

**CENTRALE  
COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**



**VOORJAARSZITTING 2012**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2012 - I)**

**Straatsburg, 30 mei 2012**



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (12) 1 Def.**

**VOORJAARSZITTING 2012**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2012-I)**

**Straatsburg, 30 mei 2012**



# INHOUD

Bladzijde

<b>I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda</b>	
Protocol 1: Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda .....	1
<b>II. Algemene en juridische zaken</b>	
Protocol 2: Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie en internationale organisaties) .....	1
Protocol 3: Voorbereiding van een diplomatieke conferentie voor de herziening van het CLNI.....	1
Protocol 4: Organisatie van het CCR-congres in 2013 .....	1
Protocol 5: Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart.....	2
Protocol 6: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR .....	3
<b>III. Economische aspecten</b>	
Protocol 7: Economische situatie in de Rijnvaart.....	9
<b>IV. Schipperspatenten en bemanning</b>	
Protocol 8: Schipperspatenten en bemanning.....	21
<b>V. Verkeersregels</b>	
Protocol 9: Rijnvaartpolitierglement .....	21
<b>VI. Strategie van de CCR voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn (ris-strategie)</b>	
Protocol 10: Strategie van de CCR voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn .....	21
<b>VII. Technische voorschriften voor schepen</b>	
Protocol 11: Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (art. 7.02 tweede lid).....	74
<b>VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren</b>	
Protocol 12: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren .....	74

**IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg**

Protocol 13: Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn(1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22) .....	74
Protocol 14: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2011-I-16) .....	87
Protocol 15: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts in 2011 (2011-I-17) .....	90

**X. 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 16: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	92
--	----

**XI. Begroting en beheer**

Protocol 17: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2010 van de Centrale Commissie .....	127
Protocol 18: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2010 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden .....	127
Protocol 19: Begroting voor 2013 van de Centrale Commissie.....	127
Protocol 20: Begroting voor 2013 van het Administratief Centrum voor de sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden .....	127
Protocol 21: Aanvaarding van een Reglement inzake de aanbestedingen van de CCR .....	128
Protocol 22: Herziening van de personeelslijst van het secretariaat .....	147
Protocol 23: Wijziging van het personeelsreglement.....	149
Protocol 24: Wijziging van het intern reglement .....	151
Protocol 25: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2011 .....	151

**XII. Diversen**

Protocol 26: Persbericht .....	158
Protocol 27: Datum van de volgende vergadering .....	158



**AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2012**

---

**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)**

Geen besluit.

**PROTOCOL 3**

**Vorbereiding van een diplomatieke conferentie voor de herziening van het CLNI**

Geen besluit.

**PROTOCOL 4**

**Organisatie van het CCR-congres in 2013**

Geen besluit.

## PROTOCOL 5

### Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart

#### Besluit

De Centrale Commissie,

in de overtuiging, dat de Rijnvaart in hoge mate aan de doelstellingen van een duurzame ontwikkeling voldoet,

in de wetenschap, dat de Centrale Commissie zich reeds voorheen in principe bij haar besluiten door deze doelstellingen heeft laten leiden,

vanuit de bedoeling, de duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart verder te bevorderen,

in de overtuiging, dat de Centrale Commissie aan haar lidstaten en de gebruikers van de Rijn als waterweg een juist forum biedt, om kennis en ervaring in het belang van de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart uit te wisselen, gezamenlijk strategieën te ontwikkelen alsmede programma's en maatregelen met grensoverschrijdende effecten af te spreken en overeen te komen,

na kennisneming van het rapport van haar Permanent Technisch Comité en haar Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming,

besluit de duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart één van de prioritaire doelen van de CCR te maken,

besluit het Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming en het Permanent Technisch Comité samen te voegen en dit nieuwe comité "Comité Infrastructuur en Milieu" te noemen,

benadrukt dat de werkzaamheden inzake de duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart door het Voorbereidend Comité worden gecoördineerd,

verzoekt haar Comités, hun werkzaamheden op systematische wijze met de doelen van een duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart in overeenstemming te brengen,

gelast

- haar Comité Infrastructuur en Milieu, in de toekomst ook overkoepelende onderwerpen met betrekking tot het milieu evenals essentiële kwesties inzake de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart te behandelen,
- haar secretariaat, in overleg met alle vakcommissies van de CCR en onder inhoudelijke leiding van het Comité Infrastructuur en Milieu, in het najaar 2012 een verslag voor de toekomstige werkzaamheden inzake de duurzame ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart voor te leggen,

beoogt dit thema in overweging te nemen voor de voorbereiding van het congres dat voor 2013 is voorzien.



## 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. 6 :** verhoging van de boetes tot 25.000 euro, ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

**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	5 oktober 2011
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 <sup>1</sup>	9 maart 1999
BELGIË	
FRANKRIJK	
LUXEMBURG <sup>2</sup>	8 juli 1993
NEDERLAND <sup>3</sup>	16 april 1997
ZWITSERLAND <sup>4</sup>	21 mei 1997

**<sup>1</sup> 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.

**<sup>2</sup> 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, sluisen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

**<sup>3</sup> 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.

**<sup>4</sup> 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 (CDNI)**

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	10 maart 2004
BELGIË	22 september 2009
FRANKRIJK	15 september 2005
LUXEMBURG <sup>1</sup>	14 mei 2002
NEDERLAND	10 juli 2000
ZWITSERLAND	16 juli 1998

<sup>1</sup> **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.

Op overtredingen van de bepalingen van de artikelen 3, eerste lid, 11, 12, tweede lid, en 13 van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart, alsmede overtredingen van de bepalingen van de artikelen 2.01, eerste en tweede lid, 2.02, 2.03, eerste en tweede lid, 3.03, eerste lid, tweede alinea, 6.01, eerste en derde lid, 6.03, 7.01, 7.03, 7.04, eerste en tweede lid, 7.05, eerste en tweede lid, 7.09, 9.01, 9.03 en 10.01 van de Uitvoeringsregeling in Bijlage 2 bij het Verdrag staat een boete van tienduizend-en-een tot vijftienduizend franken. \*)

Overtredingen worden hetzij door de agenten van de groothertoglijke politie, hetzij door agenten van de Scheepvaartdienst, met de dienstgraad van middelbare technische ingenieurs, overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 van de gewijzigde wet van 24 januari 1990 met betrekking tot de instelling en organisatie van een rechtbank voor de scheepvaart op de Moezel door proces-verbaal vastgesteld.

\*) *Noot van het secretariaat:*

*Bedrag in euro: 247,92 €, respectievelijk 619,73 €*

**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 2004<sup>5</sup>

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 2010<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> **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.

<sup>6</sup> **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

Tsjechische Republiek: bekrachtiging op 21 september 2011

## **PROTOCOL 7**

### **Economische situatie in de Rijnvaart**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor 2011 en de vooruitzichten voor 2012.

#### **Bijlage**

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

### 2011 en vooruitzichten voor 2012

#### I. Algemene beschouwing

##### a) Algemene situatie

Het jaar 2011 werd gekenmerkt door een daling van de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheden van 5,3 %. Er zijn voornamelijk drie redenen voor deze daling aan te wijzen, waarbij op de eerste plaats de stremming van de Rijn aan het begin van 2011 na het ongeval van de Waldhof er gedurende een maand toe geleid heeft dat vervoersstromen tijdelijk naar het spoor en vooral ook naar de weg werden getransfereerd. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat in het voorjaar de waterstanden net als in het najaar zeer laag waren, waardoor de schepen een aantal weken niet vol beladen konden worden. Dit had nadelige gevolgen voor de transporten, hetgeen vooral in het segment van de bouwmaterialen duidelijk zijn sporen achterliet. Tot slot werden in de tweede helft van het jaar de gevolgen van de wereldwijd zwakkere economische groei merkbaar.

##### b) Waterstanden

In 2011 waren de waterstanden op de Rijn voor een optimale belading van de schepen vaak niet erg voordelig en deze situatie hield diverse malen langer aan. Het jaar begon met een periode van hoogwater, waardoor de scheepvaart op de Middenrijn tijdelijk onderbroken moest worden. De maanden mei en juni en ook het najaar werden gekenmerkt door perioden laagwater, die bij tijd en wijle zo extreem waren dat de grootste schepen op bepaalde trajecten niet meer konden varen.

##### c) Brandstofprijzen

De brandstofprijzen zijn in de loop van 2011 met rond de 6,5 % gestegen. Ondanks een daling tussen april en juli 2011, zijn de prijzen sinds de maand augustus weer gaan klimmen om geleidelijk aan terecht te komen op de buitengewone prijsniveaus die ook halverwege 2008 heersten.

#### II. Situatie in de drogeladingvaart

##### a) Vervoerde hoeveelheden

Gezien over het gehele jaar 2011 zijn de in de drogeladingvaart vervoerde hoeveelheden over de traditionele Rijn met 4 % gedaald in vergelijking met 2010. Deze tendens versterkte zich in de tweede helft van het jaar en bereikte de 6 % ten opzichte van de laatste zes maanden van 2010.

##### **Landbouwsector**

De hoeveelheden die in de landbouwsector werden vervoerd, zijn tussen 2010 en 2011 door de bank genomen op hetzelfde peil blijven steken. Deze stromen bestaan voor 1/3 uit het vervoer van graan, voor 1/3 uit voedingsmiddelen en voor 1/3 uit diverse landbouwproducten, waaronder plantaardige oliën. De toename in het vervoer die in de eerste zes maanden werd waargenomen, werd door een daling in de hoeveelheden van 4,4 % in de tweede helft van 2011, en met name rond het einde van het jaar, tenietgedaan.

Het vervoer van meststoffen nam over het gehele jaar gemiddeld iets meer dan 1 % toe, maar lag wel in de tweede helft van 2011 9 % lager dan in 2010.



## **Staalnijverheid**

Het vervoer van erts en metaalschroot is in 2011 over het gehele jaar gerekend met 4,6 % gegroeid. In de tweede helft van 2011 bedroeg de toename echter niet meer dan 1 % in vergelijking met dezelfde periode in 2010. Bekijkt men de maandelijkse cijfers voor de getransporteerde hoeveelheden, dan blijkt dat deze transporten in de loop van het jaar geleidelijk aan terugliepen, hetgeen de algemene economische vertraging weerspiegelt. Verder dient er op gewezen te worden dat de wereldproductie staal weliswaar met 6,8 % toenam, maar het groeipercentage in Europa het zwakst uitviel (ongeveer + 2 %) met een duidelijke teruggang in het laatste semester van 2011. De Duitse productie van ruw staal, die voor de Rijnvaart determinerend is, toonde in 2011 slechts een stijging van 1 %. Met 44,3 miljoen ton ligt de productie hiermee nog onder het niveau van voor de crisis in 2007, ook al draaien de productiecapaciteiten opnieuw voor meer dan 90 %. De stijging is voornamelijk het gevolg van het feit dat de hoogovens die sinds het begin van de crisis waren stilgelegd (met name in Lotharingen en Wallonië) opnieuw in bedrijf genomen zijn. Aangezien in de tussentijd echter aangekondigd is dat een aantal van deze hoogovens gesloten zullen worden, gaat het hier alleen om een tijdelijke opleving en moet gevreesd worden dat vanaf 2012 een structurele neerwaartse tendens zijn intrede zal doen.

De transportvraag voor metaalproducten is qua over de Rijn getransporteerd volume in 2011 met 15,5 % gestegen. Maar ook hier biedt zich hetzelfde beeld : in de tweede helft van het jaar liep dit cijfer terug en bleef de groei van de getransporteerde hoeveelheden steken op 4,3 %.

## **Energiesector : kolen**

Het jaar 2011 toont een daling van de over de Rijn vervoerde kolen van 1 %. Deze ontwikkeling hangt hoofdzakelijk samen met de relatieve stagnatie van de staalproductie in 2011, aangezien deze industrietaak samen met de elektriciteitscentrales, de belangrijkste kolenverbruikers zijn. De getransporteerde hoeveelheden lagen in de tweede helft van het jaar desalniettemin 1 % hoger dan in de tweede helft van 2010.

## **Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen**

Het vervoer van bouwmaterialen over de Rijn is in 2011 met meer dan 19 % afgenomen. Deze ontwikkeling is vooral te wijten aan de scheepvaartomstandigheden in dit jaar en het feit dat de vervoersprijsen in de kostprijs van deze grondstoffen zwaar doorwerken. Hoewel de conjunctuur in deze sector met name de laatste zes maanden levendig was, ondanks een zekere afzwakking vanaf december, zijn het in dit segment vooral de vrachtprijsen die de transportvraag beïnvloeden.

### **b) Vrachtprijsontwikkeling**

In de drogeladingvaart hebben de vrachtprijsen in 2011 geleidelijk aan opnieuw het niveau bereikt waarop zij voor de crisis in 2008 lagen. Aan het einde van het eerste twee kwartalen piekten zij zelfs, met een niveau dat zelfs hoger lag dan voor de crisis. Hier was sprake van een gecombineerd effect van waterstanden en een hoge vraag. In de tweede helft van het jaar liepen de vrachtprijsen gedeeltelijk weer terug, omdat de transportvraag geringer was en dit ondanks de lage waterstanden. Eén en ander neemt niet weg dat de vrachtprijsen in de drogeladingvaart tendentieel licht toenemen.

### **c) Containervervoer**

Het vervoer in containers is in 2011 ten opzichte van 2010 op de Rijn met 4,3 % toegenomen. Daarbij valt op dat het vooral de lege containers zijn die een sterke progressie van bijna 39 % laten zien, terwijl de geladen containers uitgedrukt in TEU 6,5 % lager uitkwamen. Het vervoer van geladen containers heeft enerzijds te lijden gehad onder de modale verschuiving tijdens de stremming van de Rijn aan het begin van het jaar, en anderzijds onder laagwater en de daarmee gepaard gaande stijging van de vervoersprijsen. Op de derde plaats was ook de afzwakking van de wereldeconomie in het tweede halfjaar een remmende factor. Vanaf maart laten de maandelijkse vervoerscijfers voor geladen containers in de dalvaart tot aan juli eerder een stijging zien die gedeeltelijk te danken is aan

de opheffing van de Rijnblokkade en aan de relatief goede conjunctuur. Deze tendens keerde om vanaf augustus, toen de uitvoer begon te krimpen en dit soort transporten duidelijk afnamen.

De verschillen tussen de ontwikkeling van volle en geladen containers is voornamelijk aan drie factoren toe te schrijven. Het ongeval bij de Lorelei werkte in zekere zin negatief door in de geneigdheid van de bevrachters om geladen containers door de binnenvaart te laten vervoeren. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat de lage waterstanden (mei, juni en later ook in november) de vervoersprijzen van geladen en lege containers verschillend beïnvloedden. De vrachtprijzen voor geladen containers stegen sterker dan die voor lege containers. Hierdoor verloor de binnenvaart talrijke transporten van geladen containers omwille van de kosten aan het spoor.

De prijzen voor het vervoer van lege containers stegen daarentegen veel minder en bovendien zochten talrijke ondernemers naar een vervanging voor de transportopdrachten die verloren waren gegaan. Dit verklaart de sterke stijging van het vervoer van lege containers.

In Rotterdam en Antwerpen, de zeehavens die voor het Rijnvervoer het belangrijkste zijn, is de overslag van containers in TEU respectievelijk met 6,5 % en 2,6 % gestegen.

Een en ander neemt niet weg dat het aantal in 2011 over de traditionele Rijn vervoerde containers hoger ligt dan in 2007, het jaar dat voorafging aan de crisis.

### III. Situatie in de tankvaart

#### a) Vervoerd volume

In de tankvaart ging het getransporteerde volume in 2011 meer dan 9% omlaag in verhouding tot 2010. In de laatste zes maanden van het jaar, bleven de vervoerde hoeveelheden in deze sector nog iets meer achter.

#### **Energiesector : aardolieproducten**

Het vervoer van aardolieproducten liep gemeten in ton over het gehele jaar 2011 met meer dan 5 % terug. De vervoerscijfers op maandbasis laten zien dat het vervoer van aardolieproducten van juli tot september toenam, hetgeen overeenkomt met een korte periode van lage prijzen. Daarna kalfde de geboekte groei als gevolg van de scheepvaartomstandigheden en een hernieuwde stijging van de aardolieprijzen weer af en dit ondanks de seizoensinkopen. In de maand november bereikten de getransporteerde hoeveelheden het laagste punt.

#### **Chemische sector**

De chemische sector werd in 2011 gekenmerkt door een conjuncturele afzwakking. De prognoses voor de productie van de chemische industrie in Europa waren in de loop van 2011 al door de sector zelf naar beneden bijgesteld. Deze afzwakking is terug te zien in de transportcijfers van de Rijnvaart, waar een daling van 15 % van de getransporteerde hoeveelheden in vergelijking met het jaar ervoor geregistreerd werd. De sterkste daling van het vervoer werd waargenomen in januari en februari als gevolg van de stremming van de Rijn en tijdens de laatste twee maanden van het jaar toen ongunstige waterstanden samenvielen met een afnemende productie in Europa. Alles bij elkaar genomen mag echter niet uit het oog verloren worden dat de hoeveelheden ondanks alles ook in de overige maanden achterbleven bij die van het jaar ervoor.

#### b) Vrachtprijzontwikkeling

De eerste zes maanden van 2011 tonen een prijsontwikkeling die in het algemeen rond een vrij laag niveau schommelde. Halverwege het jaar zette tussen juli en oktober een stijging van de vraag in, die in eerste instantie de vrachtprijzen slechts matig beïnvloedde. Een echte hausse deed zich pas in de laatste drie maanden van het jaar voor, toen ook nog de zeer lage waterstanden een rol gingen spelen.

#### **IV. Ontwikkeling van de aanbodzijde**

##### ***Drogeladingvaart***

In de drogeladingvaart werden in 2011 14 nieuwe motorschepen in de vaart genomen, met een capaciteit van rond 33.000 ton, terwijl dit cijfer in 2010 nog bij 30 lag met een capaciteit van 85.000 ton. Hetzelfde beeld leveren de vrachtduwbakken, waar 15 eenheden en een capaciteit van 36.000 ton aan de markt werden toegevoegd, tegen 35 met rond 50.000 ton in 2010. De afgelopen jaren zijn de nieuwe schepen op de markt gekomen die besteld werden voor de crisis die eind 2008 zijn intrede deed, maar nu lijkt de markt weer terug te keren naar een situatie waarin voorzichtig geïnvesteerd wordt en rekening wordt gehouden met een context van een zekere overcapaciteit op de markt. Afgezien hiervan, zijn er ook nog twee duwbotten op de markt gekomen.

##### ***Tankvaart***

In 2011 werden 64 motortankschepen met een capaciteit van 177.000 ton in bedrijf genomen, terwijl dit er 105 waren in 2010. Onder deze motortankschepen bevinden zich ook drie bunkerboten met een capaciteit van tussen de 6.000 en 12.000 ton.

##### ***Passagiersschepen***

In 2011 zijn 9 hotelschepen en 9 dagtochtschepen in bedrijf genomen. Dit aantal ligt aanzienlijk onder het gemiddelde van de afgelopen jaren.

#### **V. Exploitatieomstandigheden in 2011**

***In de drogeladingvaart***, zijn de vrachtprijzen weliswaar gestegen, maar de positieve gevolgen van deze ontwikkeling die voornamelijk samenhang met de waterstanden, werden gedeeltelijk teniet gedaan door de lagere omzet, omdat de over de Rijn getransporteerde hoeveelheden geringer waren. Men mag echter niet vergeten dat de hoeveelheden die in de drogeladingvaart vervoerd worden nog steeds niet op het niveau van voor de crisis liggen (met uitzondering van de containers) en dat terwijl de capaciteit steeds verder is toegenomen.

***In de tankvaart*** neemt de reeds bestaande overcapaciteit door de toevoer van nieuwe schepen verder toe. Dit verslechtert de bedrijfseconomische omstandigheden. Het aantal dubbelwandige schepen dat nodig is om op middellange termijn aan de vervoersvraag te voldoen, lijkt bijna bereikt te zijn. In afwachting van de termijnen 2015 en 2018 en binnen een context waarin de transportvraag in 2011 over het algemeen terugliep en ook in 2012 waarschijnlijk zal stagneren, zal de overcapaciteit op de markt blijven bestaan.

#### **VI. Vooruitzichten voor 2012**

##### ***Vervoersvraag in de drogeladingvaart***

De vooruitzichten voor de vervoersvraag in de drogeladingvaart voor het jaar 2012 worden in zekere zin bepaald door de mate van afhankelijkheid van het segment van de economische activiteit en de uitvoer. De algemene economische vooruitzichten gaan ervan uit dat Europa in de loop van 2012 meer en meer in een recessie terecht zal komen. In de landbouwsector hangt de vervoersvraag sterk af van de omvang van de oogsten en de in- en uitvoer.

Het vervoer van kolen zal naar verwachting gelijke tred houden met de vraag naar kolen van de staalnijverheid en elektriciteitscentrales.

In de staalnijverheid verwacht men in Duitsland een productieniveau dat vergelijkbaar is met dat in 2011. De eerste maanden van 2012 laten een lichte stijgende trend in de productie zien, die gezien de ordeportefeuilles zich vermoedelijk tot aan de zomer zal handhaven. Wat de Franse staalindustrie betreft, kan eenzelfde tendens worden vastgesteld. Deze vaststellingen doen de hoop opkomen dat de over de Rijn vervoerde hoeveelheden licht zouden kunnen stijgen.

In het licht van de activiteiten in de zeehavens, waar men een zeker optimisme koestert, valt te verwachten dat het containervervoer blijft groeien.

### ***Vervoersvraag in de tankvaart***

De vooruitzichten voor de activiteiten in de twee segmenten die samen de transportvraag in de tankvaart bepalen, lijken weinig hoop te bieden op een reële groei van de vervoersvraag in 2012.

Bekijkt men de segmenten afzonderlijk, dan zou de vervoersvraag in de aardoliesector stabielere kunnen uitvallen dan in 2011. Zolang de prijzen voor aardolie op een hoog niveau ontwikkelen, zullen alleen de strikt noodzakelijke hoeveelheden worden ingeslagen. Tijdelijke prijsdalingen, zoals die zich in 2011 voordeden, zullen de markt zeker ten goede komen en een tijdelijke opleving kunnen bewerkstelligen.

In de chemische sector blijven de productieprognoses voor de Europese chemische industrie zeer voorzichtig, aangezien de perspectieven voor economische groei naar beneden werden bijgesteld. Gezien deze omstandigheden mag voor de over de Rijn te vervoeren hoeveelheden slechts op een bescheiden groei worden gehoopt.

### Ontwikkeling van het vervoer over de traditionele Rijn

Jaar (cijfers in 1000 t)	2011	2010	Ontwikkeling 2011/2010	2. halfjaar	2. halfjaar	Ontwikkeling 2011/2010
				2011	2010	
Landbouwsector	19 948	19 930	0,1%	9 748	10 195	-4,4%
Meststoffen	4 321	4 272	1,1%	2 114	2 326	-9,1%
Vaste minerale brandstoffen	29 274	29 576	-1,0%	14 893	14 746	1,0%
Ertsen, metaalafval	33 312	31 852	4,6%	15 784	15 632	1,0%
IJzer, staal en non-ferrometalen	11 022	9 542	15,5%	5 341	5 123	4,3%
Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	27 814	34 603	-19,6%	14 342	17 709	-19,0%
Diversen, waaronder containers en eindproducten	15 412	17 259	-10,7%	7 746	8 681	-10,8%
<b>Door de drogelandvaart vervoerde goederen</b>	<b>141 103</b>	<b>147 034</b>	<b>-4,0%</b>	<b>69 968</b>	<b>74 412</b>	<b>-6,0%</b>
Aardolieproducten	28 235	29 810	-5,3%	14 860	15 660	-5,1%
Chemische producten	16 387	19 256	-14,9%	7 944	9 801	-18,9%
<b>Door de tankvaart vervoerde goederen</b>	<b>44 622</b>	<b>49 066</b>	<b>-9,1%</b>	<b>22 804</b>	<b>25 461</b>	<b>-10,4%</b>
<b>Totaal vervoerde volumes</b>	<b>185 25</b>	<b>196 100</b>	<b>-5,3%</b>	<b>92 772</b>	<b>99 873</b>	<b>-7,1%</b>

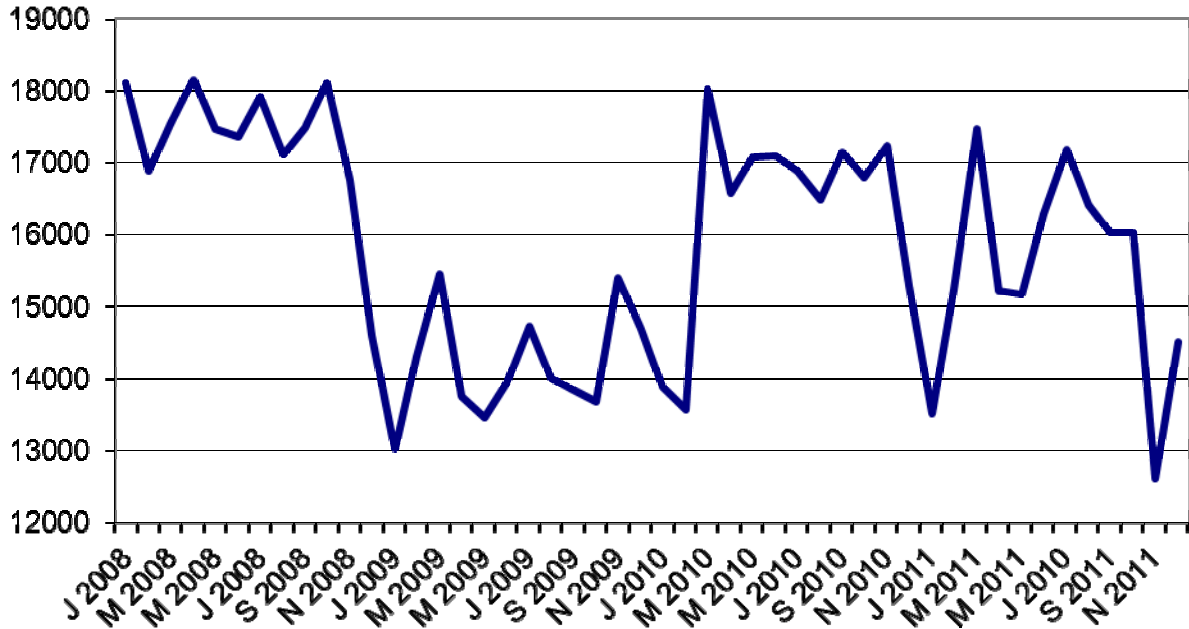
Jaar	2011			2010			Ontwikkeling		
	Leeg	Vol	Totaal	Leeg	Vol	Totaal	Leeg	Vol	Totaal
Container in TEU	623 873	1 351 257	1 975 130	448 975	1 445 459	1 894 434	39%	-6,5%	4,3%

2. halfjaar	2011			2010			Ontwikkeling		
	Leeg	Vol	Totaal	Leeg	Vol	totaal	Leeg	Vol	Totaal
Container in TEU	312 651	678 665	991 316	248 160	766 435	1 014 595	26%	-11,5%	-2,3%

Bronnen : CCR-secretariaat, Destatis

### Maandelijkse ontwikkeling van het vrachtvervoer over de traditionele Rijn

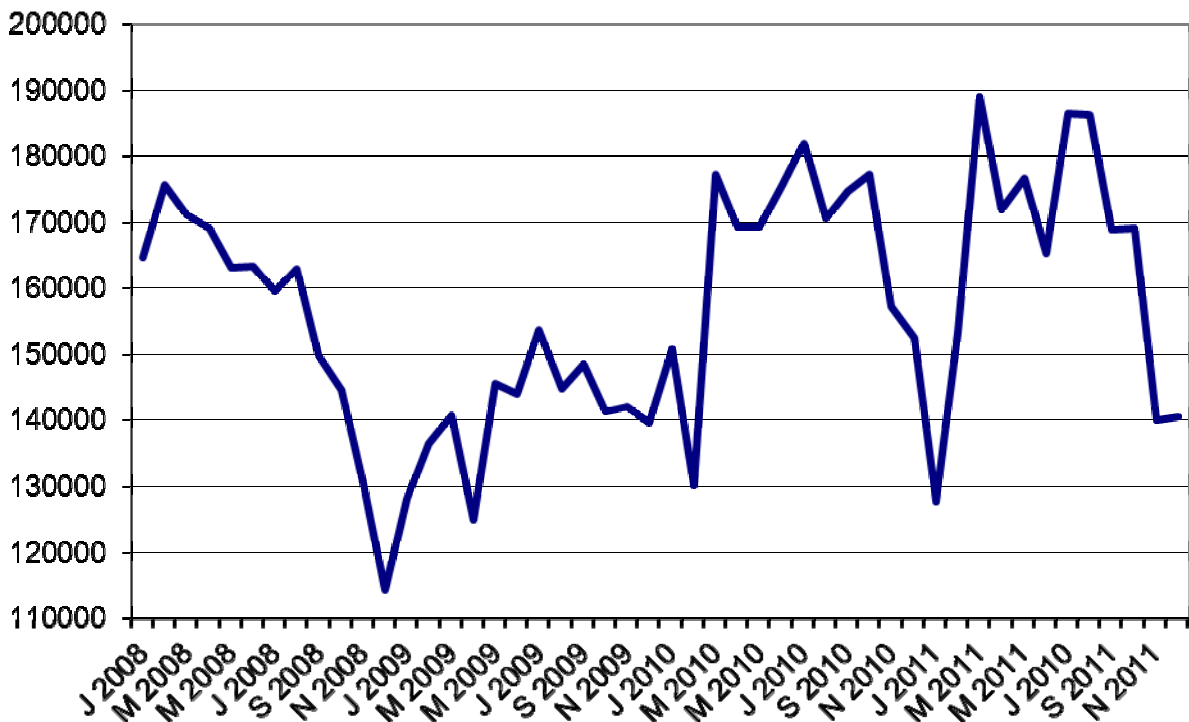
(in 1000 t)



Bronnen: Destatis en secretariaat CCR

### Maandelijks vervoer van containers op de traditionele Rijn

(in TEU)



Bronnen: Destatis en secretariaat CCR

### Vooruitzichten voor 2012 (Vergelijking met voorafgaand jaar)

Sector	Productie/import	Aandeel in het totale vervoer (% van volume)	Verwacht effect op de vervoersvraag (in vergelijking met het vorige jaar)
Landbouw	Slechte oogst wordt door import via zeehavens gecompenseerd	16	0
Kolen	Duitse staalproductie 2012: +/- 0 %, maar basiseffecten in scheepvaart*	19	+
Staalindustrie: ertsen	Duitse staalproductie 2012: +/- 0 %, maar basiseffecten* (zie boven)	20	+
Staalindustrie: ijzer, staal	Duitse staalproductie 2012: +/- 0 %, maar basiseffecten* (zie boven)	8	+
Bouwmaterialen	Op de Rijn eerder dalend	27	-
Andere goederen / containers	Gelijkblijvende groei in het containertransport	10	++
<b>Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart</b>			+
Aardolieproducten	Opnieuw stijgende olieprijs	60	0
Chemie	Chemische industrie +/- 0 %, maar basiseffecten	40	+
<b>Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart</b>			+

**Bronnen :**

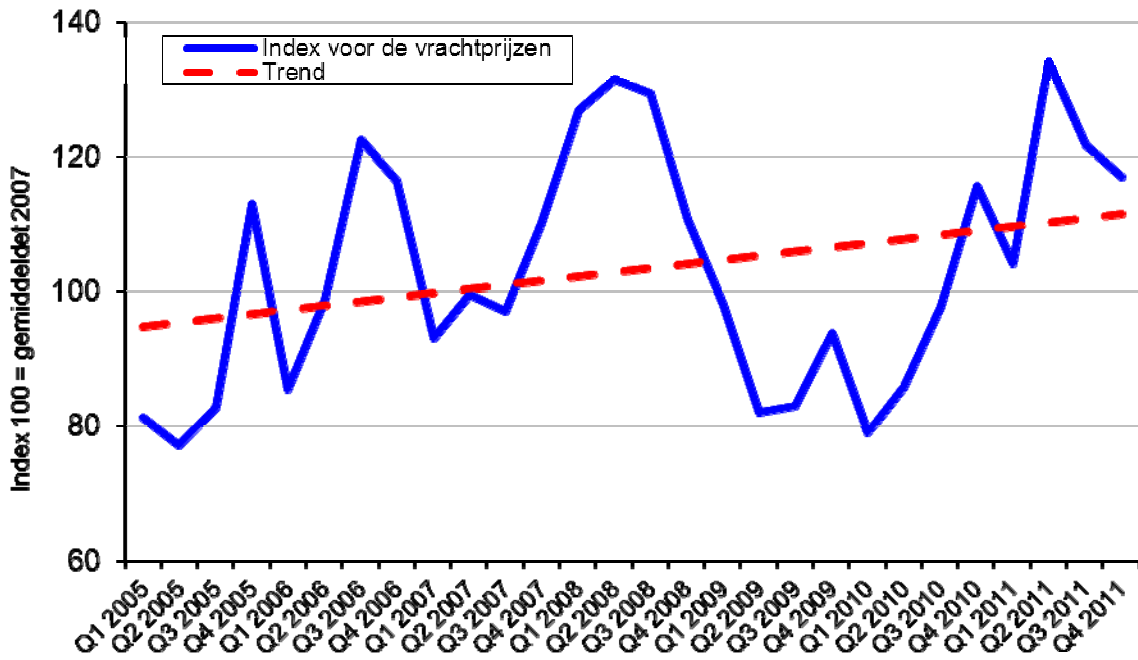
- Eurofer
- Euracoal
- Verein Deutscher Kohleimporteure
- Verband der chemischen Industrie
- CEFIC

Ramingen van de CCR op basis van ontwikkelingen in de tijd en berekeningen

(\*) Met "basiseffecten" wordt in deze context bedoeld dat het vervoer over de Rijn in 2011 door buitengewone omstandigheden belemmerd werd (1. Ongeval in de buurt van de Lorelei, 2. Plotselinge instorting van de conjunctuur halverwege het jaar, 3. Lage waterstanden). Het is niet erg waarschijnlijk dat er zich dit jaar nogmaals twee van dit soort gebeurtenissen zullen voordoen. Daarom zijn de groeipercentages voor de chemische sector, staalnijverheid en kolensector die in de rechter kolom voorzien zijn van een symbool ( van het type +, 0, ...), enigszins positiever gewaardeerd dan de verwachtingen die de deskundigen voor deze sectoren hebben uitgesproken.

