije scheepvaart, uitsluitend voor het vervoer van goederen en personen. (AC5462, Hoge Raad, 1974).

Dientengevolge wordt een Rijnvaartverklaring uitsluitend aan de voor het vervoer van goederen en personen bestemde schepen afgegeven. In dat opzicht dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de algemene registratieplicht van binnenschepen, die door iedere lidstaat op grond van de nationale regelgeving kan worden opgelegd, en de op grond van het Aanvullend protocol nr. 2 bij de Akte van Mannheim afgegeven Rijnvaartverklaring. De CCR stelt vast dat uw schip als binnenschip volgens de Duitse wet aan een registratieplicht is onderworpen, maar dat uw schip niet in bezit is van de op grond van het Aanvullend protocol nr. 2 bij de Akte van Mannheim afgegeven Rijnvaartverklaring. Artikel 2 van de Herziane Rijnvaartakte, waarnaar het Verdrag van 16 mei 1952 verwijst, beperkt het toepassingsgebied van dat artikel tot "de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen en de van de Rijn komende houtvloten". Aangezien uw schip tot geen van deze categorieën behoort, kunt u geen aanspraak maken op de volgens het Verdrag van 1952 voorziene douane- en belastingvrijdom.

Dienovereenkomstig wijst de CCR uw bezwaarschrift af.

Hoogachtend,

(ondert.) Jean-Marie Woehrling

Herrn Leo P. KASNITZ
Meisenweg 3
D – 46487 WESEL

PROTOCOL 8

Klacht van de schipper Horst Herweck jr. van het motortankschip Ascona

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het mondelinge verslag van de voorzitter van het Comité Binnenvaartrecht,

geeft opdracht aan haar secretaris-generaal de in de bijlage vermelde brief aan de vertegenwoordiger van de klagende partij te doen toekomen.

Bijlage

Zeer geachte Meester,

Met Uw in naam van de heer Horst Herweck ingediende bezwaarschrift van 6 februari 2006, verzoekt U "artikel 23.10 van de Akte van Mannheim zodanig te wijzigen dat een schip van klasse 2, dus van een lengte tussen 70 en 86 m, in de B-vaart vrijgesteld kan worden van de aanwezigheid van een matroos/lichtmatroos, wanneer de stuurman houder is van een patent".

Ik heb de eer U mede te delen dat uw klacht overeenkomstig artikel 5 van het Reglement inzake het Klachtrecht¹ (het "Reglement") niet ontvankelijk is.

Uw klacht voldoet namelijk niet aan de in artikel 4 van het Reglement bedoelde voorwaarden, volgens welke de klacht de "niet nagekomen bepalingen van het Verdrag, van de reglementen of van de in gezamenlijk overleg genomen maatregelen", moet vermelden.

¹ Protocol 1992-I-8.

Uw bezwaarschrift voert echter niet de niet-inachtneming van de Akte van Mannheim of van de daarop gegronde reglementen aan, maar doelt op de wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn². Een dergelijk verzoek tot wijziging valt niet onder de klachtenprocedure waarmee een onrechtmatige toepassing van het Verdrag, van de Reglementen of van de door de lidstaten uitgevaardigde wettelijke, reglementaire of individuele maatregelen kan worden betwist.

Uw mededeling is in feite een voorstel tot wijziging van de Rijnvaartregeling. Een dergelijk verzoek kan via de erkende organisaties van het bedrijfsleven bij de bevoegde comités van de CCR worden ingediend.

Hoogachtend,

(ondert.) Jean-Marie Woehrling

Herrn Rechtsanwalt Dr. Dr. Thor v. WALDSTEIN
Mollstraße 35
D – 68165 MANNHEIM

PROTOCOL 9

Stand van het overleg over het invoeren van een certificaat voor schippers

Geen besluit

PROTOCOL 10

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

Geen besluit

PROTOCOL 11

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart in 2005 en de vooruitzichten voor het eerste halfjaar 2006.

Bijlage

² U betwist in feite artikel 23.10 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en niet van de Akte van Mannheim.

**Verslag aan de Centrale Commissie over de economische situatie
in de Rijnvaart**

in 2005 en vooruitzichten voor het eerste halfjaar 2006

I. Algemeen

a. Algemene situatie

Gezien over het hele jaar 2005 is er op de traditionele Rijn sprake van een lichte daling van het vervoerde volume (- 0,8%) en van de vervoersprestatie (- 1,5%). Hoewel in de eerste negen maanden nog een stijging van het transport kon worden vastgesteld, hebben vooral de ontoereikende waterstanden in de loop van het najaar tot deze daling geleid, en dat tijdens een periode van het jaar die in West-Europa meestal gekenmerkt wordt door een grote vraag naar vervoer. Wanneer men de activiteiten in de Rijnvaart in de tweede helft van 2005 vergelijkt met dezelfde periode van het jaar daarvoor, bedraagt de daling van het vervoerde volume 3% en die van de vervoersprestatie meer dan 6%.

b. Waterstanden

In het najaar van 2005 was de waterstand in de Rijn ontoereikend. Deze situatie, die in eerste instantie tot een verhoging van de vrachtprijs voor het vervoer op de Rijn leidde, verslechterde zich in de loop van de weken doordat het niet regende. Pas toen er aan het einde van het jaar meer regen viel, werd de situatie iets beter, hoewel deze tot eind januari 2006 problematisch bleef. De gevolgen van het smelten van de sneeuw in de Alpen en het laagland werden pas merkbaar in het voorjaar, toen er echter zeer snel een hoogwatersituatie ontstond.

c. Brandstofprijzen

In gelijke tred met de ontwikkelingen op de aardoliemarkt is de brandstofprijs, zoals uit de bijgevoegde grafiek blijkt, verder gestegen. Na de stijging van ongeveer 40% in 2004, zijn de prijzen in 2005 gemiddeld opnieuw 30% gestegen. Hierdoor zouden de kosten voor de brandstof 50% van de exploitatiekosten van een schip, exclusief de arbeidskosten, kunnen vertegenwoordigen. Ondanks het feit dat er geen duidelijk teken is dat de stijgende tendens zal aanhouden en dat de prijs reeds een hoog niveau heeft bereikt, valt in de huidige situatie op de wereldmarkt voor aardolie geen aanhoudende daling van de prijzen te verwachten.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a. Vervoerd volume

Het vervoerde volume in de drogeladingvaart is in 2005 gedaald met 1,7% en met 4,5% als men kijkt naar de afgelopen zes maanden. Deze dalende tendens is hoofdzakelijk te wijten aan de langdurige lage waterstanden tijdens de laatste maanden van vorig jaar, die samenviel met een vrij gunstige conjunctuur dankzij een levendige internationale goederenhandel in West-Europa.

Landbouwsector

Het vervoer van landbouwproducten is in 2005 krachtig gestegen en boekte een plus van 15%. De grootste toename werd verwezenlijkt bij het transport van graan (+21%) en maïs (+11%). Deze groei is te danken aan de buitengewoon goede oogst in 2004. Het vervoer van voedingsproducten en veevoeder liep daarentegen in 2005 terug (-2,5%). Ook het transport van meststoffen is qua hoeveelheid met 6% gedaald, waarbij de sterkste daling plaatsvond in de tweede helft van 2005.

Staalsector

Het vervoer van ijzer- en staalproducten over de Rijn is in 2005 met bijna 3% toegenomen, terwijl in de zelfde periode het vervoerde volume van erts en schroot met 6% is gedaald. In de tweede helft van 2005 is de vervoerde hoeveelheid staalproducten, erts en schroot tussen de 6 à 9% gedaald, hetgeen voornamelijk te wijten is aan de te lage waterstanden.

De over het gehele jaar zichtbare daling in het vervoer van grondstoffen wordt veroorzaakt door de tijdelijke consolidering van de activiteit in de staalsector. Dit had tot gevolg dat de vraag naar staal op de wereldmarkt tijdelijk minder hoog was en dat de betrokken industriesector daardoor iets minder ging produceren. Ondanks deze momentele situatie blijft de activiteit in deze sector op een zeer hoog niveau en naar verwachting zal de vraag naar staal op de wereldmarkt in 2006 weer aantrekken. In Duitsland verwacht men bijvoorbeeld voor 2006 een groei in de productie van ruw staal van 3,5%. Dit doet de hoop opkomen dat ook de vraag naar vervoer in deze sector in 2006 op hetzelfde niveau zal blijven.

Kolensector

Het vervoer van kolen vertoonde een minus van 3% voor het gehele jaar en van 9% voor de tweede helft van 2005, hetgeen eveneens werd veroorzaakt door de ongunstige waterstanden. Ondanks een tijdelijke consolidatie is het activiteitsniveau in deze sector immers onverminderd zeer hoog vanwege de voortdurende stijging van de aardolieprijzen, die het gebruik van kolen - daar waar mogelijk - bevordert, zoals bijvoorbeeld in krachtcentrales. De vraag naar kolen van de kant van de staalsector en krachtcentrales zal daarom ook in 2006 op een hoog peil blijven, met de daarbij horende positieve effecten voor de vervoersvraag.

Zand, grint, steen en bouwmaterialen

Het vervoer van bouwmaterialen op de Rijn is met 4,7% teruggelopen. Bij nadere beschouwing is vooral het vervoer van zand en grint gedaald, dat gemiddeld met 7% afnam. Deze daling is het gevolg van de aanhoudende structurele tendens om de winningplaatsen aan de Bovenrijn die geleidelijk aan uitgeput raken, op te geven ten gunste van winningplaatsen aan de Noordzee.

b. Vrachtprijsontwikkeling

Binnen de context van een grote vraag naar vervoer ten gevolge van het algemeen redelijke economische activiteitsniveau in Europa, waren de vrachtprijzen in de drogelandvaart het hele jaar sterk afhankelijk van de waterstanden en de gevolgen daarvan voor de beschikbare laadruimte. Vooral aan het begin en einde van 2005 werd daarom een hoog prijsniveau bereikt.

c. Containervervoer

Het transport van goederen in containers is op de traditionele Rijn circa 8% gestegen, hoewel de lage waterstanden in het najaar de groei van dit soort vervoer heeft geremd. Het vervoer van lege containers is met 16% gestegen, dat van geladen containers met bijna 5%. In de zeehavens heeft deze sector een nog hoger groeipercentage bereikt. Aangezien de schepen door de lage waterstanden slechts gedeeltelijk beladen konden worden, waardoor bij tijd en wijle slechts 20% van de normale laadcapaciteit kon worden benut, ontstond er in het najaar op de Rijn een tekort aan laadcapaciteit. Als men tevens kijkt naar de ontwikkeling van de economische activiteit op wereldschaal, die door de groeiende vraag in China en Zuidoost-Azië wordt versterkt, is het goed mogelijk dat de vraag naar vervoer door binnenschepen in 2006 verder zal toenemen. Belangrijk is echter dat de binnenvaart over de nodige middelen beschikt om te kunnen voldoen aan de vraag.

III. Situatie in de tankvaart

a. Vervoerd volume

Gezien over het gehele jaar 2005 is het vervoerde volume in de tankvaart ongeveer 2% gestegen. In de tweede helft van het jaar is het vervoerde volume net als in de drogelandvaart vanwege de ongunstige waterstanden met 4,5% gedaald.

