

**CENTRALE  
COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**



**VOORJAARSZITTING 2008**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2008 - I)**

**Straatsburg, 29 mei 2008**



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (08) 1 Final**

**VOORJAARSZITTING 2008**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2008-I)**

**Straatsburg, 29 mei 2008**



## INHOUD

Bladzijde

<b>I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda</b>	
Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda .....	1
Protocol 2: Samenstelling van de Kamer van Beroep .....	1
<b>II. Algemene en juridische zaken</b>	
Protocol 3: Richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR .....	1
Protocol 4: Betrekkingen met de Europese Commissie .....	7
Protocol 5: Op weg naar een evenwicht tussen de belangen van waterecologie en scheepvaart – Gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR) .....	7
Protocol 6: Samenwerking met de Moezelcommissie .....	11
Protocol 7: Samenwerking met de Donaucommissie .....	11
Protocol 8: Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI).....	11
Protocol 9: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR .....	11
Protocol 10: Gemeenschappelijke interpretatie van het Aanvullend Protocol nr. 6.....	12
Protocol 11: Communicatie en samenwerking bij ernstige ongevallen op de Rijn .....	13
<b>III. Klimaatverandering en de Rijnvaart</b>	
Protocol 12: Klimaatverandering en Rijnvaart .....	13
Protocol 13: Verslag van het Permanent Technisch Comité en van het Comité Reglement van onderzoek.....	23
Protocol 14: Organisatie van het CCR-Congres Klimaatverandering en Rijnvaart .....	23
<b>IV. Economische aspecten</b>	
Protocol 15: Economische situatie in de Rijnvaart .....	23
<b>V. Afvalverwijdering en milieubescherming</b>	
Protocol 16: Tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart .....	35

## **VI. Schipperspatenten en bemanning**

Protocol 17: Erkenning van nationale vaarbewijzen van bepaalde lidstaten.....	35
Protocol 18: Erkenning van de Roemeense vaarbewijzen A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs .....	46
Protocol 19: Administratieve overeenstemming met Roemenië.....	52

## **VII. Verkeersregels**

Protocol 20: Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 4.07) .....	69
Protocol 21: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 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, bijlage 7) .....	70
Protocol 22: Elektronisch melden in de Rijnvaart .....	80

## **VIII. Technische voorschriften voor schepen**

Protocol 23: Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 en 24.06) .....	81
Protocol 24: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Inhoudsopgave, artikelen 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, bijlagen B en I) .....	85

## **IX. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren**

Protocol 25: ADNR – wijzigingen.....	120
Protocol 26: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn Opdrachten van het Comité gevaarlijke stoffen – Ontbinding van de Werkgroep Gevaarlijke stoffen.....	121

## **X. Vraagstukken in verband met de Rijnvaart**

Protocol 27: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2007-II-30) .....	122
Protocol 28: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2007 .....	125
Protocol 29: Verkeersbrug over de Waal bij Nijmegen (p.k. 885,785) .....	126

**XI. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen**

Protocol 30: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen .....	132
---	-----

**XII. Begroting en beheer**

Protocol 31: Begroting voor 2009 van de Centrale Commissie .....	143
Protocol 32: Begroting voor 2009 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden .....	143
Protocol 33: Voorlopige begroting voor 2009 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan .....	143
Protocol 34: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2007 .....	144

**XIII. Diversen**

Protocol 35: Persbericht .....	151
Protocol 36: Datum van de volgende vergadering .....	151







## **AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2008**

---

### **PROTOCOL 1**

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

Geen besluit.

### **PROTOCOL 2**

#### **Samenstelling van de Kamer van Beroep**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie

willigt het eervolle ontslag van de heer Jean-Louis VILLA (Frankrijk), plaatsvervangend rechter, in en op voorstel van de Franse delegatie,

benoemt overeenkomstig artikel 45a van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963, mevrouw H el ene GEBHARDT (Frankrijk) tot plaatsvervangend rechter voor de periode van 1 juli 2008 tot en met 31 december 2009.

### **PROTOCOL 3**

#### **Richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie,

verwijzende naar de door het voorzitterschap van de CCR beoogde vereenvoudiging van de regelgeving (2006-I-3),

teneinde de modaliteiten voor de uitoefening van de bevoegdheden door de CCR op het vlak van regelgeving te verduidelijken,

neemt het onderhavige besluit, dat in het Intern Reglement (2004-I-4) zal worden opgenomen, aan.

### **Bijlage**

## **RICHTSNOEREN OVER DE REGLEMENTAIRE WERKZAAMHEDEN VAN DE CCR**

### **Artikel 1**

#### **Doel en strekking van het besluit**

1. Dit besluit bepaalt de manier waarop de CCR haar regelgevende bevoegdheid uitoefent. Het besluit kan per later besluit worden gewijzigd of geschorst.
2. Dit besluit stelt richtsnoeren en doelstellingen vast. Deze moeten zoveel mogelijk worden nageleefd, maar kunnen worden aangepast wanneer dat noodzakelijk blijkt. De delegaties kunnen uitzonderingen overeenkomen indien zij deze in het belang van de doelmatigheid van de CCR-werkzaamheden nodig achten. Bij de toepassing van deze voorschriften dient het streven naar duidelijkheid en eenvoud van de regelgeving op de voorgrond te staan.
3. De richtsnoeren zijn een bestanddeel van het Intern Reglement van de CCR.

### **Artikel 2**

#### **Reglementaire blokken van de CCR**

1. De regelgeving van de CCR bestaat uit vier reglementaire blokken:
  - het Rijnvaartpolitierglement;
  - het Reglement over technische voorschriften, dat de technische voorschriften voor binnenschepen bevat;
  - het Reglement over personeel in de binnenvaart, dat de voorschriften over de kwalificatie van personeel in de scheepvaart en de minimale omvang van de bemanning bevat;
  - het Reglement over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De bovengenoemde blokken worden zo spoedig mogelijk gevormd en indien mogelijk uiterlijk 31 december 2008.