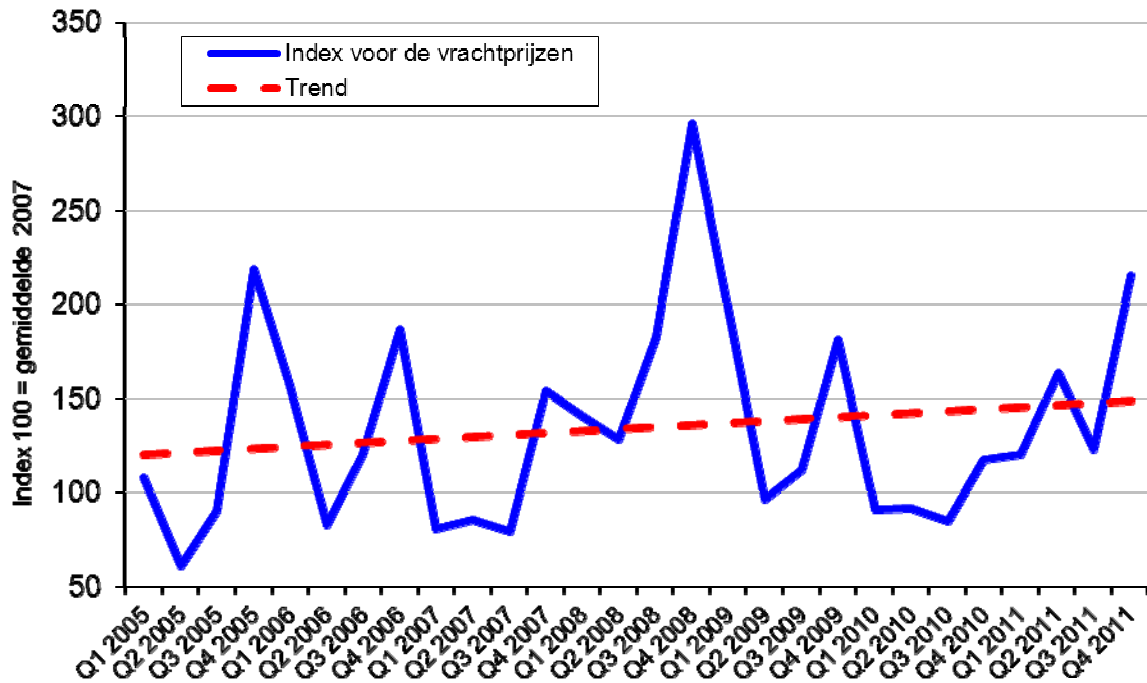
ontwikkeling	
0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
> 20 %	----- / +++++

### Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de drogelandingsector



Bron: NEA

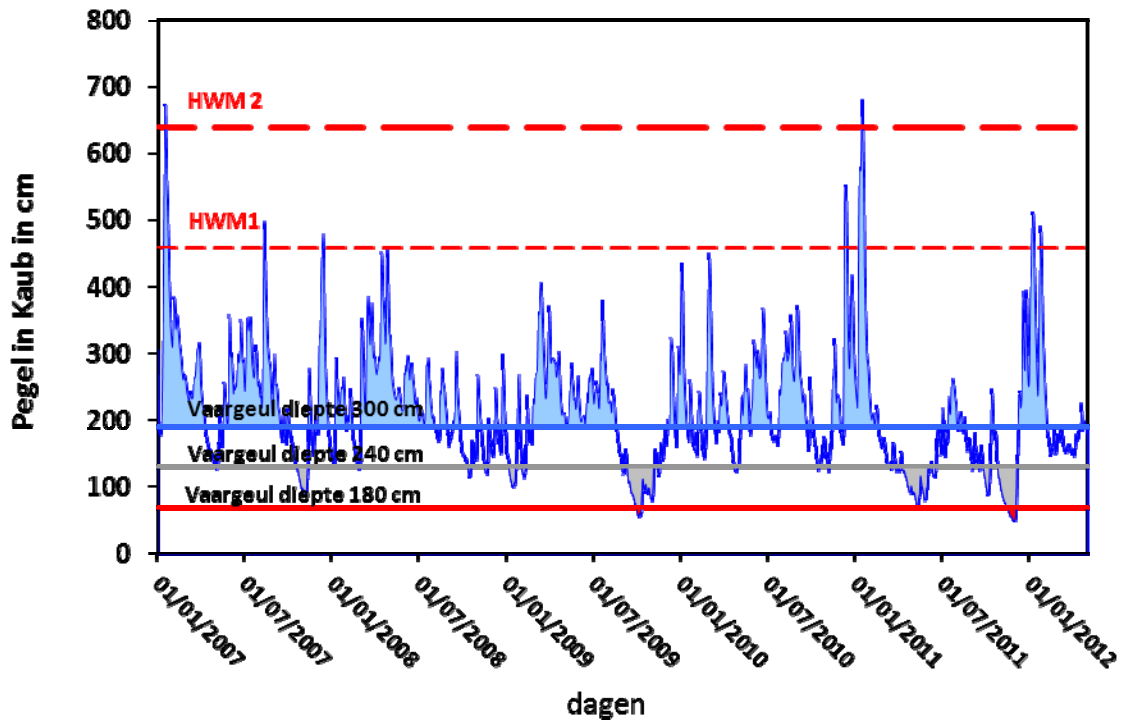
### Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de tankvaart (aardolie-segment)



Bronnen: NEA, PJK international

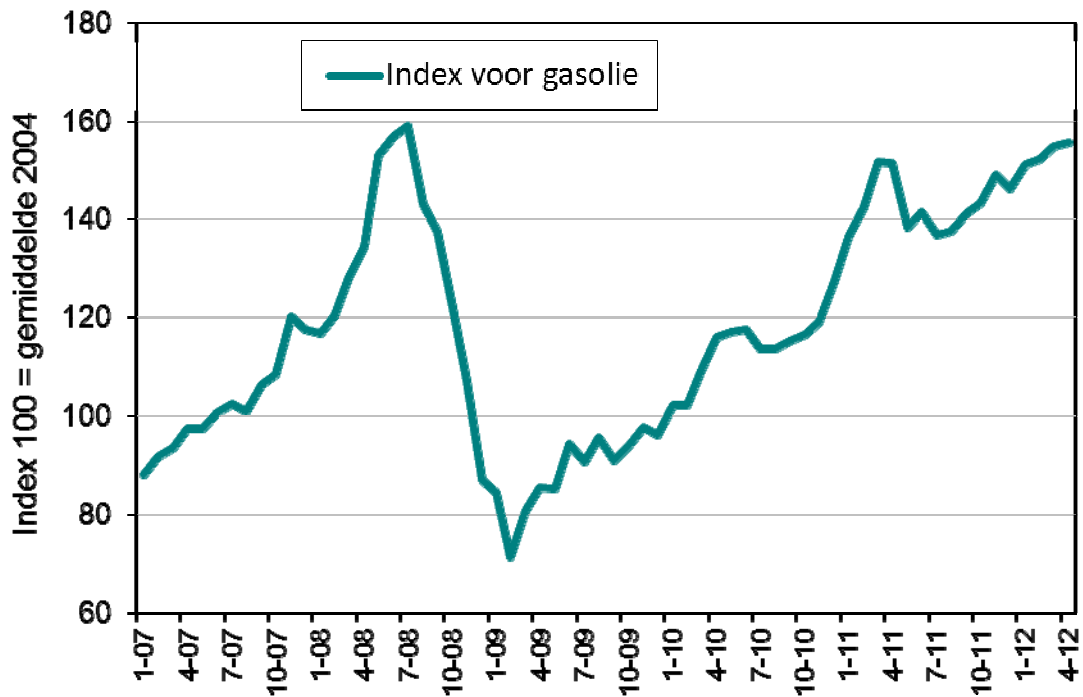


### Ontwikkeling van de waterstanden bij Kaub



Bronnen: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), gegevens van de Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

### Ontwikkeling van de gasolieprijs



Bron: CBRB

**Op de markt gekomen nieuwe schepen**  
(Per jaar van inbedrijfstelling)

Scheepstype	2008			2009			2010		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvrachtschepen</b>	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
<b>Vr.duwbakken</b>	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
<b>totaal</b>	<b>148</b>	<b>432 333</b>	<b>128168</b>	<b>168</b>	<b>480 452</b>	<b>160 154</b>	<b>65</b>	<b>135 715</b>	<b>39 273</b>
<b>Motortanksch.</b>	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
<b>Tankduwbakken</b>	0	0		0	0		0	0	
<b>totaal</b>	<b>52</b>	<b>144 581</b>	<b>49 678</b>	<b>131</b>	<b>391 058</b>	<b>133 439</b>	<b>105</b>	<b>338 759</b>	<b>124 598</b>
<b>Duwboten</b>	4		1 684	8		12 760	2		2 156
<b>Sleepboten</b>	4		3 890	5		7 780	1		810
<b>totaal</b>	<b>8</b>		<b>5 574</b>	<b>13</b>		<b>20 540</b>	<b>3</b>		<b>2 966</b>
<b>Hotelschepen</b>	4		5 432	17		17 072	16		5 872
<b>Dagtochtsch.</b>	20		5 252	12		3 686	12		5 177
<b>totaal</b>	<b>24</b>		<b>10 684</b>	<b>29</b>		<b>20 758</b>	<b>28</b>		<b>11 049</b>

Scheepstype	2011			totaal sinds 2008		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvrachtschepen</b>	14	33 048	13 242	<b>237</b>	<b>777 336</b>	<b>340 837</b>
<b>Vr.duwbakken</b>	15	35 768		<b>173</b>	<b>339 980</b>	<b>0</b>
<b>totaal</b>	<b>29</b>	<b>68 816</b>	<b>13 242</b>	<b>410</b>	<b>1 117 316</b>	<b>340 837</b>
<b>Motortanksch.</b>	64	176617	74 545	<b>352</b>	<b>1 051 015</b>	<b>382 260</b>
<b>Tankduwbakken</b>	2	3 262		<b>2</b>	<b>3 262</b>	
<b>totaal</b>	<b>66</b>	<b>179 879</b>	<b>74 545</b>	<b>354</b>	<b>1 054 277</b>	<b>382 260</b>
<b>Duwboten</b>	2		1 268	<b>16</b>		<b>17 868</b>
<b>Sleepboten</b>	0		0	<b>10</b>		<b>12 480</b>
<b>totaal</b>	<b>2</b>		<b>1 268</b>	<b>26</b>		<b>30 348</b>
<b>Hotelschepen</b>	9		11 392	<b>46</b>		<b>39 768</b>
<b>Dagtochtsch.</b>	9		2 441	<b>53</b>		<b>16 556</b>
<b>totaal</b>	<b>18</b>		<b>13 833</b>	<b>99</b>		<b>56 324</b>

Bron: Raming van het secretariaat van de CCR op basis van gegevens van IVR aangevuld met gegevens van WSD-Südwest voor de Duitse schepen

## **PROTOCOL 8**

### **Schipperspatenten en bemanning**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 9**

### **Rijnvaartpolitierglement**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 10**

### **Strategie van de CCR voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluiten 2001-II-19 en 2011-II-6,

overwegende dat informatiediensten voor de binnenwateren (River Information Services – RIS) veiligheid, doeltreffendheid en logistiekprestaties bevorderen, een beter functioneren van de binnenvaart in logistieke ketens mogelijk maken en tot een veilige en milieuvriendelijke binnenvaart bijdragen,

gelet op de verplichtingen die voor vier van de vijf CCR-lidstaten voortvloeien uit het communautaire recht,

rekening houdende met het uitvoerig overleg met de internationale organisaties van het Europese binnenvaartbedrijfsleven,

strevende naar een gecoördineerde implementatie van de RIS op de Rijn,

besluit tot de in de bijlage vermelde strategie van de CCR voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn,

neemt kennis van de bijgevoegde aanvulling van het werkprogramma van het Comité Politierglement,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement de strategie indien nodig op eigen initiatief te actualiseren.

#### **Bijlagen**

**Strategie van de CCR voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn**

**1. Inleiding**

De delegaties van de CCR hebben besloten om voor de gecoördineerde implementatie van de informatiediensten voor de binnenwateren (River Information Services – RIS) op de Rijn een strategie te ontwikkelen. Uitgaande van de algemene en de specifieke RIS doelstellingen van de CCR worden de door de CCR en haar lidstaten te nemen maatregelen bepaald. De strategie neemt in het bijzonder de verplichtingen in aanmerking, die voor vier van de vijf CCR-lidstaten voortvloeien uit het communautaire recht.

Het doel van de CCR is de bevordering van de bloei van de Rijnvaart. Daaronder wordt verstaan het waarborgen van een adequaat economisch kader, de verbetering van het concurrentievermogen van het verkeer op de Rijn evenals de integratie van de Rijnvaart in het Europese vervoerssysteem voor de binnenvaart, waarbij onder andere nieuwe technieken in aanmerking worden genomen. Verder is het doel van de CCR een hoge veiligheidsstandaard voor de scheepvaart en haar milieu te waarborgen, waarbij de veiligheid van de scheepvaart in een nauwere zin wordt verstaan, alsook de bevordering van het milieuvriendelijke karakter van de Rijnvaart (Besluit 2001-I-3). Deze doelen bepalen tevens haar werkzaamheden betreffende de informatiediensten voor de binnenwateren.

Informatiediensten voor de binnenwateren, algemeen bekend onder de Engelstalige benaming River Information Services (RIS) werden tussen 1997 en 2005 ontwikkeld als een complete set diensten voor het uitwisselen van informatie tussen schepen onderling en tussen schepen, vaarwegbeheerders en logistieke partijen. Van meet af aan bestond RIS uit verkeers- en vervoersgerelateerde diensten voor landelijke autoriteiten, primaire diensten voor het bedrijfsleven en combinaties daarvan. De CCR biedt sindsdien, in het bijzonder nadat in 1998 haar werkgroep RIS daartoe werd ingesteld, een institutionele basis voor de ontwikkeling van de RIS-standaarden, ondersteund door vier onafhankelijk werkende expertgroepen. De RIS-standaarden zijn in feite technische beschrijvingen van elektronische procedures voor het uitwisselen van informatie en het gebruik daarvan. Zij liggen ten grondslag aan de harmonisatie van de informatiediensten op de Rijn en op het gehele Europese systeem van vaarwegen voor de binnenvaart. Verschillende standaarden werden inmiddels door de EU, de Donaucommissie en ook de UN/ECE aangenomen. Tot nu toe is de CCR echter nog de enige instelling die alle standaarden officieel heeft vastgesteld.

Met RIS wordt een bevordering van veiligheid, doeltreffendheid en logistiek-prestaties beoogd, opdat de binnenvaart beter in logistieke ketens functioneert en tot een veilige en milieuvriendelijke binnenvaart wordt bijgedragen. Informatiediensten van de zee- en binnenwateren zouden, in zoverre het nodig is, compatibel met elkaar moeten zijn.

De in 2005 gepubliceerde Richtlijn 2005/44/EG (RIS-richtlijn)<sup>7</sup> vereist voor het gebruik van RIS eveneens bovengenoemde standaarden (specificaties), die door de EU-lidstaten moeten worden toegepast<sup>8</sup>. Bovendien verplicht deze richtlijn de lidstaten, voor vaarwegen van de ECMT-klasse IV en hoger, die met het vaarwegennetwerk van een andere EU-lidstaat zijn verbonden,

- a) alle relevante gegevens voor de navigatie en reisplanning op de desbetreffende vaarwegen voor de binnenvaart minstens in een toegankelijk elektronisch formaat ter beschikking te stellen van de RIS-gebruikers;
- b) te verzekeren dat voor al hun vaarwegen voor de binnenvaart die overeenkomstig de classificering van Europese vaarwegen voor de binnenvaart tot klasse Va of hoger behoren, naast de onder a) vermelde gegevens ook elektronische navigatiekaarten geschikt voor het navigeren beschikbaar zijn voor de RIS-gebruikers;
- c) de bevoegde autoriteiten in staat te stellen om elektronische meldingen over de vereiste gegevens betreffende schepen te ontvangen, voor zover een meldplicht voor schepen krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van grensoverschrijdend vervoer wordt deze informatie doorgestuurd naar de bevoegde autoriteiten van de naburige lidstaat. De verzending van deze data moet zijn afgerond alvorens de schepen de grens bereiken;
- d) te verzekeren dat de Berichten aan de Scheepvaart, met inbegrip van meldingen van de waterstand (respectievelijk maximaal toegestane inzinking) en van ijsberichten op hun vaarwegen voor de binnenvaart, doorgeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare berichten. Het gestandaardiseerde bericht moet ten minste de informatie bevatten die nodig is om veilige navigatie mogelijk te maken. De Berichten aan de Scheepvaart moeten minstens in een toegankelijk elektronisch formaat worden meegedeeld.

Bovendien vereist de RIS-richtlijn dat de lidstaten de bescherming van de vereiste gegevens waarborgen.

In tegenstelling tot de RIS-richtlijn, die zich tot de lidstaten richt en van hen de toepassing van de standaarden vereist, zijn de CCR-standaarden niet als zodanig ingevoerd. Veeleer schrijven de bijzondere voorschriften van de Rijnvaartreglementen de standaarden voor door de verplichting tot het gebruik van bepaalde RIS-technieken, zoals bij het verplicht elektronisch melden, of de typegoedkeuring van Inland ECDIS-apparatuur voor de navigatiemodus en van Inland AIS-apparatuur. (Zie onderdeel 5.3.)

---

<sup>7</sup> Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de vaarwegen voor de binnenvaart in de Gemeenschap.

<sup>8</sup> Deze verplichting geldt overigens pas vanaf het moment dat de EU de betreffende standaard door een verordening bindend ingevoerd heeft. Dit is nog niet het geval voor de Inland ECDIS-standaard.

## 2. RIS-diensten

Een RIS-dienst levert en verwerkt informatie. De dienst steunt de gebruikers van RIS bij het verhogen van hun efficiëntie. Diensten zijn middelen voor gebruikers van RIS om de door RIS ondersteunde doelen te bereiken. In de richtlijnen en aanbevelingen voor informatiediensten voor de binnenwateren van PIANC zijn de volgende RIS-diensten gedefinieerd:

**(1) Vaarweginformatiedienst**

**(2) Verkeersinformatiedienst**

- (a) Tactische verkeersinformatie
- (b) Strategische verkeersinformatie

**(3) Verkeersmanagement**

- (a) Lokale verkeersbegeleiding (Vessel Traffic Service – VTS)
- (b) Management van sluisen en bruggen
- (c) Verkeersplanning

**(4) Ondersteuning van de calamiteitenbestrijding**

**(5) Informatie voor vervoerslogistiek**

- (a) Reisplanning
- (b) Vervoersmanagement
- (c) Intermodaal haven- en terminalmanagement
- (d) Vracht- en vlootmanagement

**(6) Informatie over rechtshandhaving**

**(7) Statistiek**

**(8) Vaarwegbelasting en havengelden**

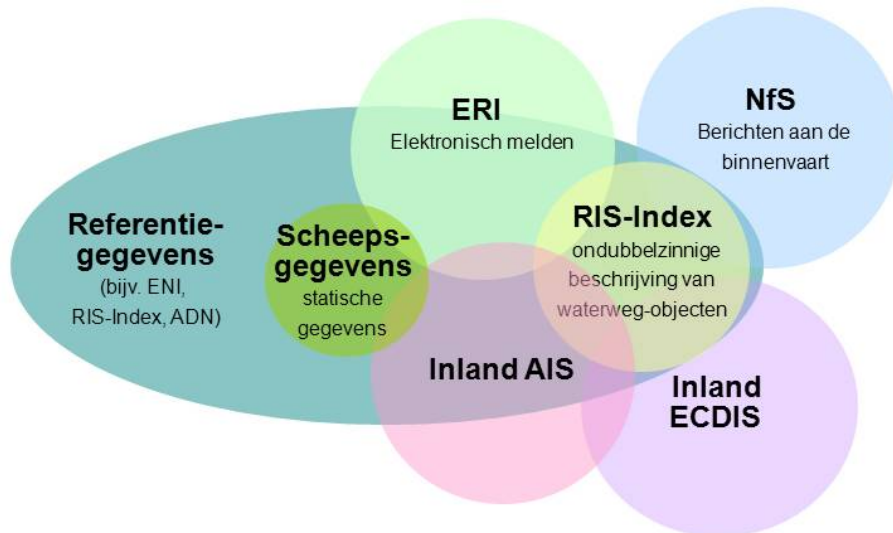
## 3. RIS-technieken

De diensten van de RIS worden met verschillende technieken gerealiseerd. In sommige gevallen zijn er voor het bereiken van bepaalde doelen meerdere technieken voor het uitkiezen. De met de strategie voorgestelde maatregelen zijn telkens aan bepaalde technieken gerelateerd. Daarom worden in het navolgende de belangrijkste RIS-technieken gepresenteerd.

### 3.1 RIS-key technologies

De RIS-key technologies staan centraal bij de ter beschikking gestelde RIS-diensten. De RIS-key technologies zijn Inland ECDIS, Elektronisch melden, Inland AIS en Berichten aan de Scheepvaart. Het efficiënt en effectief gebruik van de RIS-key technologies is gebaseerd op de specificatie en codering, formalisering en geharmoniseerd gebruik van referentiegegevens. Bijzonder elementen van de referentiegegevens zijn scheepsgegevens en de RIS-index.

**Figuur 1: RIS-key technologies en referentiegegevens**



### **Inland ECDIS**

Inland ECDIS betekent *Electronic Chart Display and Information System* voor de binnenvaart. ECDIS is een navigatie-informatiesysteem dat uitgekozen informatie uit een elektronische navigatiekaart (*Electronic Navigational Chart (ENC)*) weergeeft, met positie-informatie van navigatiesensoren verbindt en indien nodig, bijkomende informatie betreffende de navigatie integreert.

In de *Informatiemodus* werkt een Inland ECDIS-apparaat als een elektronische atlas en dient ter oriëntatie en informatievoorziening over de vaarweg. Het is niet bedoeld voor het navigeren van het schip. Indien verbonden met een positiebepalend systeem, kan de afbeelding van de kaart automatisch zo verschuiven, dat het eigen vaartuig zich altijd in het midden van het beeldscherm bevindt. Ook de weergave van andere schepen die met Inland AIS zijn uitgerust, is mogelijk, indien het apparaat met een Inland AIS-transponder verbonden is.

Onder het begrip *Navigatiemodus* wordt het gebruik van Inland ECDIS tijdens de vaart van het schip met geïntegreerd radarbeeld verstaan. Inland ECDIS-apparatuur die in de navigatiemodus gebruikt kunnen worden, zijn radarinstallaties in de zin van de voorschriften omtrent de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties voor de Rijnvaart en daar is een typegoedkeuringsprocedure voor nodig. De scheepspositie moet ontleend zijn aan een continu positiebepalend systeem, waarvan de nauwkeurigheid beantwoordt aan de eisen voor een veilige navigatie.

## **Inland AIS**

Inland AIS (AIS staat voor *Automatic Identification System*) is een RIS-key technology voor de automatische uitwisseling van identificatiegegevens en nautische gegevens tussen schepen, en tussen schepen en locaties aan wal. Inland AIS is een coöperatief systeem, dat wil zeggen, iedere deelnemer aan de gegevensuitwisseling moet over een functionerend Inland AIS-apparaat beschikken. Inland AIS is een instrument voor het volgen en opsporen (*Tracking and Tracing*) van binnenvaartschepen met als doel de verbetering van de veiligheid en de efficiëntie van de binnenvaart. Inland AIS ondersteunt de navigatie aan boord van schepen (*Onboard-Navigation*), het verkeersmanagement vanaf de wal inclusief de verkeersbegeleiding, het management van sluizen en bruggen, de verkeersplanning, de calamiteitenbestrijding, de informatie voor vervoerslogistiek en de informatie voor de rechtshandhaving.

## **Elektronisch melden**

Elektronisch melden is een RIS-key technology die de RIS-diensten strategische verkeersinformatie, verkeersmanagement, ondersteuning van de calamiteitenbestrijding, statistiek, de rechtshandhaving, vaarwegbelasting en havengelden evenals informatie voor de vervoerslogistiek vereenvoudigt.

## **Berichten aan de Scheepvaart**

Berichten aan de Scheepvaart is een RIS-key technology die in gestandaardiseerde vorm en onafhankelijk van de taal, informatie met betrekking tot vaarwegen en verkeer, evenals hydrografische informatie, respectievelijk weer-, waterstand- en ijsinformatie, verstrekt.

Berichten aan de Scheepvaart ondersteunen vaarweginformatiediensten en de verkeersplanning als deel van de informatie voor vervoerslogistiek.

## **3.2 Referentiegegevens**

RIS-referentie- en codetabellen zijn basiselementen van de RIS-standaard en een belangrijke schakel tussen de verschillende RIS-diensten. De uitwisseling van elektronische gegevens zonder directe menselijke ingrepen tussen de RIS-gebruikers en de RIS-diensten wordt door het gebruik van codes en referenties vereenvoudigd.

## **3.3 Basistechnieken in samenhang met de RIS**

Naast de specifieke RIS-key technologies zijn er nog basistechnieken, zoals radar en marifoondiensten via VHF; dit zijn belangrijke technieken die al sinds meerdere decennia de navigatie ondersteunen en ook voor RIS-diensten van elementair belang zijn.

### **Marifoonverkeer op vaarwegen voor de binnenvaart**

Met de marifoondienst op vaarwegen voor de binnenvaart kan men via overeengekomen kanalen en dienstprocedures (netwerken) voor bepaalde doelen een marifoon gebruiken. De marifoondienst op binnenwateren omvat vijf netwerken.

- schip-schip,
- nautische informatie,
- schip-havenautoriteiten,
- radioverkeer aan boord,
- openbare berichtenuitwisseling (op vrijwillige basis).



Van deze vijf netwerken zijn alleen de eerste drie belangrijk voor RIS. Met de marifoon kunnen direct en snel mededelingen tussen de schippers, vaarwegbeheerders en havenautoriteiten worden uitgewisseld. De marifoon is voor de uitwisseling van dringend vereiste informatie in "real time" het meest geschikte middel.

## **Radar**

Radar behoort als het fundamentele navigatie-instrument te worden gebruikt, aangezien het een realistisch beeld van de actuele positie van een schip geeft. Bovendien is radar in tegenstelling tot Inland AIS een niet coöperatief systeem, dat wil zeggen, ook zonder actieve deelname van het gelokaliseerde voorwerp detecteert de radar dit als "radarecho". Radar is de basis voor de tactische verkeersinformatieweergave aan boord van een schip. Wanneer Inland ECDIS in navigatiemodus wordt gebruikt, worden de radarinformaties op het beeldscherm geprojecteerd met de juiste elektronische navigatiekaart eronder. Voor zover Inland AIS-informaties beschikbaar zijn, worden deze geïntegreerd. In de navigatiemodus heeft het radarbeeld de hoogste prioriteit van de weergave. Walradar zou de prioritair informatiebron moeten zijn voor een tactisch verkeersbeeld in een VTS.

## **4. Doelen en randvoorwaarden van de CCR met betrekking tot RIS**

### **4.1 Doelen**

Uitgaande van de algemene doelstellingen van de CCR en wetende dat de informatietechnieken in verschillende verkeersgebieden zich dynamisch verder ontwikkelen en dat de CCR op dit gebied met grote toekomstmogelijkheden voor de binnenvaart, aan de verdere ontwikkeling zou moeten bijdragen om de veiligheid, de doelmatigheid en de milieuvriendelijke aard van de Rijnvaart verder te bevorderen, heeft de CCR voorheen haar doelstellingen betreffende de RIS vastgesteld.

De CCR is voornemens het streven naar harmonisatie op Europees niveau te ondersteunen en de uniformiteit van diensten in de binnenvaart door overeengekomen standaarden op de Rijn te bevorderen. De CCR heeft in het bijzonder haar werkgroep RIS opdracht gegeven de toepassing van RIS op de Rijn te onderzoeken, rekening houdend met de RIS-richtlijnen<sup>9</sup> (van PIANC) (Besluit 2001-II-19). Uit de implementatie van grensoverschrijdende RIS is gebleken dat een standaardisering alleen niet voldoende is om de harmonisatie van de RIS te waarborgen. Daarom hebben de Rijnsoeverstaten in het kader van de CCR bij de invoering van de RIS zich extra ingezet om ook de procedures voor de terbeschikkingstelling en de uitvoering van de RIS te uniformeren en op elkaar af te stemmen tot aan het opleggen van sancties in geval van overtreding van de relevante wettelijke voorschriften toe. Het doel van de CCR is om de invoering van de RIS langs de Rijn niet alleen tegelijkertijd maar ook geharmoniseerd te laten plaatsvinden.