Olieproducten

Het volume olieproducten dat in 2005 op de Rijn werd vervoerd, is na een krachtige stijging in de eerste helft van het jaar en een forse daling in de tweede helft vanwege de lage waterstanden, per saldo gelijk gebleven. Wat tevens meespeelt, is de nu al sinds een jaar heersende situatie dat de verbruikers in afwachting van betere voorwaarden hun voorraden tot een minimum gereduceerd hebben en alleen voor de absoluut noodzakelijk bevoorrading inkopen. De vervoersvraag is in het najaar vanwege de bevoorrading voor de zich naderende winter licht gestegen. Reeds halverwege november zijn de waterstanden in de Rijn echter zo sterk gedaald, dat, vanwege de beperkte aflaaddiepte op bepaalde riviergedeelten, het moeilijk of soms onmogelijk werd met dubbelwandige tankschepen te bevoorraden. Dit heeft in de laatste maanden van 2005 en begin 2006 deze vervoersstroom nadelig beïnvloed.

Chemische sector

In deze sector is het vervoerde volume dat hoofdzakelijk uit grondstoffen en producten in containers bestaat op de Rijn rond de 4,7% gestegen, hetgeen vooral te danken is aan de herleving van de conjunctuur op wereldschaal. De ontwikkeling in de chemiesector verloopt echter cyclisch. Het groeipercentage is daarom in 2005 niet boven de 1,6% gekomen, terwijl dit in 2004 nog 2,6% bedroeg. Voor 2006 wordt gerekend op een groei van 2,3%. Dit doet de hoop leven, dat de positieve trend bij de vraag naar vervoer per binnenschip zich in 2006 voor deze industriesector zal voortzetten.

b. Vrachtprijsontwikkeling

In de tankvaart zijn er twee aspecten die van doorslaggevend belang zijn voor het niveau van de vervoersvraag en daarmee voor het prijsniveau, namelijk de schommelingen van de aardolieprijs op de wereldmarkt en de waterstanden. Gezien het huidige prijsniveau voor aardolie op de wereldmarkt en het feit dat er nog geen zicht is op een blijvende daling van de prijs, wordt elke tijdelijke daling van de aardolieprijs gebruikt voor het aanvullen van de voorraden. Bovendien hebben de aanhoudend lage waterstanden aan het einde van het jaar, dus op een moment waarop normaal gesproken de voorraden voor de winter worden aangelegd, geleid tot een tijdelijk tekort aan laadruimte op de markt. De combinatie van deze twee factoren heeft tot een zeer hoog prijsniveau geleid.

IV. Ontwikkeling aan de aanbodzijde

Met betrekking tot de bouw van nieuwe schepen, werden in 2005 tien motorvrachtschepen en 34 motortankschepen in de vaart gebracht. In de loop van de eerste vier maanden in 2006 zette deze tendens zich voort; voor de drogelading werden slechts twee eenheden in de vaart gebracht, terwijl voor de tanklading 11 nieuwe eenheden, waarvan 9 met een capaciteit van meer dan 3000 ton werden ingezet. Het ritme waarmee nieuwe schepen in deze sector op de markt komen, is dus nog steeds niet lager komen te liggen en dat hoewel er op de middellange termijn geen groei van de vervoersvraag verwacht wordt. Het onder normale waterstanden al zwakke vrachtniveau in de tankvaart, reageert sterk op zelfs gering afname van de vaardiepte, hetgeen wijst op een kwetsbaar evenwicht tussen vraag en aanbod in dit segment dat gekenmerkt wordt door een groeiend aandeel van dubbelwandige schepen.

V. Conclusies en vooruitzichten

Gedurende het hele jaar 2005 en tijdens de eerste maanden van 2006 was de vraag naar vervoer levendig, dankzij de toegenomen vraag op de wereldmarkt, die voor een opleving van de economie in West-Europa zorgde. Op grond van de activiteiten in de zeehavens kan geconcludeerd worden dat de internationale goederenhandel in omvang toeneemt en daardoor tot een permanent groeiende vraag naar vervoer door de Europese binnenvaart leidt. De binnenvaart moet derhalve al het mogelijke in het werk stellen om aan deze vraag te kunnen voldoen, zodat er geen marktaandeel verloren gaan.

Als men de hydrologische grafieken bekijkt, valt op dat de lage waterstanden in het najaar van 2005 vergelijkbaar zijn met die van de zomer van 2003, zowel wat de waterstanden, als wat de duur betreft. Gezien het feit dat dit soort perioden met lage waterstanden zich steeds weer voordoen, moet erover nagedacht worden hoe daar vanuit technisch oogpunt, dus qua infrastructuur en scheepsstructuur, op moet worden ingespeeld. In het voorjaar ontstond er een situatie met te hoge waterstanden, die na de hevige neerslag aan het begin van het jaar te voorzien was. De sterke en steeds terugkerende schommelingen van de afgelopen maanden laten duidelijk zien, dat deze vervoersdrager zeer afhankelijk is van de weersomstandigheden.

Kijkt men naar de scheepsexploitatie dan zijn in een dergelijke situatie de kleine eenheden duidelijk in het voordeel, omdat zij de enige zijn die onder goede voorwaarden en voor de exploitant tegen aantrekkelijke vrachtprijzen kunnen worden ingezet. Omgekeerd zal een herhaling van een dergelijke lage waterstand negatieve gevolgen hebben voor de gemiddelde productiviteit van de grote eenheden, en met name van dubbelwandige schepen, hetgeen bij beslissingen over investeringen voor nieuwe laadruimte in overweging genomen moet worden.

Het blijkt duidelijk dat in een situatie van laag water de kleinere eenheden onder betere condities en tegen voor de exploitant interessante vrachttarieven kunnen worden ingezet. Voor de grotere eenheden geldt dat noch de laagwatertoeslagen, noch de aangetrokken vrachtniveaus, de door de beperking van de vervoerde volumes afgenomen omzet kan compenseren. Vooral de dubbelwandige eenheden hebben onder zulke omstandigheden van laag water te kampen met een geringere productiviteit, hetgeen maakt dat dit aspect terdege in beschouwing moet worden genomen bij investeringsbeslissingen voor nieuwe laadruimten.

Overigens heeft deze situatie van krapte op de markt, die in de loop van het najaar werd waargenomen, verladers ertoe bewogen terug te vallen op andere vervoerswijzen over land, die over capaciteit beschikte en dit tegen aantrekkelijkere vervoerscondities. Ten dele zou deze verschuiving van bestendig karakter kunnen zijn.

De sterke prijsstijging van aardolieproducten, en dus van de brandstofprijzen in 2005 en de eerste drie maanden van 2006 heeft ongetwijfeld de winsten van de ondernemingen onder druk gezet en dit ondanks de zogenaamde gasolieclausules, die echter ontoereikend waren om de gevolgen van deze prijsstijging op te vangen. Deze stijgende tendens zou zich gezien de ontwikkeling op de wereldmarkt voor aardolie structureel kunnen voortzetten.

In de tweede helft van 2005 werd voor het transport van goederen in containers op de Rijn een stijging waargenomen, die op grond van de ontoereikende waterstanden echter lager uitviel dan die van het voorafgaande jaar. Ook de omslag van containers in de zeehavens is in 2005 gestegen. Op grond van de cijfers voor de eerste maanden van 2006 valt te verwachten dat deze positieve tendens zich zal voortzetten.

In de drogeladingvaart zijn er naar verhouding minder nieuwe schepen in de vaart gebracht, terwijl het ritme van nieuwe schepen in de tankvaart onverminderd hoog is. In de eerste maanden van 2006 heeft zich de reeds in 2005 vastgestelde tendens voortgezet en dit ondanks de oproep aan de investeerders om vooral in de tankvaart de ontwikkelingen zorgvuldig in de gaten te houden.

Goederenvervoer op de traditionele Rijn (jaarlijks)

2005	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	8173	2296	6861	2009	1312	287
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11489	2794	4668	986	6821	1808
2 Vaste minerale brandstoffen	26345	5577	666	72	25679	5504
3 Aardolieproducten	32201	8344	7407	1563	24794	6781
4 Ertsen, metaalafval	33441	4106	1938	320	31503	3786
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	11788	2252	6579	1152	5208	1100
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	37270	6681	27348	4942	9923	1738
7 Meststoffen	4282	1175	1772	448	2509	727
8 Chemische producten	16199	3368	6718	1108	9481	2260
9 Voertuigen, machines en overige goederen	19292	5958	12724	3836	6568	2122
99 daaronder andere transporten	18002	5688	11686	3604	6316	2085
Totaal	200480	42551	76681	16436	123798	26113

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

Ontwikkeling tussen 2004 en 2005 (in %)						
0 Landbouwproducten	14,90	17,20	20,52	26,75	-7,61	-23,26
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	-2,50	-1,03	1,19	5,23	-4,88	-4,14
2 Vaste minerale brandstoffen	-3,03	1,57	-37,76	-27,27	-1,61	2,08
3 Aardolieproducten	0,86	0,17	7,08	5,54	-0,86	-0,99
4 Ertsen, metaalafval	-6,02	-6,83	-6,01	-7,25	-6,02	-6,79
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	2,88	-2,85	1,26	-1,12	4,98	-4,60
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-4,70	-10,30	-4,86	-10,05	-4,26	-11,05
7 Meststoffen	-6,14	-11,25	-4,83	-12,50	-7,07	-10,47
8 Chemische producten	4,69	2,18	6,55	8,95	3,41	-0,83
9 Voertuigen, machines en overige goederen	7,55	3,04	8,36	3,73	6,02	1,82
99 daaronder andere transporten	7,98	3,17	8,27	3,77	7,45	2,21
Totaal	-0,81	-1,45	1,56	0,63	-2,22	-2,73

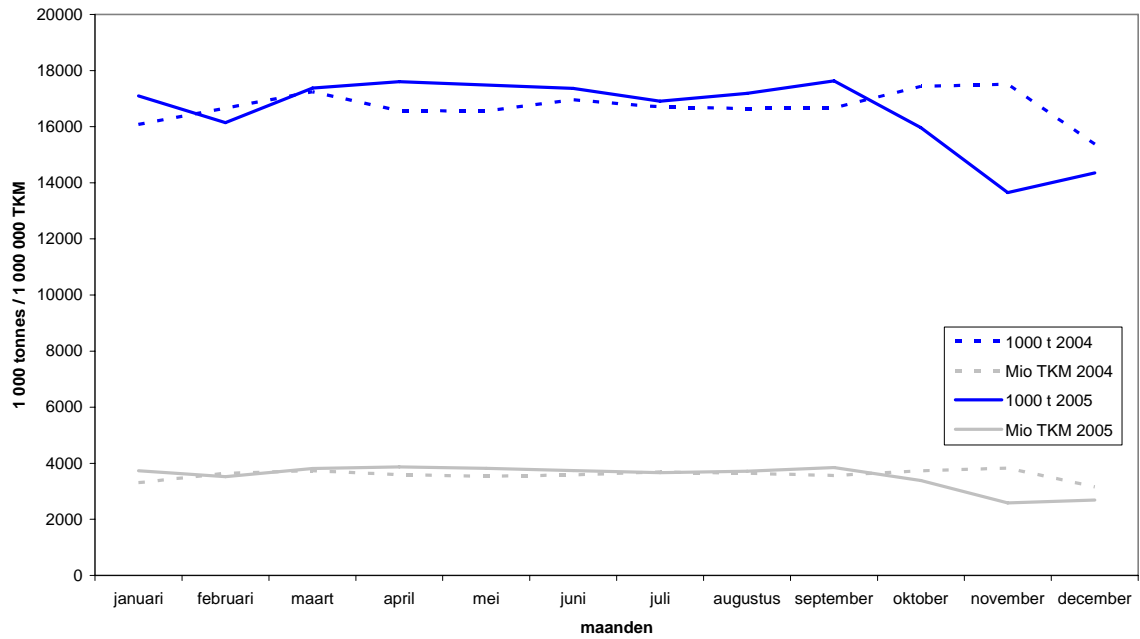
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaarlijks)