2. De volgende Comité's zijn verantwoordelijk voor het realiseren en aanpassen van de reglementaire blokken:
  - het Comité Politierglement voor het Rijnvaartpolitierglement
  - het Comité Reglement van onderzoek voor het Reglement inzake technische voorschriften
  - het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding voor het Reglement inzake personeel in de binnenvaart
  - het Comité Gevaarlijke stoffen voor het Reglement inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen

### **Artikel 3**

#### **Juridische aard van de reglementen**

1. De in artikel 2 bedoelde CCR-reglementen worden overeenkomstig de voorschriften van de Akte van Mannheim en het Intern Reglement van de CCR aangenomen. Krachtens artikel 46 van de Akte van Mannheim zijn deze reglementen bindend voor de lidstaten.
2. Iedere staat volgt zijn eigen grondwettelijke procedure om de reglementen in werking te laten treden. Na deze procedure en publicatie door de lidstaten zijn de reglementen inroepbaar tegen de adressaten.

#### **Artikel 4**

##### **Aanpassingsfrequentie van de reglementen voor de komende jaren**

1. De CCR-reglementen kunnen slechts éénmaal om de twee jaar worden gewijzigd. De wijzigingen treden één jaar na hun goedkeuring in werking.
2. Van bovengenoemde voorschriften kan uitsluitend met een met redenen omkleed besluit van de plenaire vergadering worden afgeweken en in het bijzonder indien:
  - een belangrijke wijziging buiten de normale updatefrequentie moet worden aangenomen;
  - de coördinatie van de Rijnvaartregelgeving met een andere internationale regelgeving dat vereist;
  - een wijziging tegelijkertijd meerdere reglementen beïnvloedt.

#### **Artikel 5**

##### **Aard en inhoud van bijlagen**

1. De voorschriften van ieder reglement kunnen door bijlagen worden aangevuld.
2. Bijlagen bij reglementen bevatten in het bijzonder bepalingen over:
  - modellen voor documenten en formulieren
  - de specifieke inhoud van de examenprogramma's
  - in de binnenvaart gebruikte tekens en symbolen
  - als gelijkwaardig aan de bevoegdheidsbewijzen voor Rijnvaart erkende getuigschriften.
3. Bijlagen die dezelfde rechtswerving als het corpus van het reglement hebben, worden volgens dezelfde procedure in de nationale wetgeving overgenomen.
4. Voor wijzigingen van de bijlagen kan eventueel een ander ritme worden gehanteerd dan voor de reglementen.

#### **Artikel 6**

##### **Aard en inhoud van de dienstinstructies**

1. Dienstinstructies zijn voor de bevoegde nationale autoriteiten bestemde voorschriften. Zij bevatten geen voorschriften die zich tot adressaten richten.
2. De lidstaten brengen die instructies ter kennis van de bevoegde autoriteiten waarvoor zij bestemd zijn. De dienstinstructies krijgen rechtskracht zodra de bevoegde autoriteiten daarvan in kennis zijn gesteld.
3. De dienstinstructies worden door de CCR bekend gemaakt. Zij kunnen tevens ter informatie voor particulieren door de nationale autoriteiten bekend worden gemaakt.
4. De plenaire vergadering kan het uitwerken van de dienstinstructies aan andere organen van de CCR delegeren. In dat geval neemt de plenaire vergadering uiterlijk één jaar na aanneming kennis van de tekst van die dienstinstructies.

5. De in een dienstinstructie vervatte bepalingen hebben in het bijzonder betrekking op:
  - de procedures volgens welke door de Commissie van Deskundigen onderzoeken doorgevoerd worden en certificaten en verklaringen verstrekt, geweigerd of ingetrokken worden;
  - nadere specificatie van de toepassing van reglementen voor zover deze van belang zijn voor de Commissies van Deskundigen of voor andere bevoegde autoriteiten.

### **Artikel 7**

#### **Voorschriften van tijdelijke aard**

1. Voorschriften van tijdelijke aard hebben tot doel om een afwijkend voorschrift voor een beperkte geldigheidsduur aan te nemen, zodat hun relevantie kan worden beoordeeld. Met de voorschriften van tijdelijke aard wordt beoogd voorschriften te autoriseren, die een alternatief bieden ten opzichte van de in de reglementen vastgelegde voorschriften.
2. Voorschriften van tijdelijke aard hebben een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren. Hun geldigheid kan slechts verlengd worden met het oog op en voor de benodigde tijd van de definitieve aanneming.
3. Van bovengenoemde voorschriften kan uitsluitend met een met redenen omkleed besluit van de plenaire vergadering worden afgeweken.
4. De lidstaten kunnen, krachtens hun nationale regelgeving, deze voorschriften volgens een vereenvoudigde en snellere procedure in werking stellen. Na deze procedure en publicatie door de lidstaten zijn de reglementen inroepbaar tegen de adressaten.

### **Artikel 8**

#### **Overgangsbepalingen**

1. Bij wijziging van een voorschrift kan een overgangsbepaling worden vastgesteld. De overgangsbepalingen worden voor zover mogelijk in aantal en in de tijd beperkt.
2. Iedere overgangsbepaling moet voorwerp van een voorafgaand onderzoek zijn. Hierbij moeten enerzijds de risico's die het uitstellen van de toepassing van een nieuwe maatregel voor de veiligheid en voor het milieu met zich mee zou brengen en anderzijds de economische kosten en de rechtsonzekerheid die zouden ontstaan bij een onmiddellijke toepassing van de nieuwe regeling, tegen elkaar af worden gewogen.
3. Overgangsbepalingen moeten regelmatig opnieuw worden onderzocht, om aan de hand van dezelfde criteria vast te kunnen stellen of zij mogelijkerwijs kunnen worden opgeheven.

