

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2011

AANGENOMEN BESLUITEN

(2011 - I)

Brussels, 27 mei 2011

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (11) 1 Def.

VOORJAARSZITTING 2011

AANGENOMEN BESLUITEN

(2011-I)

Brussels, 27 mei 2011

INHOUD

Bladzijde

I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	
Protocol 1: Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	1
II. Algemene en juridische zaken	
Protocol 2: Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie, internationale organisaties, niet-lidstaten).....	1
Protocol 3: Regels betreffende de betrekking tussen de CCR en het CDNI-Verdrag	1
Protocol 4: Kostenvergoeding 2010 en 2011 (afrekening) tussen de CCR en het CDNI	4
Protocol 5: Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg.....	6
Protocol 6: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de	7
III. Economische aspecten	
Protocol 7: Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis	14
IV. Schipperspatenten en bemanning	
Protocol 8: Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	26
Protocol 9: Administratieve overeenstemming met de Slowaakse Republiek.....	33
Protocol 10: Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs	51
Protocol 11: Administratieve overeenstemming met de Oostenrijkse Republiek	55
V. Verkeersregels	
Protocol 12: Wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (artt. 1.08 en 7.01) en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 11.02, 11.04, 24.02, 24.06 en bijlage I) door voorschriften van tijdelijke aard - Vermindering van verdrinkingsgevallen.....	81

VI. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 13: Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (art. 7.02 tweede lid).....	89
Protocol 14: Wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 - Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord (Bijlage N Deel I).....	90

VII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

Protocol 15: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren	95
--	----

VIII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 16: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2009-I-23)	95
Protocol 17: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2010	101

IX. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Protocol 18: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	105
--	-----

X. Begroting en beheer

Protocol 19: Begroting voor 2012 van de Centrale Commissie	139
Protocol 20: Begroting voor 2012 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	139
Protocol 21: Verlenging van het mandaat van de plaatsvervangend secretaris-generaal en van de hoofdingenieur	139
Protocol 22: Benoeming van de secretaris van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	140
Protocol 23: Herziening van de personeelslijst van het secretariaat	140
Protocol 24: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2010	142

XI. Diversen

Protocol 25: Persbericht	150
Protocol 26: Datum van de volgende vergadering	150



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2011

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie, internationale organisaties, niet-lidstaten)

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Regels betreffende de betrekking tussen de CCR en het CDNI-Verdrag

Besluit

De Centrale Commissie,

overwegende dat het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart, CDNI-Verdrag genaamd, op 1 november 2009 van kracht geworden is,

overwegende dat de CCR de juridische, administratieve en financiële implicaties van de tenuitvoerlegging van dit Verdrag in het licht van haar regelgevende bevoegdheden en de verantwoordelijkheden die in het Verdrag ten aanzien van zijn secretariaat zijn voorzien, dient vast te leggen,

overwegende dat de CCR hiertoe in kan stemmen met de "Regels inzake de betrekking tussen de CCR en het CDNI" die bij het onderhavige besluit zijn gevoegd,

verzoekt haar Secretaris-Generaal het onderhavige besluit de Conferentie der Verdragsluitende Partijen ter kennisname te doen toekomen.

Bijlage

Regels inzake de betrekking tussen de CCR en het CDNI

Basisbeginselen:

1. De Akte van Mannheim en het CDNI zijn twee zelfstandige en van elkaar onafhankelijke volkenrechtelijke overeenkomsten.
2. De totstandkoming en de inwerkingtreding van het CDNI-Verdrag had niet als doel, noch als beoogd resultaat, de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden van de CCR, zoals deze voortvloeien uit de Herziene Rijnvaartakte, te wijzigen.

Taken van de CCR:

3. De CCR blijft bevoegd, te beraadslagen over iedere kwestie met betrekking tot het milieu voor zover deze niet in het CDNI-Verdrag geregeld zijn of rechtstreeks voortvloeien uit de bepalingen van dit Verdrag.

Taken van het CDNI:

4. Vraagstukken in verband met de tenuitvoerlegging van het CDNI-Verdrag of toekomstige wijzigingen of aanpassingen daarvan vallen onder de bevoegdheid van de organen van het CDNI.
5. Het CDNI beheert zijn financiële aangelegenheden onafhankelijk van de CCR en autonoom. De boekhouding van het CDNI en die van de CCR zijn gescheiden van elkaar. De regels voor de boekhouding en begroting van het CDNI zijn vastgesteld in het Financieel Reglement van het CDNI. De begroting van het CDNI bestaat uit de begrotingen van de CVP en het IVC. Deze begrotingen worden door de bevoegde organen van het CDNI opgesteld en aangenomen.

Secretariaat van het CDNI:

6. In overeenstemming met de bepalingen in de artikelen 10, vijfde lid, en 15 van het CDNI, wordt het secretariaat van de CVP en het IVC door het secretariaat van de CCR gevoerd. In overeenstemming met besluit 2007-II-15, stelt de CCR haar secretariaat aan de organen van het CDNI ter beschikking.
7. Als het secretariaat in opdracht van de organen van het CDNI handelt, valt het onder de bevoegdheid van deze organen en brengt aan hen verslag uit. In de Huishoudelijke Reglementen van de CVP en het IVC, alsmede het Financieel Reglement van het CDNI wordt de rol van het secretariaat ten aanzien van deze organen gedefinieerd.
8. Onder "secretariaat" worden alle diensten van het personeel, de ter beschikkingstelling van ruimten, materiaal en bijkomende diensten verstaan die noodzakelijk zijn voor de tenuitvoerbrenning van het CDNI. Het secretariaat van de CCR maakt een overzicht van de voor de organen van het CDNI verrichte diensten op basis van de reële kosten en de desbetreffende gegevens in de analytische boekhouding van de CCR.
9. In de begroting van het CDNI zijn de kosten voor de dienstverlening van het secretariaat van de CCR aan de organen van het CDNI als post voorzien. Indien de begroting van het CDNI niet toereikend is om de kosten voor alle geleverde diensten te dekken, worden de betreffende bedragen overeenkomstig de bepalingen van het Financieel Reglement van het CDNI van het reserve- en investeringsfonds van het CDNI afgeboekt.

Wisselwerking:

10. De CCR acht zich gebonden aan de regels en normen van het CDNI-Verdrag, aangezien het verdrag door alle lidstaten van de CCR werd geratificeerd.
11. Bijgevolg zullen de gemeenschappelijk vast te stellen regels voor de tenuitvoerlegging van het CDNI-Verdrag die betrekking hebben op de Rijnvaart en die aldus de bevoegdheid van de CCR betreffen, door de CCR worden vastgesteld.
12. De CCR neemt in haar reglementen de regels en normen van het CDNI-Verdrag over die bestemd zijn voor de scheepvaart, zodat deze op de Rijn toepassing kunnen vinden.

PROTOCOL 4

Kostenvergoeding 2010 en 2011 (afrekening) tussen de CCR en het CDNI

Besluit

De Centrale Commissie,

overwegende dat de CCR haar secretariaat aan het CDNI ter beschikking stelt en overeengekomen is dat de door het secretariaat ten behoeve van het CDNI en zijn organen verrichte diensten in principe voor rekening van het CDNI zijn ;

overwegende dat de begrotingen voor 2010 en 2011 van het CDNI geen rekening hielden met alle door het secretariaat ten laste van het CDNI en zijn organen gemaakte kosten en de dienovereenkomstige kosten in de bijlage zijn opgevoerd ;

overwegende dat het niet meer dan billijk is dat het CDNI opkomt voor deze bedragen en de CCR derhalve haar secretariaat opdraagt de organen van het CDNI om betaling hiervan te verzoeken;

overwegende dat de CCR ermee instemt dat deze vergoedingen op de begroting voor 2012 worden opgenomen,

verzoekt haar Secretaris-Generaal zorg te dragen voor de uitvoering van dit besluit.

Bijlage

Overzicht van door de CCR gemaakte kosten waarvan de terugbetaling tot nu toe niet in de begrotingen 2010-2011 van het CDNI voorzien was

In 2009 en 2010 zijn via de begroting van de CCR een aantal kosten gedekt die niet voorzien waren op de begroting van het CDNI vanwege de termijnen en moeilijkheden die er waren bij de tenuitvoerbrenging van het nieuwe verdrag. Deze bedragen zijn derhalve nog niet door de CCR ontvangen. Dit zal ook nog in 2011 het geval zijn, omdat deze uitgaven voor dit jaar evenmin op de begroting van het CDNI waren voorzien (zie doc. PRE (10) 30 / CPC (10) 53 en PRE (10)m 35).

De kosten vloeien voor het grootste deel voort uit werkzaamheden die door de Plaatsvervangend Secretaris-Generaal voor het CDNI werden verricht, vertalingen die door het personeel van het secretariaat werden gemaakt en algemene kosten. Vanaf 2012 zullen al deze kosten op de begroting van het CDNI worden voorzien (zie ontwerpbegroting 2012 voor het CDNI).

Boekjaar 2010 (kosten)

Door de Plv. Secretaris-Generaal verrichte werkzaamheden (op uurbasis)	37.000 euro
Door het secretariaat verzorgde vertalingen 700 pagina's à 30 euro per blz. =	21.000 euro

Boekjaar 2011 (ramingen)

Door de Plv. Secretaris-Generaal verrichte werkzaamheden (op uurbasis)	28.000 euro
Door het secretariaat verzorgde vertalingen 700 pagina's à 30 euro per blz. =	21.000 euro

Totaal 2010 + 2011 = 107.000 euro, afgerond op 105.000 euro

Nadere informatie over de betaling van deze bedragen is bij het secretariaat beschikbaar.

PROTOCOL 5

Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg

Besluit

De Centrale Commissie,

overwegende dat de Akte van Mannheim de Centrale Commissie opdraagt, te waken over het behoud van de vrije scheepvaart op de Rijn, en dat zij derhalve streeft naar een permanente verbetering van de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg, waarbij zij de actuele overwegingen op dit vlak wil intensiveren,

overwegende dat ongevallen en de daaruit voortvloeiende onderbrekingen van de scheepvaart in de Centrale Commissie altijd de nodige aandacht krijgen, waarbij zij regelmatig onderzoekt welke lessen uit dergelijke gebeurtenissen getrokken dienen te worden, zodat de scheepvaartomstandigheden op de Rijn kunnen worden verbeterd,

onderstrepende dat zij zowel de averij van het motortankschip "Waldhof" bij St. Goar in januari 2011 en de gevolgen daarvan, als ook het ongeval van het tankmotorschip "Calendula 12" in dezelfde maand nauwgezet heeft gevolgd,

verwijzend naar het feit dat zij terdege kennis neemt van de beraadslagingen naar aanleiding van de bovengenoemde gebeurtenissen over mogelijke maatregelen ter voorkoming van scheepvaartstremmingen als gevolg van ongevallen of averij van schepen en de beperking van de nadelige consequenties voor de Rijn- en binnenvaart,

dankt de Duitse autoriteiten voor de versterkte informatie en de uitstekende wijze waarop de werkzaamheden voor de berging van het schip werden voltrokken,

na kennis te hebben genomen van de beraadslagingen en conclusies van de vergadering die op 27 en 28 april 2011 door de Duitse autoriteiten werd georganiseerd met betrekking tot de consequenties voor het vervoer van gevaarlijke goederen, alsmede de overwegingen en resultaten van de buitengewone vergadering van de Raadgevende Conferentie die zij op 9 mei 2011 in Straatsburg heeft georganiseerd,

overwegende dat wanneer er een ongeval met een schip plaatsvindt, er hoge prioriteit moet worden gegeven aan het vrijmaken van de vaargeul zodat de scheepvaart kan worden voortgezet, waarbij het van groot belang wordt geacht dat de bevoegde autoriteiten op internationaal niveau van gedachte wisselen over lessen en maatregelen over de manier waarop men omgaat met belemmeringen van het scheepvaartverkeer, zodat er adequate voorzorgsmaatregelen en doeltreffende middelen kunnen worden geïdentificeerd waardoor de gevolgen voor de scheepvaart tot een minimum beperkt kunnen worden,

ernaar strevend het scheepvaartbedrijfsleven bij te staan bij zijn inspanningen om in de Rijnvaart een hoog veiligheidsniveau te behouden en ook de verladers te wijzen op het feit dat de recente ongevallen niet tot een lager veiligheidsniveau leiden en de Rijnvaart ook in de toekomst een betrouwbare partner blijft,

zonder vooruit te willen lopen op de conclusies van de lopende onderzoeken naar de scheepsongevallen, maar juist met het oogmerk erover te waken dat alle beschikbare informatie over een eventuele tekortschietende veiligheid in de Rijn- en binnenvaart in overweging genomen en nader onderzocht wordt,

- verzoekt haar secretariaat voor de volgende plenaire zitting een tussentijds verslag op te stellen over de resultaten van de beraadslagingen over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg en voorstellen te doen voor eventuele stappen op de diverse gebieden ;

- verzoekt haar comités voorstellen te bespreken die ertoe bijdragen de omgang met stabiliteit door het hiervoor verantwoordelijke scheepspersoneel te verbeteren en schippers die in binnenvaartsegmenten werken waar de belading risico's met zich mee kan brengen, beter vertrouwd te maken met de controle van de stabiliteit;
- verzoekt haar comités de vraagstukken in verband met de veiligheid en betrouwbaarheid van de waterweg bij de voorbereiding van de werkprogramma's voor 2011-2012 op passende wijze in overweging te nemen ;
- besluit dit onderwerp op de volgende plenaire zitting opnieuw te behandelen.

PROTOCOL 6

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

Aanvullend Protocol nr. 1: wijziging van artikel 40a : schrapping van op overtreding van de politiereglementen toepasselijke boetes, ondertekend te Straatsburg op 25 oktober 1972, in werking getreden op 25 februari 1975.

Aanvullend Protocol nr. 2 : artikel 2, nieuw derde en vierde lid : voorwaarden voor het vervoer, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 februari 1985.

Aanvullend Protocol nr. 3 : nieuwe artikelen 23, 32 en 37 : aanpassing van boetebedragen voor overtredingen, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 september 1982.

Aanvullend Protocol nr. 4 : dit protocol is, overeenkomstig de bepalingen van artikel II (structurele saneringsmaatregelen), sinds 31.12.1999 niet meer van kracht ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, in werking getreden op 1 augustus 1991.

Aanvullend Protocol nr. 7 : toevoeging van een tweede alinea in artikel 23 over de erkenning van scheepscertificaten en schipperspatenten, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, in werking getreden op 1 december 2004.

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

Aanvullend Protocol nr. 5 : verlenging tot 29 april 2003 van de structurele saneringsmaatregelen, ondertekend te Straatsburg op 28 april 1999, treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	18 december 2002
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	21 januari 2000
ZWITSERLAND	5 oktober 2000

Aanvullend Protocol nr. 6 : verhoging van de boetes tot 25.000 euro, ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	18 december 2002
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	20 april 2000
ZWITSERLAND	24 september 2001

Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI)

Ondertekend te Straatsburg op 4 november 1988, in werking getreden op 1 september 1997

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND ¹	9 maart 1999
BELGIË	
FRANKRIJK	
LUXEMBURG ²	8 juli 1993
NEDERLAND ³	16 april 1997
ZWITSERLAND ⁴	21 mei 1997

¹ Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland

Voorbehouden :

1. De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich het recht voor krachtens artikel 18, eerste lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag met betrekking tot vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), alsmede met betrekking tot schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters d) en e) van het CLNI-Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen.
2. De Duitse Bondsrepubliek verklaart krachtens artikel 18, tweede lid van het Verdrag, dat de Duitse Bondsrepubliek de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, tweede zin, letters a) en b) niet zal toepassen op vorderingen die voortkomen uit gebeurtenissen die zich op haar wateren hebben voorgedaan.

Verklaring :

De Duitse Bondsrepubliek verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag dat het genoemde Verdrag op alle Duitse waterwegen toepasselijk is.

² Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud :

Het Verdrag geldt niet ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water, noch ten aanzien van sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart.

Verklaring :

Het Verdrag is eveneens van toepassing op de bevaarbare gedeelten van de Sûre.

Binnen de grenzen van het tweede lid van artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

³ Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud:

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

- a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
- b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, en dit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag.

Verklaring:

Het Koninkrijk der Nederlanden verklaart overeenkomstig artikel 15, eerste lid van het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI), dat het genoemde Verdrag op alle Nederlandse waterwegen toepasselijk is.

⁴ Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud:

- a) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water (artikel 18, eerste lid, letter a) uit;
- b) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart (artikel 18, eerste lid, letter d) uit;
- c) de Zwitserse Bondsstaat zal de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag niet toepassen (artikel 18, tweede lid).

Verklaring:

De Zwitserse Bondsraad verklaart bovendien dat de Zwitserse Bondsstaat, overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag eveneens op de Rijn tussen Bazel en Rheinfelden toepast.

Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart

Ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, in werking getreden op 1 november 2009

Neerlegging van de ratificatieaktes

Duitsland : 10 maart 2004

België : 22 september 2009

Frankrijk : 15 september 2005

Luxemburg¹ : 14 mei 2002

Nederland : 10 juli 2000

Zwitserland : 16 juli 1998

¹ Verklaringen en voorbehouden van Luxemburg

De Luxemburgse Regering heeft het recht overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, eerste lid, van het Verdrag een nationaal instituut van een lidstaat van de Europese Unie als nationaal instituut voor Luxemburg aan te wijzen.

Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het Vervoer van Goederen over de Binnenwateren (CMNI)

ondertekend te Boedapest op 22 juni 2001, in werking getreden op 1 april 2005

Depositaris : Regering van de Hongaarse Republiek

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Hongarije : 7 mei 2002

Luxemburg : 25 maart 2004

Roemenië: 3 april 2004

Zwitserland: 19 mei 2004⁵

Kroatië: 7 december 2004

Tsjechische Republiek: 14 november 2005

Bulgarije : 19 april 2006

Nederland : 20 juni 2006

Rusland : 11 april 2007

Frankrijk : 11 mei 2007

Duitsland: 10 juli 2007

Slowakije : 27 november 2007

Moldavië : 21 april 2008

België : 5 augustus 2008

Servië : 10 juni 2010⁶

⁵ **Verklaring van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.

Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

⁶ **Verklaring van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.

Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

Europees Akkoord inzake het Vervoer van gevaarlijke Stoffen over de Binnenwateren (ADN)

ondertekend in Genève op 26 mei 2000, in werking getreden op 29 februari 2008

De bij het Akkoord gevoegde Toepassingsverordening is in werking getreden op 28 februari 2009.

Depositaris: Secretaris-Generaal van de Organisatie van Verenigde Naties

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Rusland: toetreding op 10 oktober 2002

Nederland: aanvaarding op 30 april 2003

Hongarije: toetreding op 4 mei 2004

Oostenrijk: toetreding op 9 november 2004

Bulgarije: bekrachtiging op 7 maart 2006

Luxemburg : bekrachtiging op 24 mei 2007

Duitsland: bekrachtiging op 31 januari 2008

Moldavië : aanvaarding op 19 februari 2008

Frankrijk : goedkeuring op 3 april 2008

Roemenië: toetreding op 3 december 2008

Kroatië: bekrachtiging op 4 maart 2009

Slowakije: bekrachtiging op 20 oktober 2009

Oekraïne: toetreding op 28 januari 2010

Polen: toetreding op 25 juni 2010

Servië: bekrachtiging 6 februari 2011

Zwitserland: toetreding op 8 februari 2011

PROTOCOL 7

Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op het mondeling verslag van de voorzitter van haar Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor het jaar 2010 en de vooruitzichten voor het jaar 2011.

Bijlage

Verslag voor de Centrale Commissie over de economische situatie in de Rijnvaart

Situatie in 2010 en vooruitzichten voor het jaar 2011

I. Algemene opmerkingen

a) Algemene situatie

In de loop van 2010 is het over de Rijn getransporteerde volume met iets meer dan 10 % toegenomen. De groei bedroeg in de tweede helft van het jaar ongeveer 15,6 %, hetgeen vooral te danken was aan een duidelijke toename in het vervoer van aardolieproducten, staalproducten en containers. De gunstige ontwikkelingen die in de drogeladingsector en chemie konden worden vastgesteld, hangen samen met inhaaleffecten na de crisis. In december hebben de weersomstandigheden en waterstanden het vervoer op de Rijn nadelig beïnvloed.