Wat de schepen betreft is een uniforme minimumuitrusting van de schepen met de voor het gebruik van de RIS benodigde apparatuur, de voorwaarde voor een geharmoniseerde invoering. Ook hier is het vaststellen van technische standaarden alleen niet voldoende. Dientengevolge heeft de CCR bovendien voorschriften uitgevaardigd, die op een efficiënte wijze de naleving van de technische standaarden waarborgen. Voor zover noodzakelijk heeft de CCR ook de verplichte uitrusting van de schepen met de nodige apparatuur ingevoerd.

---

<sup>9</sup> De CCR heeft de RIS-richtlijnen bij Besluit 2003-I-22 aangenomen. Deze richtlijnen werden in 2004 en 2011 opnieuw herzien. Zie ook punt 2.

RIS is inzetbaar zowel voor het verkeersmanagement, de veiligheid van de scheepvaart, de milieubescherming en de vervoerslogistiek. De CCR behandelt in deze strategie voornamelijk het verkeersmanagement en de veiligheid van de scheepvaart. De RIS-systemen zowel aan boord als aan land kunnen ook worden ingezet voor de vervoerslogistiek. Dit kan alleen als daarvoor voldoende afspraken zijn gemaakt om de privacy van de scheepvaart en de schepen te waarborgen.

Het initiatief gebruik van RIS-informatie voor logistiek is de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven in de brede zin.

## 4.2 Randvoorwaarden

### Gegevensbescherming

De informatie die via RIS-systemen wordt uitgewisseld tussen de scheepvaart en de vaarwegbeheerders wordt alleen gebruikt door de vaarwegbeheerders onder andere voor het verkeersmanagement op de Rijn en wordt niet ter beschikking gesteld aan derden anders dan met toestemming van de betrokkenen.

De CCR-lidstaten hebben de verantwoordelijkheid om de gegevensbescherming wettelijk te borgen.

### Kosten-Baten

De investeringsnoodzaak voor het implementeren van RIS-diensten moet in een aanvaardbare verhouding staan tot de daarbij verwachte (maatschappelijke) baten. Een en ander zal zoals gebruikelijk bij de CCR vergezeld gaan van een impact assessment.

## 5 Aanbevelingen

De CCR beveelt in relatie tot deze strategie aan:

- Op grond van de verordening (EEG) nr. 11/60<sup>10</sup> dienen alle ladingpapieren aan boord te zijn. In het streven naar papierarm varen verzoekt de CCR de Europese Commissie deze verordening te aan te passen aan de technische ontwikkeling.
- De scheepvaart is er mee gediend dat wanneer de RIS op de Rijn worden geïmplementeerd, deze eveneens op het aansluitende vaarwegennet worden ingevoerd. Hierbij valt te denken aan papierarm varen, elektronisch melden en sluis- en ligplaatsmanagement. De CCR beveelt haar lidstaten aan hier invulling aan te geven.

---

<sup>10</sup> Verordening nr. 11 ter uitvoering van artikel 79, lid,3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoer voorwaarden (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 16 augustus 1960).

## 6. Huidig gebruik van RIS op de Rijn (huidige situatie)

### 6.1 Tot nu toe ondersteunde doelen

De tot nu toe getroffen maatregelen ondersteunen voornamelijk de volgende doelen

- waarborging van de communicatie en informatie-uitwisseling schip-schip, schip-wal en wal-schip betreffende ontmoetingsafspraken, melding en informatie over gebeurtenissen.
- ondersteuning van de visuele waarneming tijdens de vaart door gerichte informatieverstrekking en
- ondersteuning van de calamiteitenbestrijding door invoering van een meldplicht voor bepaalde schepen die, in geval van een averij, een groter gevaar voor het scheepsverkeer en het milieu veroorzaken.

De verschillende maatregelen zijn in het algemeen geleidelijk op de Rijn ingevoerd en naar behoefte verder ontwikkeld en aangevuld.

### 6.2 Gedetailleerde beschrijving van de doelen en taken

In **bijlage 1, tabel 1** zijn de tot nu toe door RIS ondersteunde doelen en taken langs de gehele Rijn met betrekking tot de scheepvaart op de Rijn gedetailleerd beschreven. Ter aanvulling zijn de telkens overeenkomstige diensten, de gebruikte RIS-technieken<sup>11</sup> en de door de CCR en de lidstaten besloten en geregelde maatregelen weergegeven. In **bijlage 1, tabel 2** zijn de specifieke toepassingen langs de Rijn, die op grond van bijzondere vereisten zijn ingevoerd, weergegeven.

### 6.3 Huidige regelgeving betreffende uitrusting en gebruik aan boord

Een wezenlijke voorwaarde voor de ondersteuning van de realisatie van de momenteel al door RIS ondersteunde doelen en taken langs de Rijn wordt gevormd door de in het ROSR en RPR verankerde bepalingen betreffende het toelaten van de apparatuur en het gebruik van de apparatuur aan boord.

De momenteel gestelde eisen betreffende de toelating en het gebruik voor

- marifooninstallaties
- radarinstallaties (inclusief bochtaanwijzers),<sup>1</sup>
- Inland ECDIS-apparatuur in navigatiemodus,
- Inland AIS-apparatuur.

Voor marifooninstallaties bestaat een verplichting tot gebruik en inschakeling gedurende de vaart, terwijl het gebruik van radarinstallaties verplicht is gesteld bij slecht zicht. (Speciale regelingen gelden voor kleine vaartuigen en veerponten.) Radarinstallaties mogen uitsluitend in combinatie met een bochtaanwijzer worden gebruikt. Hetzelfde geldt voor Inland ECDIS-apparaten die gebruik kunnen maken van Inland ECDIS met geïntegreerd radarbeeld voor het voeren van het schip (navigatiemodus). Voor Inland ECDIS in navigatiemodus bestaat een verplichting tot gebruik van de officieel uitgegeven elektronische navigatiekaarten.

Zowel voor het gebruik van de marifoon als voor de vaart op radar moet de schipper de vereiste bekwaamheden kunnen aantonen.

---

<sup>11</sup> Fax, e-mail, en sms worden niet in de RIS-richtlijnen (2004) vermeld, maar moeten ook als RIS-technieken worden beschouwd.

De huidige voorschriften voor AIS omvatten uitsluitend de vergunning van het gebruik van Inland AIS voor alle schepen, samenstellen en kleine schepen in de binnenvaart. Alleen zeeschepen mogen bepaalde maritieme AIS-apparatuur gebruiken. Een klein schip moet, zodra het Inland AIS gebruikt, bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert.

Tot op heden is er geen regelgeving voor het toelaten en het gebruik van Inland ECDIS in informatiemodus, GPS-ontvangers en stuurautomaten.

RIS worden in de eerste plaats voor de grote scheepvaart<sup>12</sup> ontworpen. Bij het formuleren van de eisen voor navigatieapparatuur en het gebruik van navigatieapparatuur zijn dientengevolge de kleine schepen en vooral de pleziervaartuigen grotendeels niet in aanmerking genomen. Tot nu toe kan de kleine scheepvaart RIS op vrijwillige basis gebruiken, onder de voorwaarde dat zijn uitrusting qua apparatuur overeenkomt met die van de vaartuigen van de grote scheepvaart. In de zeevaart toegestane speciale AIS-apparatuur voor de pleziervaart (AIS-apparatuur van klasse B) zijn momenteel op de Rijn niet toegelaten.

In **bijlage 2** zijn de huidige voorschriften van de CCR op het gebied van RIS-diensten en uitrustingen vermeld.

## 7. Ontwikkeling van de RIS-strategie van de CCR

De keuze van toekomstige maatregelen voor het uitbreiden van RIS op de Rijn, dat wil zeggen de RIS-strategie van de CCR in engere zin, wordt aan de hand van criteria gemaakt, die het Comité Politierglement van de CCR vooraf heeft bepaald. Aan de hand van de criteria kunnen niet alleen het belang van de maatregelen maar ook hun urgentie worden beoordeeld. Aldus kan de CCR naast de gebruikelijke rangschikking van de maatregelen qua belang, ook een gepast tijdschema voor het uitvoeren van de afzonderlijke maatregelen in haar organen vastleggen.

### 7.1 Beslissingscriteria

De criteria waarop de RIS-strategie van de CCR is gebaseerd, zijn in de onderstaande tabel vermeld. Naast de gebruikelijke criteria kosten en baten, die nauwkeuriger gespecificeerd zijn, wordt ook gekeken of voor het uitvoeren van een maatregel er voor de lidstaten een verplichting bestaat op grond van de RIS-richtlijn. Het criterium kritische ontwikkeling beschrijft of op grond van bijzondere ontwikkelingen in de Rijnvaart een maatregel binnen een bepaalde tijdsbestek uitgevoerd zou moeten worden.

	Beslissingscriteria									
	Kosten				Baten				Overige	
Maatregel	CCR	Lidstaten	Scheepvaart-bedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast Schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling

<sup>12</sup> Onder de grote scheepvaart wordt de scheepvaart met vaartuigen die geen kleine vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel m, van het RPR zijn, verstaan.

In het kader van de ontwikkeling van de strategie is een kwantitatieve beoordeling van de voorgestelde maatregelen aan de hand van de vermelde criteria gepast. Een kwantitatieve beoordeling in het kader van een effectbeoordeling zou pas moeten worden uitgevoerd wanneer op grond van de kwalitatieve beoordeling de CCR acht dat bepaalde maatregelen zinvol zijn en dat het de moeite waard is deze te implementeren.

Elke voorgestelde maatregel wordt met gebruikmaking van de bovenstaande tabel kwalitatief beoordeeld. De daarbij gebruikte tekens zijn in de onderstaande tabellen toegelicht. Een criterium dat niet geëvalueerd kan worden, krijgt de vermelding N.T. = niet van toepassing.

### **Beslissingscriteria kosten**

Voor het beoordelen van de kosten moet bepaald worden bij wie zij ontstaan. Voor het scheepvaartbedrijfsleven en de lidstaten beperkt de beoordeling zich voornamelijk tot de investeringskosten, aangezien een beoordeling van andere kosten in het kader van deze strategie praktisch niet mogelijk is.

Betreffende de CCR worden geen of geringe kosten geraamd, wanneer een maatregel geen significante werkzaamheden van de organen en geen besluitvorming vereist. Middelgrote kosten worden geraamd, wanneer een maatregel routinewerkzaamheden van de organen en een gebruikelijke besluitvorming vereist. Hoge kosten worden bijvoorbeeld geraamd, wanneer meerdere organen omvangrijke werkzaamheden moeten uitvoeren, in het bijzonder wanneer in dat verband expertgroepen moeten worden ingezet.

Betreffende het scheepvaartbedrijfsleven worden geen of geringe kosten geraamd, wanneer een maatregel niet gepaard gaat met een verplichting voor het scheepvaartbedrijfsleven. Middelgrote kosten worden geraamd, wanneer bijvoorbeeld een verplichting tot uitrusting voor Inland ECDIS in informatiemodus is voorzien. Hoge kosten worden geraamd, wanneer bijvoorbeeld een verplichting tot uitrusting voor Inland ECDIS in navigatiemodus is voorzien. (Inland ECDIS in navigatiemodus houdt in dat er een radarinstallatie moet zijn.)

Betreffende de lidstaten worden geen of geringe kosten geraamd, wanneer een maatregel geen significante investeringen en slechts de gebruikelijke werkzaamheden op juridisch of reglementair gebied vereist. Middelgrote kosten worden bijvoorbeeld geraamd, wanneer een maatregel investeringen voor het uitrusten van verkeersposten of omvangrijke werkzaamheden op juridisch gebied vereist. Hoge kosten worden bijvoorbeeld geraamd, wanneer omvangrijke informatietechnische infrastructuur aan wal gebouwd moeten worden.

In deze samenhang is het belangrijk vast te stellen dat de kosten van de verschillende maatregelen niet bij elkaar worden opgeteld. Eventuele uitrustingen die op grond van een maatregel aan boord of aan wal zijn uitgevoerd, kunnen als basis dienen voor verdere maatregelen. De kosten voor die uitrusting worden maar één keer in rekening gebracht.

	Beoordeling
Hoge kosten	++
Middelgrote kosten	+
Bijzonder geringe of geen kosten	o

## Beoordelingcriteria voor baten

	Beoordeling
Bijzonder sterke verbetering	++
Verbetering	+
Geen consequentie	o
Verslechtering	-
Bijzonder sterke verslechtering	--

## Beoordelingscriteria voor overige beslissingscriteria (Eis EU, kritische ontwikkeling)

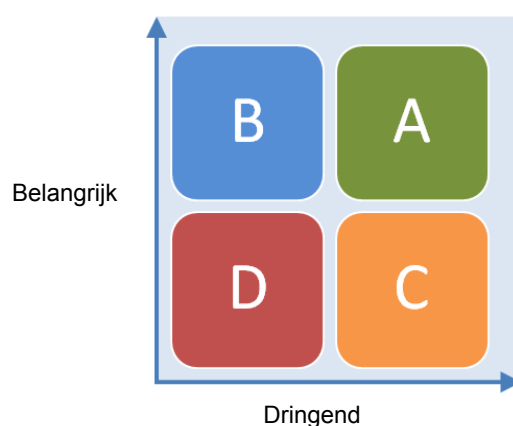
	Beoordeling
Voorhanden	Ja
Niet voorhanden	Nee

## 7.2 Prioriteitstelling

De prioriteitstelling neemt de **urgentie** en het **belang** van de voorgestelde maatregelen in aanmerking, waarbij deze begrippen als volgt gedefinieerd worden:

- *urgentie* beschrijft de noodzaak of het nut om een maatregel op korte termijn uit te voeren, dus de (door de tijd bepaalde) prioriteit.
- *belang* beschrijft de betekenis van een maatregel voor de Rijnvaart.

Na het vaststellen van de urgentie en het belang worden de maatregelen in het onderstaande coördinatensysteem geplaatst.



**A-maatregelen:** Deze maatregelen zijn belangrijk en zij moeten snel worden uitgevoerd.

**B-maatregelen:** Deze maatregelen zijn belangrijk, maar niet dringend. Hiervoor zijn voorstellen ingediend, wanneer zij – op (middel)lange termijn – voorbereid en geïmplementeerd zouden moeten worden.

**C-maatregelen:** Deze maatregelen moeten snel worden uitgevoerd, maar het zijn geen belangrijke taken. Het uitvoeren van deze maatregelen zou echter niet tot gevolg moeten hebben dat vanwege beperkte resources A- of B-maatregelen onuitgevoerd blijven.

**D-maatregelen:** Dit soort maatregelen zijn noch van belang, noch dringend.

De prioriteitstelling is ook nuttig voor de voorbereiding van het werkprogramma van de CCR, aangezien hierin voor elke voorziene activiteit zowel de prioriteit (belang) als de benodigde tijd voor de uitvoering (urgentie) zijn vermeld.

### 7.3 Toekomstige maatregelen

De momenteel denkbare verdere maatregelen die in de volgende jaren door de CCR getroffen zouden kunnen worden, zijn navolgend in detail in **bijlage 3** beschreven. Hierbij zijn enkele maatregelen vermeld die de invoering van andere maatregelen vereisen of die pas rendabel worden indien deze tegelijk met andere maatregelen worden getroffen. Bijvoorbeeld worden voor vele toepassingen, pas door het gebruik van de AIS-infrastructuur aan wal, de nodige investeringen rendabel.

In het bijzonder vragen de volgende maatregelen om overleg:

- Verdere verbetering van de communicatie en informatie-uitwisseling schip-schip, schip-wal en wal-schip (M-I.1) door
  - o gebruik van AIS-techniek voor veiligheidsrelevante meldingen
  - o meldingen te uniformeren (meldplicht, melding over schutting, enz.) door andere meldmogelijkheden die nog zelden worden gebruikt, bijvoorbeeld per fax of telefoon, af te schaffen.
- Terbeschikkingstelling van aanvullende informatie ter verbetering van de huidige mogelijkheden voor de visuele waarneming tijdens de vaart (M-I.2) door:
  - o verplichting tot het gebruik aan boord van officieel uitgegeven elektronische navigatiekaarten in alle Inland ECDIS-toepassingen (ook informatiemodus),
  - o vastlegging van uniforme criteria voor het vervaardigen en vernieuwen van de elektronische navigatiekaarten voor vaarwegen en havens, met betrekking tot de minimumgegevensinhoud, de regelmaat van vernieuwing, enz.,
  - o toelating van AIS-apparatuur van de Klasse B voor pleziervaartuigen en kleine schepen
  - o het gebruik op GNNS-ontvangers uitsluitend met maritieme of andere toelating (certificatie)
  - o het gebruik van satellietkompassen uitsluitend met maritieme of andere toelating (certificatie),
  - o bepalingen betreffende de mogelijke aansluiting van het Blauwe bord op Inland AIS,
  - o invoering van maatregelen ter vereenvoudiging van de zelfmelding (AIS-zelfmelding in combinatie met Inland ECDIS).
- Verdere vereenvoudigingen voor de scheepvaart en/of overheid met betrekking tot de ondersteuning van de calamiteitenbestrijding worden mogelijk (M-I.3) door:
  - o uniformering van de meldplichten op een riviergedeelte,
  - o geleidelijke uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle meldplichtige vaartuigen,
  - o geleidelijke uitbreiding van de meldplicht tot alle vaartuigen,
  - o overleg over mogelijke vermindering van meldpunten na invoering van een verplichting tot inschakeling van Inland AIS,
  - o uitzending van veiligheidsrelevante meldingen via Inland AIS in geval van een ongeval.

- Ondersteuning van het verkeersmanagement (M-I.4) door
  - o ondersteuning van de zelf in te winnen informatie over de actuele bezetting van de ligplaatsen
  - o Sluis- en brugmanagement
  - o Ligplaatsmanagement
- Bereiken van een betere discipline bij het naleven van de vaartijden door de controleerbaarheid te vereenvoudigen (M-I.5).
- Vereenvoudiging van het uitvoeren van de marktobservatie door het gebruik van een verbeterde gegevensbasis (M-II.1).
- Verbetering van efficiency aan boord (M-II.2)
  - o Vereenvoudiging van de administratieve procedures door te streven naar papierloos varen.

#### 7.4 Gedetailleerde beschrijving van de toekomstige maatregelen

In de **bijlage 3** zijn voor de uitwerking van de strategie alle doelen en taken betreffende de scheepvaart op de Rijn, die in de toekomst door RIS ondersteund kunnen worden, gedetailleerd weergegeven. De nieuwe maatregelen zijn uitsluitend maatregelen die ten opzichte van de werkelijke toestand noodzakelijk lijken. Ter aanvulling zijn telkens de overeenkomstige diensten, de extra benodigde RIS-technieken, de nodige maatregelen en de resultaten van de prioriteitstelling vermeld. De evaluatie van elk afzonderlijke, eventueel toekomstige, maatregel en hun prioriteitstelling is in **bijlage 4** vermeld.

Maatregelen ter bescherming van het milieu zijn niet expliciet als zodanig aangeduid maar in aanmerking genomen. Bijvoorbeeld dragen alle maatregelen voor een verhoogde veiligheid, ook bij tot het vermijden of verminderen van de inbreng van gevaarlijke stoffen in het water. Maatregelen op het gebied verkeersmanagement kunnen bijdragen tot een efficiëntere verkeersstroom. Een efficiëntere verkeersstroom biedt op zijn beurt de mogelijkheid het brandstofverbruik, en dus de uitstoot, van de schepen te verminderen.

### 8. Rol van de CCR in het Europa van de RIS

Met Richtlijn 2005/44/EG heeft de EU een kader vastgesteld voor de invoering en verdere ontwikkeling van technische vereisten, specificaties en voorwaarden voor geharmoniseerde, interoperabele en vrij toegankelijke RIS op de binnenwateren in de Gemeenschap. Deze technische richtsnoeren, specificaties en voorwaarden worden vastgesteld en verder ontwikkeld door de Europese Commissie, bijgestaan door het comité als bedoeld in artikel 11. De EU bevordert in het kader van verschillende projecten de research en ontwikkeling op het gebied van RIS. Bovendien draagt de EU ook financieel bij aan de realisatie van RIS-infrastructuren in de lidstaten.

De specificaties en standaarden van de RIS worden door de onafhankelijke RIS-expertgroepen uitgewerkt. Zij stellen hun voorstellen voor standaarden en andere documenten aan de EU, CCR en andere internationale organisaties ter beschikking. De EU en de CCR implementeren deze op het juridische vlak. De CCR werkt met de expertgroepen samen en toetst op grond van haar globale aanpak hun voorstellen op hun compatibiliteit met de desbetreffende voorschriften en praktische toepasbaarheid. Zo draagt zij er in het bijzonder ertoe bij dat de standaarden in de technische eisen aan schepen en de uitrusting daarvan geïntegreerd kunnen worden. De CCR bevordert de werkzaamheden van de expertgroepen door de standaarden tijdig formeel aan te nemen. De expertgroepen zullen in veel gevallen voor de CCR werken.



De CCR heeft bovendien reeds vroeg een belangrijke rol bij de implementatie van de RIS op de Rijn gespeeld. Zij zorgt samen met de Rijnsoeverstaten ervoor dat de RIS voor de Rijnvaart in gemeenschappelijk overleg worden ingevoerd. Hiervoor is haar reglementaire competentie van nut, evenals de afspraken tussen de staten over de procedure bij de implementatie en over procedures bij het functioneren van de RIS. Met name zorgen de waterwegbeheerders van de lidstaten voor de implementatie van Richtlijn 2005/44/EG. Daarentegen legt de CCR de vaarweggebruikers de verplichtingen op door middel van haar reglementen. Door deze "dubbele" omzetting wordt verzekerd dat de RIS op een gecoördineerde wijze worden geïmplementeerd.

### **Rol als dienstverlener voor de ondersteuning van verdere ontwikkeling, implementatie en het functioneren van de RIS**

De CCR heeft geconstateerd dat zij, op grond van verschillende factoren, maar in het bijzonder vanwege het aanzienlijke belang van de Rijnvaart in Europa, haar unieke kennis van de reglementen van de Europese binnenvaart en de lange traditie van haar secretariaat in de beschikbaarstelling en het beheer van documenten en gegevens, belangrijke bijdragen kan leveren op het gebied van RIS. De CCR heeft dit reeds duidelijk tot uiting laten komen bij het beheer van de Europese scheepsgegevensbank. Zij zou ook dergelijke diensten kunnen verlenen met betrekking tot de andere referentiegegevens van de RIS, met name voor de RIS-Index. Bovendien zou de CCR een gemeenschappelijk RIS-portaal en een eventueel centrale scheepspositieserver kunnen beheren en indien noodzakelijk de centrale beschikbaarstelling van Berichten aan de Scheepvaart en van elektronische navigatiekaarten op zich kunnen nemen. De mogelijke overname van de rol van dienstverlener door de CCR vereist afspraken en overeenkomsten met de Europese Commissie.

### **Rol in het kader van het vervoersmanagement**

In het kader van de implementatie en het functioneren van de RIS heeft de CCR haar werkzaamheden tot nu toe – hetgeen voor de hand liggend is – hoofdzakelijk op de ondersteuning van het verkeersmanagement gericht. Geleidelijk wordt evenwel het mankerende gebied, namelijk de ondersteuning van de vervoersmanagement-activiteiten, een aandachtspunt. De CCR zal nog moeten besluiten of dit een gebied is waarin zij, gezien haar doelstellingen – in het kader van de ondersteuning van de binnenvaart en de vervoersketens – een bijdrage kan en wil leveren.

### **Rol in het kader van de kwaliteitsborging (Quality of Information)**

In het werkgebied van de RIS wordt momenteel in de Europese context een actie "Quality of Information Services" gevoerd. Een uniformering van eisen of procedures kan tot kostenbesparing leiden en is daarom interessant voor alle lidstaten. Ook hier zal de CCR moeten beslissen of dit een gebied is waarin zij, gezien haar doelstellingen, een bijdrage kan en wil leveren.

Tabel 1: Toepassingen over de gehele Rijn

	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken <sup>13</sup>	Noodzakelijke maatregelen
I.	<b>Afwenden van gevaren voor de veiligheid en het goede verloop van het scheepsverkeer en voorkomen van door de scheepvaart veroorzaakte gevaren</b>			
I.1	<i>Waarborgen van communicatie en informatie-uitwisseling schip-schip, schip-wal en wal-schip</i>			
I.1.1	Veiligheidsrelevante afspraken maken bijv. ontmoetingsafspraken (schip – schip)	2)	VHF-marifoon	<u>CCR:</u> eisen aan apparatuur/verplichting tot uitrusting (ROSR); verplichting tot gebruik (RPR); internationale overeenkomsten betreffende de marifoon (marifoongids algemene en regionale delen)
I.1.2	Meldingen vanaf het schip (bijv. meldingen conform art. 12.01 van het RPR, aanmelden bij een sluis, ADN, melding van een ongeval (schip-wal))	1), 3a), 3b), 4), 5c), 7)	Elektronisch melden VHF-marifoon Fax, e-mail	zie I.1.1.; <u>CCR:</u> Meldplicht (art. 12.01 van het RPR); <u>Lidstaten:</u> Uitrusting aan wal
I.1.3	Vanaf de wal de scheepvaart over gebeurtenissen informeren (bijv. ongeval stremming, peilschalen, verkeerssituatie) of bepaalde informatie aan de scheepvaart doorgeven (wal-schip)	1), 3), 4), 5)	VHF-marifoon E-mail, internet, mobilfoon (sms)	zie I.1.1.; <u>Lidstaten:</u> nautische informatie via marifoon; bekendmaking van Berichten aan de Scheepvaart bijv. via Internet-presentatie of automatische verzending van informatie aan geabonneerden
I.1.4	Vanaf het schip de scheepvaart over gebeurtenissen informeren of bepaalde informatie aan de scheepvaart doorgeven bijv. vanaf een overheidsschip (schip-schip, schip-wal)	1), 3a)	VHF-marifoon	zie I.1.1

<sup>13</sup> Voor elke taak zijn in de eerste regel telkens de RIS-key technologies, in de tweede de RIS-basistechnieken en in de derde de overige RIS technieken vermeld.

	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken <sup>13</sup>	Noodzakelijke maatregelen
I.2	<i>Ondersteuning van de visuele waarneming tijdens de vaart door aanvullende informatieverstrekking</i>			
I.2.1	Verbetering van de waarneembaarheid van andere schepen en voorzieningen in en aan de vaarweg	2a)		<u>CCR:</u> eisen aan apparatuur (ROSR); radarpatent (RSP) <u>Lidstaten:</u> radarreflecterende hulpmiddelen bij de navigatie (uitrusting en controle van alle voorzieningen in en aan de vaarweg op geschiktheid voor radar
			Scheepsradar	
I.2.2	Vereenvoudigde oriëntatie op de vaarweg door gebruik van elektronische navigatiekaarten (i.p.v. een papieren kaart)	1), 2b)	Inland ECDIS in informatiemodus	<u>Lidstaten:</u> ter beschikkingstelling van elektronische navigatiekaarten
I.2.3	Vereenvoudiging van de identificatie van bouwwerken, verkeerstekens en schepen, ten opzichte van uitsluitend gebruik van radar, door een elektronische navigatiekaart te integreren	1), 2a)	Inland ECDIS in navigatiemodus	<u>CCR:</u> eis aan de apparatuur verplichting tot het gebruik van officieel uitgegeven elektronische navigatiekaarten (ROSR) <u>Lidstaten:</u> ter beschikkingstelling van officieel uitgegeven elektronische navigatiekaarten
I.2.4	Betere inschatting van de gesteldheid van het vaarwater door het integreren van diepte-informatie d.w.z. profilering van de waterbodem	1), 2), 5a)	Inland ECDIS in navigatie- of informatiemodus	zie I.2.3 of I.2.2: <u>Lidstaten:</u> ter beschikkingstelling van diepte-informatie en eventueel peilschaalinformatie

	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken <sup>13</sup>	Noodzakelijke maatregelen
1.2.5	Integratie van veiligheidsrelevante informatie in de elektronische navigatiekaarten door objectgerelateerde melding vanuit de gestandaardiseerde Berichten aan de Scheepvaart (bijv. informatie over een vaarwaterboei, op het ogenblik dat deze niet op de in de elektronische navigatiekaart aangegeven plaats ligt)	1), 2), 5a)	Inland ECDIS   Internet	Op dit moment al bestaande mogelijkheid zie 1.2.3 of 1.2.2: <u>Lidstaten:</u> verstrekking van gestandaardiseerde Berichten aan de Scheepvaart (NtS-standaard); vermelding van de RIS-Index voor een object moet in elektronische navigatiekaart en in Berichten aan de Scheepvaart zijn opgenomen
1.2.6	Integratie van de AIS-informaties van schepen met een in werking zijnde Inland AIS aan boord, in de elektronische navigatiekaart	1), 2)	Inland ECDIS; Inland AIS (geen Klasse B transponder)	Een op dit moment al bestaande mogelijkheid zie 1.2.3 of 1.2.2; <u>CCR:</u> eisen aan apparatuur (ROSR); eisen m.b.t. het gebruik (RPR)
1.3	<i>Ondersteuning van calamiteitenbestrijding</i>			
1.3.1	Ontvangen van Berichten aan de Scheepvaart overeenkomstig art 12.01 van het RPR (behalve containervaart), berichten kunnen bijv. per marifoon maar ook elektronisch ter kennis worden gebracht	3a), 3b), 4)	Elektronisch melden  VHF-marifoon  Fax, e-mail, telefoon	<u>CCR:</u> verplichting voor bepaalde vaartuigen voor het melden van vastgestelde informatie (RPR) vrije keuze voor de wijze en het formaat van de melding; <u>Lidstaten:</u> waarborging gegevensbescherming; gegevens opslaan en doorgeven
1.3.2	Ontvangen van elektronische meldingen (art. 12.01 van het RPR) van containerschepen (verplichting tot het elektronisch melden)	3a), 3b), 4)	Elektronisch melden	<u>zie 1.3.1</u> <u>CCR:</u> de melding moet elektronisch conform de standaard ERINOT 1.2 plaatsvinden (RPR)
1.3.3	Melding van de scheepvaart bij passeren van een meldpunt (art. 12.01 RPR); positiemelding) of onderbreking dan wel voortzetting van de vaart	3a), 3b), 4)	VHF-marifoon	zie 1.3.1

	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken <sup>13</sup>	Noodzakelijke maatregelen
I.3.4	Informatie over de reis van een schip (meldgegevens) in overeenstemming met het verloop van de reis van verkeersposten/meldpunten naar het volgende meldpunt doorzenden	3a), 3b), 4)	Internet, in noodgeval ook fax	zie I.3.1 of I.3.2; <u>Lidstaten:</u> gegevensuitwisseling op basis van de standaard ERINOT 1.2
I.3.5	Doorzenden van de informatie over het vaartuig met averij of de bij een ongeval betrokken vaartuigen aan hulpdiensten (doorzenden van het meldrapport) en eventueel over schepen die voor de overname van de lading geschikt zijn	4)	VHF-marifoon E-mail, fax, elektronische gegevensuitwisseling, mobilfoon (sms)	<u>Lidstaten:</u> nationale overeenkomsten
I.3.6 zie ook I.1.3	Scheepvaart over de verkeerssituatie tijdens een ongeval informeren (bijv. stremmingen, omleidingen)	1), 2), ✕ 4)	VHF-marifoon e-mail, Internet, mobilfoon (sms)	zie I.1.3
I.3.7	Informatie over zware ongevallen aan buurlanden/derden doorsturen	1), 2b), 4)	E-mail; ter vervanging fax	<u>CCR:</u> Besluit 2009-II-9 van de CCR betreffende de Internationale waarschuwings- en communicatieprocedure <u>Lidstaten:</u> uitvoering
I.4	<i>Uitvoeren van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement</i>			
	Tot nu toe geen supraregionale eisen			
<b>II.</b>	<b>Economische bevordering van de binnenvaart</b>			
II.1	<i>Ondersteuning bij de integratie in het gecombineerde verkeer</i>			
II.1.1	Gebruk van elektronische navigatiekaarten (i.p.v. papieren kaarten) voor de reisplanning	1), 2b)	Inland ECDIS in informatiemodus	<u>Lidstaten:</u> terbeschikkingstelling van elektronische navigatiekaarten
II.1.2	Berekening van de maximale aflaaddiepte voor een reis d.m.v. de gecombineerde beschouwing van diepte-informatie bij engten en van de prognose voor de relevante peilschaal	1), 2b), 5a)	Inland ECDIS in informatiemodus	zie I.2.4 <u>Lidstaten:</u> waterstandprognose voor 2 dagen

	<b>Door RIS ondersteunde doelen en taken</b>	<b>Diensten</b>	<b>RIS-technieken</b> <sup>13</sup>	<b>Noodzakelijke maatregelen</b>
II.2	<i>Uitvoeren van de marktobservatie</i>			
II.2.1	Opvragen en verzamelen van informatie voor het opstellen van verkeersstatistieken	7)		<u>CCR:</u> geen directe inzameling; <u>Lidstaten:</u> leveren van beschikbare gegevens

**Tabel 2: Toepassingen voor bepaalde riviergedeelten van de Rijn**

Nr. voor indeling t.o.v. tabel 1 <sup>14</sup>	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken	Maatregelen
<i>Riviergedeelte met waarschuwingspost Oberwesel (Duitsland)</i>				
I.1.5	Informatie van de scheepvaart over tegenliggers in het Gebergte (vaarweggedeelte Oberwesel - St. Goar) door gebruik te maken van lichtseinen	3b)	radar aan wal; VHF-marifoon Lichtsignalen	<u>Lidstaat:</u> observatie van het verkeer vanaf de wal; bedienen van lichtseinen vanuit de verkeerscentrale
I.1.6	Betere informatie om veiligheidsrelevante afspraken te maken (bijv. ontmoetingsafspraken) (schip-schip)	1), 2b), 3a)	VHF-marifoon Lichtsignalen	<u>CCR:</u> art. 12.02 van het RPR
<i>Bevordering van de binnenvaart/ondersteuning van de reisplanning (Duitsland)</i>				
I.1.7	Informatie over concrete knelpunten	1)	Internet; fax	<u>Lidstaat:</u> beschrijving van het knelpunt inclusief de probleemstelling en aanbeveling voor de scheepvaart (korte beschrijving van het knelpunt)
II.1.3	Informatie om gemakkelijk aan de hand van de optimale waterstand de maximale belading voor de volgende reis te kunnen vaststellen	1), 5a), 5b)	Internet	<u>Lidstaat:</u> voorspelling laagwater(4 dagen)
<i>Garanderen van communicatie en informatie-uitwisseling schip-wal (Nederland)</i>				
I.1.8	Aan boord een verslag over bepaalde gebeurtenissen opstellen en dat dan aan de scheepvaart en aan wal doorsturen bijv. vanaf een overheidsschip (schip-schip; schip-wal)			<u>Lidstaat:</u> digitaal journaal

<sup>14</sup> De toepassingen met betrekking tot een riviergedeelte vullen de toepassingen voor de gehele Rijn aan. De nummering wordt bepaald door de wijze waarop de toepassingen van de doelen in tabel 1 zijn ingedeeld.