### **Artikel 9**

#### **Methode voor het analyseren en evalueren van de CCR-regelgeving**

1. Voorafgaand aan iedere wijziging van een reglement moet het volgende worden geëvalueerd:
  - de behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden,
  - eventuele alternatieven voor de geplande wijziging,
  - consequenties van de genoemde wijziging,
  - consequenties als de wijziging wordt verworpen.

2. De technische comités en hun werkgroepen kunnen hiervoor gebruikmaken van het in de bijlage vermelde evaluatieformulier. Op dit formulier wordt een samenvatting van de inhoud van de wijziging gegeven, van de redenen die tot de wijziging hebben geleid en van de discussies die over het wijzigingsvoorstel hebben plaatsgevonden. Het evaluatieformulier kan dan vervolgens dienst doen als document ter verklaring van het aannemen of wijzigen van de regeling.

3. Het in de bijlage vermelde evaluatieformulier kan door de verschillende comités naar gelang worden aangepast.

### **Artikel 10**

#### **Bekendmaking door de CCR**

De CCR zorgt voor de bekendmaking van al haar regelingen door verspreiding in gedrukte of elektronische vorm en door de regelingen op haar website te plaatsen.

### **Artikel 11**

#### **Evaluatie van de reglementaire werkzaamheden**

Over de evaluatie van de reglementaire werkzaamheden van de CCR wordt een driejaarlijks verslag uitgebracht. Het eerste verslag wordt op 31 december 2010 voorgelegd.

**EVALUATIEFORMULIER**  
**Voorstel voor een standaardformulier**

<b>WIJZIGINGSVOORSTEL</b>	<b>Nr.</b>	<b>DOC. Nr.</b>
Huidige bepaling		Reglement/ Article
Wijzigingsvoorstel:		Datum:
Voorgesteld door: de .... delegatie behandeld door: de werkgroep.... op ... het Comité ... op ...		
Motivering van het wijzigingsvoorstel:		
Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging:		
Consequenties van een afzien van de wijziging:		
Evaluatie van de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de overheidsinstellingen en voor de particuliere sector		
1. Behandeling van het voorstel bij de bijeenkomst op: .....		
<i>Resultaat: aangenomen met de volgende wijzigingen.....</i>		
2. Behandeling van het voorstel bij de bijeenkomst op: .....		
<i>Resultaat: aangenomen met de volgende wijzigingen.....</i>		
Voorstel aangenomen/gewijzigd tijdens de bijeenkomst .....		
Kwestie afgerond per besluit .....		
Datum van inwerkingtreding .....		

## **PROTOCOL 4**

### **Betrekkingen met de Europese Commissie**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 5**

### **Op weg naar een evenwicht tussen de belangen van waterecologie en scheepvaart Gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

bewust zijnde dat het onderhoud van en de werkzaamheden aan de Rijn als waterweg noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart evenals voor het verwerken van de toekomstige toename van het verkeer,

rekening houdend met het feit dat de binnenvaart een bijzonder milieuvriendelijke vervoerswijze is en dat de Centrale Commissie evenals de nationale scheepvaartautoriteiten en vaarwegbeheerders reeds in het verleden vele maatregelen hebben getroffen die bijdragen aan het bereiken van waterecologische doelstellingen,

vaststellende dat een constructief evenwicht tussen de belangen van waterecologie en scheepvaart bijdraagt aan de duurzame ontwikkeling van de Rijnvaart,

strevend naar de versterking van haar samenwerking met de CIBR,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 2004-I-11, waarin zij haar ondersteuning van de implementatie van de Kaderrichtlijn water heeft bevestigd en daartoe tot concrete maatregelen heeft besloten,
- 2005-II-12 waarin zij naar aanleiding van de inventarisatie conform de kaderrichtlijn water een integratie van de doelstellingen die met de ontwikkeling van de binnenvaart en met de implementatie van de kaderrichtlijn water worden voortgezet, heeft voorgesteld,

neemt op grond van informatie van haar secretaris-generaal over de gemeenschappelijke workshop van de CCR en de CIBR "Hydromorfologische maatregelen aan de Rijn: best practice?", gehouden op 24 en 25 april 2008 te Straatsburg, kennis van de in de bijlage bij dit besluit vermelde gemeenschappelijk bereikte resultaten van de CCR en de CIBR,

verzoekt haar lidstaten deze resultaten in acht te nemen

geeft opdracht aan haar Permanent Technisch Comité de implementatie te begeleiden en daarbij de doelstellingen voor het onderhoud van en de werkzaamheden aan de Rijn als waterweg ter waarborging van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart evenals van het verwerken van de toename van het verkeer, in aanmerking te nemen,

stelt aan de CIBR voor dezelfde procedure toe te passen ten aanzien van de waterecologische doelstellingen.

#### **Bijlage**

**Gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)  
en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR)**

**“Hydromorfologische maatregelen aan de Rijn: best practice?”  
Op weg naar een evenwicht tussen waterecologie en scheepvaart**

**Resultaten van de workshop van 24/25 april 2008 te Straatsburg**

Uit de balans van de uitvoering van het ICBR-programma “Rijn 2020” in 2005 is naar voren gekomen dat de doelstelling “verhoging van de structuurrijkdom aan de hoofdstroom van de Rijn” niet werd bereikt. De verbetering van de hydromorfologie is ook een van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water (KRW). De Rijn en alle grotere zijrivieren zijn conform de KRW aangewezen als sterk veranderde waterlichamen, d.w.z. dat hier het goede ecologische potentieel moet worden bereikt.

Om het milieu te ontzien, wordt in het vervoersbeleid gestreefd naar een grotere rol voor de binnenvaart. De Rijn vormt samen met zijn grote zijrivieren het belangrijkste waterwegennet van Europa. Aan de waterweg moeten onderhouds- en waterbouwkundige maatregelen worden uitgevoerd, teneinde de veiligheid en de goede afwikkeling van de scheepvaart te waarborgen en de toekomstige verkeerstoename te verwerken.