Hoewel de getransporteerde hoeveelheden gemiddeld over het jaar gezien nog onder de waarden liggen van voor de crisis, lijkt de ontwikkeling in de tweede helft van het jaar erop te wijzen dat de vervoersvraag langzaam omhoog klimt naar het niveau van voor de crisis.

b) Waterstanden

De waterstanden in 2010 schommelden het gehele jaar min of meer rond een niveau dat een volledige benutting van de laadcapaciteit toeliet. Pas in december stegen de waterstanden en na zware neerval was er ook in januari 2011 telkens weer sprake van hoogwater. De hoge waterstanden hebben de scheepvaart verschillende dagen belemmerd.

c) Brandstofprijzen

De brandstofprijzen toonden het hele jaar 2010 een stijgende tendens. In de loop van dit jaar leverde dit een stijgingspercentage van rond de 50 op, dat in de tweede helft van het jaar zelfs nog hogere pieken liet zien.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a) Getransporteerde hoeveelheden

De door de drogeladingvaart getransporteerde hoeveelheden zijn in 2010 10,6 % gestegen. In de tweede helft van het jaar was de vervoersvraag zelfs nog groter en komt de toename uit op 14,3 %.

Landbouwsector

De graanoogsten vielen in 2010 duidelijk lager uit dan in 2009 en over het gehele jaar gerekend levert dit een daling op van de getransporteerde hoeveelheden van rond de 10 %. Op een gegeven moment werd in dit vervoerssegment echter een piek van meer dan 21 % bereikt. Dit kan worden verklaard door de invoer van graan via de zeehavens, dat vooral werd aangevoerd voor de productie van biobrandstoffen. Het transport van voedingsmiddelen en veevoeders liep in 2010 licht terug.

Het hele jaar door was er daarentegen een fors herstel in het vervoer van kunstmest vast te stellen, met een stijging van bijna 29 % van de vervoerde hoeveelheden.

Staalnijverheid

Het vervoer van grondstoffen en schroot voor de staalnijverheid bereikte in 2010 weer het niveau van voor de crisis, dankzij een stijging van meer dan 36 % van de in 2010 vervoerde hoeveelheden. Nadat het grootste deel van de achterstand was ingehaald, bleef het groeipercentage in de tweede helft in vergelijking met dezelfde periode in 2009 steken op 17 %.

Het vervoer van staalproducten is over het gehele jaar genomen met 9,6 % en in de tweede helft van het jaar vergeleken met het tweede halfjaar van 2009, bijna 34 % gestegen.

Energiesector : kolen

In het kader van het herstel na de crisis, toont ook het vervoer van kolen in 2010 een plus van 23 %. Voor de twee belangrijkste segmenten in deze sector lopen de ontwikkelingen in 2010 niet gelijk op. In het kielzog van de toegenomen activiteiten in de staalsector nam ook het vervoer van cokeskolen, die grotendeels voor deze sector bestemd zijn, toe, terwijl het vervoer van kolen voor elektriciteitscentrales als gevolg van de toegenomen concurrentie met aardgas in het licht van de actuele prijzen, terugliep.

Zand, kiezel, stenen, aarde en bouwmetaal

De transporten van zand en kiezel zijn in 2010 met bijna 5 % gedaald ten gevolge van de zeer strenge en lange winter 2009 / 2010 en een zeer zwakke vraag die slechts langzaam aantrok. In het tweede semester kon een toename van bijna 4,5 % worden geconstateerd. Over het gehele jaar gezien liggen de getransporteerde hoeveelheden steeds ongeveer 17 % onder de hoeveelheden die voor de crisis werden vervoerd. In deze sector is het herstel dus nog niet echt merkbaar geworden. Verder moet er hier op worden gewezen dat deze vervoersstromen op de traditionele Rijn meestal plaatsvinden door schepen die vanaf de Bovenrijn op terugreis zijn. Zij worden op de markt tegen vrachtprijzen aangeboden die vaak nauwelijks boven de exploitatiekosten liggen en dus in feite alleen goed zijn om de kosten te dekken. Voor de Rijnvaart vormen deze transporten eerder een schnabbeltje dan een autonoom marktsegment.

b) Vrachtprijzen

In de drogeladingsector kon in 2010 een stijging van de vrachtprijzen worden vastgesteld. Deze stijging blijft echter achter bij die van de vervoerde hoeveelheden. Aangezien de waterstanden vrijwel het gehele jaar een volle belading van de schepen toelieten, is dit voornamelijk te danken aan de toepassing van een indexatie op grond van de gasolieclausule, hoewel ook de geleidelijke verbetering van de transportvraag een steentje zal hebben bijgedragen.

c) Containervervoer

In het licht van de oplevende wereldhandel en activiteiten in de zeehavens heeft ook het containervervoer de achterstand weggewerkt, zodat in de loop van het jaar het niveau van voor de crisis werd bereikt. Voor de Rijn betekende dit in 2010 een toename van de hoeveelheden van meer dan 12 %. In de tweede helft van het jaar klom dit percentage zelfs naar 16,6 %. Terwijl het groeicijfer voor volle containers over het gehele jaar gemeten bij bijna 10 % lag en bij 16,6 % in de laatste zes maanden, maakte het vervoer van lege containers over twaalf maanden gemeten zelfs een groei door van meer dan 20 %. De reden voor deze sterke stijging van het vervoer van lege containers ligt in het feit dat er in de zeehavens een structureel tekort aan lege containers is.

III. Situatie in de tankvaart

a) Getransporteerde hoeveelheden

In de tankvaartsector wordt het jaar 2010 gekenmerkt door een gemiddelde stijging van de getransporteerde hoeveelheden van bijna 9 %, die in de tweede helft van het jaar zelfs boven de 19 % uitkwam.

Energiesector : aardolieproducten

Het vervoer van aardolieproducten toonde over het geheel gezien in de loop van 2010 een toename van 4,6 %. In de laatste zes maanden lag dit percentage bij 23,5 %. Als gevolg van de onverminderd hoge prijzen zijn de voorraden nog steeds gering, omdat de verbruikers alleen die hoeveelheden hebben ingekocht die zij meteen nodig hebben.

Chemiesector

De in de chemiesector vervoerde hoeveelheden zijn in 2010 met meer dan 15,5 % gestegen. In het tweede semester was er een plus van 13,8 %, hetgeen betekent dat de groei ietwat terugloopt. Dit kan erop duiden dat het einde van het inhaaleffect in deze sector in zicht is.

b) Vrachtprijsniveau

Aan het begin en tegen het einde van 2010, bleven de vrachtprijzen in de tankvaart achter bij die van de twee daaraan voorafgaande jaren. In de herfst viel het gebruikelijke positieve seizoenseffect op het vrachtprijsniveau lager uit dan in vroegere jaren. Dit zal ongetwijfeld eerder samenhangen met de zeer gunstige waterstanden en de ontwikkeling van het aanbod, dan met de omvang van de vraag.

IV. Ontwikkeling van de laadruimte

Drogeladingvaart

In de loop van 2010 zijn er 24 (*tegen 72 in 2009*) nieuwe motorvrachtschepen in de drogeladingvaart op de markt gekomen. Zij zijn goed voor een totale capaciteit van 73.000 ton. Verder zijn er 24 nieuwe duwbakken (*tegen 44 in 2009*) met een totale capaciteit van 37.000 ton geteld. Dit bevestigt de significante afname in het aantal nieuwe schepen die voor deze sector aangekondigd was. Hoewel het aantal schepen dat in de drogeladingvaart in 2010 gesloopt werd in vergelijking met de afgelopen jaren aanzienlijk is toegenomen, is de capaciteit die door Nederlandse sloopbedrijven verwijderd werd (ongeveer 25.000 ton) nog steeds qua volume niet meer dan 1/5 van de toegevoegde capaciteit. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat de Nederlandse markt voor de sloop van schepen representatief is. Verder moet nog gewezen worden op het feit dat de toegevoegde capaciteit een hogere productiviteit heeft dan de gesloopte scheepscapaciteiten.

Wat de verhouding tussen vraag en aanbod betreft, kan worden vastgesteld dat het prijsniveau als belangrijke indicator in de drogeladingvaart laat zien dat het transportaanbod in vergelijking met de vraag vooral in het marktsegment dat door de grotere schepen wordt bediend, nog steeds te groot is, en dit ondanks het inhaaleffect waardoor de getransporteerde hoeveelheden weer vrijwel op het niveau van voor de crisis zijn komen te liggen. Ook al worden er minder nieuwe schepen gebouwd, is toch om een evenwicht te bereiken, een verdere toename van de transporthoeveelheden of een afname van de huidige laadruimte vereist.

Tankvaart

Voor de tankvaartmarkt was het jaar 2010 wat het aantal nieuw gebouwde schepen betreft vergelijkbaar met het voorgaande jaar. Er zijn 79 motortankschepen met een capaciteit van ongeveer 250.000 ton in bedrijf genomen. De transformatie van een enkelwandige naar dubbelwandige vloot wordt dus actief vervolgd. In 2008 zijn vanwege de sterke afbrokkeling van de markt voor droge lading, veel bestelling voor drogeladingschepen op het laatste moment omgezet in bestellingen voor tankschepen. Dit is mede een verklaring voor de massale toevoer van laadruimte op de markt die er in 2010 niet minder op werd. Er zijn twee mogelijkheden, schepen van de West-Europese markt te verwijderen: het slopen van schepen (dit aantal was in 2010 relatief gering) of verkoop aan derde landen buiten Europa, waar de ADN-regeling niet geldt. Statistisch gezien kan dit niet worden waargenomen.

De verhouding tussen aanbod en vraag is in 2010 niet wezenlijk anders komen te liggen, ofschoon de nieuwbouw zich handhaafde. Reden hiervoor is het feit dat de vraag zich in gelijke tred met het aanbod heeft ontwikkeld.

V. Exploitatieomstandigheden in 2010

Kosten

Van alle exploitatiekosten is de post brandstofkosten in de loop van 2010 het sterkst gestegen.

Inkomsten

Ondanks een duidelijke stijging van de getransporteerde hoeveelheden, zijn de vrachtprijzen op een dermate laag prijspeil blijven steken dat er geen sprake kon zijn van een tevredenstellende exploitatie.

Financiële situatie van de ondernemingen

In de drogeladingvaart is de financiële situatie in veel ondernemingen nog steeds weinig rooskleurig, aangezien de vrachtprijzen door de bank genomen laag waren en ondanks de toename van de vervoerde hoeveelheden niet voldoende om de kas te spekken.

Ook in de tankvaart heeft zich de financiële situatie van de binnenvaartondernemingen verslechterd als gevolg van de groeiende overcapaciteiten op de markt en de consequenties daarvan.

VI. Vooruitzichten voor 2011

Begin 2011 had het vervoer te lijden onder de onderbreking van de Rijnvaart vanwege hoogwater en het ongeval met de "Waldhof", waardoor de hoeveelheden overgeslagen goederen in het gebied rond de Midden- en Bovenrijn tijdelijk een inzinking vertoonden.

Vervoersvraag in de drogeladingvaart

De algemene economische vooruitzichten wijzen op een verlangzaming van de groei in 2011. Er mag vanuit worden gegaan dat het inhaaleffect na de financiële crisis aan zijn einde gekomen is. De transportvraag zal in het algemeen weliswaar een lager groeiritme tonen, maar dat neemt niet weg dat het niveau van 2008 in 2011 wel opnieuw zal worden bereikt. Tegen die achtergrond van de ook dit jaar nog steeds toenemende vraag en het dalende aantal nieuwe schepen, mag worden verwacht dat de marktsituatie in 2011 door een beter evenwicht tussen vraag en aanbod gekenmerkt zal zijn.

De activiteiten in de zeehavens zijn in de eerste maand van 2011 in vergelijking met de laatste maanden van 2010 relatief stabiel gebleven. Dit is een logische consequentie van het feit dat in de Europese industrie de groei ook op een lager peil is komen te liggen en de economische activiteit door de hoge prijzen voor grondstoffen geremd wordt. Uitgaande van de prognoses voor het staalverbruik, verwacht men dat de staalproductie – in ieder geval in Europa – dit jaar minder sterk zal toenemen en dat dit dienovereenkomstig in de transportvraag op de Rijn te merken zal zijn.

Deze verwachte verlangzaming van de groei in de staalsector dempt ook de prognoses voor de groei van de transportvraag in het kolensegment voor 2011. De verhoogde bouwactiviteiten zouden daarentegen in 2011 eerder een positieve bijdrage kunnen leveren, hoewel men niet uit het oog mag verliezen dat de winter van 2010/2011 lang en streng was, waardoor verschillende bouwplaatsen stil kwamen te liggen. Om deze reden zou de toename van de transporten in 2011 wel eens bescheiden kunnen uitvallen.

Bij het vervoer van containers zijn de getransporteerde hoeveelheden in de eerste maanden van 2011 op grond van de stremming van de Rijn in januari en februari, die vier weken aanhield, sterk gedaald. Daarbij is opnieuw duidelijk geworden dat de vervoerdragers over land (spoor- en wegvervoer) – in ieder geval in de huidige constellatie – op korte termijn slechts een deel van de transporthoeveelheden konden overnemen die normaal gesproken door de Rijnvaart voor haar rekening worden genomen. In de logistieke sector zal men ongetwijfeld gaan nadenken over strategieën waardoor men bij problemen op efficiënte wijze naar andere vervoerswijzen kan uitwijken.

Vervoersvraag in de tankvaart

De aardolieprijzen hebben in het voorjaar van 2011 een hoogtepunt bereikt, maar zijn sindsdien weer met ongeveer 15 % gedaald. Gezien de geringe omvang van de voorraden bestaat er in 2011 een inhaalpotentieel, waardoor de transportvraag een opleving zou kunnen vertonen. Bij het vervoer van chemische producten is het inhaaleffect inmiddels voorbij, zodat te verwachten valt dat een eventuele verdere toename van de hoeveelheden in 2011 lager zal uitvallen.

Ontwikkeling van het vervoer over de traditionele Rijn

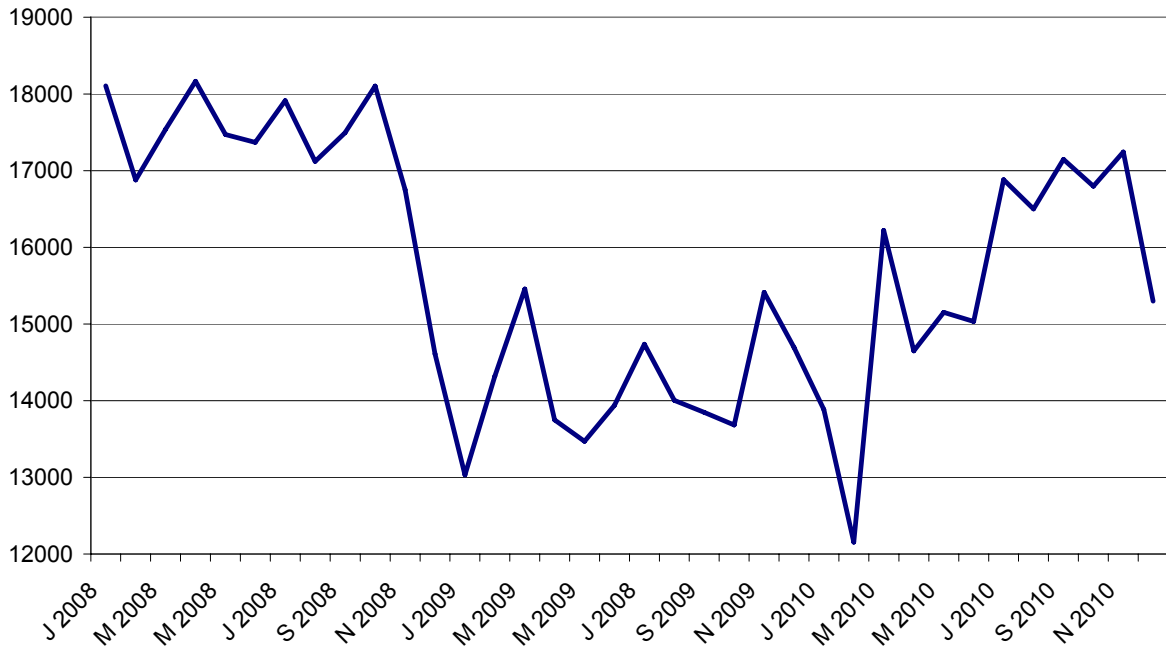
Jaar (in 1000 t)	2010	2009	ontwikkeling 2010/2009	2. halfjaar 2010	2. halfjaar 2009	ontwikkeling 2010/2009
	0 Landbouwproducten	7497	8342	-10,1%	5003	4109
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	10349	10820	-4,4%	5192	5738	-9,5%
2 Vaste minerale brandstoffen	28375	23017	23,3%	14746	11774	25,2%
3 Aardolieproducten	29457	28126	4,7%	15660	12682	23,5%
4 Ertsen, metaalafval	31087	22818	36,2%	15632	13339	17,2%
5 Ijzer, staal en non-ferrometalen	8922	8140	9,6%	5123	3835	33,6%
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	33781	35501	-4,8%	17709	16943	4,5%
7 Meststoffen	4065	3159	28,7%	2326	1722	35,1%
8 Chemische producten	18998	16448	15,5%	9801	8616	13,8%
9 Voertuigen, machines en overige goederen	15976	14790	8,0%	8681	7624	13,9%
totaal	188507	171161	10,1%	99875	86381	15,6%

jaar	2010		2009		ontwikkeling		
	Leeg	Vol	Leeg	Vol	Leeg	Vol	totaal
Container in TEU	448 975	1 445 560	372 924	1 317 642	20,4%	9,7%	12,1%

2. halfjaar	2010		2009		ontwikkeling		
	Leeg	Vol	Leeg	Vol	Leeg	Vol	totaal
Container in TEU	248 160	766 435	201 572	668 763	23,1%	14,6%	16,6%

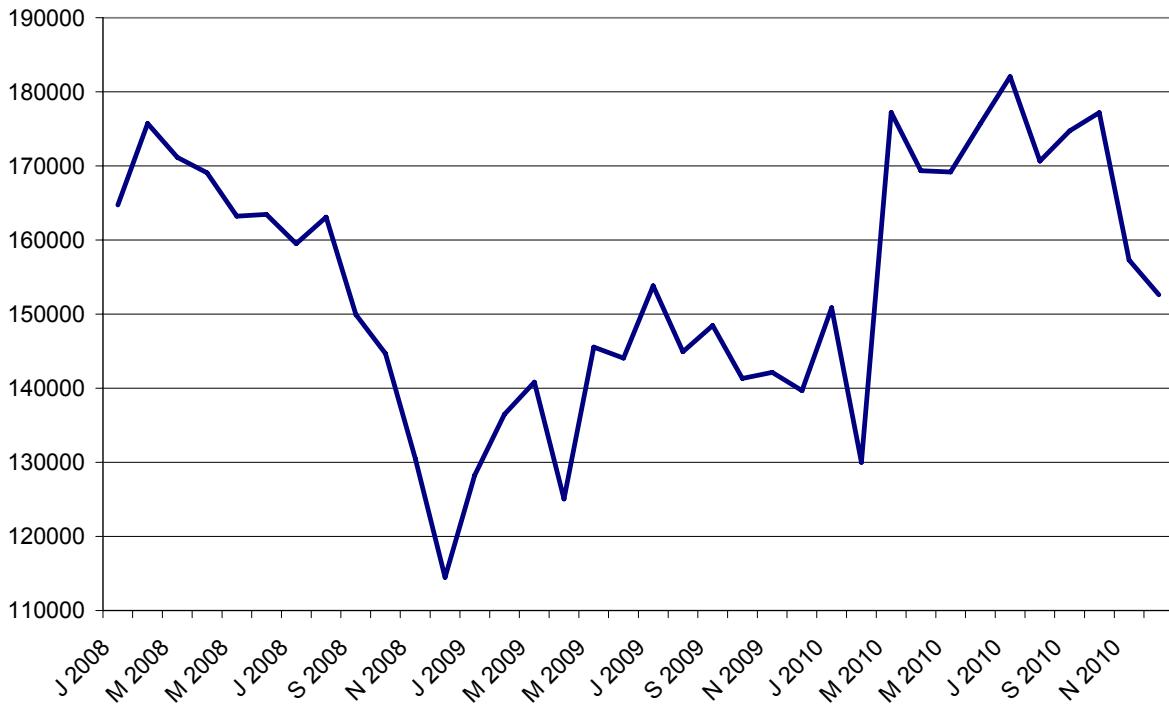
Bron: Destatis en secretariaat CCR

Maandelijkse ontwikkeling van het goederenvervoer op de traditionele Rijn (in 1000 t)