Nr. voor indeling t.o.v. tabel 1 <sup>14</sup>	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken	Maatregelen			
<i>Verkeersmanagement (Nederland)</i>							
I.4.1	Verkeersregeling of verkeersbegeleiding op kritische delen van de vaarweg	3a), 3b)	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="948 421 1163 510">Inland AIS (aan wal en aan boord)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="948 510 1163 600">Radar aan wal, VHF-marifoon</td> </tr> <tr> <td data-bbox="948 600 1163 656"> </td> </tr> </table>	Inland AIS (aan wal en aan boord)	Radar aan wal, VHF-marifoon		zie I.1
Inland AIS (aan wal en aan boord)							
Radar aan wal, VHF-marifoon							
<i>Opstellen van de grensstatistiek (Nederland)</i>							
II.2.2	Ontvangen van meldingen van alle vaartuigen bij de grensovergang	3), 4), 7)	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="948 712 1163 779"> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="948 779 1163 869">Radar aan land, VHF-marifoon</td> </tr> <tr> <td data-bbox="948 869 1163 913"> </td> </tr> </table>		Radar aan land, VHF-marifoon		<u>Lidstaat:</u> nationale meldplicht voor <b>alle</b> vaartuigen
Radar aan land, VHF-marifoon							



**Bijlage 2**

**Voorschriften van de CCR over RIS-diensten en uitrustingen**

De RIS-richtlijn, de standaarden evenals de marifoongids zijn als zodanig niet bindend. Daarom heeft de CCR haar voorschriften aangevuld om diensten in te voeren, uitrustingen bindend te regelen en de scheepseigenaren te verplichten tot het naleven van de standaarden. De belangrijkste voorschriften van het RPR en ROSR zijn in de volgende tabellen vermeld, inclusief de voor de verdere ontwikkeling van deze voorschriften bevoegde organen, namelijk het Comité Politierglement (RP) met de Werkgroep Politierglement (RP/G) en de Werkgroep RIS (RIS/G) evenals het Comité Reglement van onderzoek (RV) met de Werkgroep Reglement van onderzoek (RV/G)

Voorschrift	Inhoud van het voorschrift	Bevoegde organen
<b>Rijnvaartpolitierglement</b>		
Artikel 4.05	Gebruik marifoon; fundamentele eisen aan marifoon-apparatuur	RP, RP/G
Artikel 4.06	Gebruik radar; fundamentele eisen aan radarinstallaties	RP, RP/G
Artikel 4.07	Gebruik Inland AIS; fundamentele eisen aan Inland AIS-apparatuur	RP, RP/G, RIS/G
Artikel 12.01	Meldplicht (marifoon, elektronische meldingen)	RP, RP/G, RIS/G
<b>Reglement Onderzoek schepen op de Rijn</b>		
Artikel 7.06, eerste lid	Fundamentele technische eisen aan radarinstallaties	RV, RV/G
Artikel 7.06, tweede lid	Fundamentele technische eisen aan Inland AIS-apparatuur	RV, RV/G
Bijlage M, Deel I	Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties in de Rijnvaart	RV, RV/G
Bijlage M, deel II	Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers in de Rijnvaart	RV, RV/G
Bijlage M, deel III	Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart	RV, RV/G
Bijlage M, Deel IV	Verklaring over de inbouw en het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart	RV, RV/G
Bijlage M, Deel V	Lijsten van de bevoegde autoriteiten, toegelaten apparatuur en erkende deskundige bedrijven	RV, RV/G
Bijlage N, deel I	Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord	RV, RV/G, RIS/G
Bijlage N, deel II	Verklaring over de inbouw en het functioneren van Inland AIS-apparatuur	RV, RV/G, RIS/G
Bijlage N, Deel III	Lijsten van de bevoegde autoriteiten, toegelaten apparatuur en erkende deskundige bedrijven	RV, RV/G

Tabel 3: Toekomstige maatregelen

Nieuwe maatregel	Bij taak in tabel 1	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken (bijkomend)	Noodzakelijke maatregelen	Prioriteits graad
<b>M-I.</b>	<b>I</b>	<b>Afwenden van gevaren voor de veiligheid en het goede verloop van het scheepsverkeer en voorkomen van door de scheepvaart veroorzaakte gevaren</b>				
<i>M-I.1</i>	<i>I.1</i>	<i>Garanderen van communicatie en informatie-uitwisseling schip-schip, schip-wal en wal-schip verbeteren</i>				
M-I.1.1	I.1.3	Vanaf de wal de scheepvaart door de verzending van aanvullende gegevens meer informatie verstrekken over recente gebeurtenissen (bijv. stremming); visualisering aan boord op de display via Inland ECDIS (wal – schip)	1), 2), 3a), 4)	Inland AIS (aan boord en aan wal); Inland ECDIS	<u>CCR:</u> verplichting tot inschakeling en gebruik voor Inland AIS (RPR); bepaling van criteria voor de procedure <u>Lidstaten:</u> technische uitrusting aan wal (Verzenden van veiligheidsmelding en via Inland-AIS overeenkomstig de criteria)	<b>D</b>
M-I.1.2	I.1.2	Uniformering van de meldingen vanaf het schip (bijv. meldingen conform art. 12.01 van het RPR, melding over schutting, ADN, melding van een ongeval (schip-wal))	3), 4), 7), 8)		<u>CCR:</u> toelaten van meldingen uitsluitend via VHF-marifoon en elektronische meldingen conform ERINOT 1.2 Standaard (RPR)	<b>C</b>
M-I.1.3	I.1.1, I.1.2 et I.1.3	Waarborging van de communicatie met kleine schepen, die met radar of AIS zijn uitgerust. (art. 4.06 resp. art. 4.07 van het RPR)			<u>CCR:</u> aanvulling van de verplichting tot VHF-marifoon (aanpassing art. 4.05 van het RPR)	<b>C</b>

Nieuwe maatregel	Bij taak in tabel 1	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken (bijkomend)	Noodzakelijke maatregelen	Prioriteits graad
M-I.2	I.2	<i>Ondersteuning van de visuele waarneming tijdens de vaart door aanvullende informatieverstrekking</i>				
M-1.2.0	I.2.2	Vereenvoudigde oriëntatie op de vaarweg door gebruik van elektronische navigatiekaarten, conform de minimumeisen <sup>15</sup> (i.p.v. een papieren kaart)	1), 2b)		<u>CCR:</u> CCR neemt de eisen van de expertgroep over. in de CCR regelgeving.  <u>Lidstaten :</u> uitgave van officiële elektronische navigatiekaarten	<b>A</b>
M-I.2.1	I.2.6	Weergave van AIS-informatie van kleine schepen door gebruik van AIS-apparatuur van klasse B	1), 2)	AIS-apparatuur van de Klasse B	Zie I.2.6 <u>CCR:</u> toelating van het gebruik van AIS-apparatuur van de Klasse B voor kleine schepen (RPR)	<b>A</b>
M-I.2.2	I.2.6	Correcte nauwkeurigheid van de AIS-positie-informaties bij de aansluiting van externe DGPS-apparatuur aan het Inland AIS-apparaat (extern aangesloten apparaat heeft voorrang t.o.v. het AIS-interne GPS)	2), 3a)	extern DGPS-apparaat	Zie I.2.6; <u>CCR:</u> eisen aan de apparatuur voor de aansluiting van externe DGPS aan Inland AIS (eisen analoog aan maritiem gebruik; ROSR);	<b>B</b>
M-I.2.3	I.2.6	Exacte aanduiding van de positie van een schip in Inland ECDIS	2), 3a)	extern DGPS-apparaat of Inland AIS infrastructuur aan wal	Zie I.2.6 en M-I.2.2; <u>CCR:</u> eisen moet worden onderzocht; zo ja, bepaling van uniforme oplossing (verplichting tot uitrusting voor scheepvaart of verplichting van lidstaten zelf tot het zenden van gecorrigeerde gegevens via	<b>B</b>

<sup>15</sup> De minimumeisen worden momenteel door de expertgroep Inland ECDIS uitgewerkt

Nieuwe maatregel	Bij taak in tabel 1	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken (bijkomend)	Noodzakelijke maatregelen	Prioriteits graad
					melding 17 vanuit AIS-walinfrastuur ) <u>Lidstaten:</u> uitzending van gecorrigeerde gegevens event. Via AIS-walinfrastuur	
M-1.2.4	1.2.6	Signalering van de vaarrichting van een schip in Inland ECDIS (gericht symbool) bij gebruik van een satellietkompas	2), 3)		Zie M-1.2.2; <u>CCR:</u> eisen aan de apparatuur voor de aansluiting van een satellietkompas aan Inland AIS (eisen analoog aan maritiem gebruik; ROSR)	<b>D</b>
				Satellietkompas		
M-1.2.5	1.2.6	Exacte aanduiding van de positie en vaarrichting van een schip in Inland ECDIS (gericht symbool)	2), 3)		Zie M-1.2.2 resp. M-1.2.3; <u>CCR:</u> mogelijke oplossingen moeten worden uitgewerkt (bijv. aansluiting satellietkompas aan Inland AIS of berekening op grond van de beweging)	<b>D</b>
				extern DGPS; satellietkompas of specifiek instrument in Inland ECDIS <sup>16</sup>		
M-1.2.6	1.2.6	Signalering van het tonen van het Blauwe bord in Inland ECDIS	2), 3a)		Zie 1.2.6; <u>CCR:</u> eisen moet worden onderzocht; zo ja, bepaling van uniforme oplossing voor eisen aan apparatuur voor eventuele aansluiting Blauw bord aan Inland AIS (ROSR)	<b>A</b>

<sup>16</sup> De expertgroep Inland ECDIS ontwikkelt momenteel een eenvoudige oplossing voor de aanduiding van de vaarrichting.

Nieuwe maatregel	Bij taak in tabel 1	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken (bijkomend)	Noodzakelijke maatregelen	Prioriteitsgraad
M-I.2.7	I.1.1 en I.2.6	Vereenvoudiging van de veiligheidsrelevante afspraken door de visualisering van de informatie van alle schepen in het betrokken gebied	2), 3)		Zie M-I.2.2 <u>CCR</u> : verplichting tot inschakelen en gebruik voor Inland AIS (RPR) <u>Lidstaten</u> : eventueel technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastructuur )	<b>A</b>
M-I.2.8	I.1.1 en I.2.6	Vereenvoudiging van de veiligheidsrelevante afspraken tussen schepen door de op kaarten gebaseerde visualisering van de informatie van alle schepen in het betrokken gebied (AIS-zelfmelding)	2)		Zie M-I.2.2 of M-I.2.3 of M-I.2.4 en M-1.2.6 <u>CCR</u> : verplichting tot inschakeling en gebruik voor Inland AIS, Inland ECDIS, event. externe apparatuur en Blauw bord (RPR, ROSR) <u>Lidstaten</u> : eventueel technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastructuur bijv. repeater-stations)	<b>A</b>
M-I.2.9		Automatische koersbepaling van de schepen		Inland ECDIS navigatiemodus Inland AIS	<u>CCR</u> : technische eisen formuleren voor de toelating van automatische vaarsystemen als uitrusting voor schepen en typegoedkeurings procedures invoeren	<b>A</b>

Nieuwe maatregel	Bij taak in tabel 1	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken (bijkomend)	Noodzakelijke maatregelen	prioriteitsgraad
M-I.3		<i>Ondersteuning van calamiteitenbestrijding</i>				
M-I.3.1	I.3.1 of I.3.2	Uitbreiding van de elektronische melding conform art. 12.01 van het RPR vanaf de eerste container inclusief containernummer en stuwplaats	3a), 3b), 4)		Zie I.3.1 of I.3.2 <u>CCR:</u> uitbreiding van de bestaande meldplichten (RPR)	<b>B</b>
M-I.3.2	I.3.1 resp. I.3.2	Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle tot nu toe meldplichtige vaartuigen (bijv. geleidelijke invoering afhankelijk van de categorie vaartuig)	3a), 3b),4)		<u>CCR:</u> toelaten van nog uitsluitend elektronische meldingen conform ERINOT 1.2 Standaard (RPR)	<b>B</b>
M-I.3.3	I.3.1 resp. I.3.2	Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle tot nu toe niet meldplichtige vaartuigen	3a), 3b), 4)		<u>CCR:</u> elektronische meldplicht conform ERINOT 1.2 Standaard voor alle vaartuigen (RPR)	<b>B</b>
M-I.3.4	I.3.3	Vereenvoudiging van het verzenden van meldingen van de scheepvaart bij het passeren van een meldpunt (art. 12.01 RPR; positiemelding) of bij onderbreking of voortzetting van de vaart – eventueel vermindering van de meldpunten, aangezien op ieder moment actuele positie en beweging van het schip bekend is	3a), 3b), 4)	Inland AIS	Zie I.3.3; <u>CCR:</u> verplichting tot inschakeling en gebruik voor Inland AIS (RPR) <u>Lidstaten:</u> technische uitrusting aan wal (AIS-infrastructuur aan wal)	<b>A</b>
M-I.3.5 of M-I.1.1	I.1.3	Aanvullende snelle informatie aan de scheepvaart door de bevoegde autoriteiten over ongevallen via datatransmissie (Inland AIS)	1), 2), 3a), 4)	Inland AIS; Inland-ECDIS	Zie M-I.1.1	<b>B</b>

Nieuwe maatregel	Bij taak in tabel 1	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken (bijkomend)	Noodzakelijke maatregelen	prioriteitsgraad
M-I.4		<i>Uitvoeren van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement</i>				
M-I.4.1		Ondersteuning van zelf in te winnen informatie voor de scheepvaart, over de actuele bezetting van ligplaatsen door de scheepvaart, (doel kan alleen bereikt worden, indien er ook een verplichting tot inschakelen en gebruik tot Inland AIS voor lege duwbakken is of het verbod op het gebruik van ligplaatsen voor lege duwbakken, d.w.z. aparte ligplaatsen voor lege duwbakken zoals op de Neder-Rijn is voorzien)	1), 2b), 5a)	Inland ECDIS; Inland AIS	<u>CCR</u> : eisen aan apparatuur (ROSR); verplichting tot inschakelen en gebruik voor Inland AIS (RPR)	<b>B</b>
M-I.4.2	I.4.1	Verkeersmanagement of verkeersbegeleiding op kritische delen van de vaarweg	3a), 3b)	Inland AIS aan wal en aan boord)  Radar aan wal	Zie M-I.3.4 <u>Lidstaten</u> : technische uitrusting aan wal	<b>D</b>
M-I.4.3		Sluis- en brugmanagement  Het gebruik van de infrastructuur (bruggen en sluisen) optimaliseren door betrokken informatie aan de scheepvaart ter beschikking te stellen (bijv. wachttijden.		Inland AIS (aan wal en aan boord) elektronisch melden,  VHF-marifoon	Zie M-I.1.2 en M-I.3.4 <u>Lidstaten</u> : nationale regelgeving technische uitrusting aan wal	<b>D</b>
M-I.4.4		Ligplaatsenmanagement De informatie over bezetting en gebruik ligplaatsen optimaliseren door betrokken informatie aan de scheepvaart ter beschikking te stellen		Inland AIS (aan wal en aan boord) elektronisch melden, Inland ECDIS  VHF-marifoon	Zie M-I.1.2 en M-I.3.4 <u>Lidstaten</u> : nationale regelgeving technische uitrusting aan wal	<b>D</b>

Nieuwe maatregel	Bij taak in tabel 1	Door RIS ondersteunde doelen en taken	Diensten	RIS-technieken (bijkomend)	Noodzakelijke maatregelen	prioriteitsgraad
M-I.5		<i>Toepassing van de rechtshandhaving</i>				
M-I.5.1		Betere naleving van de vaartijden resp. werk- en rusttijden door mogelijk gebruik van de uitrusting van de scheepvaart voor de controle van vaartijden resp. werk- en rusttijden	6)	Inland AIS als invoersignaal voor de tachograaf	<u>CCR:</u> eisen aan apparatuur (ROSR); verplichting tot inschakelen en gebruik voor Inland AIS (RPR)	<b>B</b>
<b>M-II</b>		<b>Economische bevordering van de binnenvaart</b>				
M-II.1		<i>Uitvoering van de marktobservatie</i>				
M-II.1.1	II.2.1	Verbeterde gegevensbasis voor de registratie van het verkeer en de vaartuigen	7)	Inland AIS (aan land en aan boord)	<u>CCR:</u> verplichting tot inschakeling en gebruik voor Inland AIS (RPR) <u>Lidstaten:</u> technische uitrusting aan wal	<b>D</b>
M-II.1.2		Verbeterde gegevensbasis voor alle verkeersstatistieken (bijv. vervoersstatistieken)	7)	Elektronisch melden	Voorwaarde M-I.3.3	<b>D</b>
M-II.2		<i>Vebetering van efficiency aan boord</i>				
M-II.2.1		Papierarm varen, reduceren van de administratieve werklast aan boord		Electronisch melden	Voorwaarde M-I.3.3	<b>D</b>



**Beoordeling van de voorgestelde maatregelen (prioriteitstelling)**

<b>M-I.</b>	<b>I</b>	<b>Afwenden van gevaren voor de veiligheid en het goede verloop van het scheepsverkeer en voorkomen van door de scheepvaart veroorzaakte gevaren</b>
<i>M-I.1</i>	<i>I.1</i>	<i>Garanderen van communicatie en informatie-uitwisseling schip-schip, schip-wal en wal-schip verbeteren</i>

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.1.1</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> vanaf de wal de scheepvaart door de verzending van aanvullende gegevens meer informatie verstrekken over recente gebeurtenissen											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>- verplichting tot uitrusting met Inland AIS</li> <li>- verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS</li> <li>- evt. verplichting tot installatie van Inland ECDIS in informatiemodus</li> <li>- evt. verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland ECDIS</li> <li>- bepaling van criteria voor door de vaarwegbeheerders te volgen procedure</li> </ul>		+	++	+	NT	+	o	+	NT	nee	nee

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	Inland AIS (vanaf wal en schip), Inland ECDIS
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	<u>Lidstaten:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastructuur );</li> <li>- verzenden van veiligheidsmeldingen via Inland-AIS overeenkomstig de criteria van de Standaard volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart</li> </ul>
--------------------	---

Prioriteit:	C	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.1.2</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> uniformering van de meldingen vanaf het schip <i>bijv. meldingen conform art. 12.01 van het RPR, melding over schutting, melding van een ongeval(schip-wal)</i>											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> aanpassing RPR art.12.01 en zo nodig van andere voorschriften.											
		+	o	o	NT	+	+	o	NT	nee	ja

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	Elektronisch melden
	<b>RIS- basis technieken</b>	VHF-marifoon
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	Er worden geen andere technieken (telefoon, fax, e-mail) meer toegelaten.
--------------------	---

Prioriteit:	C	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.1.3</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> waarborging van de communicatie met kleine schepen die met radar of AIS zijn uitgerust											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> aanpassing RPR art. 4.06 en art. 4.07, zodat deze voorschriften ook voor kleine schepen gelden											
		+	o	o	NT	+	o	o	NT	nee	nee

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	
	<b>RIS- basis technieken</b>	VHF-marifoon
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	In de regel gebruiken kleine schepen de marifoon ook als er daarvoor geen juridische verplichting bestaat.
--------------------	--

M-1.2	1.2	Ondersteuning van de visuele waarneming tijdens de vaart door aanvullende informatieverstrekking
-------	-----	--

Prioriteit:	A	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-1.2.0</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> vereenvoudigde oriëntatie op de vaarweg door gebruik van elektronische navigatiekaarten, conform de minimumeisen (i.p.v. een papieren kaart)											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> CCR neemt de eisen van de expertgroep over.											
		+	+	o	NT	+	o	o	NT	ja	ja

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	Inland ECDIS
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	<p>Tijdstip van de EU-verplichting voor de beschikbaarstelling van elektronische navigatiekaarten is nog niet bekend.</p> <p>Momenteel worden in de IENC's van de lidstaten enkele veiligheidsrelevante objecten, bijv. vaarwaterboeien, op verschillende wijze weergegeven.</p> <p>De minimumeisen worden momenteel door de expertgroep Inland ECDIS uitgewerkt.</p>
--------------------	---

Prioriteit:	A	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.2.1</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> weergave van AIS-informatie van kleine schepen door gebruik van AIS-apparatuur van klasse B											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> toelating van het gebruik van AIS-apparatuur van klasse B door kleine schepen (RPR)											
		+	o	o	NT	+	o	o	NT	nee	nee

Ingezette technieken	<b>RIS-key technologies</b>	AIS-apparatuur van klasse B
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	Op dit ogenblik is AIS-apparatuur van klasse B op de Rijn niet toegelaten.
--------------------	--

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.2.2</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> correcte nauwkeurigheid van de AIS-positie-informatie bij de aansluiting van externe DGPS-apparatuur aan het Inland AIS-apparaat											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> eisen voor de aansluiting van externe apparatuur aan Inland AIS (extern aangesloten apparaat heeft voorrang op het AIS-DGPS)											
		+	o	o	NT	+	o	o	NT	nee	ja

Ingezette technieken	<b>RIS-key technologies</b>	Inland AIS
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	Externe DGPS-apparatuur

<b>Opmerkingen</b>	Vastleggen van minimumeisen voor vrijwillig gebruik; Het probleem wordt reeds door een voorschrift van tijdelijke aard voor drie jaar geregeld.
--------------------	--

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-1.2.3</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> exacte aanduiding van de positie van een schip in Inland ECDIS											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> eisen voor de aansluiting van externe apparatuur aan Inland AIS (extern aangesloten apparaat heeft voorrang op het AIS-GPS)		+	++	+	NT	+	o	o	NT	nee	ja
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>			Inland AIS (aan boord en aan wal), Inland-ECDIS						
		<b>RIS- basis technieken</b>									
		<b>Overige technieken</b>			Eventueel extern DGPS						
<b>Opmerkingen</b>		<p>Intern GPS van de AIS-apparatuur wordt voor de tijdsynchronisatie gebruikt en kan slechts exacte positiegegevens verstrekken, indien deze aan wal via GPS-correctiegegevenszenders worden verstuurd.</p> <p>De eis moet worden onderzocht. Als een eis wordt vastgesteld, bepaling van uniforme oplossing (verplichting tot uitrusting voor scheepvaart of verplichting van de lidstaten zelf tot het zenden van gecorrigeerde gegevens via melding 17 vanuit de AIS-walinfrastructuur).</p>									

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.2.4</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> Signalering van de vaarrichting van een schip in Inland ECDIS (gericht symbool) bij gebruik van een satellietkompas											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> eisen voor de aansluiting van externe apparatuur aan Inland AIS											
		+	o	o	NT	+	o	o	NT	nee	nee

Ingezette technieken	<b>RIS-key technologies</b>	Inland ECDIS, Inland AIS
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	Satellietkompas

<b>Opmerkingen</b>	Satellietkompassen zijn heel duur. Hier gaat het uitsluitend om een mogelijke aansluiting, niet om een verplichting.
--------------------	--

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.2.5</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> exacte aanduiding van de positie en vaarrichting van een schip in Inland ECDIS (gericht symbool)											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> eisen voor de aansluiting van externe apparatuur aan Inland AIS											
		+	o	o	NT	+	o	o	NT	nee	nee

Ingezette technieken	<b>RIS-key technologies</b>	Inland ECDIS. Inland AIS
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	extern DGPS, Satellietkompas, DGPS-infrastructuur aan wal

<b>Opmerkingen</b>	Hier betreft het geen verplichting. Mogelijke oplossingen moeten worden uitgewerkt, bijv. aansluiting satellietkompas aan Inland AIS of berekening op grond van de beweging. DGPS-infrastructuur aan wal is overal beschikbaar.
--------------------	---

Prioriteit:	A	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.2.6</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> signalering van tonen van het Blauw bord in Inland ECDIS											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> bepaling van een uniforme oplossing voor eisen aan apparatuur voor aansluiting Blauw bord aan Inland AIS		+	o	+	NT	++	o	o	NT	nee	ja
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Inland ECDIS, Inland AIS							
		<b>RIS- basis technieken</b>									
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		<p>De vrijwillige aansluiting van het Blauwe bord aan het Inland AIS leidt bij de weergave in het Inland ECDIS tot vergissingen, verkeerde interpretaties en daardoor tot onzeker gedrag bij ontmoetingen.</p> <p>Een beslissing is dringend noodzakelijk, maar moet pas na het uitvoeren van onderzoeken worden getroffen. De vereiste onderzoeken moeten zo snel mogelijk worden opgedragen.</p>									

Prioriteit:	A	Beslissingscriteria									
		Kosten			Baten				Overige		
<b>Maatregel M-I.2.7</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> vereenvoudiging van de veiligheidsrelevante afspraken door de visualisering van de informatie van alle schepen in het betrokken gebied											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot uitrusting met Inland AIS - verplichting tot inschakelen en gebruik van Inland AIS		+	+	+	NT	++	o	+	NT	nee	ja
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Inland ECDIS, Inland AIS (aan boord en aan wal)							
		<b>RIS- basis technieken</b>		VHF-marifoon, radar							
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		<p><u>De AIS-informatie kan in MKD, Inland ECDIS of radar (voor zover deze Inland AIS-informaties kunnen tonen) zichtbaar worden gemaakt.</u></p> <p><u>Lidstaten:</u> indien nodig uitrusting aan wal;</p> <p><u>kritische ontwikkeling</u>, omdat de uitrusting van de scheepvaart reeds werd gesubsidieerd en de CCR aangekondigd heeft, een AIS-gebruiksverplichting ten vroegste op 1.1.2013 in te voeren.</p>									



Prioriteit:	A	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.2.8</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> vereenvoudiging van de veiligheidsrelevante afspraken tussen schepen door de op kaarten gebaseerde visualisering van de informatie van alle schepen in het betrokken gebied (AIS-zelfmelding)											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in Informatiemodus - verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS - (extern DGPS) - (aansluiting van Blauw bord)		+	+	++	NT	++	o	+	NT	nee	ja
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Inland ECDIS, Inland AIS, AIS-Repeaterstations aan wal							
		<b>RIS- basis technieken</b>		Marifoon							
		<b>Overige technieken</b>		Externe DGPS-apparatuur							
<b>Opmerkingen</b>		<u>Lidstaten:</u> technische uitrusting aan wal, eventueel alleen repeaterstations: <u>kritische ontwikkeling</u> , omdat de uitrusting van de scheepvaart reeds werd gesubsidieerd en de CCR aangekondigd heeft, een AIS-gebruiksverplichting ten vroegste op 1.1.2013 in te voeren.									

Prioriteit:	A	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.2.9</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> automatische koersbepaling van de schepen											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> nemen van een principebesluit en eventueel technische eisen formuleren voor de toelating van automatische vaarsysteem als uitrusting voor schepen en typegoedkeuringsprocedures invoeren		+	+	o	NT	+ ?	o	+	NT	nee	ja
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Inland ECDIS navigatiemodus, Inland AIS							
		<b>RIS- basis technieken</b>									
		<b>Overige technieken</b>		Bijkomende regelingstechnieken							
<b>Opmerkingen</b>		<u>Kritische ontwikkeling</u> , omdat de uitrusting van de scheepvaart reeds is begonnen. Men kan ervan uitgaan dat op dit moment veiligheidstechnisch onaanvaardbare systemen worden geïnstalleerd.									