De autoriteiten voor het onderhoud van de waterwegen en de autoriteiten voor de verbetering van de waterecologie moeten dan ook nauw samenwerken.

Daarom bewandelen de ICBR en de CCR de weg naar een constructief evenwicht tussen de belangen van de waterecologie en de scheepvaart en hebben zij **“best practice”-maatregelen voor hydromorfologie, onderhoud van wateren en waterbouwkunde** geformuleerd. De resultaten van de workshop vormen daarvoor de basis.

**Als “best-practice”-maatregelen voor hydromorfologie, onderhoud van wateren en waterbouwkunde wordt vanuit technisch oogpunt het volgende aanbevolen:**

1. Milieuvriendelijk onderhoud van de wateren (zo weinig mogelijk, zo veel als nodig is voor het onderhoud en de verdere ontwikkeling van de Rijn als waterweg) met een zo klein mogelijke invloed op de waterecologie, daar waar dit technisch en economisch gerechtvaardigd is.
2. Identificatie van zones of trajecten in sterk veranderde of kunstmatige wateren waar - zonder negatieve gevolgen voor de scheepvaart - de structuurrijkdom weer tot ontwikkeling kan worden gebracht en de ecologische passeerbaarheid kan worden verbeterd (o.a. aantakken van nevenwateren), ook op kleine schaal; indien noodzakelijk wordt er ook rekening gehouden met cultureel-historische aspecten.
3. Ontwikkeling van bouwtechnische maatregelen voor bepaalde trajecten om een milieuvriendelijker onderhoud van de wateren mogelijk te maken.
4. Zoektocht naar technische oplossingen om de effecten van golfslag te beperken: enerzijds door de toepassing van eco-engineering voor de bescherming van de oevers en anderzijds door onderzoeksprojecten in de scheepvaart.



5. Maatregelen aan de waterbodem zodanig uitvoeren dat ze bijdragen tot de verbetering van de sedimenthuishouding en tot de vermindering van de bodemerosie; identificatie van trajecten met een tekort aan bodemmateriaal waar - zonder negatieve gevolgen voor de scheepvaart - een natuurlijke verplaatsing van dit materiaal (door laterale erosie) weer kan worden toegelaten of bevorderd.
6. Maatregelen in de oeverzone
  - a. Verwijdering van verharde oevers; verbetering van de toegang tot het water, ook met eenvoudige maatregelen; aanleg van uiterwaarden in de gestuwde gebieden;
  - b. Optimalisatie van waterwerken, milieuvriendelijkere vormgeving van kribben en strekdammen waar dit ruimtelijk gezien mogelijk is;
  - c. Bescherming tegen golfslag; rekening houden met het probleem van de afstemming van de watertoevoer naar waterkrachtcentrales op pieken en dalen in de elektriciteitsbehoefte;
  - d. Verhoging van de stromingsdiversiteit.
7. Maatregelen in de oeverzone en de uiterwaarden
  - a. Verbetering van de laterale koppeling met de alluviale zone, waar mogelijk o.a. door de aanleg van nevengeulen (met voldoende en gediversifieerde stroming), zodat de stapsteenfunctie van de oever en de alluviale zone in het biotoopnetwerk wordt geoptimaliseerd.
  - b. Bevordering van de milieuvriendelijke verbinding van de mondingsgebieden van zijrivieren aan de Rijn.
  - c. In de planning van maatregelen – waar mogelijk – rekening houden met dijkverleggingen voor de verruiming van uiterwaarden (dit is ook zinvol vanuit het oogpunt van hoogwaterbescherming).

### **Aanbevelingen voor de gezamenlijke aanpak en voor de benutting van synergieën**

1. Meer transparantie (d.w.z. informatie-uitwisseling over plannen voor het onderhoud van de waterweg of de verbetering van de waterecologie) en samenwerking tussen de scheepvaart, andere gebruiksfuncties (bijv. waterkracht, gemeenten, hoogwaterbescherming, koelwater) en de waterbescherming; vertrouwen wekken en gemeenschappelijk begrip tot stand brengen door alle actoren met elkaar in contact te brengen; gemeenschappelijke spelregels uitwerken voor de maatregelen en voor de samenwerking tussen de ICBR en de CCR.
2. Identificatie en gebruik maken van win-winsituaties; d.w.z. profiteren van de grote verscheidenheid aan behoeften (scheepvaart / hoogwaterbescherming / ecologie / ...), teneinde gemeenschappelijke, gecoördineerde projecten op gang te brengen die zijn afgestemd tussen de verschillende actoren, ook voor de financiering. Prioritaire uitvoering van “quick wins” (d.w.z. maatregelen die geen problemen opleveren en dus snel kunnen worden gerealiseerd); identificatie van lokale maatregelen (Overzicht over de hele rivier: waar is wat haalbaar?)
3. Stimuleren van het wederzijds begrip voor de mogelijkheden en beperkingen van de betrokken partijen door samen, projectgeoriënteerd doelen te stellen, maatregelen af te leiden, verantwoordelijkheid te dragen voor de uitvoering en evt. de financiering.
4. Opstarten van een iteratief proces door controle van de gevolgen van getroffen maatregelen (inclusief de nodige speelruimte voor trial and error); zodoende voortdurende aanpassing van de nu beschreven “best practice” aan de opgedane ervaringen en de stand van de technische kennis; oriëntering in ruimte en tijd van de controle van de gevolgen van maatregelen op de vastgestelde KRW-cycli.

5. Vaststellen van bindende afspraken tussen de verschillende actoren over de mogelijke uitvoering van maatregelen op de verschillende niveaus; hierbij moeten alle synergieën worden benut, bijv. met natuurbescherming, hoogwaterbescherming, elektriciteitsopwekking met waterkracht, enz.

**Aanbevelingen voor verder onderzoek, d.w.z. vooral het aanvullen van lacunes in de technische kennis**

1. Verder onderzoek naar de interacties tussen morfologie en biologie.
2. Verdere ontwikkeling van de scheepswerktuigkunde om negatieve effecten op de waterecologie te reduceren.