Bron: Destatis en secretariaat CCR

Maandelijks vervoer van containers op de traditionele Rijn (in TEU)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

Prognoses voor 2011 (Duitse binnenvaart)

Sector	Productie/import	Aandeel in het totale verkeer	verwacht effect op de vervoersvraag (in vergelijking met het vorige jaar)
Landbouw	Slechte oogsten gecompenseerd door meer import	16,00%	0
Kolen	Prognose vervoer + 5% in vergelijking met 2010	19,00%	+
Staalindustrie: ertsen	Duitse staalproductie: in 2011: + 7% in vergelijking met het vorige jaar	20%	++
Staalindustrie: ijzer, staal	Duitse staalproductie: in 2011: + 7% in vergelijking met het vorige jaar	8,00%	++
Bouwmaterialen	Licht herstel in de bouw, maar wederom een koude winter	27,00%	+
Andere goederen / containers	gelijkblijvende groei in het containertransport	10%	+++
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart			+
Aardolieproducten	Hoge olieprijs, voorraadeffecten uitgewerkt	60%	0
Chemie	Chemische industrie +5 tot +10%	40%	++
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart			+

Bronnen:

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

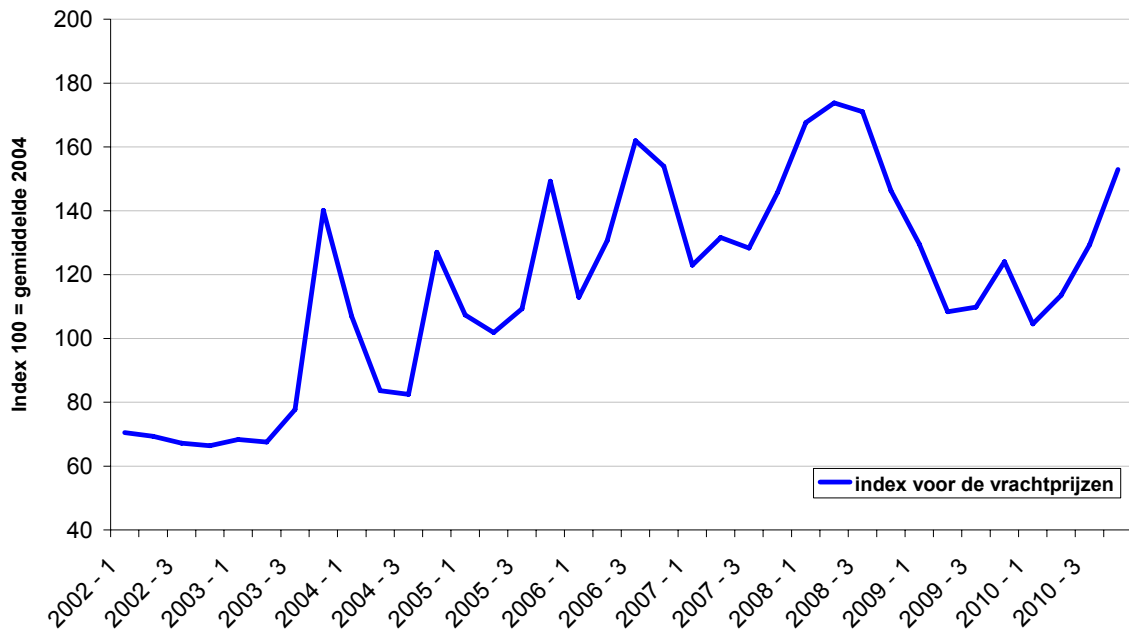
CEFIC

Prognoses CCR op basis van historische ontwikkelingen en berekeningen

Ontwikkeling

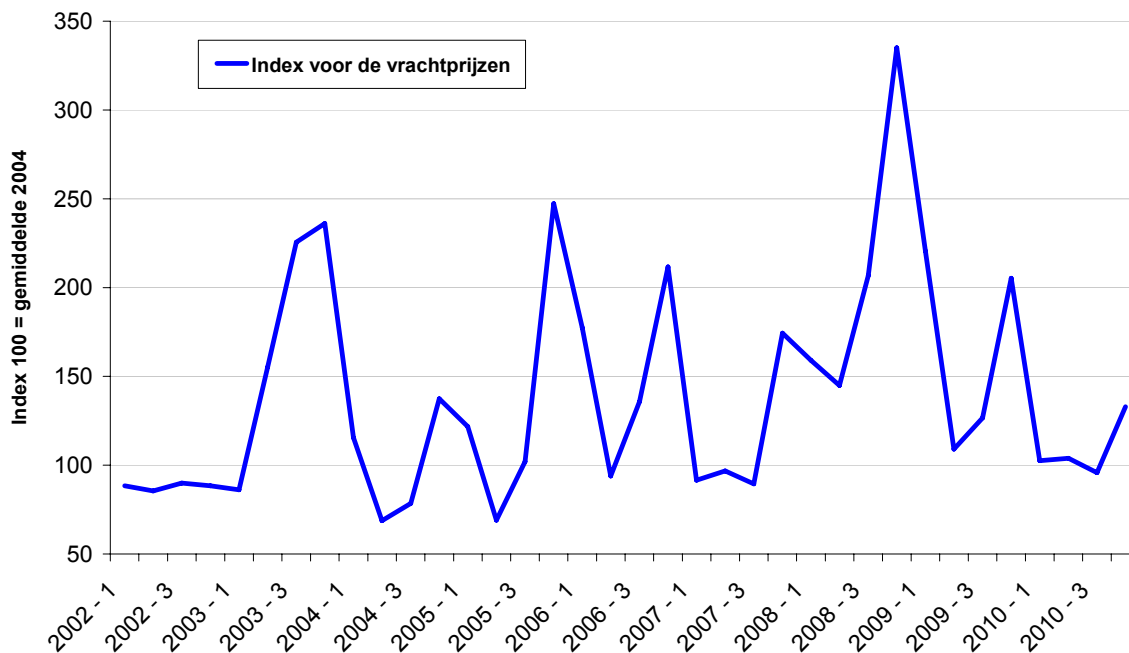
0%	0
1% t/m 5%	- / +
6% t/m 10%	-- / ++
11% t/m 15%	--- / +++
16% t/m 20%	---- / ++++
meer dan 20%	----- / ++++

Vrachtprijzen in de drogeladingvaart



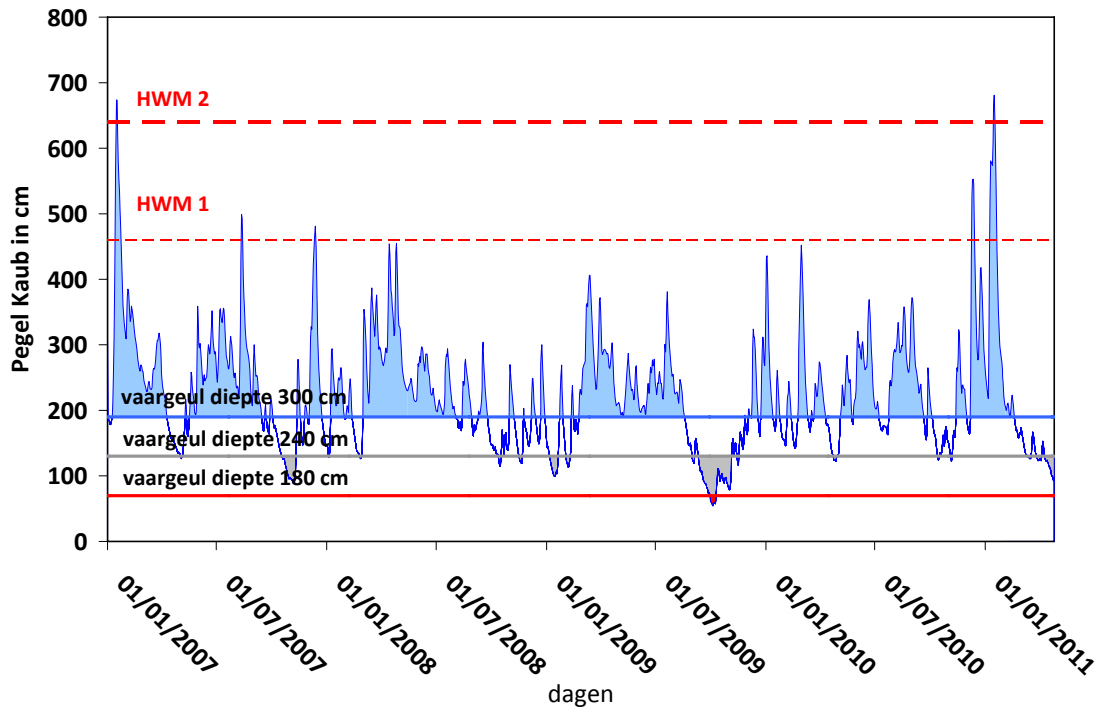
Bron: NEA

Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de tankvaart (aardoliesector)



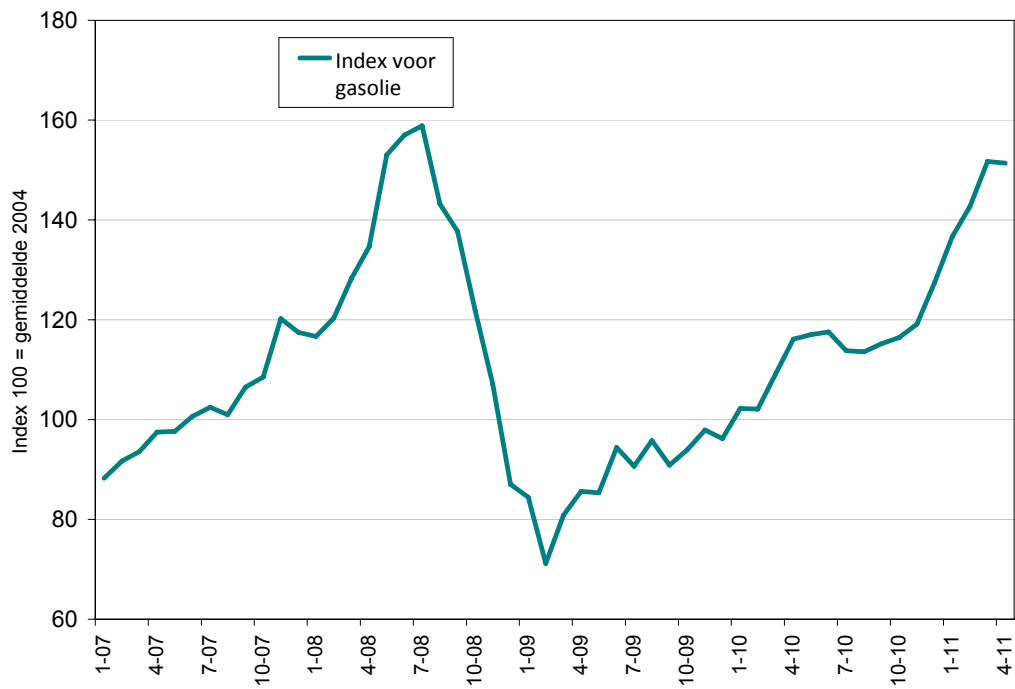
Bron : NEA, PJK international

Waterstand bij Kaub



Bron: BafG

Ontwikkeling van de gasolieprijs



Bron: CBRB

Nieuwe schepen

Scheepstype	2005			2006			2007		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Vrachtduwbakken	12	11401		18	18385		29	54336	
totaal	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Motortankschepen	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	0	0	0
totaal	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Duwboten	0		0	0		0	1		0
Sleepboten	0		0	0		0	0		0
totaal	0		0	0		0	1		0
Hotelschepen	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Dagtochtschepen	5		2832	2	1959	2244	1		1570
totaal	10		9112	6	3603	5430	3		3386

Scheepstype	2008			2009			2010		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	68	226750	92944	72	237668	114002	24	73000	36000
Vrachtduwbakken	38	70260		44	97461		24	37000	0
totaal	106	297010	92944	116	335129	114002	48	110000	36000
Motortankschepen	47	117500	31870	87	228020	72778	79	250000	42000
Tankduwbakken	0	0		0	0		3	5230	
totaal	47	117500	31870	87	228020	72778	82	255230	42000
Duwboten	3		1684	6		11188	2		1368
Sleepboten	3		0	6		1697	0		0
totaal	6		1684	12		12885	2		1368
Hotelschepen	3		5092	9			3		2871
Dagtochtschepen	6		3092	1			4		2828
totaal	9		8184	10		0	7		5699

Scheepstype	2011 (eind april)			totaal sinds 2002		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	2	4874	3148	375	1109693	464113
Vrachtduwbakken	1	2592		237	430407	0
totaal	3	7466	3148	612	1540100	464113
Motortankschepen	3	16265	3394	434	1207264	377064
Tankduwbakken	0			11	12162	0
totaal	3	16265	3394	445	1219426	377064
Duwboten	1		1268	16		17776
Sleepboten	0			14		13823
totaal	1		1268	30	0	31599
Hotelschepen	0		0	58	1644	43755
Dagtochtschepen	0		0	30	1959	19628
totaal	0		0	88		63383

Bron : IVR

PROTOCOL 8

Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens bij te dragen aan de integratie en ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een juridisch kader voor de Rijnvaart dat zo "eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk moet zijn", zoals de lidstaten dat in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking hebben gebracht,

beseffende dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee de verplichtingen van het bedrijfsleven vereenvoudigd kunnen worden en op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan worden bijgedragen,

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten afgegeven vaarbewijzen met prioriteit door de CCR moet worden behandeld, hetgeen een zo snel mogelijke inwerkingtreding van de vereiste wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn op grond van artikel 1.02 van dat reglement rechtvaardigt,

handelend overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Akte van Mannheim,

op voorstel van haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding,

I

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de in bijlage bij Besluit 2011-I-9 gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van het Slowaakse kapiteinsvaarbewijs klasse I, dat wordt afgegeven door de bevoegde Slowaakse autoriteit krachtens de wet 338/2000 van 22 september 2000, laatstelijk gewijzigd op 31 december 2010, en van het decreet nr. 12/2005 van 25 november 2005 van het Ministerie van Vervoer betreffende kwalificaties en beroepsvaardigheden van bemanningsleden, laatstelijk gewijzigd op 11 oktober 2007, onder voorbehoud dat aan de volgende, aanvullende voorwaarden is voldaan :

- voor de geldigheid van het Slowaakse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

II

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de in de bijlage bij Besluit 2011-I-9 gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs, dat wordt afgegeven krachtens de wet 338/2000 van 22 september 2000, laatstelijk gewijzigd op 31 december 2010 en het decreet nr. 12/2005 van 25 november 2005 van het Ministerie van Vervoer betreffende kwalificaties en beroepsvaardigheden van bemanningsleden, laatstelijk gewijzigd op 11 oktober 2007,

III

neemt de wijzigingen van de bij dit besluit gevoegde bijlagen D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 oktober 2011, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2011-I-9 gevoegde administratieve overeenstemming.

Bijlage

Bijlage

Aan bijlage D5- "Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen" – bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt toegevoegd :

Land	Naam van het als gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het als gelijkwaardig erkende bewijs
SL	Kapiteinsvaarbewijs klasse I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stoja I. triedy kategórie A</i>	<ul style="list-style-type: none"> - voor de geldigheid van dit Slowaakse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd. 	<p>Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2</p> <p>Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk</p>	Model

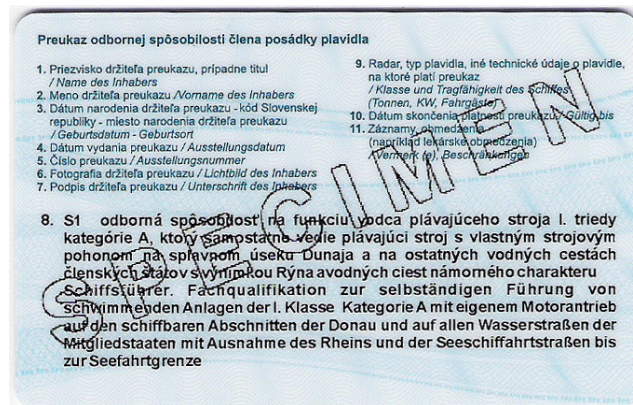
Kapiteinsvaarbewijs klasse I

Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stroja I. triedy kategórie A

(voorzijde)



(achterzijde)

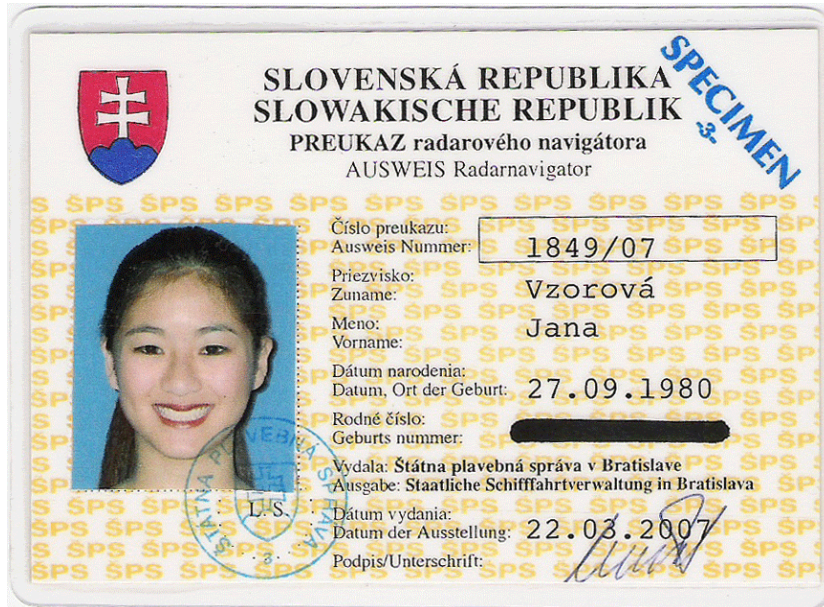


Aan Bijlage D6 – “Als gelijkwaardig erkende radarbevoegdheidsbewijzen” – bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt toegevoegd:

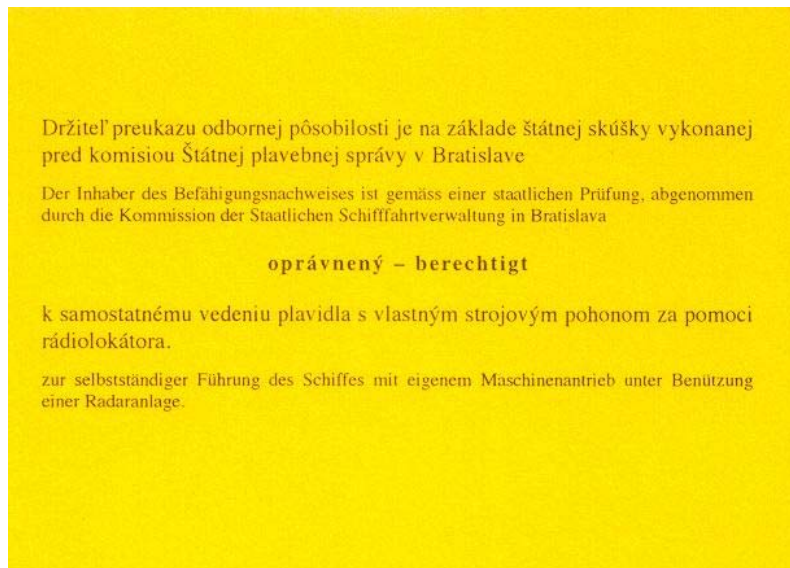
Land	Naam van het als gelijkwaardig erkende certificaat	Aanvullende voorwaarden	Nationale autoriteit(en) van afgifte	Model
SL	Radarbevoegdheidsbewijs <i>Preukaz radarového navigátora</i>	--	Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 ecretariat@sps.sk	Model

Radarbevoegdheidsbewijs
Preukaz radarového navigátora

(voorzijde)



(achterzijde)



PROTOCOL 9

Administratieve overeenstemming met de Slowaakse Republiek

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar streven de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen te willen bevorderen,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een juridisch kader voor de Rijnvaart dat zo "eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk moet zijn", zoals de lidstaten dat in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking hebben gebracht,

handelend overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Akte van Mannheim,

gezien het feit dat tot erkenning van het Slowaakse vaarbewijs en het radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn over kan worden gegaan,

beseffende dat het van belang is de erkenning door samenwerking tussen de betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

beseffende dat het noodzakelijk is de inhoud van de samenwerking in overleg met de bevoegde Slowaakse instanties te bepalen,

neemt met tevredenheid kennis van de onderhandelingen die het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding voor een administratieve overeenstemming met de Slowaakse autoriteiten heeft gevoerd,

draagt haar Secretaris-Generaal op de bij dit besluit gevoegde en in het Frans, Duits, Nederlands en Slowaaks gestelde administratieve overeenstemming namens de CCR te ondertekenen.