2 ^e halfjaar 2005	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	4133	1211	3459	1048	675	164
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5637	1354	2325	498	3312	857
2 Vaste minerale brandstoffen	11687	2385	322	39	11365	2346
3 Aardolieproducten	15993	4014	3362	682	12631	3333
4 Ertsen, metaalafval	15994	1905	878	141	15115	1765
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5419	1003	3287	551	2132	452
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	17971	3005	13159	2167	4812	838
7 Meststoffen	2124	572	893	220	1231	352
8 Chemische producten	7880	1608	3262	534	4618	1074
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9587	2897	6431	1891	3155	1006
99 daaronder andere transporten	8910	2765	5878	1775	3032	989
Totaal	96425	19954	37378	7771	59046	12187

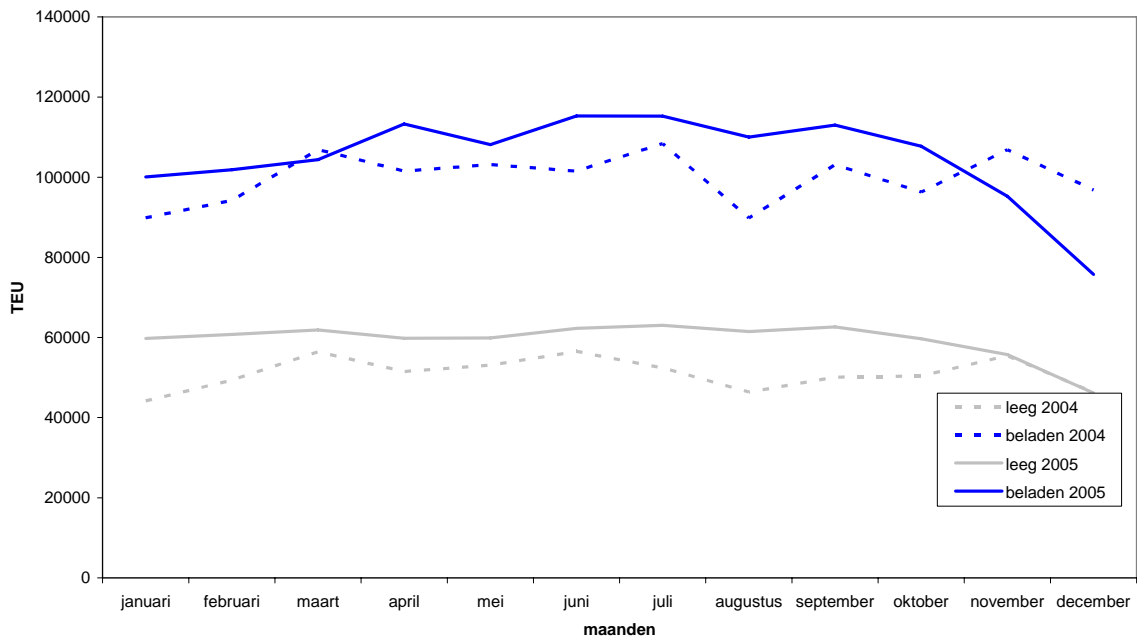
2 ^e halfjaar 2004	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3998	1190	3400	1033	598	157
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6052	1509	2473	537	3579	972
2 Vaste minerale brandstoffen	12840	2622	388	45	12452	2577
3 Aardolieproducten	17177	4497	3514	787	13663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

Ontwikkeling tussen het tweede halfjaar 2004 en het tweede halfjaar 2005 (in %)						
0 Landbouwproducten	3,38	1,76	1,74	1,45	12,88	4,46
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	-6,86	-10,27	-5,98	-7,26	-7,46	-11,83
2 Vaste minerale brandstoffen	-8,98	-9,04	-17,01	-13,33	-8,73	-8,96
3 Aardolieproducten	-6,89	-10,74	-4,33	-13,34	-7,55	-10,16
4 Ertsen, metaalafval	-8,85	-13,53	-9,86	-10,76	-8,80	-13,69
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	-5,87	-11,71	3,56	-6,45	-17,46	-17,37
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-3,43	-9,76	-2,86	-8,87	-4,96	-11,97
7 Meststoffen	-6,18	-9,49	-7,84	-16,35	-4,94	-4,61
8 Chemische producten	0,18	-4,68	1,05	0,38	-0,43	-7,01
9 Voertuigen, machines en overige goederen	7,09	0,42	9,61	1,72	2,27	-1,95
99 daaronder andere transporten	7,22	0,51	8,77	1,49	4,34	-1,30
Totaal	-4,59	-8,01	-0,41	-5,01	-7,06	-9,79

Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer

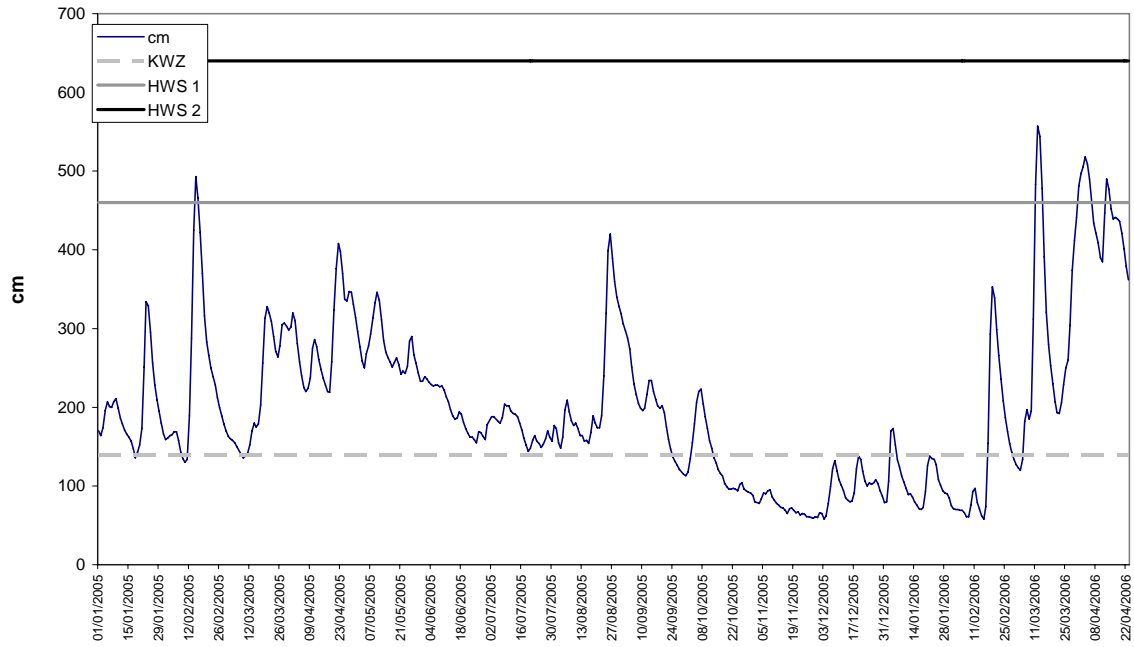


Maandelijks containervervoer op de traditionele Rijn

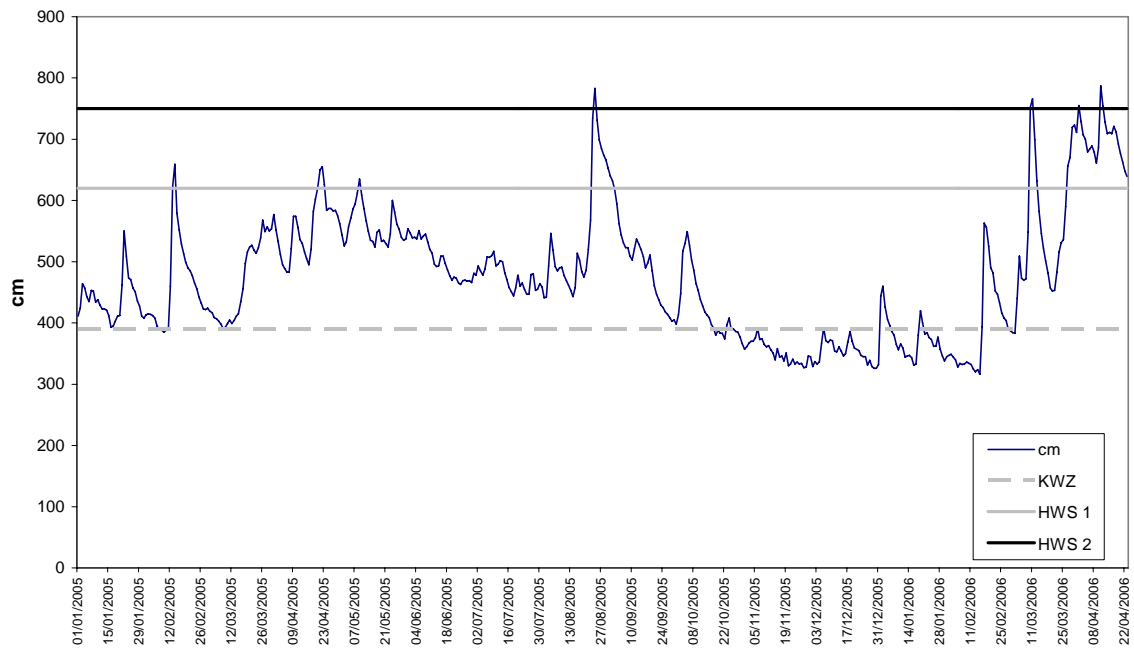


Waterstanden op de Rijn

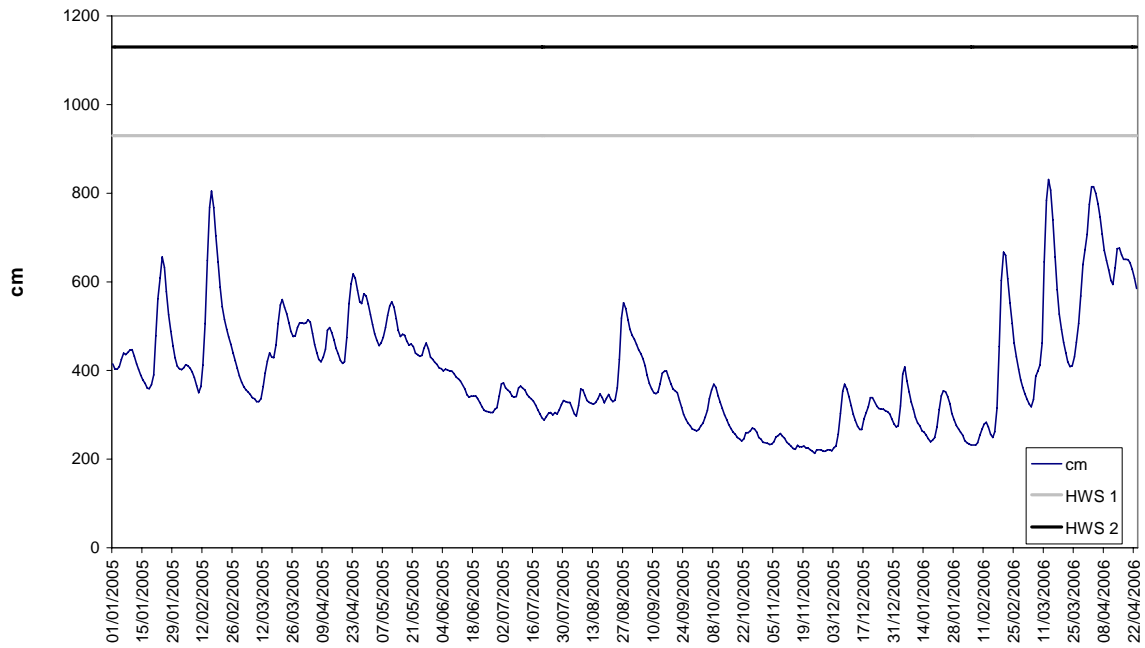
Waterstand bij Kaub



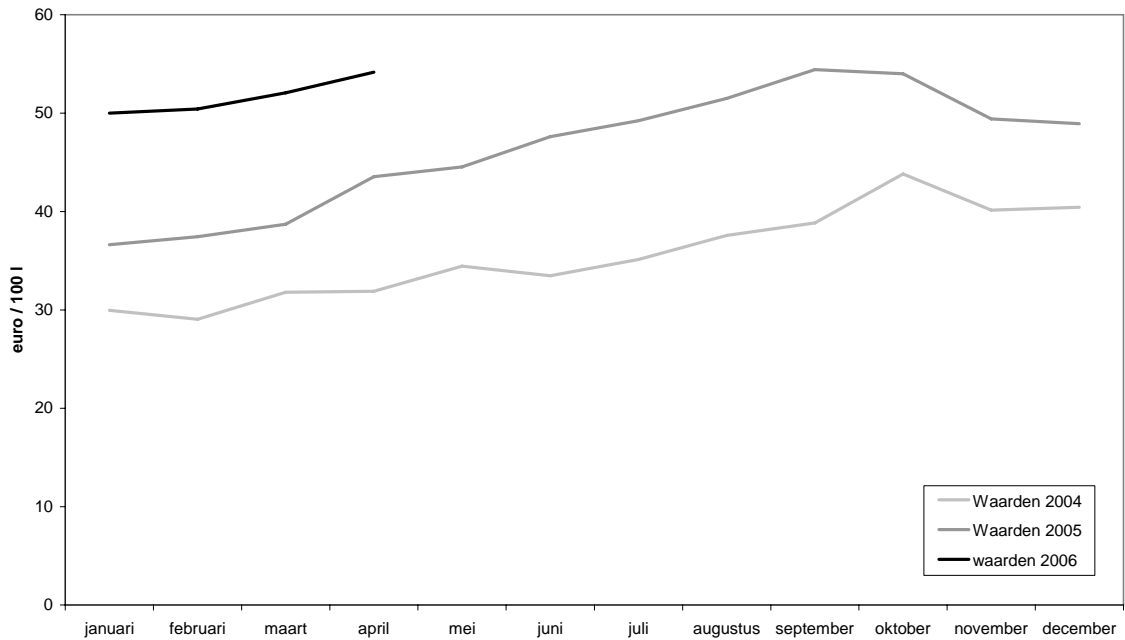
Waterstand bij Maxau



Waterstand bij Ruhrort



Ontwikkeling van de gasolieprijs



Aanbod: Nieuwbouw stand 24.4.2006

In de vaart gebrachte schepen

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Vr.duwbakken	29	37180		28	78156		14	23636	
totaal	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Motortanksch.	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankduwbakken	2	178		1	1800		3	2427	
totaal	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
duwboten	2		1276	0		0	1		992
sleepboten	3		11670	1		279	1		177
totaal	5		12946	1		279	2		1169
		passagers			passagers			passagers	
Hotelschepen	17		13251	10		7238	5		4021
Dagtochtsch.	9		4834	1		1566	1		662
totaal	26		18085	11		8804	6		4683

Scheepstype	2005			2006			totaal 2002 - 2006		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	10	27491		2	3244	1306	119	302913	133738
Vr.duwbakken	4	2781		0	0	0	75	141753	0
totaal	14	30272	0	2	3244	1306	194	444666	133738
Motortanksch.	34	90606		11	40733	5373	166	468060	147488
Tankduwbakken	3			0	0	0	9	4405	0
totaal	37	90606	0	11	40733	5373	175	472465	147488
duwboten	0		0	0	0		3	0	2268
sleepboten	1		129	0	0		6	0	12255
totaal	1		129	0	0		9	0	14523
		passagers			passagers				
Hotelschepen	2		0	0	0		34	0	24510
Dagtochtsch.	4	550	1904	0	0		15	0	8966
totaal	6		1904	0	0		49	0	33476

Bron: bestand IVR

PROTOCOL 12
Economisch congres 2007

Besluit

De Centrale Commissie,

Neemt met genoeg kennis van het voorstel van de Zwitserse delegatie om het volgende economische congres dat in het tweede halfjaar zal plaatsvinden, op haar grondgebied te organiseren

PROTOCOL 13

Gevolgen voor de binnenvaart met betrekking tot de wetgeving inzake milieubescherming

Geen besluit

PROTOCOL 14

Verslag van de gemeenschappelijke workshop CCR/ICBR

Geen besluit

PROTOCOL 15

**Inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn-
en binnenvaart**

Geen besluit

PROTOCOL 16

Vraagstukken inzake het schipperspatent en de bemanning

Geen besluit

PROTOCOL 17

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 10.01, 11.03, 11.04 en 11.05)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt met toepassing van artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement de hierna volgende voorschriften van tijdelijke aard:

- a. Artikel 10.01, derde lid, – Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheinau)
(aangenomen bij Besluit 2003-II-22),
- b. Artikel 11.03 – Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen onder bepaalde voorwaarden
(aangenomen bij Besluit 2003-I-21),
- c. Artikel 11.04 - Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen op de kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede
(aangenomen bij Besluit 2003-I-21).
- d. Artikel 11.05 - Ten hoogste toegelaten afmetingen van andere samenstellen
(aangenomen bij Besluit 2003-I-21).

De voorschriften bedoeld in onderdeel a gelden van 1 januari 2007 tot en met 30 september 2009.

De voorschriften bedoeld in onderdelen b tot en met d gelden van 1 oktober 2006 tot en met 30 september 2009.

PROTOCOL 18

Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 3.09 en 11.02)

Besluit

De Centrale Commissie,

ten behoeve van de aanpassing aan de eisen van de scheepvaart alsmede ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot de wijzigingen van artikel 3.09, zesde lid, en artikel 11.02 van het Rijnvaartpolitiereglement, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

De in Bijlage 1 en Bijlage 2 vermelde wijzigingen gelden van 1 oktober 2006 tot en met 30 september 2009. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in Bijlage 2 vermelde bepalingen die voor 31 mei 2006 zijn besloten en op die datum nog gelden, vervallen met ingang van die datum.

Bijlage 1

Artikel 3.09, zesde lid, komt te luiden:

“6. Dit artikel is niet van toepassing op kleine schepen die slechts kleine schepen slepen of op het slepen van kleine schepen. De bepalingen van toepassing op deze kleine schepen zijn vermeld in artikel 3.13, tweede en derde lid.”

Bijlage 2

Artikel 11.02 komt te luiden:

“Artikel 11.02

Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen

1. Een duwstel en een gekoppeld samenstel mogen de in het tweede en derde lid genoemde afmetingen niet overschrijden. Zij mogen slechts met de toegelaten afmetingen varen indien deze zijn vermeld in het certificaat van onderzoek met opgave van de toegelaten formatie en de toegelaten belading voor de van toepassing zijnde vaarrichting.
2. De bevoegde autoriteit kan duwstellen en gekoppelde samenstellen met grotere afmetingen, dan die welke volgens het derde lid zijn toegelaten, met ander wijzen van aandrijving en vermogen en bij andere waterstanden bij wijze van proef voor het te bevaren gedeelte toelaten.

3. Voor de betreffende riviergedeelten zijn in op- en afvaart de volgende afmetingen van toepassing:

	Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m	
3.1	Bazel (km 166,64) t/m Sluizen Iffezheim (km 334,00)			
	<i>a.</i> Sluizen Kembs			
	aa.	westelijke sluisolk	180	22,90
	bb.	oostelijke sluisolk	186,50	22,90
	<i>b.</i> Sluizen Ottmarsheim			
	aa.	grote sluis	183	22,80
	bb.	kleine sluis	183	11,45
	<i>c.</i> Sluizen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim en Rhinau			
	aa.	grote sluis	183	22,80
	bb.	kleine sluis	183	11,45
	Deze lengte mag met toestemming van de bevoegde autoriteit worden verhoogd tot 185 m. In dit geval is artikel 6.28, zevende lid, onder <i>a</i> en <i>e</i> niet van toepassing.			
	<i>d.</i> Sluizen Gerstheim en Straatsburg			
	aa.	grote sluis	185	22,90
	bb.	kleine sluis	185	11,45
<i>e.</i> Sluizen Gamsheim en Iffezheim				
De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten.				
3.2	<i>a.</i> Sluizen Iffezheim (km 334,00) t/m Lorch (km 540,20)	193	22,90	
	<i>b.</i> Karlsruhe (km 359,80) t/m Lorch (km 540,20) bovendien	153	34,35	
Alleen de afvaart en bij een waterstand aan de peilschaal te Kaub van 1,20 m en meer, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij een lagere waterstand uitdrukkelijk heeft toegelaten. Voor zover de duwboot langszijde daarvan vastgemaakte duwbakken meevoert, moeten deze onbeladen zijn.				

	Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m
3.3	Lorch (km 540,20) t/m St. Goar (km 556,00)		
	a. in opvaart	186,50	22,90
	b. in afvaart	116,50	22,90
	De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten.		
	c. bij een waterstand bij de peilschaal te Kaub tussen 0,85 m en hoogwaterpeil I bovendien voor duwstellen		
	aa. in opvaart	193	22,90
	bb. in afvaart	193	12,50
3.4	d. Onderdeel c geldt slechts indien het duwstel beschikt over		
	aa. bij een breedte tot en met 12,50 m		
	aaa. Een meerschroefsaandrijving en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 360 kW of		
	bbb. Een eenschroefsaandrijving en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 500 kW, waarbij tenminste de helft van het vermogen aan de kop of het samenstel of op de voorste duwbakken aanwezig is;		
	bb. bij een breedte van meer dan 12,50 m		
	een meerschroefsaandrijving met twee van elkaar onafhankelijke aandrijvingen en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 500 kW, waarbij tenminste de helft van het vermogen aan de kop of het samenstel of op de voorste duwbakken aanwezig is;		
	cc. bij een lengte van meer dan 186,50 m in de afvaart		
	een meerschroefsaandrijving en, bij een waterstand aan de peilschaal te Kaub van meer dan 3,50 m, over een specifiek vermogen van tenminste 0,5 kW per ton lading.		
	a. St. Goar (km 556,00) t/m Gorinchem (km 952,50)	193	22,90
	b. in afvaart bovendien	153	34,35
c. Onderdeel b geldt op het gedeelte			
aa. St. Goar (km 556,00) t/m Rolandswerth (km 641,80) alleen bij een waterstand aan de peilschaal te Kaub van 1,20 m en meer,			
bb. Rolandswerth (km 641,80) tot en met het Spijsche Veer (km 857,40) alleen bij een waterstand aan de peilschaal te Ruhrort van 2,10 m en meer,			
cc. het Spijsche Veer (km 857,40) tot en met Gorinchem (km 952,50) alleen bij een waterstand aan de peilschaal te Lobith van 8,50 m en meer,			
tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij een lagere waterstand uitdrukkelijk heeft toegelaten.			
Voorzover de duwboot langszijde daarvan vastgemaakte duwbakken meevoert, moeten deze onbeladen zijn.			
3.5	Bad Salzig (km 564,30) t/m Gorinchem (km 952,50) onverminderd de bepalingen van lid 3.4 voor duwstellen		
	a. in opvaart (lange formatie)	269,50	22,90
	b. in afvaart (brede formatie)	193	34,35

	Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m
	<p>c. In de gevallen van de onderdelen <i>a</i> en <i>b</i> mag een duwstel</p> <p>aa. niet meer dan zes duwbakken bevatten, waarbij in afvaart ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 1,50 m of meer mogen hebben. Zeeschipbakken mogen slechts langsijde van andere duwbakken vastgemaakt worden meegevoerd; vier zeeschipbakken achter elkaar gelden daarbij als één duwbak;</p> <p>bb. slechts varen, indien aan de kop van het samenstel een vanuit de stuurstand van de duwboot bedienbare boegbesturingsinstallatie beschikbaar is.</p> <p>d. Op het riviergedeelte Bad Salzig (km 564,30) tot en met het Spijksche Veer (km 857,40) mag een duwstel bovendien slechts varen, indien de waterstand aan de peilschaal te Ruhrort tussen 2,75 m en 7,15 m is gelegen, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij andere waterstanden uitdrukkelijk heeft toegelaten.</p> <p>e. Op het riviergedeelte Spijksche Veer (km 857,40) tot en met Gorinchem (km 952,50) mag, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij andere waterstanden uitdrukkelijk heeft toegelaten, een duwstel bovendien slechts varen</p> <p>aa. indien de waterstand aan de peilschaal te Lobith tussen 8,50 m en 13,50 m is gelegen;</p> <p>bb. indien het geen gevaarlijke stoffen vervoert, voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring volgens het ADNR is vereist;</p> <p>cc. met een duwboot met een lengte van niet meer dan 40 m, indien bovendien:</p> <p>aaa. Het maximale vermogen van de aandrijving van de duwboot niet groter is dan 4500 kW;</p> <p>bbb. In de lange formatie ten minste vier duwbakken een diepgang hebben van 2,50 m of meer. In afvaart in de brede formatie mag op dit gedeelte ook zonder boegbesturingsinstallatie worden gevaren, indien tenminste twee en ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben en twee daarvan in de as van het duwstel zijn geplaatst.</p>		
3.6	<p>a. Pannerden (km 867,46) t/m Lekkanaal (km 949,40)</p> <p>b. voor duwstellen met een lengte van meer dan 110 m en een boegbesturingsinstallatie van voldoende vermogen. Tussen IJsselkop (km 878,60) en Arnhem (km 885,00) is het verboden voorbij te lopen en te ontmoeten.</p> <p>De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten. Voorts bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varend op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 200 m (lengte) en 23,00 m (breedte).</p>	110	17,70
		186,50	11,45
3.7	Lekkanaal (km 949,40) t/m Krimpen (km 989,20)		
	a. korte formatie	116,50	22,90
	b. lange formatie	193	11,45
	De bevoegde autoriteit kan grotere afmetingen toelaten.		

''

PROTOCOL 19

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

Besluit

De Centrale Commissie,

ter definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement, die inmiddels bij de toepassing in de praktijk van waarde zijn gebleken,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

besluit tot de definitieve overname van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 evenals van de redactionele aanpassingen, die in de Bijlage van dit besluit zijn vermeld.

Deze wijzigingen gelden vanaf 1 april 2007. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen, die tot op dit tijdstip nog gelden, komen vanaf dit tijdstip te vervallen.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Artikel 6.34 komt te vervallen.*

b. *De vermelding bij artikel 14.11 komt te luiden:
“(vervallen)”*

2. *Artikel 1.01, onderdeel m, komt te luiden:*

“m. „*Klein schip*“ een schip waarvan de maximale lengte van de romp, zonder het roer en de boegspriet, minder is dan 20 m met uitzondering van:

- een schip dat andere dan kleine schepen mag slepen, mag duwen of langszijde vastgemaakt mede mag voeren,
- een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren,
- een veerpont;
- een duwbak;”.

3. *Artikel 1.01, onderdeel ac komt te vervallen.*

4. *Artikel 6.30, vierde lid, komt te luiden (betreft uitsluitend de Duitse en Franse versie):*

„Bei unsichtigem Wetter dürfen Kleinfahrzeuge nur dann fahren, wenn sie darüber hinaus auf Kanal 10 oder dem von der zuständigen Behörden zugewiesenen anderen Kanal auf Empfang geschaltet sind.“

5. *Artikel 6.34 komt te vervallen.*

6. *Artikel 14.11 komt te luiden*

“ (Vervallen) ”

7. *Artikel 15.06, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. De schipper moet bij het bunkeren van brandstof en smeerstoffen ervoor zorgen dat
- a. de hoeveelheid die wordt gebunkerd binnen de afleesbare standen van de peilinrichting blijft,
 - b. ingeval van afzonderlijk vullen van de tanks de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen tanks gesloten zijn,
 - c. het bunkeren onder toezicht geschiedt en
 - d. een inrichting overeenkomstig artikel 8.05, tiende lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt gebruikt.”

8. *Artikel 15.06, tweede lid, onder a, komt te luiden:*

- „2.
- a. het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn alsmede het aanwezig zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation; “.

PROTOCOL 20

Richtlijnen en criteria voor verkeersbegeleiding (VTS) op binnenwateren (VTS-Richtlijnen 2006)

1. In de binnenvaart blijkt duidelijk dat de behoefte aan informatie-uitwisseling toeneemt. Informatie over het verloop van het verkeer verbetert de hulp aan de verkeersdeelnemers bij de vaart, verhoogt de veiligheid en de rendabiliteit en verbetert de kadervoorwaarden voor de milieubescherming.
2. Met verkeersbegeleiding op binnenwateren en de systemen daarvan kunnen direct en indirect de situaties in het scheepsverkeer beter worden beoordeeld en hulp aan de schippers worden verleend. Met informatie en aanwijzingen kan de veiligheid beter worden gewaarborgd.
3. Deze VTS-richtlijnen en criteria beschrijven de beginselen en de algemene voorwaarden voor de planning, implementatie en uitvoering van verkeersbegeleiding op binnenwateren.
4. Op de Rijn worden reeds nu of in de nabije toekomst talrijke diensten ondersteund, in het bijzonder door marifonie, Internet en Inland ECDIS. Hierbij kan verkeersbegeleiding op binnenwateren (verkeersposten) bijzonder hulpvol zijn door de scheepvaart te adviseren en bij ongelukken te coördineren.
5. De richtlijnen en criteria, de toekomstige aanpassingen (Updates) evenals de wijzigingen van de richtlijnen en criteria worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op haar Internet-website (www.ccr-zkr.org) gepubliceerd.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2003-I-22 over River Information Services,

bewust zijnde van het feit dat de veiligheid en het goede verloop van het verkeer en de bescherming van het milieu nog verder verbeterd zou worden als het instellen en het uitvoeren van de verkeersbegeleiding op binnenwateren volgens overeenkomstige internationale richtlijnen, voor zover mogelijk aansluitend aan de relevante richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), werd geharmoniseerd,

de richtlijnen en criteria voor verkeersbegeleiding op binnenwateren die door de International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) zijn opgesteld, evenals die door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties zijn opgesteld, in aanmerking nemend,

geeft de aanbeveling aan haar lidstaten, bij de planning, implementatie en uitvoering van verkeersbegeleiding op binnenwateren, de richtlijnen en criteria, die in het Engels, Duits, Frans en Nederlands in de bijlage bij dit besluit zijn gevoegd, in aanmerking te nemen waar de toepassing van de in het Besluit A.857 (20) van de IMO, ongeschikt wordt geacht,

geeft opdracht aan haar Comité Politireglement via de RIS-Werkgroep, deze richtlijnen en criteria in samenwerking met de bovengenoemde internationale organisaties indien nodig aan te passen.

Bijlage: VTS-Richtlijnen 2006 in het Duits, Engels, Frans en Nederlands (separaat)

PROTOCOL 21

Standaardisering van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart (VTT-standaard 2006)

1. De CCR, de Europese Unie en de Donaucommissie zijn ervan bewust dat voor het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart automatische systemen voor het uitwisselen van nautische gegevens tussen schepen en tussen schepen en inrichtingen aan land noodzakelijk zijn.
2. Tegenwoordig is in handelsvaart een uiteenlopende ontwikkeling in de verschillende Europese landen waarneembaar, zowel inzake het monitoren van het verkeer als inzake het volgen en opsporen van schepen. Die ontwikkelingen maken gebruik van verschillende technieken en functies. Met het oog op de interoperabiliteit daartussen is het noodzakelijk standaarden te bepalen en geharmoniseerde procedures in te voeren voor het volgen en opsporen van schepen in de Europese binnenvaart. .
3. De richtlijnen en aanbevelingen voor binnenvaartinformatiediensten (RIS-richtlijn 2002) van de PIANC en van de CCR definiëren het automatische identificatiesysteem (AIS) voor de binnenvaart (Inland-AIS) als een belangrijke technologie voor de automatische uitwisseling van nautische gegevens tussen schepen en tussen schip en land.
4. In de zeevaart voerde de IMO het automatische identificatiesysteem (AIS) in. Alle zeeschepen op internationale reizen als bedoeld in hoofdstuk 5 van het SOLAS-verdrag, moeten sinds eind 2004 met een AIS-systeem zijn uitgerust. De Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad³ schrijft tevens voor dat bepaalde schepen die een haven van een lidstaat aandoen moeten zijn uitgerust met een AIS dat te allen tijde operationeel gehouden dient te worden.
5. De Europese deskundigengroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" heeft deze standaard ontworpen en zal indien noodzakelijk ook voorstellen voor de regelmatige aanpassing daarvan uitwerken.
6. Rekening houdend met de sectoren met gemengd verkeer is het belangrijk dat de standaarden en de procedures voor de binnenvaart compatibel zijn met de reeds vastgestelde standaarden en procedures voor de zeevaart.
7. Met het oog op de specifieke belangen van de binnenvaart is het AIS verder ontwikkeld tot het zogenoemde Inland-AIS dat volledig met het voor de zeevaart bestemde AIS van de IMO en met de reeds bestaande standaarden voor de binnenvaart blijft overeenstemmen.
8. Als alternatief voor het AIS werd een op een netwerk gebaseerd Automatic Identification via Internet Protocol ontwikkeld (AI-IP). Tot op heden ontbreekt echter voldoende bewijs of de functionaliteit en de betrouwbaarheid van het AI-IP aan de verwachtingen voldoet. Daarom kan de standaard pas in het kader van een tweede fase met die oplossing worden aangevuld.
9. De voorwaarden voor een zinvol gebruik van het AIS en AI-IP zijn:
 - gelijktijdige uitrusting van alle schepen met reglementair functionerende AIS of AI-IP systemen,
 - vakkundige installatie, voldoende nauwkeurigheid, betrouwbaarheid en storingsvrij functioneren van de aan boord vereiste inrichten,
 - geëigend gebruik van de parameters waaronder het vakkundig invoeren van de statische en dynamische parameters zoals de afmetingen van het schip, de positie van de antenne en informatie over de lading.