\*\*\*

## **PROTOCOL 6**

### **Samenwerking met de Moezelcommissie**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien de nauwe banden die tussen de CCR en de Moezelcommissie bestaan,

na kennis te hebben genomen van de maatregelen ter reorganisatie van het secretariaat van de Moezelcommissie,

gezien de gedachtewisseling tussen de voorzitter van de Moezelcommissie en de secretaris-generaal van de CCR,

gelet op artikel 44, lid quinquies, van de Herziene Rijnvaartakte,

gelet op besluit 2003-I-3-II ter instelling van de waarnemerstatus voor intergouvernementele organisaties,

geeft te kennen dat zij de samenwerking met de Moezelcommissie wenst te versterken,

stemt ermee in dat de Moezelcommissie als intergouvernementele organisatie met waarnemerstatus wordt erkend,

draagt haar voorzitter en secretaris-generaal op, met de voorzitter van de Moezelcommissie de nodige regelingen overeen te komen.

## **PROTOCOL 7**

### **Samenwerking met de Donaucommissie**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 8**

### **Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 9**

### **Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR**

Geen besluit.

## PROTOCOL 10

### Gemeenschappelijke interpretatie van het Aanvullend Protocol nr. 6

#### Besluit

De Centrale Commissie

strevend naar het bevorderen van de ratificatie van Aanvullend Protocol nr. 6 door alle lidstaten, opdat het protocol zo spoedig mogelijk in werking kan treden,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde gemeenschappelijke verklaring.

#### Bijlage

#### GEMEENSCHAPPELIJKE VERKLARING

bij Aanvullend Protocol nr. 6 bij de Akte van Mannheim  
betreffende de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Bondsrepubliek Duitsland,  
Het Koninkrijk België,  
De Franse Republiek,  
Het Koninkrijk der Nederlanden,  
De Zwitserse Bondsstaat,

zijn overeengekomen artikel 1 van het Aanvullend Protocol nr. 6 als volgt te interpreteren:

Het bedrag van een geldboete bij een overtreding van politievoorschriften inzake de scheepvaart is de hoogste grens, waaronder de verdragsstaten vrij zijn een sanctie aan de ernst van de betrokken overtreding aan te passen.

## **PROTOCOL 11**

### **Communicatie en samenwerking bij ernstige ongevallen op de Rijn**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 12**

### **Klimaatverandering en Rijnvaart**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

vaststellende dat de klimaatverandering ook de Rijn – en Europese binnenvaart zal beïnvloeden, alhoewel de omvang van de verandering momenteel nog niet met zekerheid kan worden ingeschat,

in de overtuiging dat de binnenvaart over mogelijkheden beschikt zich aan eventuele gevolgen van de klimaatverandering op de afvoer van de Rijn aan te passen,

bewust zijnde dat de binnenvaart, die ten opzichte van het vervoer over land reeds de vervoerswijze is met de meest energiesparende vervoersprestatie, over het nodige potentieel beschikt om haar energieverbruik verder te verminderen en dus ook de emissies van broeikasgas verder te verminderen,

neemt kennis van het verslag “Klimaatverandering en Rijnvaart” van haar Permanent Technisch Comité en van haar Comité Reglement van onderzoek,

begroet in het bijzonder de voorlopige conclusie volgens welke de Rijnvaart ook in de toekomst haar gewoonlijke vervoersprestatie zal kunnen leveren en zelfs een toename van de vervoersprestatie niet hoeft te worden uitgesloten,

begroet de initiatieven van de lidstaten tot het vaststellen van voorwaarden om de gevolgen van klimaatverandering voor de scheepvaart en de waterwegen op betrouwbare wijze kunnen bepalen met het oog op het ontwikkelen van daarop gebaseerde, passende aanpassingsstrategieën,

stelt vast dat de tussentijdse resultaten van de initiatieven, in het bijzonder die van het Duitse Bondsministerie voor Verkeer, Bouw en Stadontwikkeling en van de door de wereldwijd actieve International Navigation Association (PIANC) opgestelde stand van zaken, centrale bijdragen zijn voor het onder het Duitse voorzitterschap van de Centrale Commissie in de zomer 2009 geplande congres “Klimaatverandering en Rijnvaart”,

verzoekt haar comités,

- hun werkzaamheden voort te zetten overeenkomstig de in het verslag vermelde aanbevolen handelingen en relevante punten,
- regelmatig over de voortgang van die werkzaamheden verslag te doen,
- een geactualiseerde stand van de geplande en de reeds voltooide werkzaamheden aan de plenaire voorjaarsvergadering van 2009 voor te leggen met het doel de door hen uitgewerkte benaderingen of afgerond overleg ter gelegenheid van het congres "Klimaatverandering en Rijnvaart" door de betrokken kringen te laten behandelen en in een afsluitend verslag van het congres te laten opnemen,

geeft opdracht aan haar secretariaat voorstellen bij haar in te dienen, hoe de Centrale Commissie door wijziging van haar werkwijze aan de vermindering van de emissies van broeikasgas kan bijdragen,

is voornemens, daarbij met andere internationale organisaties voor wie de klimaatverandering in samenhang met de scheepvaart of de Rijn als waterweg tevens van centrale betekenis is, in het bijzonder de internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR), de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) en de PIANC, versterkt samen te werken.