Bijlage

Arrangement administratif sur la coopération

entre

la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

et

le Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque

concernant la reconnaissance des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités slovaques, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat slovaque de conduite de capitaine de classe I à compter du 1er octobre 2011 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités slovaques compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau slovaques, sans conditions complémentaires.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1er octobre 2011.

Les autorités slovaques compétentes reconnaissent la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau slovaques.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk, et la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité slovaque compétente pour délivrer les certificats de conduite slovaque et le certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar est :

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Pristavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk ;	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et slovaque lorsque le titulaire atteint l'âge de 50 ans, conviennent que l'attestation relative à l'aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par l'autorité slovaque.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République slovaque. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et slovaque sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et slovaque s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur le 1^{er} octobre 2011.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République slovaque en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et slovaque font également foi, est déposée auprès du Secrétaire Général de la CCNR et auprès du Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque.

Bruxelles, le 27 mai 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Secrétaire Général
Commission Centrale pour la Navigation du
Rhin

Matej VANICEK
Chef du bureau de la navigation intérieure
Ministère du Transport, de la construction et du
développement régional de la République slovaque

Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
und
dem Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik
im Bereich der Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Radarzeugnisse

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum „Voranbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den slowakischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das slowakische Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
 - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen slowakischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen slowakischen Wasserstraßen ohne zusätzliche Voraussetzungen an.

2. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das slowakische Radarzeugnis auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen.

Die zuständigen slowakischen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen slowakischen Binnenwasserstraßen an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre und das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgeschäft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und des slowakischen Radarzeugnisses befugte slowakische Behörde ist:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk ;	Tel: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
4. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der slowakischen Republik und in der Rheinschiffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gleichermaßen von einer Rheinschiffahrtsbehörde oder von der slowakischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Slowakischen Republik abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in der Slowakischen Republik zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Radarzeugnisse auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die zuständigen rheinischen und slowakischen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Die Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2011 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Slowakische Republik als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und slowakischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik hinterlegt.

Brüssel, den 27. Mai 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Matej VANICEK
Leiter des Büros für Binnenschifffahrt
Ministerium für Verkehr, Bau und
regionale Entwicklung der Slowakischen
Republik

Administratieve overeenstemming over de samenwerking

tussen

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

**het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling
van de Republiek Slowakije**

inzake de erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Slowaakse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op middellange termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I, vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
 - de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijksche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
 - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Slowaakse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Grote Patent zonder aanvullende voorwaarden op alle Slowaakse waterwegen.

2. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend.

De bevoegde Slowaakse autoriteiten erkennen de geldigheid van het radarpatent voor de Rijn op alle Slowaakse waterwegen.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent, het bewijs voor kennis van riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer, en het radarpatent af te geven:

Land	Afgevendende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobilité en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het Radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Slowaakse autoriteit voor de afgifte van de verschillende Slowaakse kapiteinsvaarbewijzen en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs is:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.
4. De partijen, vaststellend dat de voorwaarden voor de verlenging van vaarbewijzen in de Rijnvaart en in de Republiek Slowakije gelijkwaardig zijn, komen overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, voor houders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt, zowel door een Rijnvaartautoriteit als door een Slowaakse autoriteit kan worden afgegeven.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Slowaakse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Slowakije bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn zijn erkend, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Slowaakse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2011 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Republiek Slowakije als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Slowaakse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije neergelegd.

Gedaan te Brussel op 27 mei 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Matej VANICEK
Hoofd van het Bureau voor de Binnenvaart
Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale
Ontwikkeling
van de Republiek Slowakije

Administratívna dohoda o spolupráci

medzi

Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

a

Centrálou komisiou pre plavbu na Rýne

v oblasti uznávania preukazov odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a radarového navigátora

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a Centrálna komisia pre plavbu na Rýne (ďalej ZKR, Zentralkommission für die Rheinschiffahrt)

v snahe zjednodušiť povinnosti podnikateľov vo vnútrozemskej plavbe a uľahčiť slobodu pohybu členov posádok,

v zmysle deklarovanej spoločnej vôle na celoeurópskych konferenciách v Rotterdame (2001) a Bukurešti (2006) pre « Posilnenie celoeurópskej spolupráce na vytvorenie slobodného a výkonného dopravného systému na vnútrozemských vodných cestách »,

zistením, že vzájomné uznávanie preukazov odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a radarového navigátora a metódy spolupráce medzi príslušnými slovenskými orgánmi a príslušnými orgánmi pre plavbu na Rýne spolu súvisia, najmä aby sa zabezpečila rovnocennosť preukazov v strednodobom horizonte, rozvíjala sa spoločná spolupráca a vytvorili sa spoľahlivé systémy pre výmenu informácií,

uzatvárajú nasledujúcu dohodu :

Článok 1

Vzájomné uznávanie

1. ZKR uznesením rozhodla, že od 1. októbra 2011 bude uznávať slovenský preukaz kapitána I triedy na Rýne pod podmienkou, že budú splnené nasledujúce dodatočné podmienky :
 - Pre plavbu na úseku medzi Iffezheimom a Spyckským prievozom musí držiteľ podľa pravidiel platných pre plavbu na Rýne predložiť úsekové osvedčenie podľa prílohy D3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne ;
 - držiteľ musí po dosiahnutí veku 50 rokov predložiť potvrdenie o spôsobilosti podľa vzoru B3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne, ktoré sa musí v zmysle tohto poriadku obnovovať.

Príslušné slovenské orgány uznávajú tzv. „Veľký patent“ bez ďalších podmienok ako platný na všetkých slovenských vnútrozemských vodných cestách.

2. ZKR uznesením rozhodla, že od 1. októbra 2011 bude uznávať slovenský preukaz odbornej spôsobilosti na vedenie plavidla pomocou radaru na Rýne.

Príslušné slovenské orgány uznávajú radarový patent pre plavbu na Rýne ako platný na všetkých slovenských vnútrozemských vodných cestách.

Článok 2

Príslušné orgány

1. Nasledujúce orgány sú oprávnené vydávať tzv. „Veľký patent“, úsekové osvedčenie na plavbu na úseku medzi Iffezheimom a Spyckským prevozom a radarový patent :

Štát	Vydávajúce orgány
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Oprávneným orgánom na vydanie slovenského preukazu odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a slovenského preukazu radarového navigátora je:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

3. Strany sa podľa článku 6 tejto dohody budú bezodkladne informovať o prípadných zmenách v zozname príslušných orgánov.
4. Strany sa uzniesli potom, ako zistili, že predpoklady pre obnovenie preukazu spôsobilosti v Slovenskej republike a v rýnskej plavbe pre držiteľov, ktorí dosiahli vek 50 rokov, sú rovnocenné, že potvrdenie spôsobilosti podľa prílohy B3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne môže vydávať príslušný orgán pre plavbu na Rýne rovnako ako príslušný slovenský orgán.

Článok 3

Spoločné zasadnutie

Ak to bude potrebné, budú sa konať spoločné zasadnutia expertov Slovenskej republiky a členských štátov ZKR. Týchto zasadnutí sa môžu zúčastniť aj experti štátov, ktorých preukaz odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a preukaz radarového navigátora sa uznávajú na Rýne ako platné, a tiež experti štátov a medzinárodných organizácií so štatútom pozorovateľa v ZKR. Sekretariát ZKR poskytne logistickú podporu potrebnú na organizovanie spoločných stretnutí.

Spoločnými stretnutiami sa budú sledovať najmä nasledovné ciele:

- prispievať k zosúladieniu stanovísk k rôznym platným predpisom pri budúcej potrebe ich novelizácie a k formulovaniu ustanovení;
- rokovať o problémoch súvisiacich s vykonávaním tejto dohody, o jej porušeníach a žiaducich nápravných opatreniach;
- koordinovať mechanizmy kontroly medzi štátmi;
- porovnávať spôsoby skúšok odborných znalostí v rôznych štátoch;
- prispievať na zjednotenie preukazov.

Článok 4

Spoločné zasadnutie skúšobných komisií

Budú sa konať pravidelné spoločné stretnutia príslušných skúšobných komisií pre vnútrozemskú plavbu v Slovenskej republike a pre plavbu na Rýne, na ktorých sa budú vymieňať skúsenosti, diskutovať prípadné problémy v realizácii a vzájomne dávať do súladu praxe skúšobných komisií. Na tieto zasadania možno pripustiť aj skúšobné komisie štátov, ktorých preukaz odbornej spôsobilosti vodcu plavidla alebo preukaz radarového navigátora na Rýne budú uznané, a tiež skúšobné komisie štátov so štatútom pozorovateľa v ZKR.

Článok 5

Zasielanie informácií o nariadeniach týkajúcich sa odňatia a zadržania preukazov spôsobilosti a tiež udelenia zákazu plavby

Príslušné slovenské orgány a príslušné orgány pre plavbu na Rýne sa budú okamžite vzájomne informovať o nariadeniach týkajúcich sa odňatia alebo zadržania preukazov, rovnako ako o udelení zákazov plavby. Prenos týchto informácií sa uskutočňuje predovšetkým cez sekretariát ZKR. V dlhodobejšom výhľade sa predpokladá využitie elektronických nástrojov.

Článok 6

Povinnosť informovania a odsúhlasenia v prípade zmien už platných predpisov

Strany sa budú, čo najskôr a nezávisle od spoločných zasadnutí, vzájomne informovať o plánovaných zmenách a vývoji v oblasti svojich platných predpisov. Skôr ako sa prijme konečné rozhodnutie o zmenách, strany ich vzájomne odsúhlasia, aby sa zabránilo tomu, že sa so zmenou spochybni rovnocennosť predpisov už platných pre strany. Ak sa prijme nejaká zmena, musia sa príslušné ustanovenia v upravenom znení bezodkladne zaslať druhej strane s uvedením dátumu nadobudnutia platnosti upraveného znenia.

Článok 7

Ukončenie vzájomného uznávania

1. Ak po zmene predpisov jedna zo strán dospeje k názoru, že čo sa týka získania preukazu odbornej spôsobilosti vodcu plavidla alebo preukazu radarového navigátora, rovnocennosť predpokladov už neexistuje, strany sa stretnú, aby prerokovali riešenie, za pomoci ktorého zostane vzájomné uznávanie príslušných preukazov v platnosti.
2. Ak bude po ukončení rokovaní jedna zo strán naďalej presvedčená, že predpisy už nie sú rovnocenné, môže ukončiť platnosť uznesenia o vzájomnom uznávaní príslušných preukazov. Toto rozhodnutie nadobudne účinnosť dvanásť mesiacov po jeho doručení druhej strane.

Článok 8

Záverečné ustanovenia

1. Táto dohoda nadobudne platnosť 1. októbra 2011.
2. Každá zo strán môže túto dohodu prostredníctvom doručenia druhej strane vypovedať. Výpoveď bude platná dvanásť mesiacov po jej doručení druhej strane.
3. Táto dohoda nie je medzinárodnou zmluvou ani medzinárodnou dohodou a neukladá Slovenskej republike ako štátu a ZKR ako medzinárodnej organizácii žiadne medzinárodné záväzky.
4. Originálne vyhotovenie dohody, ktorej znenie v slovenskom, francúzskom, nemeckom a holandskom jazyku je rovnako záväzné, bude uložené na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a u generálneho tajomníka ZKR.

V Bruseli, dňa 27. mája 2011

Jean-Marie WOEHLING
Generálny tajomník
Centrálne komisia pre plavbu na Rýne

Matej VANÍČEK
riaditeľ odboru vodnej dopravy
Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

PROTOCOL 10

Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens bij te dragen aan de integratie en ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een juridisch kader voor de Rijnvaart dat zo "eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk moet zijn", zoals de lidstaten dat in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking hebben gebracht,

beseffende dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee de verplichtingen van het bedrijfsleven vereenvoudigd kunnen worden en op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan worden bijgedragen,

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten afgegeven vaarbewijzen met prioriteit door de CCR moet worden behandeld, hetgeen een zo snel mogelijke inwerkingtreding van de vereiste wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn op grond van artikel 1.02 van dat reglement rechtvaardigt,

handelend overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Akte van Mannheim,

op voorstel van haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding,

I

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de in bijlage bij Besluit 2011-I-11, gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van het Oostenrijkse kapiteinspatent dat wordt afgegeven door de Oostenrijkse autoriteit krachtens de binnenvaartwet nr. 62/1997, laatstelijk gewijzigd op 30 december 2010 en verordening nr. 258/1997, laatstelijk gewijzigd op 14 december 2010, onder voorbehoud dat aan de volgende, aanvullende voorwaarden is voldaan :

- voor de geldigheid van dit Oostenrijkse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd,

II

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de in de bijlage bij Besluit 2011-I-11, gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van de aantekening "Radar" met betrekking tot de bekwaamheid voor de radarvaart die door Oostenrijkse autoriteit krachtens de laatstelijk 14 december 2010 gewijzigde verordening nr. 258/1997 op het kapiteinspatent is ingeschreven,

III

neemt, overeenkomstig artikel 1.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, de wijzigingen van de bij dit besluit gevoegde bijlagen D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 oktober 2011 tot en met 30 september 2014, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2011-I-11 gevoegde administratieve overeenstemming.

Bijlage

Bijlage

Aan Bijlage D5 - Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen – bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt toegevoegd:

Land	Naam van het als gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het als gelijkwaardig erkende bewijs
AT	Kapiteinspatent <i>Kapitänspatent</i>	<ul style="list-style-type: none"> - voor de geldigheid van dit Oostenrijkse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd. 		Model

Aan Bijlage D6- “Als gelijkwaardig erkende radargetuigsschriften” - bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt toegevoegd:

Land	Naam van het als gelijkwaardig erkende certificaat	Aanvullende voorwaarden	Nationale autoriteit(en) van afgifte	Model
AT	Aantekening « Radar » ingeschreven op het kapiteinspatent	--		

Kapiteinspatent
Kapitänspatent

(Voorzijde)



(achterzijde)



PROTOCOL 11

Administratieve overeenstemming met de Oostenrijkse Republiek

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar streven de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen te willen bevorderen,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een juridisch kader voor de Rijnvaart dat zo "eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk moet zijn", zoals de lidstaten dat in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking hebben gebracht,

handelend overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Akte van Mannheim,

gezien het feit dat tot erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en het radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn over kan worden gegaan,

beseffende dat het van belang is de erkenning door samenwerking tussen de betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

beseffende dat het noodzakelijk is de inhoud van de samenwerking in overleg met de bevoegde Oostenrijkse instanties te bepalen,

neemt met tevredenheid kennis van de onderhandelingen die het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding voor een administratieve overeenstemming met de Oostenrijkse autoriteiten heeft gevoerd,

draagt haar Secretaris-Generaal op de bij dit besluit gevoegde en in het Frans, Duits, en Nederlands gestelde administratieve overeenstemming namens de CCR te ondertekenen.

Bijlage

Arrangement administratif sur la coopération

entre

la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

et

**le Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie
de la République d'Autriche**

**concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République d'Autriche,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités autrichiennes, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin de la patente de capitaine autrichienne à compter du 1^{er} octobre 2011 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

L'autorité autrichienne compétente reconnaît la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau autrichiennes, dès lors que la condition complémentaire suivante est remplie :

- Pour naviguer sur les secteurs du Danube énumérés à l'annexe 1, le titulaire doit présenter une attestation conforme à l'annexe 2 délivrée par l'autorité autrichienne compétente et prouvant qu'il/elle a effectué 8 voyages en aval et 8 voyages en amont sur le secteur considéré.
2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin de la mention « Radar » inscrite sur la patente de capitaine par l'autorité autrichienne compétente pour attester de l'aptitude à la conduite au radar, à compter du 1^{er} octobre 2011.

L'autorité autrichienne compétente reconnaît la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau autrichiennes.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk, et la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité autrichienne compétente pour délivrer la patente de capitaine autrichienne, l'attestation conforme à l'annexe 2, et la mention relative à l'aptitude à la conduite au radar est :

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Oberste Schifffahrtsbehörde
Radetzkystraße 2
1030 Wien

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République d'Autriche. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et autrichienne sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et autrichienne s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1^{er} octobre 2011.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.

3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République d'Autriche en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais font également foi, est déposée auprès du Secrétaire Général de la CCNR et auprès du Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République d'Autriche.

Bruxelles, le 27 mai 2011

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire Général
Commission Centrale pour la Navigation
du Rhin

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Haute autorité pour la navigation intérieure
Ministère des Transports, de l'Innovation et
la Technologie de la République d'Autriche

**Liste des secteurs des voies d'eau autrichiennes sur lesquels des connaissances de secteur
sont requises**

Sur le Danube :

- de Wallsee à Persenbeug
- de Melk à Altenwörth
- de Wien-Freudenau jusqu'à la frontière nationale entre l'Autriche et la Slovaquie

Modèle de l'attestation autrichienne de connaissance de secteurs



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn
Max van MUSTERMAN
Musterstrasse 37
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

Für die Bundesministerin:
(Name)

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Monika Neuhold
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 5704
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit

zwischen

der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

und

**dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich**

im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich,

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum "Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen",

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den österreichischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

treffen folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das österreichische Kapitänspatent auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen,
 - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständige österreichische Behörde erkennt das Große Patent auf allen österreichischen Wasserstraßen an, sofern zusätzlich die folgende Voraussetzung erfüllt ist:

- Für die Fahrt auf den Donaustrecken, die in Anlage 1 aufgeführt sind, ist vom Inhaber eine von der zuständigen österreichischen Behörde ausgestellte Bescheinigung nach Anlage 2 vorzulegen, mit der bestätigt wird, dass er/sie auf der betreffenden Strecke acht Fahrten zu Tal und acht Fahrten zu Berg absolviert hat.
2. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung den von der zuständigen österreichischen Behörde zwecks Bestätigung der Befähigung zur Radarfahrt im Kapitänspatent eingetragenen Vermerk „Radar“ auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen.

Die zuständige österreichische Behörde erkennt das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen österreichischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre und das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobilité en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgeschäft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung des österreichischen Kapitänspatents, der Bescheinigung nach Anlage 2 und des Vermerks betreffend die Befähigung zur Radarfahrt befugte österreichische Behörde ist das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Oberste Schifffahrtsbehörde
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Republik Österreich abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen Seiten geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in Österreich zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, allfällige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die für die Rheinschifffahrt und die österreichische Schifffahrt zuständigen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR- Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald wie möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Änderung vorgenommen wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die andere Partei zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2011 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.

3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Republik Österreich als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher und niederländischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hinterlegt.