M-I.3	Ondersteuning van calamiteitenbestrijding
-------	---

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.3.1</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfs- leven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> uitbreiding van de elektronische melding vanaf de eerste container inclusief containernummer en stuwplaats											
<b>Vereiste CCR-maatregel:</b> uitbreiding van de bestaande meldplicht (RPR art.12.01)											
		+	+	+	NT	+	+	-	NT	nee	nee

Ingezette technieken	<b>RIS-key technologies</b>	Elektronisch melden
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

Opmerkingen	
-------------	--

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.3.2</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfs- leven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle tot nu toe meldplichtige vaartuigen (bijv. geleidelijke invoering afhankelijk van de categorie vaartuig)											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - uitbreiding van de bestaande elektronische meldplicht (RPR art.12.01) - nog uitsluitend toelaten van elektronische meldingen conform ERINOT 1.2											
		+	+	+	NT	++	++	o	NT	nee	nee

Ingezette technieken	<b>RIS-key technologies</b>	Elektronisch melden
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

Opmerkingen	
-------------	--

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria										
		Kosten				Baten			Overige			
<b>Maatregel M-I.3.3</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling	
<b>Taak:</b> uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle tot nu toe niet meldplichtige vaartuigen												
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - uitbreiding van de bestaande meldplicht (RPR art. 12.01) - elektronische meldplicht conform ERINOT 1.2 voor alle vaartuigen		+	+	+	NT	++	-	-	NT	nee	nee	
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Elektronisch melden								
		<b>RIS- basis technieken</b>										
		<b>Overige technieken</b>										
<b>Opmerkingen</b>												

Prioriteit:	A	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.3.4</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> vereenvoudiging van het verzenden van meldingen van de scheepvaart bij het passeren van een meldpunt of bij onderbreking of voortzetting van de vaart <i>(eventueel vermindering van de meldpunten, aangezien op ieder moment de actuele positie en beweging van het schip via AIS bekend is)</i>											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS; - wijziging van de bestaande meldplicht, positiemelding (RPR art. 12.01)		+	++	o	NT	+	+	+	NT	nee	ja
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>			Inland AIS (aan wal en aan boord), elektronisch melden						
		<b>RIS- basis technieken</b>									
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		<u>Kritische ontwikkeling aangezien vandaag reeds de schippers de meldplicht niet meer naleven, omdat de informatie al via Inland AIS bekend zou zijn.</u>  <u>Lidstaten:</u> technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastuctuur)									

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.3.5</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> aanvullende snelle informatie aan de scheepvaart door de bevoegde autoriteiten over ongevallen via datatransmissie ( <i>Inland AIS</i> )											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot uitrusting met Inland AIS - verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS - evt. verplichting tot uitrusting met Inland ECDIS in informatiemodus - evt. verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland ECDIS - bepaling van criteria voor door de vaarwegbeheerders te volgen procedure		+	++	+	NT	++	+	+	NT	nee	nee
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Inland AIS (aan wal en aan boord), Inland ECDIS							
		<b>RIS- basis technieken</b>									
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		<u>Lidstaten:</u> - technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastructuur); - verzenden van veiligheidsmeldingen via Inland-AIS overeenkomstig de criteria van de Standaard volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart									

M-I.4		Uitvoeren van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement
-------	--	--

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.4.1</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> ondersteuning van zelf in te winnen informatie voor de scheepvaart, over de actuele bezetting van ligplaatsen door de scheepvaart											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot uitrusting met Inland AIS - verplichting tot inschakelen en gebruik van Inland AIS		+	o	+	NT	+	o	o	NT	nee	ja

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	Inland AIS (aan boord), Inland ECDIS
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	Eventueel vermindering van capaciteitsknelpunten ligplaatsen; Expertgroep behandelt probleem "lege duwbakken"
--------------------	--

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.4.2</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> verkeersmanagement of verkeersbegeleiding op kritische delen van de vaarweg											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b>											
- eventueel verplichting tot uitrusting met Inland AIS											
- eventueel verplichting van inschakeling en gebruik van Inland AIS		+	++	o	NT	++	-	+	NT	nee	nee
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Inland AIS (aan wal en aan boord)							
		<b>RIS- basis technieken</b>		VHF-Marifoon, radar aan wal							
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		Lidstaten: technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastuctuur / radar aan wal); geen verandering van werklast, indien verkeersposten voorhanden; evt. nationale regelgeving									



Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.4.3</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> sluis- en brugmanagement Hetgebruik van de infrastructuur (bruggen en sluisen) optimaliseren door betrokken informatie aan de scheepvaarter beschikbaar te stellen (bijv. wachttijden)											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot uitrusting met Inland AIS - verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS - verplichting tot melden		+	++	+	NT	o	-	+	+	nee	nee
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>			Inland AIS (van wal en schip), elektronisch melden; Inland ECDIS						
		<b>RIS- basis technieken</b>			VHF-Marifoon						
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		Schip informeert wal over aankomsttijd, wal informeert schip over planning <u>Lidstaten</u> : nationale regelgeving, technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastructuur)									

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.4.4</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> Ligplaatsenmanagement De informatie over bezetting en gebruik ligplaatsen optimaliseren door betrokken informatie aande scheepvaart ter beschikking te stellen											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot uitrusting met Inland AIS - verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS -		+	++	+	NT	o	-	+	+	nee	nee
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>		Inland AIS (van wal en schip), elektronisch melden; Inland ECDIS							
		<b>RIS- basis technieken</b>		VHF-Marifoon							
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		<u>Lidstaten</u> : nationale regelgeving: eventueel technische uitrusting aan wal (AIS-walinfratructuur).									

M-I.5	Toepassing van de rechtshandhaving
-------	------------------------------------

Prioriteit:	B	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-I.5.1</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> betere naleving van de vaartijden resp. werk- en rusttijden door mogelijk gebruik van de uitrusting van de scheepvaart voor de controle van vaartijden resp. werk- en rusttijden											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - verplichting tot uitrusting met Inland AIS - verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS - eisen voor aansluiting externe apparatuur - eisen voor tachograaf-apparatuur		+	o	o	NT	+	o	o	NT	nee	nee

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	Inland AIS
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	Tachograaf

<b>Opmerkingen</b>	Inland AIS als invoersignaal voor de tachograaf.
--------------------	--

<b>M-II</b>	<b>Economische bevordering van de binnenvaart</b>
<i>M-II.1</i>	<i>Uitvoeren van de marktobservatie</i>

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-II.1.1</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> Verbeterde gegevensbasis voor de registratie van het verkeer en de vaartuigen											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b>											
- verplichting tot uitrusting met Inland AIS											
- verplichting tot inschakeling en gebruik van Inland AIS		+	++	o	NT	o	o	o	NT	nee	nee

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	Inland AIS (aan wal en aan boord)
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	<u>Lidstaten:</u> Nationale regelgeving; technische uitrusting aan wal (AIS-walinfrastuctuur).
--------------------	--

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-II.1.2</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> verbeterde gegevensbasis voor alle verkeersstatistieken (bijv. vervoersstatistieken)											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b>											
- elektronische meldplicht conform ERINOT 1.2 voor alle vaartuigen		+	+	+	NT	o	+	o	+	nee	nee
- uitbreiding van de bestaande meldplicht (RPR art. 12.01)											
<b>Ingezette technieken</b>		<b>RIS-key technologies</b>			Elektronisch melden						
		<b>RIS- basis technieken</b>									
		<b>Overige technieken</b>									
<b>Opmerkingen</b>		<u>Lidstaten:</u> Nationale regelgeving									

M-II-2	Verbetering van efficiency aan boord
--------	--------------------------------------

Prioriteit:	D	Beslissingscriteria									
		Kosten				Baten			Overige		
<b>Maatregel M-II.2.1</b>		CCR	Lidstaten	Scheepvaartbedrijfsleven	Overige	Verbetering qua veiligheid	Werklast wal	Werklast schip	Integratie logistiek	EU-verplichting	Kritische ontwikkeling
<b>Taak:</b> Papierarm varen, reduceren van de administratieve werklast aan boord											
<b>Vereiste CCR-maatregelen:</b> - elektronische meldplicht conform ERINOT 1.2 voor alle vaartuigen - uitbreiding van de bestaande meldplicht (RPR art. 12.01)											
		+	+	geen	NT	o	-	-	0	nee	nee

<b>Ingezette technieken</b>	<b>RIS-key technologies</b>	Elektronisch melden
	<b>RIS- basis technieken</b>	
	<b>Overige technieken</b>	

<b>Opmerkingen</b>	<u>Lidstaten:</u> Nationale regelgeving
--------------------	--

**Bijlage 2 bij besluit 10**

**Aanvulling van het werkprogramma van het Comité Politiereglement met betrekking tot de informatiediensten voor de binnenwateren (River Information Services – RIS)**

Nr.	Taak	Voorschrift/standaard	Toewijzing	Uitvoerings- termijn
<b>Implementatie van de RIS-strategie</b>				
1.	Vaststellen van minimumeisen en harmonisatie van de eisen aan ENC's in het kader van Inland ECDIS (M-1.2.0 van de RIS-strategie)	Inland ECDIS standaard	RIS/G	2012/2013
2.	Toelating van het gebruik van AIS-apparatuur van de Klasse B voor kleine schepen (M-1.2.1)	RPR, art. 4.07	RP/G	2012/2013
3.	Controle van de signalering van het Blauw bord in Inland ECDIS (M-1.2.6)	RPR, art. 4.07, ROSR, bijlage M	RIS/G, RP/G, RV/G	2012/2013
4.	Invoering van een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS (M-1.2.7)	RPR, art. 4.07	RIS/G, RP/G	2012/2013
5.	Invoering van een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland ECDIS (M-1.2.8)	RPR, art. 4.07	RIS/G, RP/G	2012/2013
6.	Onderzoek van de toelating van automatische koersbepalingssystemen (M-1-2-9)	RPR, ROSR	RIS/G, RP/G, RV/G	2012/2013
7.	Onderzoek van de mogelijkheid om het verzenden van meldingen bij het passeren van een meldpunt met behulp van AIS te vereenvoudigen (M-1.3.4)	RPR, art. 12.01	RP/G	2012/2013

## **PROTOCOL 11**

### **Reglement Onderzoek schepen op de Rijn**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 12**

### **Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 13**

### **Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten waarmee zij enkele minimumeisen voor bouwwerken heeft bepaald, opdat de scheepvaart niet wordt gehinderd,

ter aanpassing aan de technische ontwikkeling van de binnenvaart en ter samenvatting van eerdere besluiten,

op voorstel van haar Permanent Technisch Comité, dat de minimumeisen voor bouwwerken, rekening houdend met de ontwikkeling van de scheepvaart, heeft getoetst,

neemt kennis van de in de bijlage bij dit besluit vermelde "minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn",

heft Besluit 1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28 en 2009-I-22 op,

verzoekt de Rijnsoeverstaten dringend, de toepassing van deze minimumeisen en aanbevelingen reeds bij het plannen van bouwwerken te vereisen, opdat de belangen van de scheepvaart naar behoren in aanmerking worden genomen,

geeft opdracht aan haar Permanent Technisch Comité de in de bijlage vermelde minimumeisen indien nodig te toetsen.

#### **Bijlage**





Straatsburg 2012

**MINIMUMEISEN EN AANBEVELINGEN  
VOOR DE TECHNISCHE UITVOERING VAN  
WERKEN AAN DE RIJN**

**1. De vaargeul**

De vaargeul dient vrij te zijn van hinderlijke obstakels die de vlotte en veilige vaart belemmeren.

**2. Bruggen**

**2.1 Doorvaartopeningen**

Bruggen moeten het vaarwater van de Rijn in principe zonder pijlers overspannen. Afwijkingen hiervan moeten deugdelijk onderbouwd worden.

Indien pijlers in het vaarwater zijn voorzien, mag de doorvaartopening van een nieuwe brug echter niet minder zijn dan de doorvaartopening van bestaande of geplande bruggen in de nabijheid, opdat er geen bijkomende beperking ontstaat.

**2.2 Minimale doorvaarthoogte**

Bij het bepalen van de doorvaarthoogten van nieuwe bruggen dient als volgt rekening met het containervervoer gehouden te worden:

bovenstrooms van Straatsburg: vervoer van containers in 3-lagen<sup>17</sup>  
benedenstrooms van Straatsburg: vervoer van containers in 4-lagen

In de opening van de doorvaart moet de volgende minimale doorvaarthoogte zijn voorzien:

- a) stroomopwaarts van Straatsburg (kvr 166,64 tot 295,5): 7,00 + x m boven de telkens geldende Maatgevende Hoogwaterstand (MHW). In bijlage 2 wordt de betekenis van x toegelicht,
- b) tussen Straatsburg (kvr 295,5) en het Spijksche veer (kvr 857,40): 9,10 m boven MHW, en in de gekanaliseerde sector echter niet minder dan 9,10 m boven de hoogst geregistreerde waterstand tijdens de scheepvaart,
- c) tussen het Spijksche veer (kvr 857,40) en Gorinchem (kvr 952,50) / Krimpen (kvr 989,20): 9,10 m boven (MHW, over 80% van de breedte van de vaargeul, of in de gekanaliseerde sector (Neder-Rijn/Lek) over de gehele breedte van de vaargeul.

De minimale doorvaarthoogte van de nieuwe bruggen mag echter niet minder zijn dan de doorvaarthoogte van bestaande of geplande bruggen in de nabijheid, opdat er geen bijkomende beperking ontstaat.

<sup>17</sup> Overeenkomstig ISO 668 heeft een gebruikelijke standaardcontainer een hoogte van 2,60 m.

Bij het aangeven van de brughogten geldt dat dit de absolute brughoogte is en dat er geen veiligheidsmarges zijn opgenomen.

Maatgevend zijn de doorvaarthogten bij alle debieten tot aan hoogwaterpeil "Marke II", overeenkomstig art. 10.01 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR).

### **2.3 Tekens van bruggen**

De doorvaartopeningen van bruggen moeten van tekens worden voorzien die aan de voorschriften van het geldende Rijnvaartpolitierglement voldoen.

Bovendien moeten de stroompijlers bij de doorvaartopeningen voor de radarvaart zijn aangeduid middels reflectoren. Radarreflectoren bevestigd aan voldoende lange armen, zijn te verkiezen boven drijvende reflectoren.

Onverminderd verdergaande nationale voorschriften wordt bovendien aanbevolen:

- de verkeerstekens aan bruggen des nachts en bij slecht zicht te verlichten,
- de pijlerhoofden van de bruggen te verlichten indien de veiligheid en de vlotheid van het verkeer dat vereist,
- bij bruggen met een brede bovenbouw de pijlerwanden aan de vaargeulzijde – niet verblindend voor de scheepvaart - te verlichten.

Er moet de zekerheid zijn dat de scheepvaart niet wordt verblind door de straatverlichting op de brug noch door de lichten van het wegverkeer over de brug.

### **2.4 Weergave van de bruggen op het radarbeeld**

Bruggen moeten zo zijn geplaatst en gebouwd dat zij de radarvaart aantoonbaar niet belemmeren. Verdere aanwijzingen zijn in de bijlage 1 vermeld.

### **2.5 Bouw, onderhoud en herstel van een brug**

Beperkingen of stremmingen van de scheepvaart dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Het moet zeker zijn dat de scheepvaart tijdens de bouw, onderhouds- of herstelwerkzaamheden ten minste gedeeltelijk over de minimale doorvaarthoogte beschikt. Meerdere stremmingen van korte duur zijn te verkiezen boven één langdurige stremming.

Tijdens de werkzaamheden moet worden gewaarborgd dat geen voorwerpen (bijv. werktuigen of bouwonderdelen), vloeibare stoffen, stofdeeltjes of vonken een gevaar kunnen betekenen voor de schepen en hun lading of voor personen die zich aan boord bevinden.

Afhankelijk van de situatie ter plaatse en de soort werkzaamheden kunnen aanvullende en tijdelijke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn. De te nemen maatregelen dienen tijdig te worden gecommuniceerd met de gebruikers zoals de scheepvaart.

### 3. Kabels

Voor de vrije hoogte van kabels tussen het, bij de ongunstige omstandigheden laagste punt, van de kabel en de daar geldende MHW, of in de gekanaliseerde riviergedeelten bij de hoogst geregistreerde waterstand, gelden de volgende minimumwaarden:

Kmr.	Gebied	Minimaal vereiste hoogte	
		tot 245 kV	245 tot 420 kV
166,640 - 295,500	Stroomopwaarts van Straatsburg	17 m	18 m
295,500 - 857,400	Straatsburg tot Spijksche Veer	21 m	22 m
857,400 - 952,500 / 989,200	Stroomafwaarts van Spijksche Veer	31 m	31 m

De kabels moeten zo worden aangelegd dat de radarvaart niet wordt belemmerd. Verdere aanwijzingen zijn in de bijlage vermeld.

### 4. Veren

Op het vaarwater van de Rijn behoren uitsluitend vrijvarende veerponten te worden ingezet, aangezien dit soort veerponten het minst hinderlijk is voor de scheepvaart. Nieuwe niet-vrijvarende veerponten en schipbruggen mogen niet meer toegelaten worden.

Bij vervanging of verbouwing van bestaande veerponten aan vrijhangende kabels gelden bij de meest ongunstige omstandigheden voor de vrije hoogte tussen het laagste punt van de kabel en het daar ter plaatse geldende "Marke II", of, indien, zoals in Nederland, deze stand niet is vastgelegd, de MHW, overeenkomstig 2.2, onderdeel c, dan wel in het gestuwde riviergedeelte de hoogste waterstand waarbij gevaren mag worden, de volgende minimumwaarden:

Kmr	Minimaal vereiste hoogte
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x minimale doorvaarhoogte overeenkomstig artikel 2.2

### 5. Kabelbanen

Voor de vrije hoogte van kruisende kabelbanen gelden bij de meest ongunstige omstandigheden tussen het laagste punt van de kabel inclusief de daaronder hangende gondel en het daar ter plaatse geldende "Marke II", of, indien, zoals in Nederland, deze stand niet is vastgelegd, de MHW, overeenkomstig 2.2, onderdeel c, dan wel in het gestuwde riviergedeelte de hoogste waterstand waarbij gevaren mag worden, de volgende minimumwaarden:

Kmr	Minimaal vereiste hoogte
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x minimale doorvaarhoogte overeenkomstig artikel 2.2

Een kabelbaan moet zodanig worden aangelegd dat deze de radarvaart aantoonbaar niet nadelig beïnvloedt.

De eventuele verlichting van de gondels mag geen aanleiding geven tot hinder voor de scheepvaart.

## **6. Kruisingen van het vaarwater door bouwwerken onder de rivierbodem (kabels, leidingen en tunnels)**

### **6.1 Aanleg kruisingen**

Kruisingen van het vaarwater moeten zodanig worden aangelegd dat een ankerverbod niet noodzakelijk is.

### **6.2 Minimumdekking**

Bij nieuwbouw en nieuw leggen van kruisingen moet de afstand tussen de bovenkant van de kabel, de leiding of het bouwwerk en de rivierbodem (minimumdekking) ten minste 2,50 m zijn. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat de ligging van de rivierbodem in de toekomst kan veranderen. In geval van bijzondere omstandigheden kan worden afgeweken van de minimumafstand (bijv. rotsachtige bodem, stuwgebieden, bodemerrosie).

### **6.3 Onvoldoende hoogte van de minimumdekking**

Wordt de minimumdekking in de loop van de tijd als gevolg van onverwachte bodemerrosie onvoldoende, dan kan bij minder dan 1,50 m dekking een ankerverbod worden uitgevaardigd.

Bij minder dan 1,00 m dekking mag de leiding niet meer worden gebruikt en moet deze uit de bodem worden verwijderd. Indien de dekking in de buurt van ligplaatsen minder dan 1,50 m wordt, dienen geëigende maatregelen worden getroffen.

## **7. Bouwwerken voor waterwinning en -lozing**

Indien bouwwerken en leidingen onder de rivierbodem voor waterwinning of -lozing zijn bestemd, dient te worden vermeden deze in de nabijheid van de vaargeul aan te leggen.

Dwarsstromingen van meer dan 30 cm/sec zijn niet aanvaardbaar.

Dwarsstromingen in de vaargeul evenals waterstandsverschillen die de scheepvaart kunnen storen, dienen te worden vermeden.

## **8. Afmeer- en ligplaatsen voor de scheepvaart**

In het kader van de planning van afmeer- en ligplaatsen dient te worden nagegaan of

- de afgemeerde schepen zich niet in de vaargeul bevinden of op een andere wijze de scheepvaart storen (eventueel beperking van de breedte van de ligplaatsen),
- er een minimale afstand is tot de vaargeul van [10] meter
- de afmeerplaatsen of delen daarvan moeten worden verlicht en als dit niet mogelijk is, moeten maatregelen getroffen worden zodat de afmeerplaatsen op het radarbeeld duidelijk herkenbaar zijn,
- overslagplaatsen zich niet in de vaargeul bevinden,
- maatregelen getroffen dienen te worden opdat de scheepvaart niet wordt verblind,
- het gezichtsveld het directe of indirecte zicht van de scheepvaart vrij is van bouwwerken, en of
- het directe of indirecte zicht niet verslechtert.

## **9. Algemene eisen gebouwen en kunstwerken aan of in de Rijn.**

Gebouwen en kunstwerken van welke aard dan ook aan en in de Rijn moeten zodanig zijn gebouwd en uitgerust dat er geen gevaar voor de scheepvaart bestaat

Bouwwerken en kunstwerken evenals beplantingen op de oevers mogen het zicht van de scheepvaart niet beperken en evenmin de kwaliteit van het radarbeeld van de scheepvaart negatief beïnvloeden.

Indien noodzakelijk, moeten maatregelen worden getroffen om de verblinding van de scheepvaart te vermijden.

## **10. Langsdammen en oevergeulen**

Langsdammen en oevergeulen mogen geen beperking voor de scheepvaart zijn en dienen zo te worden aangelegd de bestaande vaargeul minimaal gehandhaafd blijft.

Bepantingen op de langsdammen mogen het zicht van de scheepvaart niet beperken en evenmin de kwaliteit van het radarbeeld van de scheepvaart negatief beïnvloeden.

Indien noodzakelijk, moeten maatregelen worden getroffen om dwarsstromingen bij het begin en einde van neven- en oevergeulen te vermijden. Dwarsstromingen van meer dan 30 cm/sec.zijn niet aanvaardbaar.

## **11. Verwijdering van bouwwerken**

Niet meer in gebruik zijnde bouwwerken die de veiligheid en de vlotheid afwikkeling van de scheepvaart negatief kunnen beïnvloeden, in het bijzonder bruggen en hun pijlers, moeten worden verwijderd.

Voor zover delen van bouwwerken zich onder de rivierbodem bevinden, moet een minimumafstand tussen de bovenkant van het overblijvende bouwwerk en de rivierbodem van 1,00 m worden gewaarborgd.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met een eventuele toekomstige wijziging van de ligging van de vaarwegbedding. Onder bijzondere omstandigheden (bijv. rotsachtige bodem, stuwgebieden, bodemerosie) kan van de minimumafstand worden afgeweken.

## **12. Bouwwerken met een grote impact**

Omvangrijke bouwwerken in op of langs de Rijn die leiden tot aanzienlijke hinder voor de scheepvaart in het vaarwater, of leiden tot aanzienlijke veranderingen in de waterstanden, zoals sluizen, stuwen en waterkrachtcentrales zullen apart behandeld worden in de CCR.

Voor dit soort omvangrijke bouwwerken zijn de minimumeisen en aanbevelingen voor technische uitvoering van werken aan de Rijn niet van toepassing, maar zal er per project apart naar gekeken worden.

### 13. Begripsbepalingen

<u>Vaarwater:</u>	Gedeelte van de waterweg die, al naargelang de lokale omstandigheden, door de doorgaande scheepvaart wordt gebruikt.
<u>Vaargeul:</u>	Gedeelte van de waterweg waar voor de doorgaande scheepvaart bepaalde breedten en diepten zijn voorzien, en voor zover mogelijk worden onderhouden.
<u>Doorvaartopening:</u>	Opening voor de scheepvaart waarvan de breedte door bouwwerken of tekens wordt begrensd.
<u>Doorvaarthoogte:</u>	Verticale afstand tussen de waterspiegel en het laagste punt van een bovenbouw in de doorvaartopening van een object.
<u>Dekking:</u>	Afstand tussen het diepste punt van de rivierbodem en het hoogste punt ter plaatse van een ondergronds bouwwerk dat de rivier kruist.
<u>Gezichtsveld:</u>	Zicht vanuit het stuurhuis op de waterweg met inbegrip van de oevers en de taluds evenals van de verkeerstekens die zich op de oevers bevinden.

### **Aanwijzingen ter vermindering van storende radarecho's bij de bouw van nieuwe bruggen en kabels over de rivier**

- 1) Bruggen worden in de regel overeenkomstig hun werkelijke ligging op het radarbeeld weergegeven. Storende radarecho's kunnen tijdens de bouw van een brug door constructieve maatregelen worden verminderd:
  - a) Bij betonnen bruggen, onafhankelijk van de vormgeving, zijn geen storingen door schijnecho's ten gevolge van meervoudige reflectie te verwachten. Dit geldt tevens voor naast elkaar liggende bruggen, indien minstens één daarvan van beton is.
  - b) Bij stalen bruggen of staal/beton samengestelde constructie moeten vollwandliggers niet parallel van elkaar lopen, of zij moeten in de nabijheid van de onderflenzen door stalen platen die een kist vormen met elkaar verbonden worden.
  - c) Bij stalen bruggen met vakwerkbalken kunnen schijnecho's door meervoudige reflecties optreden. In hoeverre deze de radarvaart storen is op voorhand moeilijk in te schatten. Eventueel moeten er naderhand tegenmaatregelen worden getroffen.
  - d) Indien een nieuwe brug in de nabijheid van een reeds bestaande brug moet worden gebouwd, moet de afstand tussen de bruggen voldoende groot zijn, opdat de schepen en de bruggen herkenbaar blijven. Is die afstand niet mogelijk, dan moeten de bruggen zo dicht naast elkaar komen te liggen dat zij op een radarbeeld als één enkele brug zonder meervoudige reflecties worden weergegeven.
  
- 2) Bij kabels die de rivier kruisen geeft het radarbeeld slechts een puntvormige echo weer, daar waar de radarstraal in een rechte hoek de kabel raakt. Afhankelijk van de positie van het schip, wijzigt deze echo van plaats. Dit geeft storing wanneer de echo vanaf de oever richting wateroppervlak komt. Storende radarecho's kunnen bij nieuwe aanleg van kabels over de rivier slechts worden vermeden indien deze kabels
  - a) de waterweg zo schuin kruisen dat hun radarecho op een afstand van circa 200 m vanaf het begin van de oversteek het wateroppervlak nog niet raakt of
  - b) bij het kruisen van de waterweg zich op een dermate hoogte bevinden dat zij door de radarapparatuur van schepen op circa 200 m afstand niet meer worden geregistreerd.

Eventueel moeten geschikte radarreflectoren worden voorzien.

## Doorvaarthoogte bruggen over de Boven-Rijn boven Straatsburg

### Algemeen

Onderzoeken hebben aangetoond dat een brugdoorvaarthoogte van 7,00 m voor de containervaart met drie lagen door de band genomen niet toereikend is. Dit geldt met name wanneer eveneens rekening wordt gehouden met de toekomstige ontwikkeling van het containervervoer, dat naar alle verwachting sterk zal gaan toenemen.

De in de praktijk vereiste doorvaarthoogte van

<b>7,00 + x m</b>
-------------------

hangt echter eveneens af van de gegeven situatie en moet in ieder specifiek geval afzonderlijk bekeken worden. De waarde "x" kan uitsluitend worden bepaald als een specifieke situatie hiertoe aanleiding geeft.

Bij de berekening spelen de volgende parameters een rol:

- squat
- beladingsgraad
- veiligheidsmarge (= eventueel uitgaand van de waarschijnlijkheid)
- constructie en type brug.

Er moet echter hoe dan ook voor gezorgd worden dat er onder alle omstandigheden geen nieuwe belemmeringen ontstaan.

In het geval van het riviergedeelte tussen Straatsburg en Bazel hangt de waterstand af van het debiet van de Rijn. De minimale hoogten die bij HWS gemeten worden, doen zich slechts ongeveer drie dagen per jaar voor en vormen derhalve bij een normale waterafvoer geen belemmering.

Ook bij de brug Chalampé is bijna de helft van het jaar een doorvaarthoogte van 7,46 m beschikbaar. Bij de planning van nieuwe bruggen of een verbouwing van bestaande bruggen moet echter in elk afzonderlijk geval de vereiste doorvaarthoogte worden bepaald door uit te gaan van een containervaart met drie lagen en alle mogelijke afvoersituaties tot hoogwaterpeil "Marke II", overeenkomstig art. 10.01 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR).



### Doorvaarthoogte van bestaande bruggen

De Franse en Duitse delegatie hebben de doorvaarthoogte verstrekt van de bestaande bruggen over de Boven-Rijn boven Straatsburg. Daarbij gaat het om acht bruggen bij sluizen en acht voetgangers-, spoorweg- en verkeersbruggen. Uit de onderstaande tabel blijkt dat de hoogte afhangt van de hoeveelheid afgevoerd water en derhalve ergens tussen de aangegeven waarden zal liggen.