## **Bijlage**

**Klimaatverandering en Rijnvaart**  
**- Verslag aan de plenaire vergadering van de Centrale Commissie -**

Met dit verslag worden de volgende doelen nagestreefd:

- De Centrale Commissie wordt, op basis van de meest belangrijke informatie inzake de huidige stand van de wetenschappelijke kennis, over de werkelijke gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijnvaart geïnformeerd.
- Samenvattend wordt uiteengezet welke fundamentele mogelijkheden voor de Rijnvaart om zich aan te passen aan de gevolgen van de klimaatverandering momenteel bekend zijn.
- Op dergelijke wijze wordt aangetoond dat een redelijk groot aantal maatregelen bekend en toepasbaar zijn, om de emissies van broeikasgas in de Rijnvaart te verminderen.
- Ook op internationaal niveau wordt verduidelijkt dat de Centrale Commissie en haar lidstaten de nodige aandacht aan bescherming van de Rijnvaart en van de Europese binnenvaart besteden.
- Over het algemeen wordt het overleg over de toekomst van de Rijnvaart bij het veranderende klimaat geconcretiseerd, voorts moet het duidelijker worden in welke mate dat de Rijnvaart zou kunnen betreffen.

Dit verslag en in het bijzonder de in deel 5 vermelde bijlagen, waarop het verslag grotendeels is gebaseerd, biedt bovendien aan alle comités van de Centrale Commissie een basis voor hun werkzaamheden die zowel in hun respectievelijke werkprogramma's als in de prioriteitstelling van het Duitse voorzitterschap zijn voorzien, ten aanzien van de klimaatverandering en de uitwerkingen daarvan op de Rijnvaart.

## Samenvatting

Op basis van de huidige stand van de wetenschappelijke kennis moet ervan worden uitgegaan dat de klimaatverandering ook gevolgen zal hebben voor de Rijnvaart en de Europese binnenvaart. Een toename van extreme weersomstandigheden, zoals sterke neerslag of langdurende droogtes is waarschijnlijk. Deze omstandigheden zouden een uitwerking op de afvoer van de Rijn kunnen hebben.

De fundamentele mogelijkheden voor de Rijnvaart om zich aan te passen aan de gevolgen van de klimaatverandering betreffen de bouw, het onderhoud, en de exploitatie van de waterweg, het vervoersmanagement evenals het ontwerp en de exploitatie van de schepen. Toch is het noodzakelijk extra en werkelijk innovatieve maatregelen te ontwikkelen, om met meer efficiëntie en tegen minder kosten het hoofd te bieden aan de mogelijke uitwerkingen van een klimaatverandering. Aldus kan volgens de huidige stand van de kennis worden verwacht dat de Rijnvaart ook in de toekomst haar gewoonlijke vervoersprestatie zal kunnen leveren.

Ook is een redelijk groot aantal maatregelen bekend en toepasbaar om de emissies van broeikasgas in de Rijnvaart te verminderen. Deze betreffen de infrastructuur, de schepen en hier in het bijzonder hun exploitatie evenals het vervoersmanagement. Deze maatregelen brengen verschillende kosten met zich mee afhankelijk van hun potentieel van emissievermindering. Vele van die maatregelen kunnen zelfs vanwege de mogelijke brandstofbesparing kostendekkend zijn.

### 1. Uitgangssituatie

De regeringen van de CCR-lidstaten zijn het eens geworden over de vaststelling van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) dat een door de mensen versterkte klimaatverandering plaatsvindt en besloten maatregelen te treffen

- ter beperking van aan de klimaatverandering bijdragende emissies en
- ter aanpassing aan de klimaatverandering, om de negatieve uitwerkingen daarvan zoveel mogelijk te beperken.

Volgens de vooruitzichten gebaseerd op de door het IPCC (4th assessment report, 2007) onderzochte klimaatmodellen, zal de oppervlaktetemperatuur van de aarde tot in 2100 met 0,6 à 4,0° C stijgen ten opzichte van de waarden van 1990. Rekening houdend met de opwarming van de waterlichamen van de zeeën evenals met het smelten van het ijs van de gletsjers en Arctische gebieden wordt in diezelfde periode een zeespiegelstijging van enkele decimeters verwacht. Bovendien wordt een toename van extreme weersomstandigheden zoals stormen, sterke neerslag en lang aanhoudende droogtes verwacht.

Antropogene emissies dragen slechts in beperkte mate aan het totaal van de emissies van broeikasgas bij, waarvan minder dan een vierde aan het verkeer wordt toegeschreven. Van de emissies die aan het verkeer worden toegeschreven, valt slechts een geringe hoeveelheid aan de binnenvaart ten deel. Dat zou de binnenvaart er echter niet van moeten weerhouden bij te dragen aan de beperking van broeikasgas, wil zij haar reputatie als groot presterende milieuvriendelijke vervoerswijze hooghouden.

In principe moet ervan worden uitgegaan dat de klimaatverandering ook gevolgen zal hebben voor de Rijnvaart en de Europese binnenvaart. Kleine wijzigingen van de beschikbare afluadruijme zouden reeds tot een verhoging van de vervoerskosten kunnen leiden, grotere wijzigingen kunnen in principe de betrouwbaarheid of zelfs op sommige riviergedeelten het bestaan van de binnenvaart op spel zetten. Dit stelt ook de vraag aan de orde betreffende de toekomstige locaties van de veelal aan de Rijn gelegen productie-inrichtingen die op een betrouwbare binnenvaart tegen geringe kosten aangewezen zijn.



## **2. Mogelijke consequenties van de klimaatverandering op de Rijn- en binnenvaart**

Er is veel onzekerheid over klimaatmodellen. Die onzekerheden nemen bij de overgang van globale klimaatmodellen en regionale klimaatmodellen naar afvoermodellen met prognoses over schommelingen van waterstanden zelfs toe. Op klimaatmodellen gebaseerde afvoermodellen worden momenteel uitgewerkt. Aannemelijke conclusies betreffende de toekomstige ontwikkeling van de afvoer van de Rijn kunnen over een jaar of twee worden verwacht.

### **2.1 Gemiddelde afvoer**

De eerste analyses van klimaatmodellen duiden erop dat de gemiddelde jaarlijkse hoeveelheid neerslag in het stroomgebied van de Rijn redelijk stabiel zal blijven. Daarom verwacht men, ook bij gemiddelde afvoer, geen significante wijzigingen.