Brüssel, den 27. Mai 2011

Jean-Marie WOEHLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Oberste Schifffahrtsbehörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie der Republik Österreich

**Liste der Strecken der österreichischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse
vorgeschrieben sind**

Auf der Donau:

- von Wallsee bis Persenbeug
- von Melk bis Altenwörth
- von Wien-Freudenau bis zur österreichisch-slowakischen Staatsgrenze

Muster des österreichischen Streckenzeugnisses



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn
Max van MUSTERMAN
Musterstrasse 37
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

Für die Bundesministerin:
(Name)

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Monika Neuhold
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 5704
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

Administratieve overeenstemming over de samenwerking

tussen

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

**het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie
van de Republiek Oostenrijk**

inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Oostenrijkse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op middellange termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Oostenrijkse Kapiteinspatent vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
 - de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
 - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Oostenrijkse autoriteit erkent de geldigheid van het Grote Patent op alle Oostenrijkse waterwegen, zodra aan de volgende aanvullende voorwaarde is voldaan:

- voor de vaart op de riviergedeelten van de Donau die in bijlage 1 vermeld staan, moet door de houder een door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit afgegeven bewijs overeenkomstig bijlage 2 worden overgelegd waaruit blijkt dat hij/zij op het desbetreffende riviergedeelte acht vaarten stroomafwaarts en acht stroomopwaarts heeft afgelegd.
2. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat de door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit ter bevestiging van de bekwaamheid voor de radarvaart op het Kapiteinspatent ingeschreven aantekening „Radar“ vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend.

De bevoegde Oostenrijkse autoriteit erkent de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Oostenrijkse waterwegen.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent, het bewijs voor kennis van riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer, en het radarpatent af te geven:

Land	Afgevendende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het Radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Oostenrijkse autoriteit voor de afgifte van het Kapiteinspatent, het bewijs overeenkomstig bijlage 2 en de aantekening voor de bekwaamheid voor de radarvaart is:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Oberste Schifffahrtsbehörde
Radetzkystraße 2
A-1030 Wenen

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Oostenrijkse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Oostenrijk bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn zijn erkend, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Oostenrijkse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2011 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.

3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Republiek Oostenrijk als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse en Nederlandse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Bondsministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie neergelegd.

Gedaan te Brussel op 27 mei 2011.

Jean-Marie WOEHLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Hoge Autoriteit voor de Binnenvaart
Ministerie van Verkeer, Innovatie en
Technologie van de Republiek Oostenrijk

**Lijst van Oostenrijkse vaarweggedeelten waarvoor specifieke
vaarwegkennis vereist is**

Op de Donau

- van Wallsee tot Persenbeug
- van Melk tot Altenwörth,
- van Wenen-Freudenau tot aan de grens tussen Oostenrijk en Slowakije.

Model van het Oostenrijkse bewijs van kennis van riviergedeelten



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn
Max van MUSTERMAN
Musterstrasse 37
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

Für die Bundesministerin:
(Name)

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Monika Neuhold
Tel.Nr.: **+43 (1) 71162 65 5704.**
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

PROTOCOL 12

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (artt. 1.08 en 7.01) en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 11.02, 11.04, 24.02, 24.06 en bijlage I) door voorschriften van tijdelijke aard Vermindering van verdrinkingsgevallen

1. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) dient tevens ter waarborging van de veiligheid op de werkplek aan boord van binnenschepen. In de huidige versie bevat het reglement voldoende voorschriften voor de beveiligingen tegen vallen van voor passagiers toegankelijke zones op passagiersschepen en voor dergelijke zones op vrachtschepen waar het gevaar van het vallen op andere dekken of in het ladingruim bestaat. Daarentegen bevat het reglement geen voorschriften voor voorzieningen tegen overboord vallen aan de kant van het water aan gangboorden om verdrinkingsgevallen te vermijden. In deze context worden onder beveiligingen tegen vallen relingen, verschansingen of dennebomen verstaan.

Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat de globale eis dat een schip zo gebouwd en uitgerust moet zijn dat de veiligheid van de zich aan boord bevindende personen en van de scheepvaart verzekerd is. In de huidige versie bevat het RPR echter geen voorschriften voor het dragen van zwemvesten of voor het plaatsen van eventueel beschikbare neerklapbare of wegneembare relingen.

2. Aan de hand van de bekend geworden gevallen kan worden aangenomen dat verdrinken verreweg de meest belangrijke oorzaak van dodelijke arbeidsongevallen in de Rijnvaart is. Maar de CCR beschikt niet over systematisch geregistreerde gegevens over verdrinkingsgevallen in de binnenvaart, omdat de ongevallenstatistieken van de lidstaten ontbreken of onvoldoende toepasbaar zijn.
3. Voor Duitsland zijn sinds 1971 relingen aan gangboorden verplicht, en dit zonder overgangstermijn voor oudere vaartuigen. De verdrinkingsgevallen zijn sindsdien snel verminderd. Terwijl begin van de 70er jaren nog ca. 1,5 verdrinkingsgevallen per 1000 bemanningsleden geteld werden, verminderde dit aantal in minder dan tien jaar tot 1/3, dus ca. 0,5 verdrinkingsgevallen per 1000 bemanningsleden per jaar. Tegen 1994 kon een verdere vermindering van dit aantal tot 1/10 van de oorspronkelijke waarde geregistreerd worden, toen enerzijds door een massief aanbod van scholing scheepseigenaren en bemanningsleden werden gesensibiliseerd, anderzijds door boetes voor het niet plaatsen van relingen en het niet dragen van zwemvesten verdere druk werd uitgeoefend.

De jaarlijks 1 tot 5 verdrinkingsgevallen in de Duitse binnenvaart in de laatste 15 jaar bestaan voor 80% uit door alcohol veroorzaakte ongevallen, wanneer 's nachts wordt getracht om van de wal aan boord te gaan, en voor 20% uit ongevallen die tijdens het werk plaatsvinden, wanneer tegen de voorschriften in relingen ontbreken en geen zwemvesten worden gedragen.

4. Richtlijn 89/391/EEG van de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de gezondheid en veiligheid van de werknemers op het werk bepaalt dat de werkgever, uitgaand van de algemene preventiebeginselen volgens welke de maatregelen voor collectieve bescherming voorrang hebben boven individuele beschermingsmethoden, de voor de veiligheid en de bescherming van de gezondheid van de werknemers vereiste maatregelen moet treffen.

In deze zin moeten relingen als collectieve veiligheidsmaatregelen worden gezien, die voorrang zouden moeten krijgen boven eventuele individuele veiligheidsmaatregelen (inclusief zwemvesten, veiligheidssystemen). Bovendien zijn voor relingen en zwemvesten de doelen van de bescherming verschillend. Zwemvesten beschermen tegen verdrinken, terwijl relingen en veiligheidssystemen tegen vallen beschermen. Bij lage temperaturen van het water bieden zwemvesten echter slechts een bijzonder beperkte bescherming, aangezien reeds na enkele minuten de dood door onderkoeling intreedt. Veiligheidssystemen zijn technisch complex en hinderlijk bij het werk aan boord.

5. Kosten en baten van beveiligingen tegen vallen kunnen in het kader van de CCR niet in geld worden uitgedrukt. Daartoe ontbreekt het aan de nodige gegevens. De weinig beschikbare gegevens duiden erop dat voor een schip de aanschaf en het aanbrengen van relingen circa € 3000 tot € 20.000, waarbij het bedrag in het bijzonder van de lengte van het schip afhangt, en dat van een veiligheidssysteem met zes lijfriemen circa € 11.000 zou kosten.
6. Het scheepvaartbedrijfsleven heeft een bepaalde periode nodig voor het aanbrengen van de vereiste beveiligingen tegen vallen op reeds bestaande vaartuigen.
7. Aangezien momenteel kosten en baten van beveiligingen tegen vallen naar de mening van enkele lidstaten niet voldoende duidelijk kunnen worden aangegeven, moeten de wijzigingen in het bijzonder vanwege de overgangsbepalingen in eerste instantie als een voorschrift van tijdelijke aard uitgevaardigd worden. Voordat deze definitief in de reglementen opgenomen worden, zou aan de hand van een ongevalanalyse moeten worden nagegaan of en hoe de voorschriften eventueel aangepast zouden moeten worden.
8. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen van de Rijnvaarreglementen moeten de verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart duidelijk verminderen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen zijn,

- i. de bestaande voorschriften onveranderd laten,
- ii. in plaats van de uitrusting van vaartuigen met beveiligingen tegen vallen, het dragen van zwemvesten door de bemanningen, eventueel samen met een veiligheidssysteem, voorschrijven;
- iii. in plaats van de nu voorgestelde wijziging van het RPR, voorzien in wezenlijk omvangrijke wijzigingen, namelijk de samenvoeging van de volgens ii voorgestelde nieuwe bepalingen en van alle andere huidig in het RPR vermelde bepalingen voor het voorkomen van ongevallen en het gedrag na ongevallen in een nieuw vierde deel: bepalingen ter voorkoming van ongevallen en voor het gedrag na ongevallen” overeenkomstig het “derde deel: milieubepalingen”.

Alternatief i laat verwachten dat ieder jaar weer een belangrijk aantal verdrinkingsgevallen van bemanningsleden zich voordoet, terwijl dit niet het geval zou zijn indien beveiligingen tegen vallen aanwezig zijn.

Met alternatief ii zou het vallen aan de waterkant uitsluitend worden verhinderd ingeval een veiligheidssysteem wordt gebruikt. Verdrinken kan zelfs bij het dragen van zwemvesten en bij het gebruik van een veiligheidssysteem plaatsvinden, namelijk ingeval de reddingslijn van het systeem te lang is. Het dragen van zwemvesten en het gebruik van een veiligheidssysteem vereisen voortdurend een actief meewerken van de bemanningsleden. Dit kan nauwelijks door de handhavers worden gecontroleerd. Zwemvesten net als veiligheidssystemen voldoen niet aan de eis van de algemene Europese Arbeidswetgeving, volgens welk de maatregelen voor collectieve bescherming voorrang moet hebben boven individuele beschermingsmethoden.

Alternatief iii. zou de doelstelling van de voorkoming van ongevallen in het RPR versterken. Het met dit voorstel gepaard gaande extra werk van de wijziging van het RPR lijkt zich hoogstens in het kader van een verderstreckende herstructurering van het reglement te rechtvaardigen. Dit zou in samenhang met de herziening van de CEVNI het geval kunnen zijn.

Consequenties van deze wijzigingen

Alle nieuwe vaartuigen moeten van beveiligingen tegen vallen zijn voorzien. Bestaande vaartuigen moeten uiterlijk 15 jaren later alsnog daarmee uitgerust worden.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Verwacht kan worden dat voortaan ieder jaar een belangrijk aantal bemanningsleden verdrinken, hetgeen bij het aanwezig zijn van relingen of dergelijke beveiligingen tegen vallen zou zijn voorkomen. (Zie alternatief i.)

Besluit

De Centrale Commissie,

strevend naar het waarborgen van veilige werkplekken voor de bemanningen van de binnenschepen en de vermindering van het aantal verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart,

overtuigd van het feit dat de algemene Europese voorschriften betreffende de arbeidsbescherming voor de bescherming tegen vallen ook in de binnenvaart toegepast zouden moeten worden,

in het streven om voor een definitieve overname van de nu voorziene aanvullingen van de voorschriften in de Rijnvaartreglement, deze aanvullingen na enkele jaren te evalueren en daarbij in het bijzonder vast te stellen of deze tot een duidelijke vermindering van de verdrinkingsgevallen hebben geleid.

Wetende dat het scheepvaartbedrijfsleven over een aangepast tijdschema voor het aanbrengen van de vereiste beveiligingen zou moeten beschikken,

overwegende dat de Europese Unie met haar Richtlijn 2006/87/EG technische voorschriften voor binnenschepen heeft aangenomen,

bewust zijnde van het belang van een duurzame overeenstemming van de voorschriften van haar Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met de voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG,

rekening houdend met het feit dat de bovengenoemde richtlijn in soortgelijke vorm moet worden aangevuld

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als voorschriften van tijdelijke aard aan,

geeft opdracht aan haar Comité Reglement van onderzoek om, vóór een eventuele definitieve wijziging van de Rijnvaartreglementen, de ontwikkeling van het aantal verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart te onderzoeken en verzoekt de delegaties de daartoe benodigde gegevens ter beschikking te stellen.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 december 2011 tot en met 30 november 2014.

Bijlagen

Bijlage 1 – Wijzigingen van het RPR

1. *Artikel 1.08, vijfde en zesde lid wordt als volgt toegevoegd:*

“5. Indien de krachtens artikel 11.02, vierde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vereiste relingen neerklapbaar of wegneembaar zijn, mogen zij uitsluitend bij stilliggende vaartuigen geopend of gedeeltelijk weggenomen worden en uitsluitend bij de volgende bedrijfsomstandigheden:

- a) voor het van of aan boord gaan op de hiertoe voorziene plaatsen,
- b) bij het gebruik van een slingerwiek in zijn slingerbereik,
- c) bij het los- of vastmaken van de trossen bij bolders,
- d) bij vaartuigen die aan een verticale oever liggen, aan de oeverkant, indien er geen gevaar is van het vaartuig te vallen,
- e) bij vaartuigen die boord aan boord liggen, op de plaatsen waar zij zich aanraken, indien er geen gevaar is van het vaartuig te vallen, dan wel
- f) wanneer de los- en laadwerkzaamheden of het bouwbedrijf uitzonderlijk belemmerd worden.

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

6. De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn dragen

- a) bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,
- b) bij het verblijven in de bijboot,
- c) bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
- d) bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen als bedoeld in het vijfde lid niet doorlopend zijn geplaatst.

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

2. *Artikel 7.01 vijfde lid wordt als volgt toegevoegd:*

“5. Het van of aan boord gaan mag uitsluitend via veilige wegen gebeuren. Indien geschikte voorzieningen aan wal aanwezig zijn mogen geen andere voorzieningen worden gebruikt.

Indien een afstand tussen het vaartuig en de wal is, moeten loopplanken overeenkomstig artikel 10.02, tweede lid, onderdeel d, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn zijn uitgelegd en op veilige wijze zijn bevestigd.

Indien de bijboot voor het van of aan boord gaan wordt gebruikt, met een hoogteverschil tussen de bijboot en het dek, moet een geschikte, veilige voorziening aanwezig zijn voor het aan of van boord gaan.”

Bijlage 2 – Wijzigingen van het ROSR

1. Artikel 11.02 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het vierde lid komt te luiden:

“4. De buitenkanten van de dekken, de gangboorden en de werkplekken, waarbij de valhoogte meer dan 1 m kan bedragen, moeten zijn voorzien van een verschansing of denneboom van elk ten minste 0,90 m hoogte of van doorlopende relingen die voldoen aan de Europese norm EN 711 : 1995. Indien het gangboord een neerklapbare reling bezit, dan moeten

- a) aan de denneboom tevens doorlopende handrelingen met een diameter van 0,02 tot 0,04 m op een hoogte tussen 0,7 en 1,1 m en
- b) op goed zichtbare plaatsen aan het begin van het gangboord tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm

zijn aangebracht.”

b) Het vijfde en zesde lid worden als volgt ingevoegd:

“5. In afwijking van het vierde lid hoeven bij duwbakken en sleepschepen zonder verblijven geen verschansingen of relingen aanwezig te zijn, indien

- a) aan de buitenkanten van de dekken en gangboorden voetlijsten,
- b) aan de dennebomen handrelingen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel a, en
- c) op goed zichtbare plaatsen op het dek tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm

zijn aangebracht.

6. In afwijking van het vierde lid hoeven bij schepen met een glad- of trunkdek de relingen niet onmiddellijk aan de buitenkanten van dat dek of in de gangboorden te zijn aangebracht, indien

- a) de verkeerswegen over deze dekken lopen,
- b) de verkeerswegen en werkgebieden op deze dekken door vaste relingen overeenkomstig de Europese norm EN 711 : 1995 zijn omgeven en
- b) op goed zichtbare plaatsen op de passages naar de niet door relingen beschermde gebieden tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm zijn aangebracht.”

c) Het bestaande vijfde lid wordt het zevende lid.

2. Artikel 11.04, tweede lid, komt te luiden:

“2. De vrije breedte van het gangboord kan tot een hoogte van 0,90 m daarboven tot 0,50 m beperkt blijven wanneer de vrije breedte in het gedeelte daarboven tussen de buitenkant van de scheepshuid en de binnenkant van de opening van het laadruim ten minste 0,65 m bedraagt.”

3. De tabel bij artikel 24.02, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

De vermelding bij artikel 11.02, vierde lid en 11.04, komt te luiden:

„11.02, lid 4	Voorziening aan de buitenkanten van dekken, gangboorden en andere werkplekken	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
	Hoogte van de dennebomen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
11.04, lid 1	Vrije breedte van het gangboord	**) N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 bij schepen van een breedte van meer dan 7,30 m
11.04, lid 2	Relingen van gangboorden	Voor schepen met $L < 55$ m en verblijven uitsluitend op het achterschip geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020

**) Dit artikel geldt voor schepen waarvan de kiel is gelegd ná 31.12.1994 en voor in bedrijf zijnde schepen met in acht name van het volgende:

Bij vernieuwingswerkzaamheden, het gehele laadruim omvattend, is artikel 11.04 van toepassing.

Bij een verbouwing, die de totale lengte van de gangboorden omvat en waardoor de vrije breedte van het gangboord wordt gewijzigd:

- a) is artikel 11.04 van toepassing, indien de vóór de verbouwing beschikbare vrije breedte van het gangboord tot een hoogte van 0,90 m, of de vrije breedte daarboven, moet worden verminderd;
- b) mag de vóór de verbouwing beschikbare vrije breedte van het gangboord tot een hoogte van 0,90 m, of de vrije breedte daarboven, niet worden verminderd, indien deze afmetingen kleiner zijn dan die bedoeld in artikel 11.04.”

4. De tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, wordt als volgt gewijzigd:

De vermelding bij artikel 11.02, vierde lid en 11.04, wordt als volgt ingevoegd:

“11.02, lid 4	Hoogte van de verschansingen en dennebomen evenals van de relingen van gangboorden	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.12.2011
	Hoogte van de dennebomen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035	1.12.2011
11.04, lid 2	Relingen van gangboorden	Voor schepen met L < 55 m en verblijven uitsluitend op het achterschip geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.12.2011”

5. Bijlage I, schets 10, wordt als volgt ingevoegd:

“Schets 10 Zwemvesten gebruiken		Kleuren: Blauw / wit”
------------------------------------	--	-----------------------

PROTOCOL 13

Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (art. 7.02 tweede lid)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt met toepassing van artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn het hiernavolgende voorschrift van tijdelijke aard:

Artikel 7.02 tweede lid – Dode hoek
(aangenomen bij Besluit 2002-I-31, laatst verlengd bij besluit 2008-I-23).

Deze voorschrift geldt van 1 oktober 2011 tot en met 30 september 2014.

PROTOCOL 14

Wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 – Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord (Bijlage N, deel I)

Besluit

1. Met haar Besluit 2007-II-24 heeft de Centrale Commissie door de aanvulling van het ROSR met bijlage N vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord, met een voorschrift van tijdelijke aard ingevoerd. Dit voorschrift werd met Besluit 2010-II-26 met drie jaar verlengd.
2. De Europese expertgroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" heeft een handboek voor de inbouw en het gebruik van Inland AIS-apparatuur uitgewerkt. Dit handboek reflecteert belangrijke ervaringen die bij de uitrusting van de Europese binnenvaartvloten met Inland AIS-apparatuur zijn verworven. In het kader van de Werkgroep RIS hebben de delegaties het handboek met enkele wijzigingen goedgekeurd. Het handboek is op de website van de CCR gepubliceerd. Het handboek is echter niet bindend en dientengevolge kan een bevoegde autoriteit zijn inachtneming niet vereisen.
3. Het bovengenoemde handboek bevat twee belangrijke eisen die veiligheidstechnisch dermate veelbetekenend zijn, dat zij in het ROSR, Bijlage N, Deel I, onderdeel B "Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord" overgenomen zouden moeten worden. Deze betreffen de toegankelijkheid van de bedien- en weergave-eenheid (MKD – minimum keyboard and display) en de eisen aan externe sensoren. De voorgestelde aanvullingen nemen – met enkele aanpassingen – de overeenkomstige tekstfragmenten van het handboek over.
4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De eisen aan de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord zijn in bijlage N van het ROSR geregeld. In bijlage N zijn echter geen vereisten vermeld omtrent de toegankelijkheid voor de roerganger noch omtrent externe sensoren die aan de Inland AIS-apparatuur kunnen zijn aangesloten. Met de voorgestelde wijzigingen wordt deze leemte in de regelgeving opgevuld. Daarmee dient te worden gewaarborgd dat

- de aanwijzingen van de Inland AIS-apparatuur door de roerganger inderdaad afgelezen kunnen worden,
- aan de Inland AIS-apparatuur uitsluitend sensoren worden aangesloten die geen storing van de Inland AIS-apparatuur of andere nautische inrichting aan boord veroorzaken.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Alternatieven voor de geplande wijzigingen zouden kunnen zijn, dat

- i. de voorschriften van bijlage N onveranderd blijven;
- ii. de voorschriften van bijlage N pas gewijzigd worden zodra het uitrusten van de vaartuigen met Inland AIS-apparatuur bindend wordt voorgeschreven.