³ Publicatieblad L 208 van 05.08.2002, . 10

10. De standaard, de toekomstige herzieningen (updating) waaronder de voor de binnenvaart specifieke communicatieprotocollen worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op het CCR-website gepubliceerd (www.ccr-zkr.org).
11. Met het aannemen van de standaard worden de voorwaarden voor een toekomstig gebruik van Inland-AIS of - na een overeenkomstige aanpassing van de standaard – AI-IP gecreëerd. Het aannemen van deze standaard houdt geen verplichting tot uitrusten van de schepen in.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluiten 2001-II-19 en 2003-I-22 over binnenvaartinformatie-systemen,

vaststellende dat de veiligheid en het goede verloop van het binnenvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu door geautomatiseerde systemen voor het volgen en opsporen van schepen verder kunnen worden verbeterd,

bewust zijnde dat een standaardisering noodzakelijk is om het doeltreffend en betrouwbaar functioneren van deze systemen te waarborgen,

wensend, door een vroegtijdig aannemen door de CCR van een overeenkomstige internationale standaard, aan de ontwikkelaars en de gebruikers de noodzakelijke plannings- en investeringsveiligheid te bieden en het snel invoeren van deze diensten ook op andere vaarwegen dan de Rijn te bevorderen,

besluit tot de bij dit besluit in het Engels, Duits, Frans en Nederlands vermelde tekst van de standaard van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement,

- na de overeenkomstige voorbereidende werkzaamheden van de Europese deskundigengroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" een voorstel tot aanvulling van de standaard voor het AI-IP in te dienen, zodra voldoende oplossingen voor de betreffende technische kwesties zijn gevonden en zowel de functionaliteit als de betrouwbaarheid daarvan is aangetoond,
- de standaard verder te ontwikkelen door deze op eigen initiatief te updaten, in het bijzonder door de standaard aan de technische ontwikkeling en aan de in de praktijk opgedane ervaring aan te passen, waarbij de RIS-Werkgroep in samenwerking met de Europese deskundigengroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" voorstellen hiertoe zal uitwerken,
- door de RIS-Werkgroep en de Werkgroep Politierglement de noodzakelijke wijzigingen en aanvullingen van het Rijnvaartpolitierglement en, eventueel, van andere voorschriften voor te laten bereiden,

stelt aan de Europese Commissie voor samen te werken met de CCR, om de opstelling van een uniforme standaard voor het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart op alle binnenvaarwegen van de Europese Unie te waarborgen.

Bijlage : Standaard volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart 2006, in het Engels, Duits, Frans en Nederlands (separaat)

PROTOCOL 22

Implementering van de binnenvaartinformatiedienst op de Rijn

Geen besluit

PROTOCOL 23

Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artt. 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 en 23.09)

Besluit

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

- a. Artikel 3.04, derde lid - Machinekamers, ketelruimen en brandstofbunkers
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- b. Artikel 7.03, zevende lid – Algemene eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- c. Artikel 7.04, vierde lid– signalerings- en controle-instrumenten
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- d. Artikel 8a.02, eerste en vierde lid - Basisprincipes (het eerste lid betreft alleen de D- en NL-versie)
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- e. Artikel 9.03 – Bescherming tegen aanraking, binnendringen van vreemde voorwerpen en water
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- f. Artikel 9.15, eerste lid - Kabels
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- g. Artikel 9.20, tweede lid, onder a en f – Elektronische installaties
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- h. Artikel 23.09, eerste lid, onder g – Uitrusting van schepen
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25)
- i. Artikel 23.09, eerste lid, onder h – Uitrusting van schepen
(aangenomen bij Besluit 2002-I-31)

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2006 tot en met 30 september 2009.

PROTOCOL 24

Memorandum of Understanding van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie over de gemeenschappelijke uitvoering van met de binnenvaart samenhangende activiteiten

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van de voorzitter van haar Comité Reglement van onderzoek,

zich baserend op de samenwerkingsovereenkomst tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie, die op 3 maart 2003 werd ondertekend,

stelt vast dat

- in het belang van een gecoördineerde ontwikkeling van de richtlijn over de technische voorschriften voor binnenschepen en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het noodzakelijk is de ontwikkeling van de technische voorschriften van de gemeenschappelijke richtlijn en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn gezamenlijk door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie te waarborgen en tegelijkertijd de respectievelijke beslissingsprocedures te harmoniseren, hetgeen een gemeenschappelijk werkorgaan vereist, dat de opdracht heeft nieuwe voorschriften op te stellen en identieke termijnen voor het aannemen daarvan in het kader van de respectievelijke beslissingsprocedures binnen elke instelling te bepalen,
- de door de Rijn- en communautaire vaart bepaalde voorschriften bovendien op gecoördineerde wijze door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten toegepast dienen te worden en dat die toepassing moet worden gecontroleerd,

acht het noodzakelijk hiertoe samenwerkingsmechanismen tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie tot stand te brengen, zoals deze in het in de bijlage vermelde ontwerp van een Memorandum of Understanding van beide partijen zijn voorzien,

voorziet deze samenwerkingsmechnismen tevens tot andere gebieden van gemeenschappelijke werkzaamheden uit te breiden en daartoe het Memorandum of Understanding indien noodzakelijk aan te vullen,

geeft opdracht aan haar secretaris-generaal het ontwerp aan de directeur-generaal van vervoer van de Europese Commissie voor te leggen en de noodzakelijke onderhandelingen ter afronding van een gemeenschappelijk ontwerp te voeren.

Bijlage

**Memorandum of Understanding
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie over de
gemeenschappelijke uitvoering van met de binnenvaart samenhangende activiteiten**

Inleiding

De herziening van de Richtlijn 82/714EEG⁴ en de aanneming het Aanvullende Protocol nr. 7 bij de Herzene Rijnvaartakte vormen een beslissende etappe op de weg naar de harmonisatie van de voorschriften voor de binnenvaart in Europa. Het beginsel van wederzijdse erkenning van het Rijnvaartcertificaat en het communautair vaarbewijs evenals van andere documenten wordt ingevoerd, zodat de betrokken schepen zowel op de communautaire vaarwegen als op de Rijn vrij aan het verkeer kunnen deelnemen.

De harmonisatieprocedure is grotendeels gebaseerd op de gelijkwaardigheid, enerzijds van de door de bijlagen van de richtlijn voorziene technische voorschriften die door de Europese Commissie kunnen worden gewijzigd, en anderzijds van de door het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn bepaalde voorschriften die door de Centrale Commissie worden aangenomen en regelmatig geactualiseerd.

De Centrale Commissie en de Europese Commissie werken eveneens samen wanneer het gaat om andere binnenvaartreglementen . Daarom is het wenselijk de in het Memorandum beschreven samenwerkingsmechanismen uit te breiden, telkens wanneer een gecoördineerde en uniforme ontwikkeling van deze standaarden en reglementen is voorzien.

De ontwikkeling van de in de binnenvaart toegepaste technologieën, de ontwikkeling op het gebied van veiligheid en milieubescherming evenals de ervaring die bij het toepassen van de regelgeving is opgedaan, vereisen een regelmatige aanpassing van deze technische voorschriften.

In het belang van een uniforme ontwikkeling van de betrokken reglementen, is het noodzakelijk dat de voorbereidingswerkzaamheden van de betrokken instellingen gemeenschappelijk worden uitgevoerd en dat de respectievelijke beslissingsprocedures worden afgestemd. Daartoe is er aanleiding om een gemeenschappelijk werkorgaan in te stellen, dat de opdracht heeft nieuwe voorschriften op te stellen en identieke termijnen voor het aannemen en invoeren daarvan in het kader van de respectievelijke beslissingsprocedures binnen elke instelling te bepalen.

Voorts moeten, ter waarborging van een uniforme interpretatie, de door de Rijn- en communautaire regelingen bepaalde voorschriften op geharmoniseerde wijze door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten worden toegepast. Daartoe zijn door het CCR-secretariaat en de bevoegde instanties van de Europese Commissie beheerde samenwerkingsmechanismen noodzakelijk.

In het kader van de op 3 maart 2003 ondertekende samenwerkingsovereenkomst tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie besluiten de secretaris-generaal van de Centrale Commissie, overeenkomstig het CCR-besluit tot aanneming van dit Memorandum, en de directeur-generaal van vervoer van de Europese Commissie gezamenlijk tot het aannemen van het volgende:

⁴ Zou later kunnen worden vervangen door "De aanneming van Richtlijn 20.../EG ..."

DEEL I

Instellen van een permanente gemeenschappelijke werkgroep

1. Een permanente gemeenschappelijke werkgroep (onderstaand met JWG aangeduid) heeft de opdracht voorstellen ter aanpassing van reglementen voor de Europese binnenvaart aan de ontwikkeling van de techniek, van de veiligheids en milieubeschermingsnormen en aan de stand van de bij het toepassen van de regelgeving opgedane ervaring, op te stellen.
2. De JWG bestaat uit deskundigen van de lidstaten van de Centrale Commissie, van de landen met een waarnemersstatus bij de Centrale Commissie en van de lidstaten van de Europese Unie, die aan deze werkzaamheden deel wensen te nemen. Ook de secretariaten van de Centrale Commissie, van de Donaucommissie en van de Europese Commissie zijn in de JWG vertegenwoordigd.
3. Het voorzitterschap van de JWG wordt gemeenschappelijk door een vertegenwoordiger van de Europese Commissie en een vertegenwoordiger van de Centrale Commissie bekleed. Het secretariaat van de JWG wordt gemeenschappelijk door de Centrale Commissie en de Europese Commissie waargenomen.
4. De JWG volgt de bij de briefwisseling van 19 oktober en 3 december 2001 ingestelde groep op. Zij zal alle voorstellen onderzoeken, die door de voorzitters van de JWG, door haar leden, door de internationale organisaties, door de internationale organisaties van het bedrijfsleven of door de erkende classificatiebureaus worden ingediend. Zij zal kennis nemen van alle ter zake dienende informatie, zoals resultaten van onderzoeken, tendensen die bij andere vervoerswijzen zijn geconstateerd, analyses van ongevallen of administratieve onderzoeken.
5. De werktalen van de JWG zijn Duits, Engels en Frans. De regels betreffende de werkwijze van de JWG, die een gelijke behandeling van de werktalen moeten waarborgen, worden gezamenlijk door de secretaris-generaal van de Centrale Commissie en de directeur-generaal van vervoer van de Europese Commissie goedgekeurd.
6. De Centrale Commissie en de Europese Commissie nemen op voorstel van de JWG een werkprogramma aan. Het werkprogramma geldt voor twee jaar en begint met een even jaar. Buiten de geplande werkzaamheden bevat het programma algemene aanwijzingen voor de uitvoering van de werkzaamheden en de daarvoor geplande termijnen.
7. In de JWG worden standpunten bij consensus ingenomen. Wanneer geen consensus kan worden bereikt, wordt door de JWG een verslag aan de Centrale Commissie en de Europese Commissie voorgelegd.
8. De voorstellen van de JWG worden, zodra deze door haar zijn afgerond, aan de Centrale Commissie en de Europese Commissie voorgelegd. De Centrale Commissie en de Europese Commissie nemen op korte termijn een besluit over de voorstellen van de JWG. In gezamenlijk overleg wordt de datum van inwerkingtreding van de wijzigingen van de voorschriften overeengekomen, waarbij zoveel mogelijk naar een gelijktijdige inwerkingtreding wordt gestreefd.
9. Alle met het functioneren van de JWG samenhangende kosten, in het bijzonder voor het organiseren van voldoende bijeenkomsten, voor het tolken, voor het vertalen van documenten in de werktalen en voor het realiseren van in het goedgekeurde werkprogramma vermelde onderzoeken worden door de Centrale Commissie en de Europese Commissie gedragen.⁵ De modaliteiten worden gezamenlijk door de directeur-generaal van vervoer en de secretaris-generaal van de Centrale Commissie bepaald.
10. De teksten van de wijzigingen van de reglementen worden door de Centrale Commissie in het Duits, Frans en Nederlands opgesteld en door de diensten van de Europese Gemeenschap in de andere officiële talen van de Europese Gemeenschap.

⁵ De exacte verdeling van de kosten dient voor het ondertekenen van het Memorandum te worden bepaald.

DEEL II

Samenwerkingsgebieden

DEEL IIa.1

Ontwikkeling van de technische voorschriften van de gemeenschappelijke richtlijn en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

1. De JWG heeft de opdracht voorstellen ter aanpassing van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen aan de laatste ontwikkeling van de techniek, van de veiligheids en milieubeschermingsnormen en aan de stand van de bij het toepassen van de regelgeving opgedane ervaring, op te stellen.
2. De Europese Commissie en de Centrale Commissie brengen elkaar onverwijld in kennis van de overeenkomstig artikel 2.19 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aangenomen aanbevelingen aan de Commissies van Deskundigen en van de overeenkomstig Bijlage II, artikel 2.19, van de Richtlijn 20.../.../EG aangenomen aanbevelingen aan de bevoegde autoriteiten. Zij voeren een gemeenschappelijk register van deze aanbevelingen. Punt 10 van Deel I is van overeenkomstige toepassing.