### **2.2 Hoge en lage waterstanden**

Een toename van extreme weersomstandigheden, zoals sterke neerslag of langdurende droogtes is waarschijnlijk. Dientengevolge kan worden verwacht dat perioden met hoog of laag water ook zullen toenemen. Tegelijkertijd is een afname van de als waterreserve werkende sneeuwbedekking van de Alpen en het middelgebergte mogelijk. Het is nog grotendeels onbekend in welke omvang stuwdammen en hoogwaterdammen in de toekomst compenserend op de waterstanden van de Rijn zullen werken. Daarom kan er momenteel nog geen betrouwbare prognose worden gemaakt over de omvang van de gevolgen van extreme weersomstandigheden op de afvoer en de waterstanden. De uitwerkingen op de infrastructuurbouwwerken, in het bijzonder de stuwinrichtingen in de Bovenrijn en in Nederland, evenals op de havens, dienen niet te worden uitgesloten.

### **2.3 Hydromorfologie**

Extreme weersomstandigheden, in het bijzonder sterke regenval na lange droogtes, kunnen een aanzienlijke erosie van de rivierbedding ten gevolge hebben. Verwacht kan worden dat het sedimentmanagement gewijzigd en het onderhoud van de waterwegen complexer zal worden.

### **2.4 Waterkwaliteit**

De opwarming van de lucht zal eveneens een opwarming van de waterlichamen ten gevolge hebben. Dat leidt tot een belasting van de ecosystemen van de Rijn, in het bijzonder vanwege de vermindering van het zuurstofgehalte. Dat zal nauwelijks directe uitwerkingen op de scheepvaart hebben. Wel kan verwacht worden dat maatregelen ter vergroting van het zuurstofgehalte indirecte uitwerkingen ten gevolge zullen hebben. Uitwerkingen op infrastructuurinrichtingen vanwege fysische, chemische of biologische processen zijn tevens mogelijk.

### **2.5 IJsvorming**

Met de vermindering van vriesperiodes zal ook de waarschijnlijkheid van ijsvorming op de waterwegen minder worden. Voor de Rijnvaart zal die vermindering weinig inhouden, maar voor de nevenvaarwateren van de Rijn en de daarmee verbonden kanalen zal dat waarschijnlijk toch een verbetering van de scheepvaartomstandigheden in de winter betekenen.

### 3. Mogelijke aanpassingen aan de consequenties van de klimaatverandering

De in het bovenstaande hoofdstuk vermelde consequenties van de klimaatverandering zijn niet volkomen nieuw. Dienovereenkomstig heeft de binnenvaart reeds maatregelen ontwikkeld waarmee het vervoer ook onder ongunstige omstandigheden kan worden gewaarborgd en heeft die, bijvoorbeeld bij langdurige droogtes, ook al toegepast.

De onderstaande tabel is een overzicht van de mogelijke maatregelen van de Rijn en binnenvaart om zich aan te passen aan de consequenties van klimaatverandering. Enkele van deze maatregelen vereisen extra investeringen of brengen hogere bedrijfskosten teweeg. De keuze van de maatregelen die werkelijk getroffen moeten worden is voornamelijk een kwestie van kosten en baat.

Toepassingsgebied	Maatregel	Opmerking
Bouw en onderhoud van de waterweg	Creëren van waterstuwinrichtingen	Stuwdammen in de Alpen en hoogwaterstuwinrichtingen aan de Bovenrijn kunnen ook bijdragen aan de verbetering van de scheepvaartomstandigheden
	Verdieping in plaats van verbreding van de vaargeul	
Gebruik van de vaarweg	Afvoermanagement	Betere afstemming van het gebruik van bescherming tegen hoogwater, waterkracht en scheepvaart
	Verbetering van waterstandvoorspellingen	Met nauwkeurigere voorspellingen, en op langere termijn kan de scheepsexploitatie worden verbeterd; werkzaamheden daartoe zijn reeds gaande
	Verbetering van het sluisbedrijf	Bij het optreden van knelpunten kunnen automatiseringssystemen voor wachtfiles en sluisbezetting aan een betere benutting van de beschikbare capaciteit bijdragen
	Voortzetting van de implementatie van River Information Services (RIS)	RIS draagt bij aan de verbetering van de veiligheid en de efficiëntie van de binnenvaart
	Over het gehele gebied actuele elektronische kaarten met informatie over de diepten ter beschikking stellen	Aan de hand van nauwkeurige en betrouwbare gegevens kan de belading van de schepen geoptimaliseerd worden
Vervoersmanagement	Huren van extra schepen	
	Verhoging van de dagelijkse bedrijfstijden van de schepen	
	Samenwerking met andere vervoerswijzen	Het spoor schijnt in het stroomgebied van de Rijn nauwelijks overcapaciteit te hebben
	Vergroting van de opslagmogelijkheden	
Exploitatie van het schip	Gebruik van Inland ECDIS (Electronic Chart Display and Information System)	Inland ECDIS ontwikkelt zich steeds meer in de Rijnvaart; met de zo beschikbaar gestelde nauwkeurige en betrouwbare gegevens kan de scheepsexploitatie geoptimaliseerd worden

Toepassingsgebied	Maatregel	Opmerking
Ontwerp van de schepen	Vermindering van het gewicht van de schepen	Bereikbaar met alternatieve materialen, bouwwijzen en lichtere uitrustingen; beperking van dergelijke maatregelen onder andere door de ROSR-voorschriften
	Verbreiding van de schepen	Bredere schepen hebben met een zelfde belading minder diepgang: maximaal toegestane afmetingen van schepen worden door het RPR bepaald

Onafhankelijk van een mogelijke klimaatverandering implementeren de overheidsinstanties voor waterwegen en het bedrijfsleven reeds enkele van de bovengenoemde maatregelen, bij voorbeeld de ter beschikkingstelling en het gebruik van elektronische waterwegenkaarten met informatie over de diepten. Toch lijkt het noodzakelijk extra en werkelijk innovatieve maatregelen te ontwikkelen, om met meer efficiëntie en tegen minder kosten het hoofd te bieden aan de uitwerkingen van een klimaatverandering.