Stand 2009 uit constante lijnen 1966 – 2000 (Basis voor OLR 2002)							
(Er wordt uitsluitend een brugdoorvaarthoogte van 7 m gegarandeerd. De hier weergegeven doorvaarthoogten zijn onder voorbehoud.)							
Brug	Rijn-km.	Brugdoorvaarthoogten in m bij					
		Stuwpeil	1000 m³/s	2100 m³/s	2300 m³/s	2400 m³/s	HWS
		Grotere doorvaarthoogte beschikbaar in ..... (gemiddeld)					
			50% van het jaar	97% van het jaar			99% van het jaar
Mittlere Brücke (ter informatie) <sup>18</sup>							
Opening van de opvaart	166,53						5,10
Opening van de afvaart							5,40
Johanniterbrücke	167,14						5,30
Dreirosenbrücke	167,80						8,00
Voetgangersbrug Hünningen	170,2	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80
Palmrainbrug Weil	171,33	7,25 <sup>A)</sup>	7,25 <sup>A)</sup>	7,25 <sup>A)</sup>	7,25 <sup>A)</sup>	7,25 <sup>A)</sup>	7,25 <sup>A)</sup>
Sluis Kembs	179,28	8,54	8,09	7,64	7,64	7,64	7,64
Sluis Ottmarsheim	193,83	8,70	8,30	7,90	7,90	7,90	7,90
Brug A 36 Ottmarsheim	194,30	8,83	8,43	7,83	7,83	7,83	7,83
Brug Chalampé	199,26	8,79	7,46	7,06	7,06	7,06	7,06
Sluis Fessenheim	210,69	8,70	8,35	8,05	8,05	8,05	8,05
Sluis Vogelgrün	224,73	8,80	8,50	7,60	7,40	7,30	7,30
Sluis Marckolsheim	240,06	9,30	9,13	8,22	8,06	7,98	7,70
Sluis Rhinau	256,36	8,80	8,54	8,16	8,08	8,04	7,67
Sluis Gerstheim	272,48	9,23	9,08	8,22	8,10	8,04	7,50
Brug Altenheim-Eschau	282,80	7,30 <sup>B)</sup>	7,28 <sup>B)</sup>	7,28 <sup>B)</sup>	7,28 <sup>B)</sup>	7,28 <sup>B)</sup>	7,25 <sup>B)</sup>
Sluis Straatsburg	287,56	10,62	9,72	8,32	8,19	8,12	7,70
Mimram (voetgangersbrug Kehl-Straatsburg)	292,95	9,65	9,05	8,30 <sup>C)</sup>	8,16 <sup>C)</sup>	8,09 <sup>C)</sup>	7,50
Europabrug	293,48	9,07	8,47	7,85 <sup>C)</sup>	7,72 <sup>C)</sup>	7,65 <sup>C)</sup>	6,79
Spoorwegbrug	293,69	9,31	8,89	8,07 <sup>C)</sup>	8,01 <sup>C)</sup>	7,88 <sup>C)</sup>	7,15
<sup>A.</sup> De gegevens met betrekking tot de jaarlijkse frequentie zijn niet van toepassing op de doorvaarthoogte van bruggen, aangezien deze afhangt van de hoeveelheid water die via de stuw van Kembs wordt doorgelaten. De brug heeft een boogvormige onderkant, die over een breedte van 80 m een doorvaarthoogte van 7,80 m biedt. Tot een afvoer van 2800 m³/s kan het stuwdoel van NN+244,25 worden aangehouden.							
<sup>B.</sup> De brug heeft een boogvormige onderkant, die over een breedte van 100 m een doorvaarthoogte van 7,80 m biedt. De doorvaarthoogten vanaf 2100 m³/s worden op basis van de waterstandberekening van BAW Karlsruhe (2004) berekend.							
<sup>C.</sup> De doorvaarthoogten vanaf 2100 m³/s werden op basis van de waterstandberekening van BAW Karlsruhe (1998) berekend.							
Voor kunstwerken boven het Grote Kanaal van de Elzas werd ervan uitgegaan dat de doorvaarthoogten bij een afvoer van meer dan 1400 m³/s overeenkomt met de doorvaarthoogte bij HWS.							
Frequenties: Peilschaal Weil, Rijn-km. 241,245, gegevens beschikbaar sinds 1985 Peilschaal Altenheim (Landpeilschaal), Rijn-km. 280,25, gegevens beschikbaar sinds 1992 Peilschaal Kehl-Kronenhof, Rijn-km. 292,245, gegevens beschikbaar sinds 1970							

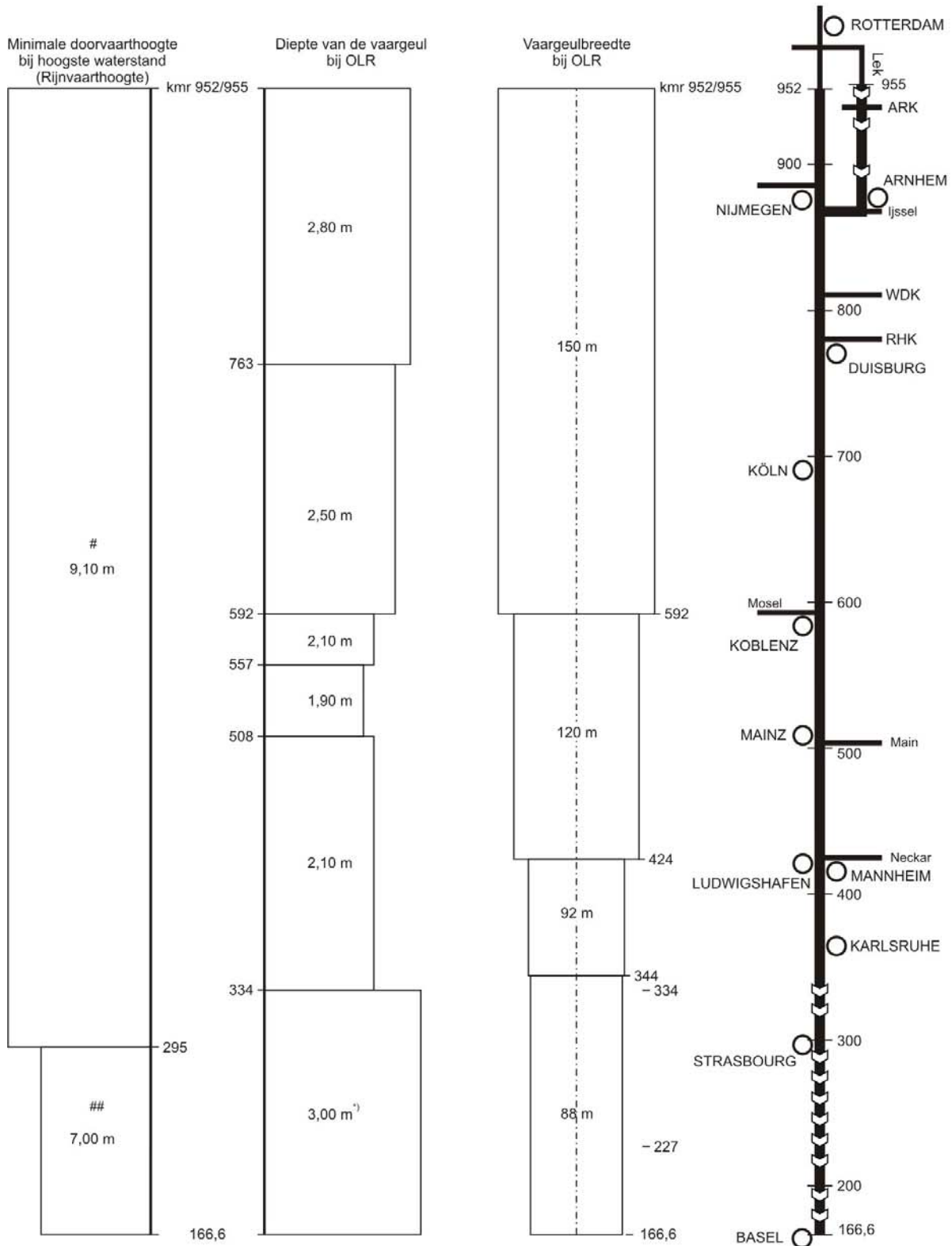
<sup>18</sup> De Mittlere Brücke valt niet onder het toepassingsgebied van de Akte van Mannheim en dus niet onder het bevoegdheidsgebied van de CCR.

## **Vaarwegprofiel van de Rijn**

De grafieken bieden een compacte weergave van het vaarwegprofiel en dienen in eerste instantie ter informatie voor geïnteresseerde publieke instanties. Zij kunnen echter ook door andere organen van de CCR, in de nationale instanties en door ondernemers die bij de Rijnvaart zijn betrokken, worden gebruikt. De grafieken geven zo goed mogelijk de werkelijke omstandigheden weer, zoals deze meestal aangetroffen worden. Op sommige plaatsen is de weergave noodzakelijkerwijs vereenvoudigd. Om eventuele misverstanden te voorkomen, zijn enkele dienovereenkomstige voetnoten en algemene aanwijzingen vermeld.

De ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, duwstellen en andere samenstellen zijn in hoofdstuk 11 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) vermeld.

VAARWEGPROFIEL VAN DE RIJN



<sup>1)</sup> Gegarandeerde waterdiepten

- # 1. Bij de Josef-Kardinal-Frings-Brücke (Südbrücke Düsseldorf, kmr 737,10) bedraagt de doorvaarthoogte bij MHW 8,61 m.
  2. Bij de Kniebrücke Düsseldorf (kmr 743,57) bedraagt de doorvaarthoogte bij MHW 8,82 m.
  3. Bij de Straßenbrücke Rheinhausen - Duisburg-Hochfeld (kmr 775,29) bedraagt de doorvaarthoogte bij MHW 8,88 m.
  4. Bij de Straßenbrücke Bonn-Beuel (Kennedy-Brücke Bonn, kmr 654,94) is de doorvaarthoogte van 9,10 m boven MHW slechts beschikbaar over een breedte van 115 m..
  5. Bij de Straßenbrücke Köln-Deutz (kmr 687,93) is de doorvaarthoogte van 9,10 m boven MHW slechts beschikbaar over een breedte van 94 m.
- ## Bij de Europabrug (kmr 293,48) bedraagt de doorvaarthoogte bij MHW 6,79 m.

Vereenvoudigde weergave van de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen en duwstellen  
(Verplichte afmetingen zie hoofdstuk 11 van het RPR)

	Vaartuigen		Duwstellen		Formation <sup>1)</sup>
	Lengte [m]	Breedte [m]	Lengte [m]	Breedte [m]	
867,5	135	22,8	Waal 269,5	22,90	O
	135	17,7	Lek <sup>2)</sup> 110,0	17,70	
	135	22,8	Waal 193,0	34,35	A
	135	17,7	Lek <sup>2)</sup> 186,5	11,45	
564,3	135	22,8	269,5	22,90	O
			193,0	34,35	A
	540,2	22,8	O 186,5	22,90	
			A 116,5	22,90	
359,8	135	22,8	193,0	22,90	
			153,0	34,35	
	334,0	22,8	193,0	22,90	
			270,0	22,90	
287,4	135	22,8 <sup>4)</sup>	183,0	22,80 <sup>4)</sup>	

1) De Formation voor de Lek is vanwege plaatsgebrek niet weergegeven.  
 2) Van het Lekkanaal (km 949,40) tot Krimpen (km 989,20) gelden grotere afmetingen.  
 3) Bij bepaalde waterstanden 110.  
 4) Bij het buiten bedrijf stellen van bepaalde schutkolken gelden kleinere afmetingen.  
 O: opvaart, A: afvaart.

## PROTOCOL 14

### Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2011-I-16)

#### 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 2012**

Nr.	Project	Kmr	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336,0-338,0	In uitvoering	geen
2	Bodemstabilisatie benedenstroms van Iffezheim	336,0-352,0	In uitvoering	geen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6-384,6	Aanvang: 1999 Einde: 2011/2012	geen
4	Sedimentbeheer Midden-Rijn			
	a) sedimentvang Weisenau	493,3-494,5	Planning zomer 2012	geen
	b) sedimentaanvulling Wallersheim	593,0-596,4	Planning eind 2012/begin 2013	
5	Hoogwaterbekken Rees	833,5 - 838,5	Aanvang: 07.09.2009 Gereed: aug. 2014	geen
6	Sedimentaanvulling Neder-Rijn	810,0 – 811,5 813,5 – 814,5 824,0 – 826,0 835,0 - 838,0 847,0 - 850,0	Aanvang: 03.03.2008 Gereed: eind 2013	geen
7	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
8	Bodemstabilisatie Spyk	851,8 rechter-oever	Aanvang: juni 2012 Gereed: Aanvang 2013	geen
9	Baggerwerkzaamheden in de sector van de WSA Dbg.-Rijn	760,3 - 761,5 765,9 - 766,5 768,4 - 768,7 769,5 - 771,3 773,5 - 773,8 774,6 - 775,0 775,7 - 776,5 777,9 - 780,0 789,8 - 790,3 724,8 - 825,1 829,1 - 829,7 832,7 - 833,1 833,6 - 834,1	Voltooing: gepland in 2012	geen
10	Bouw van een autoafzetplaats in de fiscale haven Emmerich	851,8 rechter-oever	Aanvang: medio 2012 Gereed: medio 2013	geen
11	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Keulen		Voltooing: gepland in 2012	geen
12	Bouw van een 2-kegel-ligplaats in de fiscale vluchthaven Keulen-Mülheim	691,4 rechter-oever	Aanvang: einde 2012 Gereed: eind 2013	geen

**Bijlage 2**

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn  
in 2011 - 2012**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
<b>Maatregelen op de Waal</b>				
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	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Vaste laag in Spijk	857	Bodemstabilisatie, de werkzaamheden zijn gestart in 2012, voltooiing eind 2013	Enige hinder tijdens de werkzaamheden, op middellange termijn verbeterde diepgang
4	Project kribverlaging in het kader van Ruimte voor de Rivier	887 - 899	Programma kribverlaging fase 3 wordt in 2012 voortgezet Vorbereiding realisatie 10 kilometer langsdam	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 uitstroomlocaties
<b>Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek</b>				
7	Algemene renovatie van de sluisen en stuwdammen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Toestemming is gegeven voor verdere uitwerking. Plan wordt voorbereid	Geringe gevolgen

## PROTOCOL 15

**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 2011  
(2011-I-17)**

### 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 diensengevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector kennis heeft genomen,

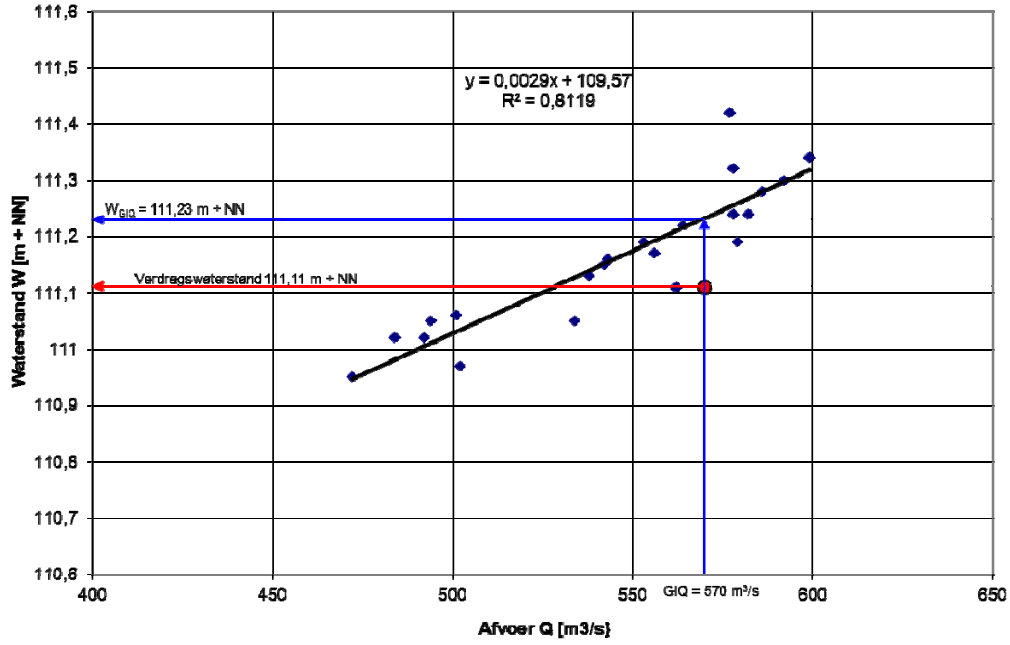
neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter van haar Permanent Technisch Comité en in het bijzonder van het volgende:

- 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 2011 kon de afvoerkromme (bijlage 1) met metingen nabij de overeengekomen lage afvoer (OLA) worden gerealiseerd. Het vervullen van de door de overeenkomst bepaalde waterstand van 111,11+ NN bij een debiet van 570 m<sup>3</sup>/s werd bewezen.

### Bijlage



Afvoer en waterstanden in de OLA/CLR-sector aan de peilschaal Iffezheim in 2011  
(uitsluitend meetwaarden met  $Q < 600 \text{ m}^3/\text{s}$ )



## PROTOCOL 16

### 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

#### 1. 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-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	<sup>1)</sup>	9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
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	24.12.2011	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	24.12.2011	16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
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	24.12.2011	22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

<sup>1)</sup> Die Änderungen zu § 1.10 Nr. 1 Buchstabe a und z wurden am 24.12.2011 umgesetzt. Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 werden die übrigen §§ nicht mehr umgesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-11	Änderung der RheinSchPV 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	24.12.2011	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-II-18	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Anlagen 1, 3, 7 und 10)	I	1.12.2011	24.12.2011	22.11.2011	1.12.2011	27.1.2010
2010-II-24	Definitive Änderungen der RheinSchPV - 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	24.12.2011	1.12.2011	1.12.2011	20.1.2011
2010-II-25	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10)	I	1.12.2011	24.12.2011	23.12.2011	1.12.2011	20.1.2011
2011-I-12	Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	30.9.2011	**)	1.12.2011	15.6.2011

Niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes 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  
\*\*) In Arbeit.

## 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 (RheinSchUO) 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 RheinSchUO	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 RheinSchUO 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 RheinSchUO 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 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	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	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	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	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	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	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	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (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 Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (§ 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO 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- Tretten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (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 RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO 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	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (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 RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstabweisung (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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 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	<sup>1</sup>	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - 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		**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO 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		**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

\*) 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.

<sup>1</sup> Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011

\*) 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.

### 3. Reglement patenten: Inwerkingtreding

#### PATENTREGLEMENT RIJN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatent- verordnung und der Radarpatent- verordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführer- zeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008	1	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	1	12.10.2010	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	1	12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009	1	17.10.2011		1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.4.2010	1	17.10.2011	20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

### 4. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel ("RSP"): Inwerkingtreding en opnieuw 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- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Billigung der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein und Änderungen der RheinSchPV und der RheinSchUO	I	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011	22.6.2011	1.7.2011	11.6.2010
2010-II-5	Anerkennung des polnischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011			20.1.2011
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012		20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012		15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012			**)		16.12.2011

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

<sup>1</sup> Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

\*\*\*) In Arbeit

## 5.1 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage M, Deel V

### 1. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers bevoegde autoriteiten

Is geen autoriteit voor een staat vermeld, dan betekent dit dat de betrokken staat geen bevoegde autoriteit heeft benoemd.

Land	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
België				
Duitsland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankrijk	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Grande Arche de la Défense F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 19 36	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Nederland	Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW/Scheepvaart	Postbus 8634 NL-3009 AP Rotterdam	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Zwitserland	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch <a href="http://www.port-of-switzerland.ch">http://www.port-of-switzerland.ch</a>

...

**2c) 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 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgariën	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	R-4-014
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron NL-3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgariën	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgariën	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-017
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	R-4-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgariën	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	R-4-019

### Bochtaanwijzers

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
W 8.4	AlphaTURN&RUDDER MFC	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	12.12.2011	D	R-4-091



**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 - Bulgariën	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 - Bulgariën	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 - Bulgariën	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
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgariën	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	e-01-019

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

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

...

**België**

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +32</b>	<b>E-mail</b>
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

...

## 5.2 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2007-II-24)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage N, Deel III

### 1. Lijst van de het volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van Inland AIS-apparatuur bevoegde autoriteiten

Is geen autoriteit voor een staat vermeld, dan betekent dit dat de betrokken staat geen bevoegde autoriteit heeft benoemd.

Land	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
België	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer, Directie Scheepvaartcontrole <sup>13</sup>	Posthoflei 5 B-2600 Antwerpen-Berchem	+32 3 229 00 59	epic@mobilit.fgov.be
Duitsland	Wasser- und Schifffahrts- verwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankrijk	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infra- structures de transport et de la mer	Grande Arche de la Défense F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 19 36	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpeme nt-durable.gouv.fr
Nederland	Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW/Scheepvaart	Postbus 8634 NL-3009 AP Rotterdam	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Zwitserland	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch <a href="http://www.port-of-switzerland.ch">http://www.port-of-switzerland.ch</a>

...

<sup>13</sup> Uitsluitend voor de erkenning van bevoegde bedrijven als bedoeld in bijlage N van het ROSR.

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

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.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	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
3.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

...

**Frankrijk**<sup>14</sup>

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

...

<sup>14</sup> 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, bochtanwijzers en Inland AIS-apparatuur installeren, duidelijk vastgelegd.

### **5.3 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. 1/2009 rev. 1 van 27 oktober 2009 gewijzigd op 27 oktober 2011**

#### **Vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure voor de toepassing van artikel 24.04, vierde lid, van het ROSR, met betrekking tot de gevolgen van de actuele economische crisis**

Op grond van de volgende bepalingen kunnen voor een schip met een desbetreffende aanvraag afwijkingen overeenkomstig artikel 24.04 vierde lid, worden toegestaan.

1. Een algemene ontheffing van een onderzoek van een vaartuig is niet mogelijk.
2. De N.V.O.-vereiste voor de betrokken overgangsbepalingen blijft onverminderd van kracht bij de invoering van deze procedure.
3. De toepassing van de desbetreffende overgangsbepalingen wordt niet opgeheven, maar slechts tot de volgende verlenging van het certificaat van onderzoek verschoven.
4. De eigenaar van het schip moet bij de aanvraag een verklaring voegen volgens welk de kosten van de noodzakelijke maatregelen voor hem vanwege de actuele economische crisis onevenredig hoog zijn.
5. Voor de kosten van alle aan een vaartuig uit te voeren maatregelen is een minimumbedrag van € 2500 vastgesteld, dat als ondergrens geldt vanaf welk een ondernemer een aanvraag kan indienen voor een deelname aan de procedure.
6. De Commissies van Deskundigen bepalen de geldigheidsduur van de certificaten van onderzoek afhankelijk van de aard en het aantal bepalingen waaraan niet wordt voldaan.
7. De kosten voor uit te voeren maatregelen moeten door de scheepseigenaar worden aangegeven.
8. Deze aanbeveling is niet van toepassing op de overgangsbepaling bij
  - a) artikel 7.06, eerste lid - Navigatieradarinstallaties die vóór 1 januari 1990 zijn toegelaten en
  - b) hoofdstuk 8a – Vervangingsmotoren, die tot en met 31.12.2011 aan boord van schepen, die op 1.1.2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd worden.
9. Deze aanbeveling is geldig tot en met 31 december 2012.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 1/2012 van 21 januari 2012

#### ARGONON

Voor het motortankschip "Argonon", Europees scheepsnummer 02334277, type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van gasolie en vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof voor de voortstuwinginstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste, zesde, negende, elfde en twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingssysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. De LNG-opslagtank voldoet aan de voorschriften van de Europese norm EN 13458-2 : 2002. De tank wordt dusdanig op het schip aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijft.
6. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
7. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
8. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingssysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
9. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

10. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
11. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
  - a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens (diesel en LNG);
  - d) drukgegevens;
  - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem inclusief de tank;
  - f) functioneringsgegevens;
  - g) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

**Bijlagen** (een document):

- Bijlage 1: Rapport nr. ROT/11.M.0080 uitgave 2, d.d. 23 mei 2011 (in het Engels)
- Bijlage 2: Overzicht afwijkingen van de IGF-code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009)
- Bijlage 3: Procedure voor het bunkeren van vloeibaar aardgas
- Bijlage 4: Beschrijving van de opleiding van bemanningen aan boord van binnenschepen die met vloeibaar aardgas worden aangedreven
- Bijlage 5: Algemene informatie over het LNG-systeem aan boord van het motortankschip "Argonon"

(De bijlagen kunnen in document RV/G (11) 67 rev. 3 worden gevonden.)



## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 2/2012 van 24 februari 2012

#### TYPE I-TANKER 1401

Voor het tankschip "Type I-Tanker" (werf nr. 1401, van Peters Shipyard Kampen), Europees scheepsnummer<sup>1</sup> ....., type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste, zesde, negende, elfde en twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingsstelsel wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingsstelsel voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Beide LNG-opslagtanks voldoen aan de voorschriften van de Europese norm EN 13458-2 : 2002. De tanks worden dusdanig op het schip aangebracht dat zij onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijven.
6. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
7. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingsstelsel wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingsstelsel na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
8. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingsstelsel overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
9. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

---

<sup>1</sup> Scheepsnummer is nog niet beschikbaar en zal na kennisgeving later ingevoegd worden.

10. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
11. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
  - a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens (vloeibaar aardgas);
  - d) drukgegevens;
  - e) reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem;
  - f) functioneringsgegevens;
  - g) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

**Bijlagen** (een document):

- Bijlage 1: Rapport nr. ROT/11.M.0090 uitgave 2, d.d. 23 mei 2011 (in het Engels)
- Bijlage 2: Overzicht afwijkingen van de IGF-code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009)
- Bijlage 3: Procedure voor het bunkeren van vloeibaar aardgas
- Bijlage 4: Beschrijving van de opleiding van bemanningen aan boord van binnenschepen die met vloeibaar aardgas worden aangedreven
- Bijlage 5: Algemene informatie over het LNG-systeem aan boord van het tankschip I-TANKER 1401

(De bijlagen kunnen in document RV/G (11) 68 rev. 3 worden gevonden.)

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 3/2012 van 24 februari 2012

#### TYPE I-TANKER 1402

Voor het tankschip 'Type I-Tanker' (werf nr. 1402, van Peters Shipyard Kampen), Europees scheepsnummer<sup>1</sup> ....., type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste lid, 8.05, zesde lid, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid en 8.05, twaalfde lid, tot en met 30-06-2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingsstelsel wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingsstelsel voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Beide LNG-opslagtanks voldoen aan de voorschriften van de Europese norm EN 13458-2 : 2002. De tanks worden dusdanig op het schip aangebracht dat zij onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijven.
6. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
7. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingsstelsel wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingsstelsel na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
8. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingsstelsel overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
9. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

---

<sup>1</sup> Scheepsnummer is nog niet beschikbaar en zal na kennisgeving later ingevoegd worden.

10. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
11. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
  - a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens (vloeibaar aardgas);
  - d) drukgegevens;
  - e) reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem;
  - f) functioneringsgegevens;
  - g) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

**Bijlagen** (een document):

- Bijlage 1: Rapport nr. ROT/11.M.0090 uitgave 2, d.d. 23 mei 2011 (in het Engels)
- Bijlage 2: Overzicht afwijkingen van de IGF-code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009)
- Bijlage 3: Procedure voor het bunkeren van vloeibaar aardgas
- Bijlage 4: Beschrijving van de opleiding van bemanningen aan boord van binnenschepen die met vloeibaar aardgas worden aangedreven
- Bijlage 5: Algemene informatie over het LNG-systeem aan boord van het tankschip I-TANKER 1402

(De bijlagen kunnen in document RV/G (11) 69 rev. 3 worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGELEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN**

**AANBEVELING Nr. 4/2012  
van 8 maart 2012**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

GERARD SCHMITTER

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR, wordt aan het passagiersschip "Gerard Schmitter", Europees scheepsnummer 01831335, toegestaan om als blusmiddel Hogedruk Waternevel in de machinekamer(s) toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid, is van overeenkomstige toepassing.
2. De brandblusinstallatie (inclusief componenten) moet door een classificatiebureau zijn goedgekeurd in overeenstemming met de relevante elementen van IMO Aanbeveling MSC/circ. 1165. De benodigde bescheiden, in het bijzonder met vermelding van de vereiste voorwaarden met betrekking tot de indeling van de sproeiers, de druk en de toevoer, worden door de fabrikant verschaft.
3. Het aantal en de opstelling van de sproeikoppen moeten een voldoende verdeling van het water in de te beschermen ruimten garanderen. De sproeikoppen moeten zijn ingebouwd op plaatsen waarover zich vloeibare brandstof kan verspreiden, in het bijzonder de bovenkant van brandstoftanks, en tevens boven andere bijzonder brandgevaarlijke plaatsen in de te beschermen ruimten. De sproeikoppen hoeven niet onder de machinekamervloeren te zijn ingebouwd, voor zover deze voldoende opengewerkt zijn zodat de waternevel zich kan verspreiden. De maximumruimte tussen de sproeiers evenals de maximumafstand tussen de sproeiers en de muren moeten aan de onder punt 2 vermelde voorwaarden van de officiële goedkeuring voldoen.
4. De brandblusinstallatie moet te allen tijde direct kunnen worden ingezet. De brandblusinstallatie moet constant aan de werkdruk voldoen; de pompen voor de watertoevoer moeten bij een vermindering van de druk in de installatie automatisch ingeschakeld worden. Het systeem moet zijn uitgerust met een aansluiting voor de aanzuiging van water van buitenboord of met een in artikel 15.12, tweede tot en met achtste lid, bedoelde aansluiting aan de blusinstallatie. Er moet voor worden gezorgd dat de sproeikoppen niet door verontreinigingen in het water of door corrosie van de pijpleidingen, de koppen, de ventielen en de pompen verstopt raken.
5. De installatie moet zodanig zijn ontworpen en een zodanige capaciteit hebben dat de volledige bescherming van de ruimte die de grootste hoeveelheid water vereist is gewaarborgd. De brandblusinstallatie moet het systeem van deze te beschermen ruimte onder een druk en met een debiet kunnen bedienen, die ten minste gelijk zijn aan hetgeen vereist is voor de goedkeuringsvoorwaarden van het systeem (50 bar) gedurende ten minste 30 minuten.

6. De pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen moeten buiten de te beschermen ruimten zijn aangebracht. De ruimte waarin deze zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de betrokken tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten die deze pompen en bedieningsinrichtingen bevatten gelijk worden gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
7. De inrichting moet zijn voorzien van een tweede onafhankelijke pomp. Bij het uitvallen van één hogedruksysteem zou de capaciteit van die tweede pomp de toevoer moeten kunnen compenseren. De elektrische pompen moeten door twee aparte, van elkaar onafhankelijke energiebronnen kunnen worden gevoed. Één van deze energiebronnen moet buiten de te beschermen ruimte zijn opgesteld. Iedere energiebron afzonderlijk moet in staat zijn de brandblusinstallatie aan te drijven. De inrichting moet zijn voorzien van een automatische schakeling.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem;
  - laag hogedrukalarm.Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.
10. De door de fabrikant verschaftte bescheiden voor het gebruik en het onderhoud van de installatie moeten in een door de bemanning begrijpelijke taal zijn geschreven, en moeten aan boord worden bewaard, alsook de door de fabrikant aanbevolen reserveonderdelen.
11. De onderhouds- en controlewerkzaamheden, in het bijzonder van de staat van de sproeikoppen, moeten regelmatig, overeenkomstig de instructies van de fabrikant, worden uitgevoerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (12) 9 rev. 1 = JWG (12) 8 rev.1 worden gevonden).

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 5/2012  
van 8 maart 2012**

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING ODIN**

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Odin" - Europees scheepsnummer 07001950 - toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

1. De brandblusinstallatie komt overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001, getest door een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling, voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw) en wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
2. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ .
3. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 102 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.
4. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, in dit geval keukens, worden sprinklerkoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van  $141 \text{ }^\circ\text{C}$ .
5. In de vrieskamers worden droogsprinklers geïnstalleerd.
6. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.

7. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
8. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 53 rev. 2 worden gevonden).



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 6/2012  
van 8 maart 2012**

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING FREYA**

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Freya", Europees scheepsnummer<sup>1</sup> ..... - toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

1. De brandblusinstallatie komt overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001, getest door een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling, voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw) en wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
2. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>).
3. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 102 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.
4. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, in dit geval keukens, worden sprinklerkoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 141 °C.
5. In de vrieskamers worden droogsprinklers geïnstalleerd.
6. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.

---

<sup>1</sup> Scheepsnummer is nog niet beschikbaar en zal na kennisgeving later ingevoegd worden.

7. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
8. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 53 rev. 2 worden gevonden).

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 7/2012  
van 8 maart 2012**

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING IDUN**

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Idun" - Europees scheepsnummer 07001951 - toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

1. De brandblusinstallatie komt overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001, getest door een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling, voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw) en wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
2. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>).
3. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 102 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.
4. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, in dit geval keukens, worden sprinklerkoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 141 °C.
5. In de vrieskamers worden droogsprinklers geïnstalleerd.
6. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.

7. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
8. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 53 rev. 2 worden gevonden).

## PROTOCOL 17

### **Goedkeuring van de rekening over het jaar 2010 van de Centrale Commissie**

#### **Besluit**

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2010 goed.

## PROTOCOL 18

### **Goedkeuring van de rekening over het jaar 2010 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden**

#### **Besluit**

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2010 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

## PROTOCOL 19

### **Begroting voor 2013 van de Centrale Commissie**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2013 aan, die is vastgesteld op **€2 616 700.-**.

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **€22 000.-** 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 **€60 000.-**, beloopt op **€506 940.-**.

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

## PROTOCOL 20

### **Begroting voor 2013 van het Administratief Centrum voor de sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden**

#### **Besluit**

De begroting voor 2013 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**

### **Aanvaarding van een Reglement inzake de aanbestedingen van de CCR**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens voor haar aanbestedingsprocedures regels toe te passen die de middelen optimaliseren en de gemeenschappelijke principes van haar lidstaten inzake transparantie en mededinging in acht nemen, waarbij tevens de flexibiliteit en het pragmatisme van haar administratieve organisatie behouden blijven,

onder verwijzing naar de regels in het Zetelakkoord dat op 10 mei 1978 met de Franse Republiek is gesloten en naar haar status van internationale organisatie die de internationale rechtspersoonlijkheid bezit,

op basis van de ervaring die door haar secretariaat is opgedaan met het beheer van de aanbestedingsprocedures,

neemt het bijgevoegde Reglement inzake aanbestedingsprocedures aan.

#### **Bijlage**

## **Reglement inzake aanbestedingsprocedures van de CCR**

### **Titel 1: Juridische en institutionele context**

#### **Artikel 1 Toepassingsgebied**

Het onderhavige reglement regelt de oproep tot bekendmaking van belangstelling, de selectie van inschrijvers, het indienen van offertes, de selectie van de beste offerte en het sluiten van contracten door de CCR voor bedragen boven de 20.000 euro inclusief belastingen.

#### **Artikel 2 Algemene beginselen**

I. De aanbesteding wordt gedaan door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, hierna genoemd CCR, in haar hoedanigheid van in Straatsburg gevestigde internationale organisatie.