DEEL IIa.2

Procedures voor het onderzoek van de schepen en voor de afgifte van scheepscertificaten

1. De Europese Commissie en de Centrale Commissie stellen, aan de hand van de door de lidstaten aangereikte gegevens, gezamenlijk een tweejaarlijks verslag op, dat alle ter zake dienende informatie over het omzetten van technische voorschriften en de wijzigingen van technische voorschriften in nationaal recht bevat, waarbij het aantal afgegeven, verlengde en ingetrokken scheepscertificaten evenals de geconstateerde overtredingen nauwkeurig worden vermeld, evenals de geconstateerde toepassingsmoeilijkheden en de eventueel wenselijk geachte maatregelen. Dat verslag wordt ter kennis van de lidstaten gebracht.
2. Afwisselend onder de auspiciën van de Europese Commissie of van de Centrale Commissie wordt minstens één keer per drie jaar een overleg tussen de vertegenwoordigers van alle betrokken bevoegde nationale autoriteiten en de Commissies van Deskundigen georganiseerd. Dit met het oog op een uniforme interpretatie en een geharmoniseerde toepassing van de technische voorschriften. De JWG stelt voorstellen voor een uniforme interpretatie en richtlijnen voor een geharmoniseerde toepassing van de voorschriften van het geldende reglement op, die vervolgens door de Europese Commissie en door de bevoegde comités van de Centrale Commissie worden aangenomen.
3. De Centrale Commissie en de Europese Commissie volgen gezamenlijk het opstellen van de certificaten. Daartoe wordt bij de lidstaten informatie over de afgifteprocedure ingewonnen, de praktische ervaring onderzocht en worden aanbevelingen voor de harmonisatie van procedures gedaan.
4. De Centrale Commissie en de Europese Commissie onderzoeken gezamenlijk de wijze waarop de registratie van en de verklaringen voor de schepen en het benutten van die informatie kan worden geharmoniseerd.

DEEL IIb

Controle van de geldigheid van de afgegeven scheepscertificaten en van de conformiteit daarvan met de betrokken reglementsvoorschriften

De Centrale Commissie en de Europese Commissie achten het noodzakelijk te controleren of de afgegeven scheepscertificaten geldig zijn en of deze certificaten conform zijn aan de overeenkomstige reglementen. Zij bevelen de daartoe benodigde procedures en modaliteiten aan, waarbij zij zich in het bijzonder op de huidige modaliteiten voor het uitoefenen van controles op de Rijn zullen baseren.

DEEL III

Procedures voor het afstemmen en het evalueren van deze gemeenschappelijke verklaring

Dit Memorandum wordt jaarlijks in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie geëvalueerd en indien noodzakelijk aangepast.

PROTOCOL 25

Wijzigingen-ADNR

Besluit

De Centrale Commissie,

in haar streven, de harmonisering van de internationale gevaarlijke stoffen regelingen te bevorderen,

accepteert, voor de aanpassing van bepalingen aan de stand der techniek evenals ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité voor gevaarlijke stoffen,

de in de bijlage bij dit Besluit opgenomen wijzigingen voor het ADNR.

Deze wijzigingen treden in werking op 1 januari 2007.

Bijlage (separaat)

PROTOCOL 26

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2005-I-22)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

neemt op grond van informatie van de voorzitter van haar Permanent Technisch Comité, kennis van de in 2006 geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

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

stelt vast dat deze maatregelen

- van buitengewoon algemeen belang zijn
- aan een verbetering van de veiligheid en het goede verloop evenals van de duurzame ontwikkeling van de scheepvaart bijdragen
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk wordt belemmerd,

verzoekt haar lidstaten ervoor te zorgen dat in de maatregelenprogramma's en in het beleidsplan, die volgens Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (kaderrichtlijn water) voor het stroomgebied van de Rijn zijn voorzien, alle maatregelen voor de werkzaamheden, die tijdens de looptijd van die programma's en het beleidsplan zijn voorzien, evenzeer in aanmerking worden genomen als de onderhoudsmaatregelen die voor de veiligheid en het goede verloop van het verkeer op de Rijn zijn vereist.

Bijlage

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn
2006**

Nr.	Project	Kmr.	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336 - 338	Aanvang: 1978 Sindsdien doorlopende uitvoering	Geen gevolgen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336 - 352	Aanvang: 1998 Sindsdien uitvoering indien noodzakelijk	Geen gevolgen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	Aanvang: 1999	Geen gevolgen
4	Sedimentaanvulling Middenrijn	593 - 596	Aanvang: oktober 2005 Gereed: januari 2006	Geen gevolgen
5	Sedimentaanvulling "Steinerne Bänke 3"	747,0 - 768,5	Aanvang: april 2006 Gereed: november 2007	Geen gevolgen
6	Sedimentaanvulling "Wesel2 / Rees 3	814,0 en 838,0	Aanvang: augustus 2005 Gereed: maart 2006 Aanvang: april 2006 Gereed: december 2006	Geen gevolgen
7	Opvulling van bodemkribben Emmerich	850,0 - 853,0	Aanvang: april 2006 Gereed: januari/februari 2007	Geen gevolgen
8	Bodemstabilisatie Emmericher Wardt	854,0 - 857,5	Aanvang: november 2005 Gereed: najaar 2006	Geen gevolgen
9	Waal	884 - 924	Baggerwerkzaamheden op lange termijn voor het behoud van de vaargeulafmetingen (170 m x 2,8 m)	Geen gevolgen

PROTOCOL 27

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

- **Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim**
- **Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim
in 2005**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

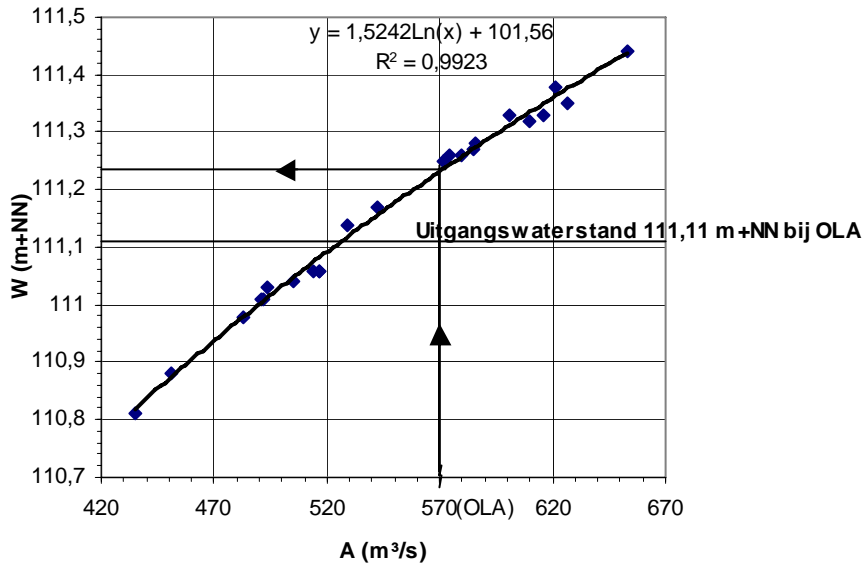
neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter en zijn Permanent Technisch Comité en in het bijzonder van het volgende:

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan;
- Beneden de sluizen bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij ORL vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.
- In 2005 kon de afvoerkromme 2005 (bijlage 1) met metingen onder de overeengekomen lage afvoer (OLA) worden gerealiseerd. Het vervullen van de door de overeenkomst bepaalde waterstand van 111,11+ NN bij een debiet van 570 m³/s werd bewezen.

Bijlage

Bijlage bij protocol 27

Hoogten van de Waterstand bij peil Iffezheim (kmr. 336,201) in de OLA-sector 2005



PROTOCOL 28

Kennisnemingen 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 (separaat)

PROTOCOL 29

Begroting voor 2007 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2006 aan, die is vastgesteld op **2 175 390.- €**

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **20 000.- €** door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden, met de betaling van **44 000.- €** door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan en met andere inkomsten, beloopt op **430 854.- €** en is betaalbaar in euro.

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

PROTOCOL 30

Begroting voor 2007 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De begroting voor 2007 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is bepaald op **42 840.- €**. De bijdrage van iedere betrokken staat beloopt **7 140.- €**. De begroting zal aan deze organisatie bekend worden gemaakt.

PROTOCOL 31

Voorlopige begroting van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de voorlopige begroting voor 2007 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan. Deze begroting zou **137 910.- €** bedragen.

De bijdrage voor iedere staat voor 2007 zou **22 985.- €** bedragen.

PROTOCOL 32

Samenstelling van het secretariaat

Besluit

De Centrale Commissie besluit de aanstelling van de heer Jean-Marie Woehrling als secretaris-generaal van de Centrale Commissie per datum van 1 september 2006 te verlengen voor een periode van vier jaar.

PROTOCOL 33

Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2005

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2005 goed.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2005

I. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN VAN HAAR SECRETARIAAT IN 2005

Mevrouw de KWAASTENIET, ambassadrice, directeur ecologische en economische samenwerking van het Ministerie van buitenlandse zaken, Nederland, hoofd van de Nederlandse delegatie, bekleedt de functie van voorzitter van de CCR sinds 1 juni 2004.

De heer SEGER, ambassadeur, directeur van de Directie internationaal recht op de eedgenootschappelijke afdeling buitenlandse zaken, hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Zwitserland en bekleedt de functie van vice-voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2004.

De heer STENSCHKE, hoofd van de onderafdeling "scheepvaart" op het Bondsministerie van vervoer, bouw en stadsontwikkeling van de Bondsrepubliek Duitsland is vanaf 8 maart 2005 als Rijnvaartcommissaris van Duitsland benoemd, ter vervanging de heer WILL, die met pensioen is gegaan.

Mevrouw BELLIARD, lid van de Raad van staten, hoofd van de afdeling juridische zaken bij het Ministerie van buitenlandse zaken, Frankrijk, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, is vanaf 15 maart 2005 als Rijncommissaris van Frankrijk benoemd, ter vervanging van de heer ABRAHAM, die op een andere post is benoemd.

De heer VAN HOORN, hoofd van het programma binnenvaart en vaarwegen van het Ministerie verkeer en waterstaat, is vanaf 1 april 2005 als Rijnvaartcommissaris van Nederland benoemd, ter vervanging van de heer CRAMER, die op een andere post is benoemd.

De heer ERNST, van het Ministerie van buitenlandse zaken van de Bondsrepubliek Duitsland, is vanaf 28 september 2005 als plaatsvervangend Rijncommissaris benoemd, ter vervanging van de heer BUCHHOLZ, die op een andere post is benoemd.