Alternatief i. laat verwachten dat ook in de toekomst Inland AIS-apparatuur incidenteel zo geïnstalleerd worden dat de roerganger de display tijdens het sturen van het vaartuig niet kan aflezen. In dat geval kan de roerganger in het bijzonder een eventueel uitvallen van het apparaat of de weergave van de positie van andere vaartuigen, niet zien. Bovendien zouden externe sensoren geïnstalleerd kunnen worden, die storingen van de Inland AIS-apparatuur of van andere nautische inrichtingen aan boord veroorzaken. Wat de betrokken vaartuigen betreft is het de vraag of het gebruik van AIS de veiligheid naar verwachting verhoogd; ingeval foute meldingen worden uitgezonden of andere nautische inrichtingen aan boord storing ondervinden, zou zelfs de veiligheid van het betrokken vaartuig of van andere vaartuigen nadelig beïnvloed worden.

Alternatief ii laat verwachten dat de onder alternatief i beschreven toestand nog enkele jaren zou blijven voortbestaan. Buiten de negatieve gevolgen voor de veiligheid gedurende deze periode, kan men bij deze alternatieven economische consequenties verwachten. Bij een latere wijziging van bijlage N kan verwacht worden dat een groter aantal installaties aan boord aan de gewijzigde voorschriften aangepast moet worden dan bij een vroegere wijziging van de voorschriften.

Consequenties van deze wijzigingen

Het is praktisch uitgesloten dat een Inland AIS-apparaat aan boord zodanig wordt geïnstalleerd dat de MKD voor de roerganger niet toegankelijk is. Indien onder de huidige omstandigheden geen toegang mogelijk is, dan moet de installatie aangepast worden en het AIS-apparaat buiten bedrijf gesteld worden totdat het euvel is verholpen. De aanpassing van de installatie bedraagt minder dan € 500. Externe sensoren die niet voldoen aan de momenteel voorgestelde eisen, dienen te worden uitgeschakeld. De AIS-apparatuur zou met de daarin geïntegreerde sensoren verder kunnen functioneren of er behoren typegoedgekeurde sensoren op de betrokken vaartuigen te worden gemonteerd. Afhankelijk van het soort en aantal sensoren zou het verwisselen tot circa € 3000 kunnen kosten.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Voor sommige vaartuigen van de Rijnvaart is het de vraag of het gebruik van AIS de veiligheid naar verwachting verhoogd; ingeval foute meldingen worden uitgezonden of andere nautische inrichtingen aan boord storing ondervinden, zou zelfs de veiligheid van het betrokken vaartuig of van andere vaartuigen nadelig beïnvloed worden. (Zie alternatief i).

Besluit

De Centrale Commissie,

wetende dat voor het bereiken van de met de invoering van Inland AIS beoogde verhoging van de veiligheid leemten in de huidige eisen aan de inbouw van Inland AIS-apparatuur opgevuld moeten worden,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 december 2011 tot en met 30 november 2014.

Bijlage

Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur

De Inland AIS-apparatuur moet voldoen aan de in Besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de Teststandaard. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.

B. Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

Bij de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

1. De inbouw van Inland AIS-apparatuur mag slechts worden uitgevoerd door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.
2. Het Inland AIS-apparaat moet in het stuurhuis of op een andere goed toegankelijke plaats zijn geïnstalleerd.
3. De functionaliteit van een interne of externe MKD (minimum keyboard and display) moet voor de schipper bereikbaar zijn. Alarmfuncties en statusinformatie van het Inland AIS-apparaat moeten zich in het directe gezichtsveld van de roerganger bevinden. Het is echter mogelijk dat direct zicht op andere apparaten die bij het varen gebruikt worden, een hogere prioriteit heeft. Alle waarschuwinglampjes moeten na de inbouw zichtbaar blijven.
4. Het moet zichtbaar zijn of het apparaat in bedrijf is. Het apparaat moet permanent door elektrische energie worden gevoed door middel van een stroomkring die tegen uitvallen beschermd is en voorzien van een eigen beveiliging, en het moet rechtstreeks aan de stroombron zijn aangesloten.
5. De antennen van de Inland AIS-apparatuur moeten zo zijn geïnstalleerd en aan de apparatuur zijn aangesloten dat deze onder alle normale bedrijfsomstandigheden veilig functioneren. Een ander apparaat mag slechts worden aangesloten indien de interfaces van beide apparaten compatibel zijn.

⁷ Bijlage N geldt van 1.12.2011 t/m 30.9.2014 (Besluit 2011-I-14).

6. Uitsluitend typegoedgekeurde externe sensoren mogen met het Inland AIS-apparaat worden verbonden. De externe sensoren die met het Inland AIS-apparaat zijn verbonden, moeten een typegoedgekeuring hebben conform de volgende overeenkomstige maritieme standaarden.

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2004 Part 3 : GNSS principles

7. Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij vernieuwing of verlenging van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.
8. Het gespecialiseerde bedrijf dat de inbouw en de goede werking van de installatie heeft gecontroleerd, geeft over de bijzondere kenmerken en de juiste functionering van het Inland AIS-apparaat, een verklaring overeenkomstig bijlage N, deel II af.
9. De verklaring moet blijvend aan boord worden bewaard.
10. Een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard moet zijn afgegeven. Dit moet in de verklaring met betrekking tot de installatie worden aangetekend.

C. Informatie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Rijnsoeverstaten en België brengen onverwijld de volgende gegevens ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart:

- a) iedere benoeming van een bevoegde autoriteit,
- b) elke afgifte of intrekking van een typegoedgekeuring voor Inland AIS-apparatuur,
- c) iedere erkenning van een bedrijf dat zich in de inbouw van Inland AIS-apparatuur heeft gespecialiseerd, of iedere intrekking van een dergelijke erkenning.”

PROTOCOL 15

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2009-I-23)

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 Neder-Rijn 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 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.

Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Duitse Rijn
in 2011**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Baggerwerkzaamheden in het bovenste schutkanaal Iffezheim	333,5-334,0	Aanvang : feb. 2011 Einde: juli 2011	Geen
2	Sedimentaانvulling Iffezheim	336,0-338,0	Volgnummer uitvoering	Geen
3	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0-352,0	Volgnummer uitvoering	Geen
4	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6-384,6	Aanvang : 1999 Einde : 2011	Geen
5	Sedimentbeheer Midden-Rijn			
	a) Sedimentvang Weisenau b) Sedimentaانvulling Wallersheim	493,3-494,5 593,0-596,4	Aanvang: nov. 2010 / Einde: feb. 2011 Aanvang: april 2011	Geen
6	Bodemstabilisatie „Königswardt / Marwick“	820,5- 824,0	Aanvang: 16.2.2009 Gereed: dec. 2010	Geen
7	Hoogwaterbekken Rees	833,5- 838,5	Aanvang: 7.9.2009 Gereed: aug. 2014	Geen
8	Sedimentaانvulling Neder-Rijn	810,0- 811,5 813,5- 814,5 824,0- 826,0 835,0- 838,0 847,0- 850,0	Aanvang: 3.3.2008 Gereed: eind 2013	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
8a	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Duisburg-Rijn	760,2-761,4 768,3-768,7 769,9-770,5 773,5-773,8 789,7-790,3 832,7-833,1 833,6-834,1 834,5-834,8	Voltooiing gepland in 2011	Geen
9	Sedimentaanvulling "midden Neder-Rijn" (Conjunctuurprogramma II)	734,0- 741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Aanvang: mai 2010 Gereed: medio mai 2011	Geen
9a	Sedimentaanvulling "midden Neder-Rijn" Fase 2	734,0-741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Aanvang: medio 2012 Gereed: eind 2015	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
9b	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Keulen	640,3-640,9 644,7-645,1 646,2-646,3 646,2-646,3 655,0-655,6 657,6-657,9 659,3-659,4 660,8-661,1 661,8-662,5 668,0-668,8 681,8-682,0 682,2-683,6 687,1-687,7 705,1-705,4 708,4-709,1 732,0-732,8 736,6-737,3 743,0-743,2 745,6-746,5 748,0-748,3	Voltooiing: gepland in 2011	Geen
10	Bodemstabilisatie Spyk	856,1-858,0	Aanvang: begin/medio juni 2012 Gereed: begin 2013	Geen
11	Verbetering ligplaatsen in de fiscale haven Emmerich Parkeerplaats voor auto's!	851,8 rechteroever	Aanvang: 15.2.2010 Gereed: medio november 2012 Aanvang: medio september/october 2011 Gereed: 2012	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn
in 2010 – 2011**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	860	Vertraging in de planningsfase vanwege juridische procedures, begin van de werkzaamheden waarschijnlijk in 2013	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Kolkopvulling (vaste laag) in Spijk	857	Bodemstabilisatie, begin van de werkzaamheden in 2011, voltooiing eind 2012	Enige hinder tijdens de werkzaamheden, op middellange termijn verbeterde diepgang
4	Project kribverlaging	887 – 899	In 2010 zijn over ca. 30 km op de Waal 70 kribben verlaagd met ca. 1 m. In 2011 werden 30 extra kribben verlaagd, aldus werd het project tot minstens 100 kribben uitgebreid. Na een evaluatie worden er eventueel nog meer kribben verlaagd.	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
5	Nieuwbouw verkeersbruggen Nijmegen en Ewijk	885,785 893,700	Nieuwbouw van de bruggen Nijmegen en Ewijk De bouw van beide bruggen is in 2011 begonnen en de voltooiing is gepland voor 2013	Stremming van maximaal 10 uur, intensieve begeleiding en tijdige berichtgeving aan de scheepvaart
6	Plannen voor aanleg van vier nevengeulen (Ruimte voor de Rivier)	Diverse locaties	In voorbereiding	Enige hinder bij aanleg van in- en uitstroomblocaties
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
7	Algemene renovatie van de sluisen en stuwdammen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Nieuwe juridische voorbereiding na een problematische start, begin van de werkzaamheden gedeeltelijk eind 2011	Geringe gevolgen

PROTOCOL 17

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2010

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 vaargeul tot 2,10 m onder OLR en
- 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 van haar Permanent Technisch Comité en in het bijzonder van het volgende:

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluis bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.
- In 2010 kon de afvoer nabij de overeengekomen lage afvoer (OLA) niet worden gemeten. Het vervullen van de door de overeenkomst bepaalde waterstand van 111,11 m + NN bij een debiet van 570 m³/s werd daarom met een vergelijking van het rekenkundig gemiddelde (bijlage) bewezen.

Bijlagen

Ontwikkeling van de waterstand aan de peilschaal van Iffezheim (kmr 336,200) in 2010

De afvoer in 2010 was groter dan in het voorgaande jaar. Bij de waterstand/afvoermetingen aan de peilschaal van Iffezheim bedroegen de afvoerwaarden niet minder dan $Q=660\text{m}^3/\text{s}$. Hierdoor is een uitspraak over de waterstand bij $OLA=570\text{m}^3/\text{s}$ moeilijk en moet er geëxtrapoléerd worden.

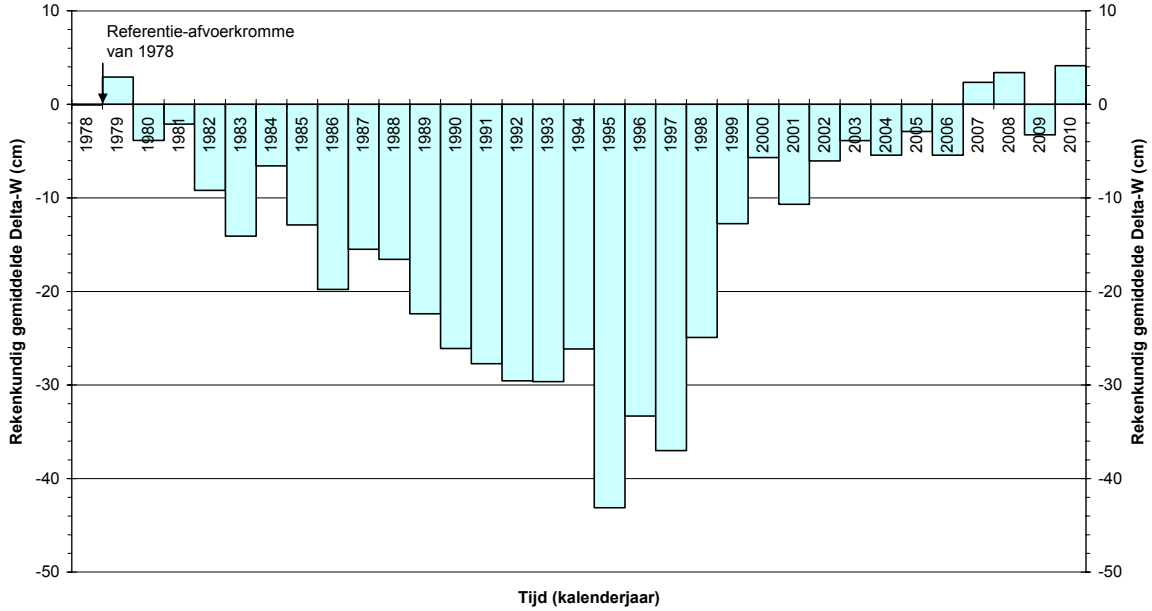
Ook in het histogram *Jaarlijkse rekenkundige gemiddelden van de Delta-W-waarden (Wgem-Wber) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim (kmr 336,200) van 1978, door de jaren heen* heeft de grotere afvoer een ongewenste uitwerking. Het is vanouds bekend dat de Delta-W-waarden met toenemend afvoer groter worden. Dit kan verschillende oorzaken hebben, zoals de niet perfecte referentie-afvoerkromme van 1978 die een hogere afvoer betreft of veranderlijke onregelmatigheden in de loop van de decennia. In ieder geval heeft dit ongewenste uitwerkingen op het rekenkundige gemiddelde van het jaar. Zo werd reeds lang geleden overwogen uitsluitend meetwaarden voor de Delta-W-waarde bij laag water te gebruiken, aangezien men uitsluitend de verandering in de OLR-sector wil vaststellen. Maar het gevolg daarvan zou zijn dat voor enkele jaren in het afvoerrijke decennium 1980-1990 er nog nauwelijks meetwaarden voor een redelijk rekenkundig gemiddelde beschikbaar zouden zijn. Zo kwam men tot een compromis, volgens welk uitsluitend meetwaarden bij een afvoer $<MQ$ gebruikt werden. De resultaten van deze evaluatie zijn te zien in het histogram *Jaarlijkse rekenkundige gemiddelden van de Delta-W-waarden (Wgem-Wber) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim (kmr 336,200) van 1978, door de jaren heen, uitsluitend voor afvoerwaarden $<MQ$* . De Delta-W-waarden zijn hier, afhankelijk van het jaar, tot 8 cm (2007) minder dan in het eerstgenoemde histogram en zijn in ieder geval veelzeggender voor de beoordeling van de laagwaterperiode.

Voor het jaar 2010 kan men daaruit opmaken dat ten opzichte van het voorgaande jaar de waterstanden circa 7 cm zijn gestegen.

Uit de beschouwing van het extrapolatiediagram *hoogten van de waterspiegel aan de verdragspeilschaal van Iffezheim (kmr 336,201) in de OLA-sector 2010 (metingen en correlatie)*, kan worden opgemaakt dat de waterstand in 2010 circa 20-30 cm boven de verdragswaterstand aan de peilschaal van Iffezheim ligt. Deze waarde ligt duidelijk boven de volgens het verdrag vastgestelde grens.

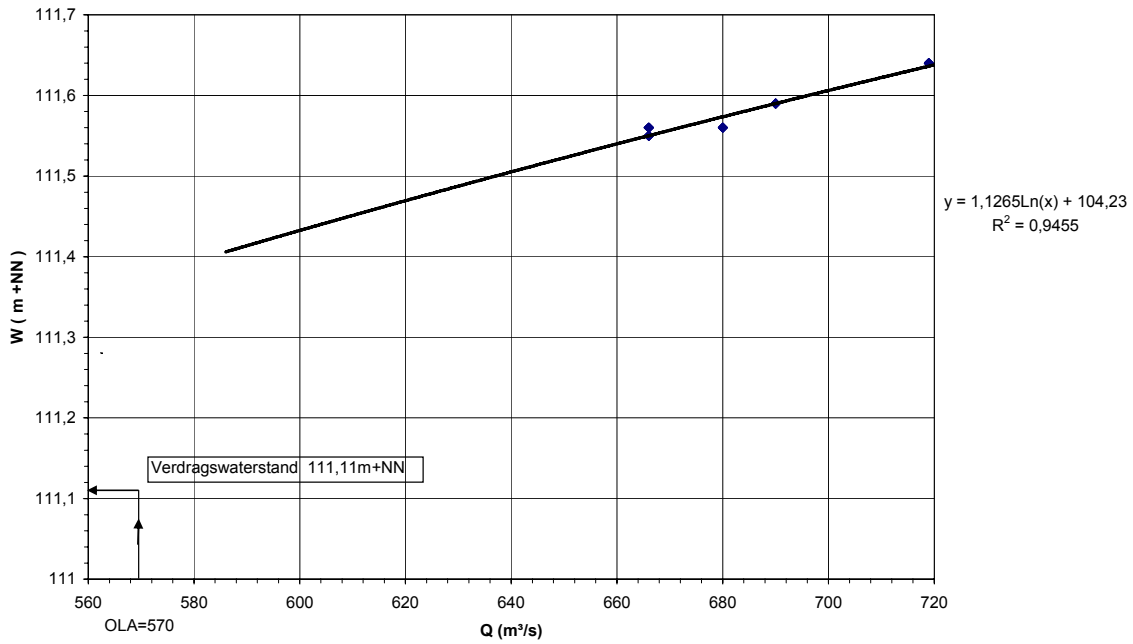
Bijlage 2

Jaarlijkse rekenkundige gemiddelden van de Delta-W-waarden ($W_{gem} - W_{ber}$) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim (kvr 336,200) van 1978, door de jaren heen, uitsluitend voor afvoerwaarden <MQ



Bijlage 3

Waterspiegelhoogten aan de verdragspeilschaal van Iffezheim (kvr 336,201) in de OLA-sector 2010 (metingen en correlatie)



PROTOCOL 18

Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

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,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

Bijlagen

a. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIIEGLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 – Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. Der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007	30.4.2007	27.8.2007	11.9.2007	20.3.2007
2007-II-19	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchPV (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-20	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07)	I	1.10.2008	28.7.2008	28.8.2008	27.8.2008	12.6.2008
2008-I-21	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009		24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	I	1.12.2009		16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchPV, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009		22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchPV im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009		11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§§ 10.01, 11.02 bis 11.05)	I	1.10.2009	11.8.2009	16.7.2009	1.1.2010	5.6.2009
2009-I-17	Einführung der Verpflichtung zum Elektronischen Melden in der Rheinschifffahrt	W	1.1.2010	11.8.2009	16.7.2009	1.4.2010	2007-II-20 19.12.2007
2009-II-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§ 1.10)	I	1.4.2010	25.1.2010	15.1.2010	1.4.2010	26.1.2010
2009-II-18	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Anlagen 1, 3, 7 und 10)	I	1.12.2011			1.12.2011	27.1.2010
2010-II-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, Kapitel 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	I	1.4.2011	14.1.2011	22.12.2010	1.4.2011	19.1.2011
2010-II-24	Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten; Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31 und 3.32, Anlage 3)	I	1.12.2011		**)		20.1.2011
2010-II-25	Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10)	I	1.12.2011		**)		20.1.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

***) Keine Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten. / Geen publicatie vor de inwerkingtreding.

Niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene Ausser-Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. E: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e. die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002 I 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. A Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 – zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 – 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffsunter- suchungsordnung (2002-I-2, 2003-I- 12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffs- verfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typ- genehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der Untersuchungs- ordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.5.2010	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung(§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011		**)			19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011		**)	****)		19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

****) Gegenstandslos.

*****) Keine Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten. / Geen publicatie vor de inwerkingtreding.

3. ADNR: Inwerkingtreding

ADNR

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR – Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR – Anlage B2, Anhang 4 – Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe – Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005	3.1.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	ADNR 2007	I	1.1.2007	21.12.2006	**)	27.2.2008	19.12.2006	21.6.2006
2008-I-25	ADNR 2009	I	(1.1.2009) 1.3.2009	17.6.2009	**)		2009-I-20---	13.6.2008
2009-I-20	ADNR 2009 (niederländische Sprachfassung)	I	(1.1.2009) 1.3.2009	---	**)	---	1.7.2009	---
2009-II-20	Aufhebung des ADNR – Einführung des ADN auf dem Rhein	I	1.1.2011	4.3.2011 ^{***)}	**)	9.12.2010	1.1.2011	2.3.2010

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

****) rückwirkend in Kraft getreten am 1.1.2011.

4. Reglement patenten: Inwerkingtreding

PATENTREGLEMENT RIJN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008		16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009				1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.4.2010			20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

5. Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen: Inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN PASSAGIERSSCHEPEN

Inwerkingtreding van het Reglement, van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

6. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel ("RSP"):
Inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

Inwerkingtreding van het Reglement, van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Billigung der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein und Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.7.2011				1.7.2011	11.6.2010

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

7.1 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, Deel V

...

2. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn toegelaten navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers

Navigatieradarinstallaties

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron 3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg – Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	R-4-018

...

**3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten navigatieradarinstallaties**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna – Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	e-01-014
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna – Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna – Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg – Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	e-01-018

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers erkende bedrijven

...

België

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail
1.	De Backer Scheepselectro ⁸	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
2.	Periskal Bvba ⁹	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
3.	Sedna Bvba ¹⁰	Vaartkaai 12 2170 Merksem		
4.	Sperry Marine Belgium n.v. ¹¹	Noorderlaan 96 2030 Antwerpen	(0)3 233 14 33	sales.belgium@sperry.ngc.com
5.	Tresco Engineering Bvba ¹²	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
6.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V. ¹³	Vossesdijnsstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

...

⁸ Radarinstallaties merk: Furuno Electric Nishinomyia, Japan Radio Company. Bochtaanwijzers merk: Radio Holland, Radio Zeeland, Alphanon

⁹ Radarinstallaties merk: Periskal. Bochtaanwijzers merk: /

¹⁰ Radarinstallaties en Bochtaanwijzers merk: Alphanon

¹¹ Radarinstallaties en Bochtaanwijzers merk: Sperry Marine

¹² Radarinstallaties merk: TRESKO JRC (Alphanon). Bochtaanwijzers merk: Alphanon (Alphanon)

¹³ Radarinstallaties merk: Furuno Electric Nishinomyia. Bochtaanwijzers merk: Radio Holland, Radio Zeeland

7.2 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2007-II-24)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, Deel III

...

2. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn toegelaten Inland AIS-apparatuur

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typpgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	ACR Electronics Europe GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18.	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218

...

**4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven**

Oostenrijk

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +43	E-mail Website
1.	ACR Electronics Europe GmbH	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
2.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
3.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	(0)50 4321-1704	marketa.zednicek@via-donau.org

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

België

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
1.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
3.	M/S Abyss (Lefèvre – Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
4.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
5.	Northrop Grumman Sperry Marine Herr Luc Helsen	Noorderlaan 96 B-2030 Antwerpen	(0)3 233 14 33	sales.belgium@sperry.ngc.com

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
6.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
7.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
8.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
9.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G. und M. Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
17.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik –Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Frankrijk

<u>Volgnr.</u>	<u>Naam</u>	<u>Adres</u>	<u>Telefoon</u> <u>+33</u>	<u>E-mail</u> <u>Website</u>
<u>1.</u>	GH2E ¹⁴	3 rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
<u>2.</u>	ATEYS ¹	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
<u>3.</u>	AEMI ¹	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
<u>4.</u>	SIECMI ¹	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
<u>5.</u>	Établissement Max Guerdin et fils ¹	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
<u>6.</u>	THEMYS ¹	Quartier de la chaume CD 45 – Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(02)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
<u>7.</u>	PROMAT ¹	68, boulevard Jules Durand F-76056 Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

¹⁴ De bevoegdheden van elk bedrijf zijn per ministerieel besluit van 2 februari 2011 inzake de goedkeuring van het materiaal en van de bedrijven die navigatielichten, radarapparatuur, bochtaanwijzers en Inland AIS-apparatuur installeren, duidelijk vastgelegd.

Hongarije

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +36	E-mail Website
1.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 303 0168	robert.rafael@rsoe.hu
2.	NOVOFER Zrt	Hegyalja u. 86 H-1112 Budapest	1 319 8913	info@novofer.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 459 8050	dnd@dnd.hu
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvarar utca 4. 1155 Budapest	30 952 864	horvath.gabor@hajovill.hu

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van der Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 514244	ams@alewijnse.nl www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10 4534000 M. (0)6 53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24 3559417	info@autena.nl www.autena.nl
4.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113 573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
6.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115 616329 M. (0)6 53686036	www.navimar.nl

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
7.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
8.	Radio Holland Netherlands B.V.	Eekhoutstraat 2 NL-3087 AB Rotterdam	(0)10 4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	Ijzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	T. (0)10 479 5444 M. (0)10 479 5545	info@sam-electronics.nl www.sam-electronics.nl
10.	Shipton Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl www.werkina.nl

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Zwitserland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +41	E-mail Website
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	(0)41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

7.3 Comité Reglement van onderzoek (Besluiten 1994-II-21 (II) en 2008-II-16)

1. *De dienstinstructie nr. 4 komt te luiden:*

**“DIENSTINSTRUCTIE nr. 4 voor de COMMISSIES van DESKUNDIGEN
ingevolge artikel 1.07 ROSR**

Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen

(Hoofdstuk 15 t/m 22b, hoofdstuk 24)

1. Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen bij de samenvoeging van delen van vaartuigen

1.1 Grondbeginselen

Bij het samenvoegen van delen van vaartuigen wordt het behoud van de bestaande rechten uitsluitend toegestaan voor de delen behorende tot het vaartuig dat het certificaat van onderzoek blijft behouden. Dientengevolge zijn de overgangsbepalingen uitsluitend toepasselijk op die delen. De andere delen worden als nieuwbouw behandeld.

1.2 Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen in bijzonderheden

1.2.1 Bij het samenvoegen van delen van vaartuigen kunnen uitsluitend voor de delen behorende tot het vaartuig dat het certificaat van onderzoek blijft behouden, overgangsbepalingen worden toegepast.

1.2.2 De delen die niet tot het vaartuig dat het certificaat van onderzoek blijft behouden behoren, worden als nieuwbouw behandeld.

1.2.3 Nadat een vaartuig is omgebouwd met een deel afkomstig van een ander vaartuig, krijgt het eerstgenoemde vaartuig het scheepsnummer van het omgebouwde vaartuig dat het certificaat van onderzoek heeft behouden.

1.2.4 Bij behoud van een bestaand certificaat van onderzoek of bij de afgifte van een nieuw certificaat van onderzoek voor een vaartuig dat is omgebouwd, wordt tevens het bouwjaar van het oudste deel van het vaartuig in het certificaat van onderzoek vermeld.

1.2.5 Indien een nieuw voorschip aan een vaartuig wordt gezet, moet ook de motor voor de in het voorschip gemonteerde boegschroefinstallatie voldoen aan de actuele voorschriften.

1.2.6 Indien een nieuw achterschip aan een vaartuig wordt gezet, moeten tevens de in het achterschip gemonteerde motoren aan de actuele voorschriften voldoen.

1.3 Voorbeelden

1.3.1 Een schip wordt uit twee oudere schepen (schip 1 bouwjaar 1968; schip 2 bouwjaar 1972) samengesteld. Van schip 1 wordt het geheel met uitzondering van het voorschip overgenomen, van schip 2 het voorschip. Het samengestelde schip krijgt het certificaat van onderzoek van schip 1. Het voorschip van het samengestelde schip moet nu onder andere met ankernissen worden uitgerust.

- 1.3.2 Een schip wordt uit twee oudere schepen (schip 1 bouwjaar 1975; schip 2 bouwjaar 1958, oudste bouwdeel uit 1952) samengesteld. Van schip 1 wordt het geheel met uitzondering van het voorschip overgenomen, van schip 2 het voorschip. Het samengestelde schip krijgt het certificaat van onderzoek van schip 1. Het voorschip van het samengestelde schip moet nu onder andere met ankernissen worden uitgerust. Bijkomend wordt in het certificaat van onderzoek aantekening van het oudste bouwdeel uit het oorspronkelijke schip 2 met het bouwjaar 1952, gemaakt.
- 1.3.3 Bij een schip (bouwjaar 1988), wordt het achterschip van een schip (bouwjaar 2001) aangebouwd. De motor van het schip met bouwjaar 1988 moet in het schip blijven. In dit geval moet de motor eerst een typegoedkeuring krijgen. De motor zou ook een typegoedkeuring moeten krijgen wanneer het de motor uit het achterschip met bouwjaar 2001 zou betreffen.

2. Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen bij de wijziging van het scheepstype (bestemming van het vaartuig)

2.1 Grondbeginselen

- 2.1.1 Bij de beslissing over de toepasselijkheid van overgangsbepalingen bij de wijziging van het soort schip (scheepstype, bestemming van het schip) zijn, uitgaande van het ROSR, veiligheidstechnische aspecten maatgevend.
- 2.1.2 Een scheepstype wordt als gewijzigd beschouwd wanneer voor het nieuwe scheepstype andere veiligheidstechnische voorschriften gelden dan voor het oude scheepstype; dit is het geval wanneer op het nieuwe scheepstype bijzondere bepalingen van hoofdstuk 15 t/m 22b van het ROSR van toepassing zijn, die op het oude scheepstype niet van toepassing waren.
- 2.1.3 Bij de wijziging van het scheepstype moeten alle bijzondere bepalingen volledig aan alle voor dit scheepstype specifieke voorschriften voldoen; voor deze voorschriften kunnen geen overgangsbepalingen worden toegepast. Dit geldt ook voor delen van vaartuigen, die van een bestaand schip worden overgenomen en waarop deze bijzondere bepalingen toepasselijk zijn.
- 2.1.4 De verbouwing van een tankschip tot een drogeladingschip houdt geen wijziging van het scheepstype in de zin van punt 2.1.2 in.
- 2.1.5 Bij de verbouwing van een hotelschip tot een schip voor dagtochten moeten alle nieuwe delen volledig aan de actuele voorschriften voldoen.

2.2 Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen in bijzonderheden

- 2.2.1 Artikel 24.02, tweede lid, (N.V.O.), geldt voor de delen van een vaartuig die vernieuwd worden, de overgangsbepalingen kunnen dus niet toepasselijk zijn op nieuwe delen van het vaartuig.
- 2.2.2 Voor de delen van een vaartuig die niet worden verbouwd, zijn de overgangsbepalingen ook nog toepasselijk met uitzondering van de delen bedoeld in 2.1.3, tweede volzin.
- 2.2.3 Indien de afmetingen van een vaartuig worden gewijzigd, zijn de overgangsbepalingen niet meer toepasselijk op de delen van een vaartuig die met deze wijzigingen samenhangen (bijvoorbeeld: afstand van het aanvaringsschot, vrijboord, anker).

- 2.2.4 Bij wijziging van het scheepstype zijn de bijzondere voorschriften van het ROSR, die voor het nieuwe scheepstype gelden, toepasselijk. Alle door de ombouw van het vaartuig betroffen delen en uitrustingen moeten aan de actuele vereisten van Deel II en III van het Reglement van Onderzoek voldoen.
- 2.2.5 Aan het vaartuig wordt dan een nieuw of een gewijzigd certificaat van onderzoek toegekend en onder nummer 7 en 8 van dit certificaat wordt een aantekening over de oorspronkelijke bouw en de verbouwing gemaakt.

2.3 Voorbeelden

- 2.3.1 Een goederenschip (bouwjaar 1996) wordt tot een passagiersschip omgebouwd. Hoofdstuk 15 van het ROSR is dan voor het gehele schip toepasselijk, zonder toepassing van overgangsbepalingen. Indien het voorschip noch volgens de verbouwingsplannen noch krachtens hoofdstuk 15 werd gewijzigd, hoeft het vaartuig geen ankernissen overeenkomstig artikel 3.03 te hebben.
- 2.3.2 Een sleepboot (bouwjaar 1970) wordt tot een duwboot omgebouwd. De materiële verbouwing houdt uitsluitend een wijziging van de dekuitrusting en het installeren van een duwinrichting in. Alle overgangsbepalingen voor een schip van 1970 blijven toepasselijk met uitzondering van hoofdstuk 5 en 7 (gedeeltelijk) en van de artikelen 10.01 en 16.01.
- 2.3.3 Een motortankschip (bouwjaar 1970) wordt tot een duwboot omgebouwd. De materiële verbouwing houdt in dat het voorschip en het ladingdeel wordt verwijderd, dat de dekuitrusting wordt gewijzigd en een duwinrichting wordt toegevoegd. Alle overgangsbepalingen voor een schip van 1970 blijven toepasselijk met uitzondering van de bepalingen van hoofdstuk 5 en 7 (gedeeltelijk) en artikel 10.01 en 16.01.
- 2.3.4 Een motortankschip wordt tot een motorvrachtschip omgebouwd. Het motorvrachtschip dient te voldoen aan de actuele eisen met betrekking tot de veiligheid op werkplekken, genoemd in hoofdstuk 11, in het bijzonder in artikel 11.04 van het ROSR.

3. Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen bij de verbouwing van een passagiersschip

3.1 Toepassing van de overgangsbepalingen

- 3.1.1 Ombouwmaatregelen die voor het voldoen aan voorschriften van hoofdstuk 15 noodzakelijk zijn betekenen – onafhankelijk de datum waarop deze zijn uitgevoerd – geen ombouw “O” in de zin van artikel 24.02, tweede lid, artikel 24.03, eerste lid of artikel 24.06, vijfde lid, van het ROSR.
- 3.1.2 Bij de verbouwing van een hotelschip tot een schip voor dagtochten moeten alle nieuwe delen volledig aan de actuele voorschriften voldoen.

3.2 Voorbeelden

- 3.2.1 Een passagiersschip (bouwjaar 1995) moet uiterlijk na 1.1.2015 een tweede onafhankelijke aandrijving hebben geïnstalleerd. Voor zover voor dit passagiersschip geen andere vrijwillige verbouwing is voorzien, hoeft daarvoor geen stabiliteitberekening volgens de nieuwe voorschriften te worden gemaakt, maar er kan, indien dit daadwerkelijk nodig is, een stabiliteitsberekening worden gemaakt volgens de ROSR-versie op basis waarvan de voorgaande berekening is gemaakt.

- 3.2.2 Een passagiersschip (bouwjaar 1994, laatste verlenging van het certificaat van onderzoek 2012), wordt in 2016 met 10 m verlengd. Dit vaartuig moet bovendien een tweede onafhankelijke aandrijving hebben. Bovendien wordt een nieuwe stabiliteitsberekening noodzakelijk, die volgens hoofdstuk 15 voor de 1- en 2-compartimentstatus moet worden gemaakt.
- 3.2.3 Een passagiersschip (bouwjaar 1988) wordt met een sterkere aandrijving inclusief schroeven uitgerust. Deze verbouwing is zo ingrijpend dat een stabiliteitsberekening noodzakelijk wordt. Dit moet volgens de actuele voorschriften geschieden.”
2. *De dienstinstructie nr. 11, punt 43, komt te luiden:*
- “43. Draagbare blustoestellen die ingevolge de bepalingen van andere veiligheidsvoorschriften Reglement ADN vereist worden, vallen hier niet onder.”
3. *De dienstinstructie nr. 18 punt 4, komt te luiden:*
- “4. Aan de eisen, bedoeld in de punten 2 en 3, worden ook geacht te zijn voldaan, indien voor elk van beide onderdelen aan de stabiliteitseisen overeenkomstig de Reglement ADN in 9.1.0.95.2 wordt voldaan.”
4. *In Dienstinstructie nr. 26, tabel van de voorziene keuringen, komt de vermelding bij artikel 11.11, derde lid, te vervallen.*

7.4 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 1994-I-23 (II))

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

AANBEVELING Nr. 1/2011 van 15 maart 2011

bij artikel 22a.06

ROMERA

Het motorvrachtschip "Romera" (bouwjaar 2004), uniek Europees scheepsidentificatienummer 02326627, wordt van een totale lengte van 110 m tot een totale lengte van 135 m omgebouwd.

Overeenkomstig artikel 22a.06 van het ROSR mag een overgangsbepaling overeenkomstig hoofdstuk 24 van het ROSR, bij verlenging van een vaartuig tot een lengte van meer dan 110 m, uitsluitend op grond van een aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden toegepast.

Ten gevolge van artikel 2.19, wordt voor het motorvrachtschip "Romera" de toepassing van de overgangsbepalingen overeenkomstig artikel 24.06 bij de artikelen 8.02, vijfde lid en 8a.02, tweede lid, onder de volgende voorwaarden toegestaan:

1. De BB hoofdvoortstuwingsmotor van de motorenfabrikant Caterpillar, type 3412 D, nominaal vermogen 632 kW, nominaal toerental 1800 omw/min, serienummer REA 00185, bouwjaar 2004, typegoedkeuringsnummer R4*1*E2E3*0421*00, voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid, (emissieniveau I) van het ROSR.
2. De SB hoofdvoortstuwingsmotor van de motorenfabrikant Caterpillar, type 3412 D, nominaal vermogen 632 kW, nominaal toerental 1800 omw/min, serienummer REA 00199, bouwjaar 2004, typegoedkeuringsnummer R4*1*E2E3*0421*00, voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid, (emissieniveau I) van het ROSR.
3. De generatormotor achterschip van de motorfabrikant John Deere, type 4045 TF 158/120, nominaal vermogen 80 kW, nominaal toerental 1500 omw/min, serienummer CD4045T754911, bouwjaar 2004, typegoedkeuringsnummer R2*1*D2*0001*00, voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid, (emissieniveau I) van het ROSR.
4. De generatormotor voorschip van de motorfabrikant John Deere, type 4045 DF 158/120, nominaal vermogen 42 kW, nominaal toerental 1500 omw/min, serienummer CD4045D754524, bouwjaar 2004, typegoedkeuringsnummer R2*1*D2*0001*00 voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid, (emissieniveau I) van het ROSR.
5. De boegschroefinstallatiemotor van de motorenfabrikant DAF, type XE 390 C1, nominaal vermogen 390 kW, nominaal toerental 1900 omw/min, serienummer 457439, bouwjaar 2004, typegoedkeuringsnummer R4*1*C1D1E2E3*0002*00, voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid, (emissieniveau I) van het ROSR.
6. Aan alle overige eisen van het ROSR wordt voldaan, met inbegrip van de voorwaarden van hoofdstuk 22a, Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m.
7. Het vaartuig wordt onder toezicht van een erkend classificatiebureau omgebouwd.