Deze instelling heeft overeenkomstig de met de Franse Republiek gesloten Zetelovereenkomst eigen rechtspersoonlijkheid en beschikt over de bevoegdheid contracten aan te gaan en roerende en onroerende goederen te verwerven.

II. De CCR is een rechtspersoon naar internationaal recht en valt met betrekking tot aanbestedingsprocedures niet onder de wettelijke voorschriften van de Franse Republiek of een andere lidstaat met betrekking tot openbare aanbestedingen. De CCR zal zich echter op grond van het onderhavige reglement laten leiden door de beginselen die aan de regelgeving van de Europese Unie op het gebied van openbare aanbestedingen ten grondslag liggen, namelijk de beginselen van transparantie en eerlijke mededinging. Op de aanbestedingsprocedure, de selectie van de opdrachtnemer en het sluiten van contracten door de CCR zoals vermeld in artikel 1, is uitsluitend het onderhavige reglement van toepassing.

Eventuele bezwaren inzake de aanbestedingsprocedures, de selectie van gegadigden en de keuze van de opdrachtnemer kunnen slechts bij de in artikel 5 bedoelde Selectiecommissie aanhangig worden gemaakt en dit binnen een termijn van twee weken te rekenen vanaf de mededeling van het aangevochten besluit.

De kosten van ondernemingen die door deelname aan de procedure ontstaan, worden niet door de CCR vergoed. De CCR sluit iedere vergoeding uit hoofde van de deelname aan onderhavige aanbesteding ten aanzien van de gegadigden uit, ook bij het stopzetten van de procedure.

III. Er ontstaan slechts verplichtingen voor de CCR jegens de opdrachtnemer bij de ondertekening van het contract.

Meer in het algemeen beschikt de CCR met betrekking tot door haar afgesloten contracten krachtens artikel 11 van het Zetelakkoord over gerechtelijke en uitvoeringsimmunititeit. Overeenkomstig artikel 20 van het Akkoord zal elk geschil over de interpretatie en de uitvoering van contracten waarin de CCR partij is, op verzoek van de andere partij aan een arbitragecommissie worden onderworpen, zoals in onderstaand artikel 28 is bepaald.

### **Artikel 3** **Afzien van de aanbestedingsprocedure**

De CCR kan op elk moment om volgens haar gerechtvaardigde redenen de voortzetting van de procedure beëindigen. Zij zal de redenen voor de beëindiging schriftelijk bekendmaken op dezelfde wijze als waarop het informatiedossier is verspreid. Gegadigden of inschrijvers worden onverwijld schriftelijk in kennis gesteld.

### **Artikel 4** **Op het contract toepasselijk recht**

Voor aangelegenheden die noch door het onderhavige reglement, noch door de juridische bepalingen in het bestek zijn geregeld, kan het contract subsidiair de toepassing van het materiële recht van een staat voorzien. Indien niet uitdrukkelijk anders vermeld, is het Franse materiële recht, het recht van de staat waar de zetel van de CCR is gevestigd, het subsidiair toepasselijke recht.

Het toepasselijk verklaren van een subsidiair materieel recht heeft geen gevolgen voor de bevoegdheden van de rechterlijke instanties van het land waarin de zetel zich bevindt met betrekking tot de geschillen over de uitvoering van het contract. Eventuele geschillen worden overeenkomstig de bepalingen van het Zetelakkoord en van artikel 28 van het onderhavige reglement geregeld.

### **Artikel 5** **Selectiecommissie**

Voor de selectie van de gegadigden, het onderzoek van de inschrijvingen en offertes, alsmede van eventuele bezwaren voorafgaand aan het tekenen van het contract wordt een Selectiecommissie samengesteld.

De samenstelling van deze Selectiecommissie wordt bepaald door het administratief subcomité van de CCR. De Selectiecommissie legt haar werkwijze vast. De leden zijn verplicht strikte onpartijdigheid en vertrouwelijkheid in acht te nemen. In de uitoefening van hun functie dienen de leden aan geen enkele instructie of invloed van hun staat van herkomst onderworpen te zijn. De verplichtingen van de leden kunnen in een bij onderhavig reglement gevoegde bijlage worden vastgelegd.

## **Titel 2 : Modaliteiten van de aanbestedingsprocedure**

### **Artikel 6** **Versterkte en vereenvoudigde procedure**

- l) De versterkte procedure zal uit de volgende fasen bestaan:
- 1) De selectiefase voor de selectie van de inschrijvers, zoals beschreven in onderstaand punt 3, zal uit de volgende stappen bestaan:
  - a) informatieverstrekking aan de betrokken branche over het door de CCR geïnitieerde project en uitnodiging van de ondernemingen die geacht worden geïnteresseerd te kunnen zijn om hun deelname aan de selectieprocedure kenbaar te maken;
  - b) ontvangst van de kandidaturen van gegadigde ondernemingen;
  - c) selectie van de gegadigden voor het indienen van een offerte;
  - d) vaststellen van het selectiebesluit en het kenbaar maken daarvan aan de betrokken ondernemingen;



- 2) de gunningfase, zoals beschreven in titel 4, waarin de volgende stappen onderscheiden worden:
- a) uitnodiging aan de gegadigden om een offerte in te dienen;
  - b) onderzoek van de ingediende offertes, beoordeling van de offertes die in aanmerking komen en selectieprocedure onder de offertes;
  - c) vaststellen van het gunningbesluit en het kenbaar maken daarvan aan de betrokken inschrijvers;
  - d) ondertekening van een contract.

De verschillende stappen van de selectieprocedure en de keuze van de beste offerte zullen plaatsvinden overeenkomstig een door de Selectiecommissie vast te stellen planning. De Selectiecommissie kan, indien nodig, deze planning wijzigen. In voorkomend geval worden de betrokken partijen of de inschrijvers van de wijzigingen op de hoogte gebracht.

II) Bij een vereenvoudigde procedure worden langs informele weg een beperkt aantal ondernemingen, die de Selectiecommissie als voldoende representatief voor de markt beschouwt, uitgenodigd om een offerte in te dienen.

Deze procedure is alleen van toepassing bij aanbestedingsprocedures voor bedragen van minder dan 100.000 euro inclusief belastingen.

In dit geval is alleen titel 4 over de gunning van toepassing.

De Selectiecommissie kan echter besluiten een aanbesteding voor een bedrag van minder dan 100.000 euro aan de versterkte procedure te onderwerpen.

### **Titel 3 : selectie van gegadigden**

#### **Artikel 7 Informatiedossier**

Het secretariaat van de CCR stelt een informatiedossier op voor ondernemingen die belangstelling zouden kunnen hebben voor de uit te voeren werkzaamheden of prestaties, waarin zij worden uitgenodigd zich kandidaat te stellen.

Dit informatiedossier zal bestaan uit een algemene beschrijving van de kenmerken van het product of de door de CCR te ontvangen diensten, de kwalificatievereisten en selectiecriteria.

Het dossier bevat eveneens gegevens over het juridisch kader van contracten van de CCR en de voorziene planning.

De CCR zal, met het oog op een eerlijke mededinging en transparantie van de procedure, zorg dragen voor de verspreiding van dit informatiedossier op de door haar nodig geachte wijze. Zij zal dit dossier op haar website openbaar maken, kan gebruikmaken van de informatiekkanalen waar haar lidstaten over beschikken of dit informatiedossier rechtstreeks aan ondernemingen doen toekomen die haar daartoe zijn voorgesteld.

Alle geïnteresseerde ondernemingen kunnen bij de Secretaris-Generaal een exemplaar van dit informatiedossier aanvragen en aan de selectieprocedure deelnemen.

## **Artikel 8** **Termijn voor het indienen van kandidaturen**

Om deel te kunnen nemen aan de selectieprocedure, moeten gegadigde ondernemingen voor de einddatum die voorzien is in het overzicht van de termijnen in het informatiedossier hun kandidatuur indienen. Dit dossier moet nuttige informatie bevatten over hun technische kwalificaties en financiële garanties, zoals in het informatiedossier wordt aangegeven.

De Selectiecommissie kan de gegadigde ondernemingen toestaan, vanaf dit stadium een offerte voor te leggen zoals voorzien in artikel 15, als het in artikel 7 genoemde informatiedossier, rekening houdend met de kenmerken van het product of de te ontvangen dienst, de in artikel 13 genoemde gegevens bevat.

In dit geval worden de controleprocedures voor de ontvankelijkheid van de kandidaturen en de offertes samengevoegd.

## **Artikel 9** **Rol van het secretariaat van de CCR**

Het dossier voor de deelname aan de selectieprocedure moet aan de Secretaris-Generaal van de CCR worden gestuurd op de wijze zoals aangeduid in het informatiedocument.

De Secretaris-Generaal van de CCR zal een lijst opstellen van gegadigden, met vermelding van de datum van ontvangst van hun respectieve dossiers. Hij zal deze gegadigden een bevestiging van ontvangst doen toekomen.

## **Artikel 10** **Formele criteria voor door gegadigden ingediende dossiers**

Gegadigden moeten hun kandidatuur in een in het informatiedocument toegestane taal indienen.

De door de gegadigden ingediende stukken moeten voorzien zijn van een datum en de handtekening van een daartoe gemachtigde vertegenwoordiger van de onderneming. De in het informatiedocument vereiste bewijsstukken dienen te worden meegeleverd.

## **Artikel 11** **Verzoek om informatie**

Iedere gegadigde kan binnen de in het dossier genoemde termijn om nadere toelichting vragen. Verzoeken daartoe worden voorgelegd aan de Selectiecommissie. Op ieder verzoek wordt een antwoord gegeven. Dit antwoord zal aan de betreffende onderneming worden medegedeeld en gelijktijdig op de website van de CCR openbaar worden gemaakt.

Een gegadigde moet fouten, tekortkomingen of inadequate aspecten die gevolgen hebben voor de in het informatiedossier vermelde indicaties, tijdig kenbaar te maken.

Elke mededeling door de CCR moet op dusdanige wijze geschieden dat de vertrouwelijkheid van de kandidaturen gewaarborgd blijft en het non-discriminatoire verloop van procedure verzekerd is.

## **Artikel 12** **Evaluatie van de ontvankelijkheid van de inschrijving**

Inschrijvingen van gegadigden die na de voorgeschreven termijn worden ingediend, zijn niet ontvankelijk en komen niet in aanmerking voor selectie.

Het niet volledig ingediend hebben van de voorgeschreven verklaringen en gegevens, vormt een uitsluitinggrond voor deelname aan de selectie.

De Selectiecommissie onderzoekt of de dossiers van de gegadigde ondernemingen die hun inschrijving hebben ingediend, voldoen aan de kwalificatievereisten van het informatiedossier. Het niet voldoen aan deze kwalificatievereisten vormt een uitsluitinggrond voor deelname aan de selectie.

De Selectiecommissie beoordeelt of de technische kwalificaties en de financiële garanties voldoende zijn en vergelijkt de gegadigden die niet al eerder zijn uitgesloten van deelname op grond van de andere in het Informatiedossier genoemde criteria. Zij gaat na dat de gegadigde ondernemingen of hun bestuurders geen onderwerp van strafrechtelijke veroordelingen hebben uitgemaakt.

De Selectiecommissie stelt, rekening houdend met deze beoordeling, een lijst op met gegadigden die in aanmerking komen om een offerte in te dienen.

Zij kan het aantal gegadigden dat een offerte mag indienen beperken.

Alle gegadigden die een dossier hebben ingediend, zullen door de Secretaris-Generaal van de CCR over het besluit van de Selectiecommissie worden geïnformeerd.

## **Titel 4 : Gunningfase**

### **Artikel 13** **Gunningdossier**

De ondernemingen die geselecteerd zijn om aan de gunningprocedure deel te nemen, zullen worden uitgenodigd om een offerte in te dienen conform het gunningdossier.

Het gunningdossier voor het indienen van een offerte moet verplicht bestaan uit:

- a) de modaliteiten voor het indienen van een offerte;
- b) de termijnen van de aanbestedingsprocedure,
- c) criteria voor de weging van de offertes.

Het kan tevens bestaan uit

- d) een technisch bestek met de specificaties van de gewenste functionele kenmerken en eventuele indicaties betreffende de prijs indien een dergelijk document is voorzien;
- e) het onderhavige reglement;
- f) een contractaanhangsel met juridische voorwaarden en een ontwerpgunningsbrief;
- g) diverse documenten.

#### **Artikel 14** **Verzoeken om aanvullende informatie**

Ledere geselecteerde onderneming kan schriftelijk maar uiterlijk op de vijftiende dag vóór de in onderstaand artikel 18 bedoelde datum om nadere toelichting vragen. Verzoeken daartoe worden voorgelegd aan de Selectiecommissie. Op ieder **tijdig ingediend** verzoek wordt een antwoord gegeven. Dit antwoord zal aan alle gegadigden worden medegedeeld.

De inschrijver moet fouten, tekortkomingen of inadequate aspecten die gevolgen hebben voor de in het aanbestedingsdossier vermelde indicaties, tijdig kenbaar te maken.

Elke mededeling van de zijde van de CCR moet op dusdanige wijze geschieden dat de vertrouwelijkheid van de offertes gewaarborgd blijft en het non-discriminatoire verloop van procedure verzekerd is.

#### **Artikel 15** **Vorm van de offerte**

De offerte moet in een door de Selectiecommissie voorgeschreven taal opgesteld zijn. Bij de offerte kan een vertaling in één of meerdere talen worden gevoegd.

Het dossier met de offerte dient de volgende stukken te bevatten:

- a) indien van toepassing, het technisch bestek en het aanhangsel met de juridische voorwaarden, die ter goedkeuring van datum en ondertekening door een daartoe bevoegde persoon moeten zijn voorzien;
- b) Een volledig aanbod tot dienstverlening conform de vereisten in het bestek;
- c) De overige informatie zoals voorzien in het onderhavige reglement of in het aanhangsel met juridische bepalingen, of zoals voorgeschreven door de Selectiecommissie.

De inschrijver dient uitdrukkelijk te vermelden dat zijn offerte ten minste geldig is voor een periode van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop de offerte wordt ontvangen door de CCR.

#### **Artikel 16** **Indiening van de offerte**

Inschrijvers doen de Secretaris-Generaal van de CCR hun offerte toekomen.

Behoudens beslissing van de Selectiecommissie om andere regels toe te passen, moet de rechtsgeldig ondertekende offerte in een verzegelde envelop die zich op haar beurt eveneens in een verzegelde envelop bevindt, worden ingediend. De Selectiecommissie kan ook bepalen dat de diverse stukken die de offerte vormen, eveneens op een andere informatiedrager moeten worden verstrekt, zoals een elektronische informatiedrager. Worden er verschillen vastgesteld tussen de schriftelijke en elektronische versie, dan geldt de schriftelijke en ondertekende offerte.

De offertes in de tweede, verzegelde envelop zullen ongeopend door de Secretaris-Generaal in bewaring worden genomen. Hij stelt een lijst op van de ontvangen offertes met vermelding van de datum van ontvangst en zal iedere inschrijver een bewijs van ontvangst van de offerte doen toekomen.

De Secretaris-Generaal overhandigt de offertes aan de Selectiecommissie op de dag dat met de selectie wordt begonnen.

## **Titel 5 : Kennisneming en onderzoek van de offertes**

### **Artikel 17 Vertrouwelijkheidsregels van het overleg**

Behoudens tegenbericht van de Selectiecommissie zijn de procedure voor het onderzoek van de offertes, het overleg en de evaluatie vertrouwelijk en wordt een schriftelijk verslag opgesteld.

### **Artikel 18 Voorwaarden voor de ontvankelijkheid van de offertes**

Om in aanmerking te komen, moet de gedagtekende en rechtsgeldig ondertekende offerte binnen de in het dossier vastgestelde termijn worden ingediend, alle in bovenstaande artikelen genoemde gegevens bevatten, alsmede alle in het gunningdossier gevraagde inlichtingen verstrekken en alle werken, leveringen of diensten aanbieden die het onderwerp van de gunning zijn.

### **Artikel 19 Toetsing van de offertes**

De Selectiecommissie onderzoekt de offertes. De Selectiecommissie zal eerst onderzoeken of de offertes in aanmerking komen. Offertes die niet voldoen aan de voorwaarden van de aanbesteding, zullen worden verworpen. Het besluit dat een offerte is afgewezen, zal worden gemotiveerd. Deze besluiten zullen schriftelijk aan de desbetreffende inschrijver worden medegedeeld. Wijzigingen en aanvullingen in verband met duidelijk onopzettelijke omissies van de zijde van de inschrijver kunnen door de Selectiecommissie worden geaccepteerd.

### **Artikel 20 Evaluatie van de offertes**

De Selectiecommissie stelt een lijst op van de offertes die in aanmerking komen. Daarna gaat zij over tot een evaluatie van de offertes. De Selectiecommissie kan zich bij laten staan door deskundigen van haar keuze.

### **Artikel 21 Aanvullende gesprekken**

De Selectiecommissie kan met de inschrijvers waarvan de offertes in aanmerking komen, een onderhoud hebben. Dit aanvullende onderhoud stelt de inschrijvers met name in de gelegenheid verschillende aspecten van de offerte te preciseren en eventuele niet-inhoudelijke fouten te verbeteren.

De Selectiecommissie kan besluiten met de inschrijvers een concurrentiegerichte dialoog te voeren. De inschrijvers kunnen in dit kader op basis van door de Selectiecommissie verstrekte indicaties, voorstellen doen die afwijken van het technisch bestek of van het aanhangsel met juridische voorwaarden. De Selectiecommissie toetst de herziene offertes in het licht van hun vergelijkbaarheid met het beoogde doel.

### **Artikel 22 Criteria voor de vergelijking van de offertes**

De gunning vindt plaats aan de inschrijver wiens offerte die grootste overeenstemming met de criteria van het aanbestedingsdossier vertoont.

### **Artikel 23** **Selectie van de offertes**

Na evaluatie stelt de Selectiecommissie een rapport op en legt dit voor aan de Secretaris-Generaal, met vermelding van de redenen waarom een bepaalde offerte als offerte met de grootste overeenstemming met de aangehouden criteria werd beschouwd.

### **Artikel 24** **Definitief besluit**

De Secretaris-Generaal kan ofwel het voorstel van de Selectiecommissie voor de gunning volgen, ofwel de gunningprocedure stopzetten.. Dit besluit wordt door hem aan alle inschrijvers bekend gemaakt.

### **Artikel 25** **Ondertekening van het contract**

De Secretaris-Generaal treft, in overleg met de inschrijver waarvan de offerte is verkozen, de nodige maatregelen voor de ondertekening van het contract.

## **Titel 6 : Bepalingen met betrekking tot het contract**

### **Artikel 26** **Contractbepalingen**

Afgezien van het onderhavige reglement, zal het contract uit de in de juridische voorwaarden en in de gunningsbrief opgenomen bepalingen bestaan. Het omvat tevens de offerte conform artikel 15, waarin de inschrijver zich mede op grond van de in artikel 21 genoemde modaliteiten heeft gebonden.

### **Artikel 27** **Plaats van contractuitvoering**

Als plaats voor de uitvoering van het contract geldt de zetel van de CCR.

## **Titel 7 : Geschillen**

### **Artikel 28** **Bevoegdheden**

Overeenkomstig de bepalingen van het Zetelakkoord van de CCR, wordt elk geschil over de uitvoering van het contract, als geen minnelijke schikking tussen de partijen mogelijk is, ter beslissing voorgelegd aan een arbitragecommissie.

De CCR kan echter door een formeel en uitdrukkelijk besluit, voordat de arbitragecommissie wordt ingesteld, afzien van haar gerechtelijke immuniteit. In dat geval wordt de bevoegde gerechtelijke instantie in het contractaanshangsel met de juridische voorwaarden aangewezen.

Afgezien van het bovengenoemde formele besluit van de CCR, kan geen enkele bepaling van het onderhavig reglement of van andere, contractueel bindende documenten worden geïnterpreteerd als ware zij een opzegging van de genoemde gerechtelijke immuniteit.

### **Artikel 29**

#### **Samenstelling van de arbitragecommissie**

De arbitragecommissie wordt uit twee arbiters samengesteld, die elk door één van de twee partijen worden benoemd alsmede uit een derde arbiter die gezamenlijk door de twee arbiters zal worden gekozen. Indien de twee arbiters het binnen een periode van drie maanden over de benoeming van de derde arbiter niet eens kunnen worden, zal de President van het Tribunal de Grande Instance te Straatsburg de derde arbiter aanwijzen.

De partijen kunnen met uitdrukkelijke wederzijdse instemming een andere arbitrage-instantie kiezen.

### **Artikel 30**

#### **Procedure**

De zetel van de arbitragecommissie is Straatsburg. De arbitragecommissie zal de regels van de te volgen procedure vaststellen. De taal van de procedure wordt door de arbitragecommissie overeengekomen.

### **Artikel 31**

#### **Op het geschil toepasselijk recht**

Afgezien van de contractuele bepalingen past de arbitragecommissie ter aanvulling en subsidiair de algemene rechtsbeginselen en handelsgebruiken toe.

### **Artikel 32**

#### **Uitvoering van de uitspraak van de arbitragecommissie**

Overeenkomstig de bepalingen van het Zetelakkoord, zal de uitvoering van de uitspraak van de arbitragecommissie vallen onder het recht van het land waar de uitspraak ten uitvoer moet worden gelegd.

### **Artikel 33**

#### **Bindend karakter van de uitspraak**

Het door arbitrage tot stand gekomen besluit is bindend voor beide partijen.

De kosten van de arbitrageprocedure worden overeenkomstig de daarvoor door de arbitragecommissie of arbitrage-instantie vastgestelde regels gedragen.

Indien nodig worden de arbiters voorschotten toegekend. Deze voorschotten moeten in gelijke delen door de partijen worden betaald.

### **Annex met juridische voorwaarden**

#### 1. Doel van het contractaanhangsel met juridische voorwaarden

Het onderhavige contractaanhangsel met juridische voorwaarden bevat alle bepalingen met betrekking tot de rechten en plichten van de CCR en haar medecontractant.

Van dit contractaanhangsel met juridische voorwaarden kan door bepalingen in de gunningsbrief worden afgeweken.

#### 2. Bijlagen bij het contract

Het contract voor de uitvoering van een opdracht bestaat uit de volgende delen:

- gunningsbrief;
- indien van toepassing, het technisch bestek;
- contractaanhangsel met juridische voorwaarden;
- reglement inzake de selectie en het aangaan van een contract voor aanbestedingsprocedures van de CCR;
- documenten van de contractant met betrekking tot zijn offerte;
- tijdens de looptijd van het contract in toepassing van het bestek overeengekomen documenten, zoals met name aanhangsels bij het contract.

Indien de contractuele documenten tegenstrijdig zijn of van elkaar afwijken, gelden zij bij voorrang in de bovengenoemde volgorde.

#### 3. Op het contract toepasselijk recht

De regels van het toepasselijk recht zijn in de diverse bijlagen bij het contract vastgelegd.

Indien de bepalingen over het toepasselijk recht ontoereikend zouden zijn om een juridische kwestie te regelen, zal subsidiair het nationale recht gelden waar het contract naar verwijst. Als de kwestie niet op grond van dit recht kan worden geregeld, zal van de algemene rechtsbeginselen en de internationale handelsgebruiken worden uitgegaan.

De algemene voorwaarden van de contractant of leveranciers zijn slechts toepasselijk als zij uitdrukkelijk door de CCR zijn aanvaard en voor zover zij niet ingaan tegen de bepalingen van het contract.

#### 4. Kennisneming door de ondernemer van de voorwaarden voor zijn werkzaamheden

De contractant verklaart kennis te hebben genomen van alle contractuele documenten. Hij verklaart op de hoogte te zijn van het volledige project, alsmede de doelstellingen, technische eisen en wensen en opleveringstermijnen van het project.

De contractant dient ervoor te zorgen dat hij over alle gegevens beschikt die hij voor de uitvoering van de opdracht nodig heeft.

#### 5. Met de uitvoering van het project belaste personen

De contractant deelt de namen mee van de personen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de opdracht en zal de CCR onmiddellijk schriftelijk van hun eventuele vervanging op de hoogte stellen.



De CCR bepaalt welke personen met de begeleiding van de uitvoering van het contract belast zullen worden en de geadresseerden zullen zijn voor mededelingen van de kant van de contractant. De CCR deelt dit aan de contractant mee.

6. Naleving van de wetgeving

De contractant is verplicht bij de uitvoering van de opdracht alle toepasselijke wettelijke voorschriften na te leven, in het bijzonder wat betreft arbeidsrecht, sociaal recht en voorschriften ter bescherming van werknemers.

7. Autonomie van de contractant

Geen enkele bepaling van het contract kan zo worden geïnterpreteerd dat er tussen de CCR en de contractant een relatie zou zijn ontstaan als tussen mandant en mandataris of werkgever en werknemer. De medecontractant is en blijft een onafhankelijk ondernemer, die geen andere rechtsband met de CCR heeft dan dit contract.

8. Loyaliteitsverplichting

Het is de contractant niet toegestaan in het kader van het contract aan namens de CCR handelende personen of aan leden van een delegatie van een lidstaat van de CCR directe of indirecte voordelen van welke aard dan ook toe te kennen of voor te stellen.

Het is hem evenmin toegestaan derden in het kader van het contract onrechtmatige voordelen voor te stellen of toe te kennen.

De contractant zal voor de uitvoering van het contract geen aanwijzingen van andere autoriteiten dan die van de CCR vragen of aanvaarden. Hij onderneemt niets dat de CCR schade zou kunnen berokkenen en zal bij de uitvoering van zijn verplichtingen zo veel mogelijk met de belangen van de CCR rekening houden.

Iedere niet-nakoming van de bovengenoemde verplichtingen geeft de CCR het recht het contract ten koste van de contractant op te zeggen.

9. Vertrouwelijkheid

De contractant is verplicht alle informatie of documenten die verband houden met de uitvoering van het contract strikt vertrouwelijk te behandelen. Deze verplichting blijft ook na de voltooiing van het contract van kracht. Hij zal ook zijn personeel ertoe verplichten de voorgeschreven vertrouwelijkheid in acht te nemen.

10. Verplichte schriftelijke vorm

Mededelingen, verzoeken, verklaringen of goedkeuringen die voor de uitvoering van het contract voorzien zijn of nodig blijken te zijn, dienen om geldig te zijn, schriftelijk te geschieden. Zij kunnen in de vorm van een brief, telex, fax of e-mail met ontvangstbevestiging worden gedaan. Mondelinge toezeggingen zijn voor de CCR niet bindend.

Mededelingen aan de CCR dienen naar haar zetel te worden verstuurd. Mededelingen aan de contractant worden naar de zetel van de onderneming gestuurd. Alle mededelingen dienen te worden verstuurd met ontvangstbewijs.

#### 11. Wijziging van het contract

Partijen kunnen door middel van een schriftelijk akkoord een wijziging die geen afbreuk doet aan het voorwerp van het contract, overeenkomen. Tijdens de uitvoering van het contract kunnen met name technische wijzigingen of wijzigingen van de uitvoeringstermijnen worden overeengekomen.

Als de wijziging geen gevolgen voor de overeengekomen prijs heeft, kan deze door middel van een eenvoudige briefwisseling worden overeengekomen.

Wijzigingen die daarentegen tot een wijziging van de prijs leiden, kunnen alleen door ondertekening van een formeel aanhangsel bij het contract worden overeengekomen.

#### 12. Vaststelling van de termijnen

Alle in de contractuele documenten vermelde termijnen worden geacht te beginnen op de dag na de dag van het feit waarvoor de termijn geldt. De termijn eindigt op het einde van de laatste dag van de overeengekomen termijn. Als de laatste dag een zaterdag, zondag of feestdag is (hetzij in de staat waar de CCR haar zetel heeft, hetzij in de staat waar de contractant is gevestigd), wordt de termijn tot aan het einde van de eerstvolgende werkdag verlengd.

#### 13. Onderaanbesteding

Het is de contractant niet toegestaan het contract of delen daarvan zonder voorafgaande, formele schriftelijke toestemming van de CCR af te staan, over te dragen, of als borg te gebruiken.

Als er een beroep op onderaannemers wordt gedaan, moet dit uitdrukkelijk door de CCR worden goedgekeurd. Als de CCR aanvaardt dat werkzaamheden door onderaannemers worden verricht, leidt dit tot geen enkele verplichting van haar kant ten aanzien van deze derden en ontheft het de contractant van geen enkele contractuele verplichting noch van zijn aansprakelijkheid. Voor zover van toepassing moeten de voorwaarden van het contract voor de onderaanbesteding conform zijn aan die van het met de CCR gesloten contract.

#### 14. Verantwoordelijkheden van de contractant en waarborgen voor de CCR

Door de medecontractant in dienst genomen personen kunnen niet als personen handelend in naam van de CCR worden beschouwd. De contractant is zelf aansprakelijk voor alle eventuele vorderingen die deze personen in verband met deze werkzaamheden zouden kunnen instellen. Hij vrijwaart de CCR tegen alle handelingen in deze zin.

De CCR kan niet aansprakelijk worden gesteld voor schade die de contractant of in zijn naam handelende personen bij de uitvoering van het contract oploopt, behalve als deze schade aan een zware en opzettelijke tekortkoming van de CCR of in haar naam handelende personen te wijten is.

De contractant is eveneens de enige aansprakelijke voor handelingen, schade of verplichtingen die in het kader van eventuele contracten voor onderaanneming ontstaan.

De contractant vrijwaart de CCR en in haar naam handelende personen tegen door derden of door personen die handelen in naam van de contractant ingestelde vorderingen wegens schade die ontstaan is bij de uitvoering van het contract.

De contractant is als enige aansprakelijk voor zijn werknemers.

De contractant waarborgt de CCR tegen alle handelingen voortvloeiend uit of betalingsverzoeken op grond van in het kader van het contract gebruikte producten, octrooien of documenten waarvoor auteursrechten of andere intellectuele eigendomsrechten gelden, voor zover deze niet in de offerte van de contractant uitdrukkelijk voorzien en door de CCR aanvaard zijn, alsmede meer in het algemeen tegen alle vorderingen van derden. De opzegging van het contract ontheft de contractant niet van de in deze bepalingen bedoelde verplichtingen.

#### 15. Verzekering of waarborg

De contractant dient een verzekering af te sluiten die alle risico's en mogelijke schade bij de uitvoering van het contract dekt. In het bijzonder dient hij aan te tonen dat hij tegen eventueel door derden veroorzaakte schade verzekerd is. Hij sluit tevens de nodige verzekeringen af ter dekking van alle vergoedingen die hij de CCR bij vertraging, niet-nakoming of tekortkomingen van de door hem te leveren producten, werkzaamheden of diensten moet betalen. Hij moet de CCR op zijn laatst in de maand die volgt op de ondertekening van het contract, op straffe van opschorting van het contract, een kopie van alle desbetreffende verzekeringsovereenkomsten overleggen.

De contractant kan in plaats van een verzekering zodra daar om verzocht wordt, ook een waarborg stellen. Een verzoek tot het stellen van een waarborg betekent dat de contractant een bancaire of gelijkwaardig organisme de opdracht geeft een waarborg te storten als de CCR hierom verzoekt, zonder zich hierbij op een clause voor nog niet uitgevoerde werkzaamheden te kunnen beroepen.

Van vergoedingen die in geval van vertraging, niet-nakoming of tekortkomingen van de producten, werkzaamheden of diensten verschuldigd zijn, kan de contractant, als de opdrachtsom minder dan 50.000 euro inclusief belastingen is, geheel of gedeeltelijk worden vrijgesteld.

#### 16. Overige waarborgen

De contractant garandeert dat de geleverde werken, leveringen en diensten aan alle in de diverse contractonderdelen vermelde eisen voldoet.

De contractant biedt de CCR een contractuele garantie van twee jaar. Deze garantie omvat de betrouwbaarheid en kwaliteit van de geleverde prestaties, alsmede een correct functioneren van alle onderdelen van de opdracht.