De heer ten BROEKE van het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie verkeer en waterstaat, is vanaf 1 december 2005 als Rijncommissaris van Nederland benoemd, ter vervanging van de heer VERAART, die met pensioen is gegaan.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2005, de volgende:

DUITSLAND:

Commissarissen:	de heren	HÖPFNER, HÖNEMANN, KAUNE, STENSCHKE,
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	ERNST, BLOCK;

BELGIË:

Commissarissen:	de heren	DEVADDER, VAN KEER, VANLUCHENE,
Plaatsvervangend commissarissen:	mevrouw de heren	VAN REUSEL, VERSCHUEREN;

FRANKRIJK:

Commissarissen:	mevrouw de heren	BELLIARD, JEROME, PAPINUTTI, CHENEVEZ
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	BELLENGER, PIET;

NEDERLAND:

Commissarissen:	mevrouw de heren	De KWAASTENIET, voorzitster VAN HOORN, TEN BROEKE, WALTHUIS,
Plaatsvervangend commissarissen:	mevrouw	KETTENIS, de heer MENSINK;

ZWITSERLAND:

Commissarissen:	de heren	SEGER, vice-voorzitter FEIERABEND, HARDMEIER, CHATELAIN
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	BÜHLER REUTLINGER

Het secretariaat was op dezelfde datum als volgt samengesteld:

Secretaris-generaal:	de heer WOEHLING
Plaatsvervangend secretaris-generaal:	de heer VAN DER WERF
Hoofdingenieur:	de heer PAULI

II. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

1. Plenaire vergaderingen en bijeenkomsten bij de CCR

- a. De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van mevrouw De KWAASTENIET twee plenaire vergaderingen op 2 juni evenals 30 november en 1 december 2005 te Straatsburg gehouden.
- b. De comités, de ad hoc groepen en de werkgroepen van de CCR zijn als volgt bijeengekomen:

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van mevrouw De KWAASTENIET op 1 juni 2005 te Straatsburg;

het Sub-Comité voor de Administratie, onder voorzitterschap van de heer ZAHND, op 30 maart 2005 te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van mevrouw De KWAASTENIET, op 6 april, 1 juni, 19 oktober en 29 november 2005 te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van de heer KAUNE, 4 februari in Den Haag, onder voorzitterschap van de heer WALTHUIS op 1 juni, onder voorzitterschap van de heer KAUNE 18 oktober en 30 november 2005 te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mevrouw VANLUCHENE, op 6 april en 20 oktober 2005 te Straatsburg;

het Comité Marktobservatie, op 25 februari 2005 te Brussel;

de gemengde Werkgroep CCR-EC "Observatie van de Europese binnenvaartmarkt" op 25 november 2005 te Brussel;

Bovendien hebben in de loop van 2005 meerdere informele bijeenkomsten met de deelname van vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (ESO en EBU) en het secretariaat plaatsgevonden, om de methodologie voor de micro-economische benadering uit te werken en te evalueren.

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van de heer REUTLINGER op 27 april en 21 oktober 2005 te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer PIET, op 28 april en van 21 tot en met 23 juni: gemeenschappelijke bijeenkomst te Rotterdam van commissies van deskundigen van de CCR en de landen met een waarnemersstatus, onder voorzitterschap van de heer BÜHLER, op 23 augustus: bijzondere bijeenkomst en onder voorzitterschap van de heer PIET, op 20 oktober 2005 te Straatsburg;

het Comité Politierglement en het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van M. REUTLINGER : gemeenschappelijke bijeenkomst op 27 april 2005 te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer VAN REUSEL, op 26 april en onder voorzitterschap van de heer FEIERABEND, op 11 oktober 2005 te Straatsburg;

het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heer KAUNE, op 16 februari, 9 mai en 17 oktober en gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep ED, op 28 november 2005 te Straatsburg;

het Permanent technisch Comité, onder voorzitterschap van de heer JEROME, op 29 april en 12 oktober 2005 te Straatsburg;

het Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer BLOCK, op 26 april, 31 mei, 9 november: conferentie van de delegatie en de patentexamencommissies van de CCR-lidstaten te Rotterdam en op 29 november 2005 te Straatsburg;

het Comité Politierglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen en het Comité des sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: gemeenschappelijke bijeenkomst op 31 mei en 29 november 2005 te Straatsburg;

het Kleine Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR (de heer PAULI), gemeenschappelijke bijeenkomsten met de Permanent technische werkgroep op 15 maart aan boord van het MS "Mainz" en op 1 september 2005 te Straatsburg;

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van de heer KOWALLIK, op 23 en 24 februari te Straatsburg evenals op 30 en 31 augustus 2005 aan boord van het MS "Mainz";

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer MULDER van 1 tot en met 3 februari, van 1 tot en met 3 maart en 14 en 15 juni "Workshop regarding CCNR Rules for passenger Vessels", onder voorzitterschap van de heer MULDER van 14 tot en met 16 juni te Straatsburg, van 6 tot en met 8 september te Wenen, op 14 september: bijeenkomst van deskundigen van de CCR-lidstaten, van de landen met een waarnemersstatus en van de fabrikanten van motoren, die aan de vraagstukken in verband met de motorparameters voor de inbouw-, tussentijdse en bijzondere keuringen van motoren was gewijd en van 6 tot en met 8 december 2005 te Straatsburg;

de Gemeenschappelijke Deskundigengroep van de lidstaten van de CCR en van de Europese Unie over de "technische voorschriften voor binnenschepen", onder voorzitterschap van de heer LEINEMANN (Europese Commissie) van 11 tot en met 13 januari te Brussel en onder voorzitterschap van de heer MULDER van 27 tot en met 29 september 2005 te Straatsburg;

de Werkgroep Gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer VAN LANCKER, bijzondere bijeenkomst: "Gevaarlijke stoffen voor het water", op 9 en 10 februari te Duisburg, onder voorzitterschap van de heer CROO van 15 tot en met 17 maart te Straatsburg, onder voorzitterschap van de heer KARL op 5 en 6 april te Bonn, onder voorzitterschap van de heer VAN LANCKER van 7 tot en met 9 juni te Luik, op 30 en 31 augustus te Braunschweig, van 13 tot en met 15 september te Duisburg en van 20 tot en met 22 december 2005 te Straatsburg;

de "Permanent Technische Werkgroep", onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR (de heer PAULI): gemeenschappelijke bijeenkomsten met het Kleine scheepvaartcomité op 15 maart aan boord van het MS "Mainz" en op 1 september 2005 te Straatsburg;

de RIS-Werkgroep, onder voorzitterschap van mevrouw OBERHEIM, op 24 en 25 januari te Straatsburg, van 23 tot en met 25 mei, op 20 en 21 september te Koblenz en op 26 oktober: 2^e workshop over de Binnenvaartinformatiedienst (RIS) te Rotterdam evenals op 14 en 15 december 2005 te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van M. GRIES, op 1 en 2 februari, op 23 en 24 maart, op 30 mei, op 6 en 7 juni: gemeenschappelijke bijeenkomst met de Donaucommissie in het kader van de samenwerking, van 4 tot en met 6 oktober te Bordeaux en van 7 november 2005: bijzondere bijeenkomst te Rotterdam;

de Werkgroep afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, gemeenschappelijke bijeenkomst met het Comité ED onder voorzitterschap van de heer KAUNE op 28 november 2005 te Straatsburg;

de ad hoc Groep Wisselwerking tussen schip en land/walzijde, onder voorzitterschap van de heer FEIERABEND, Meeting concerning Industry Standard for Transshipment of Dangerous Cargoes in Inland Navigation op 20 januari te Straatsburg, op 4 oktober te Bonn, en op 9 december 2005 te Straatsburg;

de Groep "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT), onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL (de heer WOEHRLING), Steering committee op 22 november 2005 te Straatsburg;

de ad hoc Werkgroep "Identificatie", onder voorzitterschap van de PLAATSVERVANGEND SECRETARIS-GENERAAL (de heer Van der WERF), op 22 februari, 14 april, 29 juni te Straatsburg en op 24 november 2005 te Brussel;

de Groep "Veiligheid van de binnenvaart ten opzichte van terroristenacties", onder voorzitterschap van de heer STAMM, op 22 februari 2005 te Straatsburg;

de ad hoc Groep "Réorganisatie van de reglementen", onder voorzitterschap van de heer MENSINK, op 19 oktober 2005 te Straatsburg;

de groep "Renovering van de grote bijeenkomstzaal", onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL (de heer WOEHRLING), op 4 mei, 20 juni en 30 juni 2005 te Straatsburg;

de gemeenschappelijke groep met de WP 15/AC2 van de ECE-VN, onder voorzitterschap van de heer REIN, van 24 tot en met 28 januari 2005 te Geneve;

De internationale workshop over vaarsimulatoren in de binnenvaart van 8 november 2005 te Rotterdam met deelname van deskundigen van de betrokken bevoegdheden, van het onderwijs en van het binnenvaartsbedrijfsleven. Deze workshop bood de gelegenheid om een plaatsbepaling van het huidige gebruik van scheepssimulatoren in de binnenvaart te kunnen maken maar tevens om het potentieel van deze instrumenten te kunnen inschatten voor opleiding, training en examinering.

Het seminarium over de harmonisatie van de beroepsprofielen en de hereniging van de kennis in de Europese binnenvaart van 9 november 2005 te Rotterdam. Dit seminarium bood de gelegenheid tot een informele gedachtewisseling met alle deskundigen en geïnteresseerden van de betrokken landen.

- c. De raadgevende conferentie van de erkende organisaties vond op 18 oktober 2005, onder voorzitterschap van mevrouw de KWAASTENIET, plaats.
- d. In het kader van de versterkte samenwerking hebben de Centrale Commissie en de Donaucommissie hun contacten en informatie-uitwisseling voortgezet.

De secretaris-generaal heeft de bijeenkomsten van het Voorbereidingscomité over de **Herziening van de Akte van Belgrado** als waarnemer van de CCR bijgewoond.

- e. In het kader van de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 tussen de CCR en de Europese Commissie, vond **een vierde coördinatiebijeenkomst** op 27 oktober 2005 te Straatsburg plaats. De Europese Commissie werd daar door de heren LAMOUREUX, directeur-generaal van de het Directoraat-generaal Energie en Verkeer en de CCR door haar secretaris-generaal, de heer WOEHRLING vertegenwoordigd.

2. Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden is in 2005 niet bijeengekomen.

3. Betrekkingen met andere internationale organismen

a. Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:

- de Europese Commissie (bijeenkomsten van verschillende werkgroepen die binnenvaartkwesties behandelen;
- het Comité voor vervoer over land van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties pour l'Europe te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
- hoorzittingen en colloquia van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT);
- het Hoofdcomité voor de sociale zekerheid van de Raad van Europa;
- de Donaucommissie (bijeenkomst van technische deskundigen en samenwerking van beide secretariaten);
- de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister (IVR);
- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- de bijeenkomsten voor het volgen van het EFIN-rapport, onder voorzitterschap van mevrouw DE KWAASTENIET, op 17 en 18 maart te Berlijn en op 20 mei 2005 in Den Haag.

b. De Europese Commissie werd bij de gewone plenaire voor- en najaarszitting door de heer LEINEMANN, administrateur, vertegenwoordigd.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd bij de gewone plenaire voor- en najaarszitting door de heer NOVIKOV, administrateur, vertegenwoordigd.

De Donaucommissie werd bij de plenaire voorjaarszitting door de heer NEDIALKOV, directeur-generaal van het secretariaat, vertegenwoordigd.

De Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer werd bij de plenaire voor- en najaarszitting door de heer RATHERY, plaatsvervangend secretaris-generaal, vertegenwoordigd.

De Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn werd bij de plenaire najaarszitting door de heer STERK, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

III. KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2005 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

<u>Rechters:</u>			<u>Plaatsvervangend rechters:</u>		
de heren	HAEGEL	(Frankrijk)	de heren	VILLA	(Frankrijk)
	BALL	(Duitsland)		FROMMELT	(Duitsland)
	CRAEYBECKX	(België) vice-voorzitter		RAPP	(Zwitserland)
	HAAK	(Nederland) voorzitter		VERSTREKEN	(België)
	STAEHELIN	(Zwitserland)		DE SAVORNIN-LOHMAN	(Nederland)

Griffier : de heer BOUR

onder voorzitterschap van M. HAAK, heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden op 16 maart 2005 te Straatsburg, en heeft zij in hoger beroep één vonnis in strafrecht uitgesproken.

PROTOCOL 34

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOLE 35

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende plenaire vergadering vindt plaats op 23 november 2006 te Straatsburg.