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**AANBEVELING AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE
TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN**

**AANBEVELING Nr. 2/2011
van 15 maart 2011**

ad artikel 10.03a vierde lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten juncto artikel 15.11

Sprinklerinstallatie met afwijkend watervolume
overeenkomstig artikel 10.03a, vierde lid, als aanvulling op de brandbeveiliging
overeenkomstig artikel 15.11

VIKING PRESTIGE

Op het passagiersschip "Viking Prestige" met het bouwnummer 517, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001942, mag een sprinklerinstallatie van de firma Minimax GmbH & Co. KG, Bad Oldesloe, die volgens de bepalingen van een classificatiebureau een totaal vermogen van 875 l/min heeft, wat bij het voorgeschreven minimumwatervolume van 5 l/m² per minuut overeenstemt met een beschermingsoppervlak van 175 m², en daarmee in de openbare ruimten restaurant en lounge afwijkt van artikel 10.03a, vierde lid, als extra brandbeveiligingsmaatregel worden ingebouwd, indien aan de eisen van artikel 15.11 tweede tot vijfde lid zo wordt voldaan, alsof er geen sprinklerinstallatie zou zijn ingebouwd.

Voor alle andere ruimten van het schip voldoet de sprinklerinstallatie aan de eisen van artikel 10.03a, vierde lid, zodat daar de uitvoering overeenkomstig artikel 15.11, tweede tot vijfde lid, rekening houdend met de sprinklerinstallatie, mag plaatsvinden.

8. Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2010-I-8)

Dienstinstructies voor de bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 1.03 van het RSP
(separaat)

PROTOCOL 19

Begroting voor 2012 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2012 aan, die is vastgesteld op **€ 2 521 300.-**.

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **€ 20 000.-** door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden en met de betaling van het deel uit het reservefonds in de vorm van begrotingsaanpassing van **€ 45 000.-**, beloopt op **€ 504 260.-**.

De bijdragen zullen op de rekening van de Centrale Commissie bij de CIC Est te Straatsburg worden gestort.

PROTOCOL 20

Begroting voor 2012 van het Administratief Centrum voor de sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De begroting voor 2012 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 21

Verlenging van het mandaat van de plaatsvervangend secretaris-generaal en van de hoofdingenieur

Besluit

De Centrale Commissie besluit, met ingang van 1 augustus 2011

- de arbeidsovereenkomst van de heer H.A.F. VAN DER WERF als plaatsvervangend secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor een periode van vijf jaar en twee maanden en
- de arbeidsovereenkomst van de heer Gernot PAULI als hoofdingenieur van de Centrale Commissie voor een periode van vier jaar

te verlengen.

PROTOCOL 22

Benoeming van de secretaris van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het Verdrag betreffende de Sociale Zekerheid van Rijnvarenden en met name artikel 71 daarvan ;

gezien het voorstel van de Secretaris-Generaal om mevrouw Cécile Tournaye, juridisch adviseur van het secretariaat, te benoemen tot secretaris van het secretariaat van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van Rijnvarenden ;

gezien de instemming van het Administratief Centrum met deze benoeming ;

besluit :

dat mevrouw Cécile Tournaye tot secretaris van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van Rijnvarenden benoemd wordt.

PROTOCOL 23

Herziening van de personeelslijst van het secretariaat

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar artikel 7 van het Personeelsreglement,

besluit tot het aannemen van het gewijzigde organigram. Dit organigram is in de bijlage bij dit besluit vermeld.

Bijlage

**Organigram van het Secretariaat
op 1 januari 2011**

Regime	Rang	Aantal	Classificatie
Medewerkers artikel 10			
Secretaris-generaal	A6 – A7	1	1 A7
Plaatsvervangend secretaris-generaal	A4 – A5	1	1 A4
Hoofdingenieur	A4 – A5	1	1 A4
Medewerkers artikel 12 (algemeen Budget)			
Hoofdadministrator / Juridisch Adviseur	A3 – A4	1	1 A4
Administrateur	A2 – A3	3	2 A3 – 1 A2
Netwerkbeheerder	A1 – A3	1	1 A2
Vertaler	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
Directie-assistent€	B2 – B5	5	2 B5 + 2 B4 + 1 B2
Documentalist€	B2 – B4	1	1 B2
Drukkerijtechnicus	C4 – C6	1	1 C6
Medewerkers artikel 12 (aangesteld voor projecten gefinancierd overeenkomstig apart budget)			
Financieel Beheerder (CDNI)	A2 – A3	1	1 A2
Econometrist (OM)	A1 – A2	1	1 A1
Directie-assistent€ (CDNI – JWG)	B2 – B4	1	1 B2
Totaal		21,5	

Opmerking:

Enkele medewerkers werken parttime. Het betreft:

- de documentalist (80%)
- twee directieassistenten (80%)
- een vertaalster (50%).

Er is een vertalersfunctie vacant.

De financieel beheerder wordt voor 2/3 gefinancierd door het CDNI-budget en voor 1/3 door het CCR-budget.

PROTOCOL 24

Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2010

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2010 goed.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2010

I. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2010

De heer Van Keer, adviseur-generaal bij het Directoraat-generaal Bilaterale betrekkingen, Directie: Buurlanden – Grensoverschrijdende samenwerking – BENELUX bij de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, hoofd van de Belgische delegatie, is vanaf 1 januari 2010 als voorzitter van de CCR benoemd.

Mevr. Belliard, lid van de Raad van State, directeur van Juridische Zaken bij het Ministerie van Buitenlandse en Europese Zaken van de Republiek Frankrijk, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van vicevoorzitter van de CCR sinds 1 januari 2010.

De heer Dürler, ambassadeur, directeur van het Seeschiffahrtsamt van Zwitserland, Directie internationaal publiek recht op de eedgenootschappelijke afdeling buitenlandse zaken, hoofd van de Zwitserse delegatie, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Zwitserland bij de CCR en bekleedt de functie van voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2010, ter vervanging van dhr. Seger die op een andere post is benoemd.

Mevr. Augustijn van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van Nederland is sinds 1 januari 2010 als plaatsvervangend commissaris van Nederland bij de CCR benoemd.

Dhr. Bordry, inspecteur-generaal van het Bestuur Duurzame ontwikkeling van de Republiek Frankrijk, is vanaf 19 maart 2010 als commissaris van Frankrijk bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Verdeaux, die op een andere post is benoemd.

Mvr. Duchêne, hoofd van de Dienst Binnenvaart, bij de Directie Vervoerdiensten van het Ministerie van Ecologie, Energie, Duurzame ontwikkeling en Maritieme zaken van de Republiek Frankrijk, is als commissaris van Frankrijk bij de CCR benoemd ter vervanging van dhr. Mathieu die op een andere post is benoemd.

Dhr. Segura, adjunct-directeur inzake het Zeerecht, de Binnenvaart en de polen op het Ministerie van Buitenlandse en Europese Zaken van de Republiek Frankrijk, is sinds 19 maart 2010 benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Frankrijk bij de CCR, ter vervanging van dhr. Bellenger die de functie van secretaris van de Franse delegatie bekleedt.

Dhr. Renard, gevolmachtigde minister en directeur van de Directie internationaal Vervoerbeleid bij de FOD Buitenlandse Zaken van België, is sinds 22 maart 2010 als commissaris van België bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Ardui.

Dhr. Geib, van het Bondsministerie voor Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling van Duitsland is vanaf 1 augustus 2010 als plaatsvervangend commissaris van Duitsland bij de CCR benoemd, ter vervanging van mevr. Ackermann, die op een andere post is benoemd. Dhr. Geib is medio oktober 2010 overleden.

Dhr. Häusler, van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Duitsland is sinds september 2010 als plaatsvervangend commissaris van Duitsland bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Rosenberg, die op een andere post is benoemd.

Dhr. Adam, medewerker bij het Directoraat-generaal van Zeevervoer, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van België is sinds 6 december 2010 tot plaatsvervangend commissaris van de Belgische delegatie bij de CCR benoemd.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2010, de volgende:

DUITSLAND :

Commissarissen:	de heren	LINGEMANN HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,
Plaatsvervangend commissaris:	dhr.	HÄUSLER;

BELGIË:

Commissarissen:	de heren	Van Keer	Voorzitter
		CROO, RENARD, VANLUCHENE,	
Plaatsvervangend commissaris:	mevr. de heren	ADAM, VERSCHUEREN;	

FRANKRIJK :

Commissarissen:	mevr. dhr. mevr. dhr.	BELLIARD, BORDRY, DUCHENE, JEROME,	Vicevoorzitter
Plaatsvervangend commissaris:	de heren	SEGURA, PIET;	

NEDERLAND :

Commissarissen:	de heren	HUYSER, TEN BROEKE, MULLER, POST,	
Plaatsvervangend commissaris:	dhr. mevr.	MENSINK, AUGUSTIJN;	

ZWITSERLAND :

Commissarissen:	de heren	DÜRLER, FEIERABEND, HADORN, STÜCKELBERGER,	
Plaatsvervangend commissaris:	de heren	BÜHLER, REUTLINGER;	

Het secretariaat werd op dezelfde datum geleid door:

Secretaris-generaal:	dhr.	WOEHLING
Plaatsvervangend secretaris-generaal:	dhr.	VAN DER WERF
Hoofdingenieur:	dhr.	PAULI

II. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

1. Plenaire vergaderingen, comitébijeenkomsten, werkgroepen en ronde tafels bij de CCR

a) De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van dhr. Van Keer twee gewone plenaire vergaderingen op 2 juni en op 8 en 9 december 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 dhr. Renard op 1 juni te Straatsburg;
het Subcomité voor de Administratie, onder voorzitterschap van dhr. Bellenger, op 24 maart te Straatsburg;

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. Van Keer, op 24 maart, 1 juni, 13 oktober en 8 december te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Kaune, op 24 maart, 1 juni, 26 oktober en 7 december te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. Bellenger, op 23 maart, 14 oktober en 8 december: bijeenkomst over het CLNI, te Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. Ten Broeke, op 15 april en 28 oktober te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. Kaune, op 14 april onder voorzitterschap van dhr. Feierabend op 31 mei; gemeenschappelijke bijeenkomst met het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. Kaune, op 27 oktober te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van dhr. Mensink, op 13 april en 26 oktober te Straatsburg;

het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heren Stückelberger en Ten Broeke, op 29 oktober; gemeenschappelijke bijeenkomst met het Permanent Technisch Comité te Straatsburg;

het Comité van de nationale instituten (CINNA), onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 3 februari te Straatsburg, op 17 februari: vergadering van de ad hoc groep van de boekhouders en financieel deskundigen van de Nationale Instituten te Duisburg, op 25 maart te Rotterdam, op 7 april te Bazel, op 11 mei te Duisburg, op 22 juni te Straatsburg en op 22 september te Rotterdam;

het Permanent Technisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Stückelberger, op 15 april en 28 oktober, onder voorzitterschap van de heren Ten Broeke en Stückelberger op 29 oktober : gemeenschappelijke bijeenkomst met het Comité afvalverwijdering en milieu in de Rijnvaart, te Straatsburg;

Op 27 april 2010 heeft een afvaardiging van het Permanent technisch comité deelgenomen aan de vergadering van het technisch comité van de Moezelcommissie. Het doel van die gemeenschappelijke vergadering was informatie uit te wisselen over de planning van het stremmen van de sluisen in verband met onderhoudswerkzaamheden

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. Feierabend, op 28 januari; buitengewone vergadering van het Comité STF over de erkenning van dienstboekjes, op 25 maart en 31 mei; gemeenschappelijke bijeenkomst met het Comité Reglement van onderzoek, op 13 oktober en 7 december te Straatsburg;

het Comité Politierglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Permanent Technisch Comité: gemeenschappelijke bijeenkomst op 31 mei en 6 december te Straatsburg;

het Comité Marktobservatie, op 19 maart 2010 te Brussel;

de Werkgroep “Marktobservatie in de Europese binnenvaart”, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 18 oktober met workshop te Brussel;

de Groep deskundigen van het bedrijfsleven voor de marktobservatie, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 19 maart 2010 te Brussel;

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. Baumann, op 4 en 5 februari evenals op 31 augustus en gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep RIS op 1 september te Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. Kliche, van 2 tot en met 4 maart en 1 juli te Straatsburg, van 14 tot en met 16 september te Berlijn en 20 oktober te Brussel;

de Gemeenschappelijke Deskundigengroep van de lidstaten van de CCR en van de Europese Unie over de “technische voorschriften voor binnenschepen”, onder voorzitterschap dhr. Bieringer op 4 en met 5 mei, 29 juni en 1 juli te Straatsburg, onder voorzitterschap van dhr. Pytko, op 19 en 20 oktober, evenals 30 november en 1 december te Brussel;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. Adam, op 20 mei, onder voorzitterschap van dhr. Baumann op 1 september: gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep Politierglement, op 2 en 3 september, evenals 15 december te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. Gries, op 26 en 27 januari, op 27 en 28 april, op 17 en 18 november; bijeenkomst over de dienstinstructies te Straatsburg;

de Permanent Technische Werkgroep, onder voorzitterschap van dhr. Stuurman, op 23 en 24 februari te Straatsburg en op 6 en 7 september te Duisburg;

de Werkgroep Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van dhr. Kliche, op 2 februari en onder voorzitterschap van dhr. Verschueren, op 23 juni te Straatsburg;

het “Steering Committee” van de Groep “International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals” (ISGINTTsc), onder voorzitterschap van dhr. Jaegers, op 11 maart te Rotterdam, op 23 april te Rotterdam en op 21 oktober te Duisburg;

het “Steering Committee” project van “International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals” (ISGINTTsc), onder voorzitterschap van dhr. PÖTTMANN, op 25 februari te Duisburg;

de gemeenschappelijke groep met de WP 15/AC2 van de ECE-VN, (Comité Veiligheid (ADN-CS) en het Comité van Beheer (ADN-CA)), onder voorzitterschap van de heer Rein, van 25 tot en met 29 januari en van 23 tot en met 26 augustus te Genève;

Verder hebben de volgende gebeurtenissen plaatsgevonden:

De Gemeenschappelijke groep CCR-EDINNA en PLATINA over de beroepsprofielen kwam op 4 februari te Bonn, op 24 juni te Rotterdam en op 15 oktober te Bazel bijeen.

Een nieuwe gids voor de verbetering van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT), is op 8 juni 2010 te Brussel gelanceerd; Deze gids is aan de deskundigen van de binnenvaart en aardoliemaatschappijen gepresenteerd. Deze presentatie werd door de Belgische delegatie bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) georganiseerd.

De ISGINTT is gezamenlijk door de volgende organisaties ontwikkeld: CCR, OCIMF, CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA, SIGTTO en hun leden.

Sinds 2006 hebben deze organisaties hun deskundigheid gedeeld om uitgaande van een reeds internationaal bekende uitgave "*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*" (ISGOTT, 5th edition) een specifiek voor de tankduwbakken en terminals van de binnenvaart bestemde veiligheidsgids.

De ISGINTT beoogt een verbetering van de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen op de interface tussen tankduwbakken van de binnenvaart en van andere schepen of installaties aan wal (terminals). Het doel is niet de geldende voorschriften te wijzigen of te vervangen maar extra aanbevelingen ter beschikking te stellen. De ISGINTT is het resultaat van de beste praktijken die door de deelnemende organisaties zijn aanbevolen. De ISGINTT is compatibel met de internationale zeevrijheidsverdragen voor de zeeschepen.

Op 30 november en 1 december 2010 is een conferentie "Barge to Business" georganiseerd. Deze conferentie is georganiseerd om de contacten tussen de industrie en de binnenvaart te bevorderen en om een politieke basis voor de binnenvaart te creëren.

- c) De raadgevende conferentie van de erkende organisaties vond op 12 oktober onder voorzitterschap van de secretaris-generaal plaats.
- d) In het kader van de versterkte samenwerking hebben de Centrale Commissie en de Donaucommissie hun contacten en informatie-uitwisseling voortgezet.
- e) Een bijeenkomst over de versterking van de samenwerking tussen de CCR en de EU heeft tussen de directeur-generaal van de DG Move van het Directoraat-generaal Energie en Vervoer, dhr. Ruete en de voorzitter van de CCR, dhr. Van Keer, op 19 maart en 4 oktober te Brussel plaatsgevonden.
Tevens heeft een informele vergadering met dhr. Thoelogitis, de secretaris-generaal en de plaatsvervangend secretaris-generaal op 4 mei 2010 plaatsgevonden.

De Redactiegroep belast met het voorbereiden van voorstellen voor de samenwerking tussen de CCR en de EU, is onder voorzitterschap van dhr. Van Keer, op 23 maart, 29 april en 2 juni te Straatsburg bijeengekomen.

Een vergadering van de Werkgroep "rivers" gemeenschappelijk aan het DG TREN en het DG ENV heeft op 29 november te Brussel plaatsgevonden om een gids over de scheepvaart en de NATURA 2000-gebieden te ontwikkelen in samenhang met de Richtlijn inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn 92/43/EEG).

- f) Een reflectiegroep over het toekomstige organisatorische kader van de Europese binnenvaart is in het kader van PLATINA ingericht. De eerste bijeenkomst werd op 28 oktober 2009 te Brussel gehouden. Het CCR-secretariaat werd daar door de plaatsvervangend secretaris-generaal vertegenwoordigd. De groep is opnieuw op 27 januari en 5 maart te Brussel bijeengekomen met de deelname van de secretaris-generaal. De groep heeft een verslag, genaamd "Regina" en mei 2010, bekend gemaakt.
- g) De hoofdingenieur heeft in het kader van de samenwerking tussen de CCR en de Moezelcommissie, op 8 juni aan de plenaire voorjaarsvergadering te Luxemburg deelgenomen en de secretaris-generaal aan de plenaire najaarsvergadering op 4 december te Straatsburg.

2. Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden is, onder voorzitterschap van dhr. Fillon, op 30 maart en 23 december te Straatsburg bijeengekomen.
3. de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) van het CDNI-Verdrag is, onder voorzitterschap van de heer Chamaillard, op 18 maart, 29 april en 8 juni te Brussel, op 11 oktober, evenals 9 en 10 december te Straatsburg bijeengekomen;

Het Gezamenlijke Toezichtcomité van de CCR en Atos-Worldline, onder voorzitterschap van het secretariaat is op 26 maart te Rotterdam, op 11 mei te Aken en op 26 oktober te Straatsburg bijeengekomen.

Het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan, is op 3 februari onder voorzitterschap van de secretaris-generaal, en op 22 juni en 2 december onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal te Straatsburg bijeengekomen.

4. Betrekkingen met andere internationale organisaties

a) Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:

- de Europese Commissie (bijeenkomsten van verschillende werkgroepen die binnenvaart- en milieukwesties behandelen);
- het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij het onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
- hoorzittingen en colloquia van het Internationaal Transport Forum;
- de Donaucommissie (plenaire vergadering en bijeenkomsten van technische deskundigen);
- de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister (IVR);
- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- de Moezelcommissie;
- de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR)

b) De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd bij de gewone plenaire najaarszitting door mevrouw Jaimurzina vertegenwoordigd.

De Donaucommissie werd bij de plenaire voorjaarszitting door de heer Valkar, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

De Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn werd bij de gewone plenaire najaarszitting door dhr. Van de Wetering vertegenwoordigd.

De Moezelcommissie werd bij de gewone plenaire voorjaars- en najaarszitting door mevr. Bruckner, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

III. KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2010 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

<u>Rechters:</u>			<u>Plaatsvervangend rechters:</u>		
de heren	BALL	(Duitsland)	de heren	GÖBEL	(Duitsland)
	CRAEYBECKX	(België)		VERSTREKEN	(België)
Mevr.	GEBHARDT	(Frankrijk)		BANGRATZ	(Frankrijk)
de heren	DE SAVORNIN-LOHMAN	(Nederland)		HAAK	(Nederland)
	RAPP	(Zwitserland)	Mevr.	STAMM	(Zwitserland)

Griffier: Mevr. TOURNAYE

Onder voorzitterschap van dhr. Ball, op 11 maart en onder voorzitterschap van de heren Ball en Rapp op 28 oktober 2010 heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden te Straatsburg, en heeft zij in hoger beroep twee civiele vonnissen en drie strafrechtelijke vonnissen uitgesproken.

PROTOCOL 25

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 26

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 30 november 2011 te Straatsburg.