De contractant is verplicht resultaten te leveren. Hij is tevens gehouden tijdens de garantietermijn eventuele defecten gratis te repareren en tekortschietende prestaties te corrigeren.

De garantietermijn voor de bovengenoemde garantie gaat in op de dag van de definitieve door de CCR na de testfase aanvaarde oplevering.

#### 17. Verloop van de werkzaamheden, uitvoeringstermijnen en tests

Bij werkzaamheden met een opdrachtsom van meer dan 50.000 euro inclusief belastingen, is de contractant verplicht, de CCR zijn planning voor de uitvoering mee te delen. Hij houdt de CCR op de hoogte van de voortgang van de werkzaamheden. Eén keer per maand brengt hij verslag uit over de stand van de werkzaamheden. De CCR kan op haar initiatief regelmatig bijeenkomsten beleggen voor de rapportage over de voortgang van de werkzaamheden.

De uitvoeringstermijnen zijn in de gunningsbrief nader bepaald.

Als de werkzaamheden zijn voltooid, deelt de contractant dit aan de CCR mee. De CCR gaat over tot de verificatie van de werken, leveringen of diensten. Deze verificatie zal betrekking hebben op hun conformiteit met de eisen die in het technisch bestek of andere contractuele documenten staan. Van iedere oplevering voorzien in het uitvoeringsplan wordt op verzoek van één van de partijen een tweezijdig getekend proces verbaal opgemaakt.

## 18. Oorsprong van materiaal en software

De oorsprong van gebruikt materiaal en software moet voldoen aan de in het technisch bestek of andere contractuele documenten genoemde voorwaarden.

De oorsprong moet precies door de contractant worden aangegeven.

Er mag alleen gebruik worden gemaakt van gecertificeerd materiaal.

## 19. Documenten

De contractant moet alle technische documenten overleggen die voor het begrip en gebruik van producten, geleverd materiaal, uitgevoerde werken en software nodig zijn. De CCR zal voor de overhandiging van deze documenten een ontvangstbewijs afgeven.

Indien niet alle vereiste documenten worden overhandigd, heeft de CCR het recht een som op het verschuldigde bedrag in mindering te brengen. Het ingehouden bedrag zal in verhouding staan tot de niet geproduceerde documenten en kan ten hoogste 5% van de opdrachtsom bedragen.

## 20. Normen

Indien er naar technische normen wordt verwezen, moeten deze in alle lidstaten van de CCR erkend zijn.

Als er geen technische normen zijn die in alle lidstaten erkend zijn, kan daarvoor in de plaats worden verwezen naar in Frankrijk erkende normen.

## 21. Eigendomsrechten

### **a) Intellectuele eigendomsrechten**

Tenzij formeel en schriftelijk anders is overeengekomen, worden alle intellectuele eigendomsrechten en andere exclusieve rechten voortkomend uit in het kader van het contract ontworpen, vervaardigde of samengestelde elementen exclusief eigendom van de CCR, behoudens reeds voor het afsluiten van het contract bestaande rechten.

De CCR kan de onderdelen die door de contractant voor de totstandkoming van het product of de prestatie volgens een contract zijn gecreëerd en die krachtens de bepalingen van het contract haar eigendom zijn geworden, zonder beperking of voorwaarden benutten, reproduceren of vervreemden.

Voor elementen van het product (zoals materiaal, software, etc....) die niet eigen aan dit product zijn, maar waarvoor de contractant gebruiksrechten heeft verworven of die door hem buiten de totstandkoming van het product zijn ontworpen, zal de CCR overeenkomstig de onderstaande voorwaarden slechts een gebruiksrecht verwerven. De contractant draagt er zorg voor dat dit gebruiksrecht (met betrekking tot octrooien, licenties, enz.) een volledig en continu gebruik van het product dat onderwerp is van het contract door de CCR toelaat.

Indien de CCR als opdrachtgever geen eigenaar wordt van uitvindingen die bij de uitvoering van de opdracht ontstaan, verder ontwikkeld of gebruikt worden, dient deze bepaling in de offerte te worden gepreciseerd en uitdrukkelijk in de tussen de CCR en contractant overeengekomen opdrachtbevestiging te worden vermeld.

De contractant is in ieder geval gehouden de CCR op de hoogte te stellen van de voor de uitvoering van de opdracht verworven knowhow, ongeacht of deze al dan niet tot de inschrijving van een octrooi hebben geleid.

Indien de contractant beschermde elementen gebruikt, moet hij, ongeacht hun aard en zonder dat hierdoor meer kosten voor de CCR ontstaan dan uitdrukkelijk contractueel overeengekomen, bij de houders van de intellectuele auteursrechten of andere exclusieve rechten, de rechten voor gebruik, aanpassing of publicatie van deze elementen verkrijgen en de CCR het bewijs van de verkregen toestemmingen overleggen.

De contractant zal de CCR vrijwaren voor alle vorderingen van derden op grond van het gebruik van elementen, met inbegrip van software, van het product of de prestatie van de levering die door intellectuele eigendomsrechten of andere exclusieve rechten beschermd zijn. Voorgenoemde verplichting behoudt haar geldigheid ook na het einde van het contract. De contractant staat borg jegens de CCR voor iedere vordering met betrekking tot geldend gemaakte intellectuele eigendomsrechten in verband met de uitvoering van het contract.

## **b) Materiële eigendomsrechten**

De in het kader van de uitvoering van het contract geleverde producten, installaties of uitgevoerde werkzaamheden gaan in functie van de dienovereenkomstige betalingen volledig over in de eigendom van de CCR, behoudens uitdrukkelijk in de gunningsbrief vermelde andersluidende bepalingen. De volledige eigendom over alle apparatuur wordt op de datum van de inwerkingstelling verworven.

### 22. Vertragingen en tekortkomingen

De contractant is aansprakelijk voor vertragingen in de uitvoering, tenzij deze aan de CCR of aan overmacht te wijten zijn.

In geval van vertraging te wijten aan de contractant heeft de CCR het recht de volgende boetes wegens vertraging te eisen:

- |                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| - vertraging van 15 dagen           | 5 %  |
| - vertraging van 1 maand            | 10 % |
| - vertraging van 2 maanden          | 20 % |
| - vertraging van meer dan 3 maanden | 35 % |
- (van de aanschafprijs inclusief belastingen)

Deze bedragen kunnen in de gunningsbrief worden gewijzigd.

Als de producten, materialen of uitgevoerde werkzaamheden, nadat deze in gebruik zijn genomen, tekortkomingen vertonen, waardoor zij niet functioneren, heeft de CCR recht op de in de gunningsbrief genoemde schadevergoeding. Bij ontstentenis van een dergelijke bepaling in de gunningsbrief, geldt een schadevergoeding ter hoogte van 1 % van de opdrachtsom inclusief belastingen per uitvaldag. Als de storing slechts tot een gedeeltelijke uitval leidt, zal de schadevergoeding een deel van de bovengenoemde som bedragen. De schadevergoeding zal in dat geval naar verhouding tot de ernst van de storing en de belemmering in het gebruik worden berekend.

### 23. Scholing van personeel en technische ondersteuning

De contractant moet overeenkomstig de in het technisch bestek gedefinieerde modaliteiten het personeel dat de materiële producten of de werken moet gebruiken, instrueren.

Na oplevering van het systeem is de contractant verplicht gedurende een periode van 5 jaar op verzoek van de CCR de technische ondersteuning te leveren die voor een normaal gebruik van het werk, de levering of de dienst nodig is. Deze diensten zullen op grond van een in het contract voorzien vast bedrag worden vergoed.

## 24. Opzegging van het contract

I. De CCR kan het contract in de volgende gevallen ten nadele van de contractant opzeggen:

- beëindiging van het contract door de contractant deze beëindiging komt tot stand door een opzegging door de contractant of door een onderbreking van de werkzaamheden van meer dan drie maanden, die blijkt uit het feit dat er geen informatie meer over de voortgang van de werkzaamheden wordt verstrekt;
- een vertraging van meer dan drie maanden;
- niet geaccordeerde onderaanbesteding;
- het uitblijven van maatregelen gedurende een periode van meer dan drie maanden om storingen of ernstige tekortkomingen in de werking van het systeem te verhelpen;
- ernstige storingen in het gebruik van het product of de prestatie volgens het contract in samenhang met de regelgeving inzake octrooien, de octrooien zelf of licenties;
- ernstig ontoereikende resultaten waardoor een normaal gebruik van het product of de prestatie volgens het contract wordt belemmerd;
- frauduleuze of zwaarwegende illegale handelingen van de zijde van de contractant;
- faillissement van de contractant, plaatsing onder gerechtelijk beheer, liquidatie of insolventie;
- verbod op de uitoefening van de vereiste beroepsactiviteit door de contractant.

De opzegging geschiedt schriftelijk na ingebrekestelling.

In dit geval zal de CCR een afrekening voor de vereffening opstellen. De berekening zal ten nadele van de contractant worden gebaseerd op:

- de terug te betalen voorschotten;
- de verschuldigde boetebedragen;
- de kosten voor het opnieuw in opdracht geven van werkzaamheden die nog niet door de contractant in het kader van zijn opdracht zijn verricht en dit op zijn risico en voor zijn rekening;
- de schade die door de beëindiging van het contract wordt geleden.

Ten gunste van de contractant zal de waarde worden verrekend van de geleverde prestaties die door de CCR kunnen worden gebruikt.

Als het contract wordt opgezegd, heeft de CCR eveneens het recht van de contractant reeds uitgevoerde prestaties op te eisen en daar volledig eigenaar van te worden, alsmede alle conservatoire maatregelen te treffen.

Als voor het in opdracht gegeven object gebruik moet worden gemaakt van octrooien die het eigendom van de contractant zijn, is deze laatstgenoemde verplicht de CCR of haar opvolgers in rechte ondanks de opzegging van het contract, het gebruik van deze octrooien voor het in opdracht gegeven object toe te staan. Als de contractant slechts houder is van licenties met betrekking tot de eerder genoemde octrooien, is hij verplicht voor het in opdracht gegeven object een sublicentie toe te kennen of al het mogelijke in het werk te stellen om ervoor te zorgen dat deze sublicentie aan de CCR of aan haar opvolgers in rechte wordt verstrekt.

II. De CCR heeft het recht het contract zonder nalatigheid van de contractant op te zeggen. In dit geval dient zij hem een adequate vergoeding te betalen, die rekening houdt met alle uitgaven die hij heeft gedaan, alsmede de door hem geleden inkomstenderving, met uitzondering van iedere andere vorm van vergoeding of boete.

25. Insolvabiliteit, faillissement of liquidatie

Als de contractant in staat van faillissement wordt verklaard, zich in liquidatie bevindt of insolvabel is, kan de CCR, onverminderd overige rechten en vorderingen, het contract opzeggen. De contractant is verplicht de CCR onverwijld op de hoogte te stellen van gebeurtenissen in bovengenoemde zin.

26. Andere moeilijkheden

Indien de contractant bij de uitvoering van zijn opdracht met moeilijkheden te kampen krijgt, dient hij de CCR onverwijld daarvan te verwittigen.

De contractant is tevens gehouden de CCR op de hoogte te stellen van alle wijzigingen in zijn situatie die relevant zijn voor de uitvoering van zijn opdracht (wijzigingen met betrekking tot de rechtsvorm van de onderneming, wijziging ten aanzien van verantwoordelijke personen, geografische plaats van verleende diensten, enz.).

27. Voorschotten en betaling

In de opdrachtbevestiging kan een onderscheid worden gemaakt tussen de prijs voor de aanschaf van het product of de prestatie en de prijs voor onderhoudswerkzaamheden.

*Aanschafprijs*

Betalingen worden verricht in functie van de tevredenstellende realisatie van een projectfase en de formele acceptatie daarvan.

De betaling van voorschotten op de prijs van het contract moet voor de ondertekening van het contract worden overeengekomen en tevens in de opdrachtbevestiging worden vermeld. De voorschotten mogen niet meer dan 50 % van de contractsom bedragen. Van het resterende verschuldigde bedrag zal 25 % op het moment van inwerkingtreding en 25 % na de definitieve oplevering worden voldaan.

*Prijs voor onderhoudswerkzaamheden*

Dit bedrag zal in de opdrachtbevestiging worden overeengekomen.

De betalingen geschieden door overmaking op een door de contractant daarvoor aangegeven bankrekening.

Indien er vertraging ontstaat in de betaling door de CCR van overeengekomen bedragen, heeft de contractant recht op rente wegens late betaling. Deze rente is verschuldigd na 30 dagen, te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het betalingsverzoek, onder voorbehoud dat dit verzoek voldoet aan de overeengekomen termijnen en bovenstaande voorwaarden. Het rentepercentage voor te late betalingen bedraagt 4 %.

28. Eindafrekening

Alle betalingsverzoeken en betalingen zullen op het moment van de definitieve oplevering in een overzicht worden samengevat.

## 29. Prijzen

Alle prijzen worden geacht volledig en vast te zijn. Zij worden zonder btw en met btw vermeld. Zij bevatten alle fiscale, parafiscale en overige heffingen die gelden voor de contractueel overeengekomen werken, leveringen en diensten. De prijzen zijn forfaitaire prijzen en dienen ter betaling van alle contractueel overeengekomen producten en diensten. De prijzen kunnen niet worden herzien. Supplementen zijn niet toegestaan.

In de prijs inbegrepen zijn alle licenties en rechten die voor het gebruik van intellectuele eigendomsrechten dienen te worden betaald.

## 30. Onderhoud

De contractant kan met de CCR, indien van toepassing, een onderhoudscontract afsluiten overeenkomstig de hiervoor in het technisch bestek en in de opdrachtbevestiging gepreciseerde modaliteiten. De bepalingen van het onderhavige aanhangsel met juridische voorwaarden zijn eveneens op het onderhoudscontract van toepassing.

## 31. Geschillenregeling

De procedures, het functioneren en de besluitvorming van de arbitrage instantie zijn in de artikelen 29 tot 31 van het Reglement inzake aanbestedingen van de CCR vastgelegd

Indien er tussen de CCR en de contractant een geschil over de interpretatie of de uitvoering van de contractueel overeengekomen verplichtingen rijst, zullen beide partijen alles in het werk stellen om het geschil in der minne te schikken.

Geschillen die niet op deze manier binnen een termijn van 60 dagen kunnen worden geregeld, zullen door arbitrage worden geregeld.

Het staat de CCR echter vrij door een formeel en uitdrukkelijk besluit af te zien van haar gerechtelijke immuniteit. In dat geval zal de bevoegde rechtbank het Tribunal de Grande Instance van Straatsburg zijn.

De arbitragecommissie zal overeenkomstig de bepalingen van artikel 28 van het Reglement inzake aanbestedingen van de CCR, worden samengesteld.

De partijen verplichten zich ertoe de uitspraak van de arbitrageprocedure nauwgezet uit te voeren. Bij niet-nakoming zal de uitvoering van de via arbitrage verkregen uitspraak vallen onder de regelgeving die hiervoor in de staat op wiens grondgebied de executie moet plaatsvinden, geldt.



## **PROTOCOL 22**

### **Herziening van het organigram van het secretariaat**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien artikel 7 van het personeelsreglement,

besluit de herziening van het organigram, dat als bijlage bij onderhavig besluit is opgenomen, aan te nemen.

#### **Bijlage**

**Organigram van het secretariaat  
per 1 januari 2012**

Regime	Rang	Aantal	Classificatie
<b>Medewerkers ex artikel 10</b>			
Secretaris-generaal	A6 – A7	1	1 A7
Plaatsvervangend secretaris-generaal	A4 – A5	1	1 A5
Hoofdingenieur	A4 – A5	1	1 A4
<b>Medewerkers ex artikel 12 (algemeen budget)</b>			
Hoofdadministrateur	A3 – A4	2	2 A4
Administrateur	A2 – A3	3	1 A3 – 2 A2
Netwerkbeheerder	A1 – A3	1	1 A2
Vertaler	L1 – L3	3,5	1 L3 – 1,5 L2 – 1 L1
Econometrist	A1 – A2	1	1 A1
Directieassistent(e)	B2 – B5	6,3	2,8 B5 + 1 B4 + 2,5 B2
Documentatie- en communicatieverantwoordelijke	B2 – B4	1	1 B3
Drukkerijtechnicus	C4 – C6	1	1 C6
Onderhoudsmedewerker	Buiten schaal	1	
<b>Totaal</b>		<b>22,8</b>	

**Opmerking:**

*Enkele medewerkers werken deeltijds. Het betreft:*

- twee directieassistenten (80% en 50%);
- een vertaalster (50%).

*Enkele medewerkers zijn toegewezen aan projecten die via speciale budgetten worden gefinancierd:*

- de econometrist wordt voor 50% gefinancierd door marktobservatie;
- een assistente wordt gedeeltelijk gefinancierd door JWG (47% van 80% van het salaris);
- een assistente wordt voor 50% gefinancierd door het CDNI.

*Andere medewerkers van het secretariaat kunnen in mindere mate aan deze projecten worden toegewezen.*

**PROTOCOL 23**

**Wijziging van het personeelsreglement**

**Besluit**

De Centrale Commissie keurt de volgende wijzigingen van het personeelsreglement goed.

**Bijlage**

**“Artikel 38**

De in artikel 12 genoemde medewerkers, voormalige medewerkers die een dienstverband hadden zoals genoemd in artikel 11 en hun rechthebbenden kunnen zich wenden tot de secretaris-generaal in geval van niet nakoming van onderhavig reglement, van de toepassingsmodaliteiten of hun arbeidsovereenkomst en verzoeken om intrekking of wijziging van een hun betreffend besluit, in het bijzonder van een disciplinaire maatregel.

Elke in artikel 12 genoemde medewerker kan de secretaris-generaal verzoeken om wijziging van zijn jaarlijkse beoordeling indien hij deze niet gerechtvaardigd acht.

Alvorens een besluit te nemen betreffende een dergelijk verzoek, hoort de secretaris-generaal de betrokken medewerker en raadpleegt hij de voorzitter van het Personeelscomité. Het door de secretaris-generaal genomen besluit is schriftelijk en gemotiveerd.

**Artikel 41**

De Centrale Commissie legt in een verordening de samenstelling van de Commissie van Beroep, de te volgen procedure, de termijnen, alsmede de voorwaarden vast waaronder een medewerker zijn schriftelijke of mondelinge opmerkingen kan indienen, getuigen kan oproepen en zich kan laten bijstaan of vertegenwoordigen.

Teneinde de objectiviteit en rechtvaardigheid te garanderen, is de Commissie van Beroep samengesteld uit personen die alle waarborgen van onafhankelijkheid bieden en over juridische bevoegdheden beschikken. In het bovengenoemde reglement zijn de benoeming van deze personen en de eventuele beroepprocedures vastgelegd.”

## **PROTOCOL 24**

### **Wijziging van het intern reglement**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie keurt de volgende wijzigingen van het intern reglement goed.

Onderdeel 8, na de eerste zin van artikel 41, vierde lid, wordt de volgende tekst ingevoegd:

“Het beroep op de Engelse taal wordt in aanvulling op de andere werktalen gedaan en kan deze niet vervangen. Dit kan de volgende activiteiten betreffen:

- vergaderingen van gemeenschappelijke comités CCR - EU (JWG);
- workshops, ronde tafels, seminars of congressen die een breder publiek dan dat van de lidstaten betreffen;
- vergaderingen in het kader van de voorbereiding of sluiting van internationale overeenkomsten;
- gemeenschappelijke vergaderingen in het kader van de administratieve overeenstemmingen die worden gesloten voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en dienstboekjes.”

## **PROTOCOL 25**

### **Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2011**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2011 goed.

#### **Bijlage**

## Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2011

---

### I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2011

De heer Van Keer, adviseur-generaal bij het Directoraat-generaal Bilaterale betrekkingen, Directie: Buurlanden – Grensoverschrijdende samenwerking – BENELUX bij de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België, 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.

Dhr. Kliche, Bauoberrat (hoofdadviseur inzake bouw) van het Bondsministerie van Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling van Duitsland is vanaf 15 februari 2011 als plaatsvervangend commissaris van Duitsland bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Geib, die is overleden.

Dhr. Wehrmann, hoofd van de Afdeling Scheepvaart van het van het Bondsministerie van Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling van Duitsland is sinds september 2011 als commissaris van Duitsland bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Lingemann, die op een andere post is benoemd.

Dhr. Morin, algemeen ingenieur bruggen, water en bossen, lid van de 2<sup>e</sup> Afdeling Economie, Vervoer en Netwerken van de Algemene Raad van Milieu en Duurzame ontwikkeling in Frankrijk, is vanaf 2 december 2011 als commissaris van Frankrijk bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Bordry.

Dhr. Beaurain, hoofd van de Dienst Binnenvaart bij de Directie Vervoersdiensten van het Ministerie van Ecologie, Energie, Duurzame ontwikkeling, Vervoer en Huisvesting van Frankrijk, is vanaf 2 december 2011, als commissaris van Frankrijk bij de CCR benoemd, ter vervanging van mevr. Duchène.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2011, de volgende:

#### DUITSLAND :

Commissarissen:	de heren	WEHRMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,
Plaatsvervangend commissaris:	de heren	HÄUSLER, KLICHE;

#### BELGIË:

Commissarissen:	de heren	VAN KEER <b>voorzitter</b> CROO, RENARD,
Plaatsvervangend commissaris:	mevr. de heren	VANLUCHENE, ADAM, VERSCHUEREN;

FRANKRIJK :

Commissarissen:	mevr. de heren	BELLIARD, BEURAIN, JEROME, MORIN;	<b>Vicevoorzitter</b>
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. WOEHRLING
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 27 mei te Brussel en op 30 november 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 25 mei te Brussel;

het Subcomité voor de Administratie, onder voorzitterschap van dhr. Bellenger, op 21 maart en 4 oktober te Straatsburg;

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. Van Keer, op 30 maart te Straatsburg, 25 mei te Brussel, 5 oktober en 30 november te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Kaune, op 8 februari, thematische bijeenkomst in partnership met VBW: "Methodologie en gevolgen van een doorberekeningbeleid van externe kosten/infrastructuurkosten bij de binnenvaart", op 29 maart te Straatsburg, 25 mei te Brussel, 5 oktober en 29 november te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. Bellenger, op 30 maart en 5 oktober (informele vergadering betreffende de Akte van Mannheim) en 6 oktober te Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. Ten Broeke, op 14 april en 28 oktober te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. Kaune, bijzondere vergadering op 1 maart te Brussel: voorbereiding van de vergadering van het Comité uit hoofde van artikel 19 van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad, op 13 april en 27 oktober te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van dhr. Mensink, op 11 april en 26 oktober te Straatsburg;

het Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming in de Rijnvaart en het Permanent Technisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Ten Broeke en Stückelberger: gemeenschappelijke vergadering op 3 november (in de middag) in Straatsburg;

het Permanent Technisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Stückelberger, op 14 april en 3 november (in de morgen) in Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. Feierabend, op 29 maart en 6 oktober te Straatsburg;

het Comité Politierglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Permanent Technisch Comité en het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: gemeenschappelijke bijeenkomst op 29 november te Straatsburg;

het Comité Marktobservatie, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 5 april te Brussel;

de Groep deskundigen van het bedrijfsleven voor de marktobservatie, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 5 april te Brussel;

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. Baumann, van 8 t/m 11 februari en op 8 februari: vergadering voor het afronden van de Duitse versie van de CEVNI, van 23 t/m 26 augustus: vergadering voor het afronden van de Duitse versie van de CEVNI, en op 22 augustus;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. Kliche, van 15 t/m 16 maart en 28 juni te Straatsburg, van 20 tot en met 22 september in Den Haag en 5 december te Straatsburg;

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 16 en 17 maart en 29 en 30 juni te Straatsburg, onder voorzitterschap van de heren Theologitis en Pytko, op 17 oktober te Brussel, en onder voorzitterschap van dhr. Bieringer op 6 en 7 december te Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. Adam en mevr. Boettcher, op 9 en 10 maart te Straatsburg en onder voorzitterschap van dhr. Adam, op 17 mei, 31 augustus en 1 september te Straatsburg en 17 en 19 oktober te Brussel;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. Gries, op 25 en 27 januari te Brussel, op 23 en 24 maart evenals 12 en 13 mei te Straatsburg en 8 en 9 november te Berlijn en onder voorzitterschap van de heer Feierabend, op 10 november te Berlijn: Conferentie van de examencommissies van de patenten van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;



de Permanent Technische Werkgroep, onder voorzitterschap van dhr. Stuurman, op 16 februari en 8 september te Straatsburg;

het Stuurcomité "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT/SC), onder voorzitterschap van de heer Jaegers, op 2 februari te Rotterdam en op 15 september te Duisburg;

de Stuurwerkgroep "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT/WG), onder voorzitterschap van dhr. Pöttmann, op 29 maart te Rotterdam;

de gemeenschappelijke groepen 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 24 t/m 27 januari en van 22 t/m 25 augustus te Genève; de Informele Werkgroep Vragencatalogus, onder voorzitterschap van dhr. Bölker, van 22 t/m 24 maart te Straatsburg en op 6 juni te Bonn, de Informele Groep Stoffen, onder voorzitterschap van dhr. Krischkok, op 13 oktober te Braunschweig;

de Groep Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI), onder voorzitterschap van mevr. Czerwenka, op 31 maart evenals op 5 en 6 september te Straatsburg;

De Gemeenschappelijke groep CCR-EDINNA en PLATINA over de beroepsprofielen kwam op 8 juni te Brussel en op 2 november te Straatsburg bijeen.

Op 19 januari heeft op uitnodiging van het CCR-secretariaat het Comité Vervoer van het Europees Parlement een bezoek aan de zetel van de CCR gebracht. Bij deze gelegenheid heeft het secretariaat de werkzaamheden van de CCR en diverse aspecten van de actualiteit van de binnenvaart aan de parlementariërs gepresenteerd.

De parlementariërs hebben vele vragen gesteld over de ontwikkeling van de Europese binnenvaart en hebben de wens te kennen gegeven, contact met de CCR te houden.

Een workshop over de CO<sub>2</sub>-emissies van de binnenvaart is op 12 april op de zetel van de CCR te Straatsburg georganiseerd, met het thema de modaliteiten voor het bepalen van de omvang van de CO<sub>2</sub>-emissies van de binnenvaart evenals de maatregelen ter vermindering van deze emissies. Aan deze workshop hebben deskundigen uit de economische sector, wetenschappers en vertegenwoordigers van overheidsinstanties van de belangrijkste Europese binnenvaartlanden evenals Japan deelgenomen. Op de vraag "Hoe zijn de CO<sub>2</sub>-emissies te meten en te verminderen?" zijn relevante antwoorden gekomen. De meest relevante conclusie van de workshop is wellicht dat de door de binnenvaart beoogde doelen ambitieus maar haalbaar zijn.

Een vierde workshop over de River Information Services (RIS) is op 18 oktober te Brussel georganiseerd. De CCR heeft er een ontwerp voor de RIS-strategie gepresenteerd en uitgebreid overleg gevoerd met het bedrijfsleven, fabrikanten van uitrustingen en applicaties en met logistieke bedrijven die actief zijn op het gebied van de binnenvaart. Het scheepvaartbedrijfsleven heeft de gedachtewisseling bijzonder op prijs gesteld en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven hebben opmerkingen kunnen maken en concrete voorstellen voor aanvullingen en verbeteringen kunnen doen.

- c) Een buitengewone raadgevende conferentie van erkende organisaties is op 9 mei onder voorzitterschap van de secretaris-generaal georganiseerd, met als belangrijkste onderwerp het ongeval van de Waldhof. De gewone 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. Een gemeenschappelijke bijeenkomst van beide secretariaten is op 15 november te Budapest georganiseerd.

- e) Een vergadering over de versterking van de samenwerking tussen het CCR-secretariaat, vertegenwoordigd door de secretaris-generaal en plaatsvervangend secretaris-generaal, en het DG MOVE van de EG, vertegenwoordigd door de heren Karamitsos, Dieter, de Britto Patricio-Dias en de dames Depré en Schlewing, heeft op 14 februari te Brussel plaatsgevonden.

Een vergadering van de Werkgroep Rivers gemeenschappelijk aan het DG TREN en DG ENV heeft op 6 mei te Brussel plaatsgevonden waar de CCR door de technisch administrateur was vertegenwoordigd.

De juridisch adviseur heeft de CCR tijdens een vergadering over NAIADES, op 5 juli te Brussel, vertegenwoordigd.

- f) In het kader van de samenwerking tussen de CCR en de Moezelcommissie heeft de plaatsvervangend secretaris-generaal aan de plenaire voorjaarsvergadering op 21 juni te Bonn, en de secretaris-generaal aan de plenaire najaarszitting op 1 december te Senningen (Luxemburg), deelgenomen

Verder hebben de volgende gebeurtenissen plaatsgevonden:

De technisch administrateur heeft aan een workshop van AQUAPOL over het vervoer van gevaarlijke stoffen op binnenschepen deelgenomen, die van 27 t/m 29 september te MAINZ is gehouden.

De technisch administrateur heeft op 8 en 9 november te Bonn aan een workshop van de ECE/VN deelgenomen, over het ongeval SANDOZ dat 25 jaar geleden heeft plaatsgevonden.

De technisch administrateur heeft aan een workshop van het Bondsministerie van Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling (BMVBS) deelgenomen, dat op 27 t/m 28 april, van 30 t/m 1 juli evenals op 4 en 5 oktober te Bonn heeft plaatsgevonden.

De technisch administrateur heeft de CCR vertegenwoordigd bij een vergadering over de harmonisatie van de RID/ADR/ADN met de aanbevelingen van de VN inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen (WP.15/AC.1/HAR) die van 17 t/m 19 mei te Genève is gehouden.

Vergaderingen van de Gezamenlijke Werkgroep CCR-DC-PLATINA-EDINNA-sociale partners zijn op 4 februari te Keulen en 2 november te Straatsburg gehouden.

De secretaris-generaal heeft aan het symposium "De binnenvaart in de focus van het vervoersbeleid" op 23 mei te Berlijn deelgenomen, dat door PLATINA en het Bondsministerie van Vervoer is georganiseerd.

Hij heeft tevens aan het Comité van Bestuur van PLATINA op 29 mei te Berlijn deelgenomen.

- 2) Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvaarders is, onder voorzitterschap van dhr. Ewen (Luxemburgse delegatie), op 16 september te Straatsburg bijeengekomen.

- 3) Van de voor het CDNI-verdrag uitgevoerde werkzaamheden wordt voortaan een specifiek verslag gemaakt (zie CPC (12) 8) en worden niet meer in de CCR-verslagen opgenomen.

- 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; zie hierboven);

- het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij 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 (*zie hierboven*);
  - de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR),
  - de "Education in Inland Navigation" (EDINNA).
- b) De Europese Commissie werd bij de gewone plenaire voorjaarszitting door dhr. Britto Patricio-Dias en bij de gewone plenaire najaarszitting door dhr. Theologitis vertegenwoordigd.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd bij de gewone plenaire voorjaars- en najaarszitting door mevr. Jaimurzina vertegenwoordigd.

De Donaucommissie werd bij de gewone plenaire voorjaars- en najaarszitting door de heer Valkar, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

De Moezelcommissie werd bij de gewone plenaire voorjaars- en najaarszitting door mevr. Bruckner, 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.

### III) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2011 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 17 maart en onder voorzitterschap van mevr. Gebhardt en dhr. Ball op 2 december 2011 heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden te Straatsburg, en heeft zij in hoger beroep twee civiele vonnissen en drie strafrechtelijke vonnissen uitgesproken.

**PROTOCOL 26**

**Persbericht**

**Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

**PROTOCOL 27**

**Datum van de volgende zitting**

**Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 29 november 2012 te Straatsburg.