#### 4. Mogelijkheden van de Rijn- en binnenvaart betreffende de vermindering van emissies van broeikasgas

Over de mogelijkheden van de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies in de zeevaart werd in het kader van de IMO al in 2000 een uitgebreid onderzoek ingesteld. Een vergelijkbaar onderzoek voor de binnenvaart bestaat kennelijk nog niet. In feite werden echter ook voor de binnenvaart reeds vele technische, operationele en logistieke maatregelen ter vermindering van het brandstofverbruik en dus ook van de CO<sub>2</sub>-emissies geïdentificeerd en in vele gevallen geïmplementeerd. De onderstaande tabel geeft een – evenwel niet volledig – overzicht van die maatregelen. (Om een zo volledig mogelijk beeld te schetsen zijn in deze tabel ook maatregelen vermeld die niet direct door de Centrale Commissie noch door het bedrijfsleven kunnen worden beïnvloed.)

Toepassingsgebied	Maatregelen	Opmerkingen	
Infrastructuur	Waterweg - Bouwwerken - vaargeul	Aanpassing aan de optimale afmetingen van de schepen	Aangezien de waterweginfrastructuur van de Rijn verregaand voltooid is, zijn hier slechts kleinschalige veranderingen mogelijk en zinvol
		Beperking van noodzakelijke manoeuvres	
		Vermijding van ongunstige afvoerstandigheden	
	Informatie over de waterweg	Terbeschikkingstelling van informatie over de waterwegparameters	Vaargeulbreedte, afvoervoorwaarden
		Terbeschikkingstelling van informatie over het verkeer	Verkeersdichtheid, storingen, onderbrekingen
	Vessel Traffic Management	Verkeersregeling	Optimale snelheid van de schepen
		Bedrijf waterbouwwerken (sluizen)	Vermijding van wachttijden, afzetten van motoren
	Havens en ligplaatsen	Beperking van noodzakelijke manoeuvres	
		Walaansluiting	Stroomvoorziening
Geoptimaliseerd laden en lossen ter beperking van energieverbruik			

Toepassingsgebied		Maatregelen	Opmerkingen
Schip	Ontwerp en uitrusting	Beperking van het gewicht	
		Optimalisering van het scheepsontwerp	Hydrodynamische eigenschappen (optimalisering van de hoofdafmetingen, vorm, snelheid en voortstuwingsorganen van het schip)
		Optimalisering van de conventionele voortstuwingsinstallaties	Energiesparende uitvoering, vermijding van overgedimensioneerde motoren, elektrische voortstuwing
		Gebruik van alternatieve voortstuwingsinstallaties	Brandstofcellen, zonnepanelen
		Modeltesten	
		Energiesparende uitrustingen	Hulpaandrijving, verbruikers
		Energieterugwinning	Warmtewisselaars
		Onboard informatiesystemen voor verbruiksarm varen	Verbruiksmeters
	Brandstoffen	Vermijding van broeikasgas-emissies bij de productie van conventionele brandstoffen	Verlaging van het zwavelgehalte verhoogt de broeikasgas-emissies
		Gebruik van biogene brandstof van de eerste generatie	Twijfelachtige ecologische & sociale gevolgen; opslag aan boord eventueel problematisch
		Gebruik van biogene brandstof van de tweede generatie	Nog niet beschikbaar
		Gebruik van gasvormige brandstoffen	Productie, opslag aan land, distributie, opslag aan boord bijzonder gecompliceerd
	Bedrijf	Algemene vermindering van de snelheid	Waarschijnlijk de meest efficiënte afzonderlijke maatregel
		Aanpassing van de snelheid aan de vaargeulafmetingen	
		Vermijding van stationair draaien van de motoren	
		Optimalisering van de trim	
		Beperking van de manoeuvres van het schip	
		Optimalisering van de routebepaling	
	Onderhoud	Onderhoud van het in het water stekende deel van het schip	
		Schone onbeschadigde voorstuwingsorganen	
		Optimaal ingestelde en onderhouden motoren	
Vervoersmanagement		Vermijding van varen met leeg schip	
		Volle benutting van de laadcapaciteit	
		Vermijding van wachttijden	

De bovenstaande maatregelen brengen verschillende kosten met zich mee afhankelijk van hun potentieel van emissievermindering. Vele van die maatregelen kunnen zelfs vanwege de mogelijke brandstofbesparing kostendekkend zijn.

Maatregelen ter emissievermindering kunnen ook een invloed op de veiligheid en het goede verloop van het scheepsverkeer hebben, evenals op de milieubescherming. Maatregelen ter vermindering van de emissies die de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart negatief kunnen beïnvloeden, moeten worden uitgesloten. Er bestaat een positieve wisselwerking tussen vermindering van brandstofverbruik en milieuvervuiling. Over het algemeen leidt een geringere brandstofverbruik ook tot geringere uitstoot van schadelijke stoffen, zoals stikstofoxide en roetdeeltjes. Schepen met zuinig brandstofverbruik veroorzaken ook vaak weinig golfslag en weinig wijzigingen in de stroming in de omringende waterlichamen, hetgeen tot het behoud van de rivierbedding bijdraagt.

## **5. Relevante publicaties en activiteiten van de CCR-lidstaten**

1. Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR): Vorbereitet auf Klimaänderungen im Einzugsgebiet des Rheins? (2006)
2. TU Delft, CBRB, HbR: Klimaatveranderingen en Binnenvaart (2006)
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Nederland Veroveren op de toekomst – kabinetsvisie op het waterbeleid (September 2007)
4. Zwitserse Bondstaat, Federale Dienst van het milieu: Klimaänderung in der Schweiz. Indikatoren zu Ursachen, Auswirkungen, Massnahmen (2007)
5. Bondsministerie voor Verkeer, Bouw en Stadontwikkeling: Schifffahrt und Wasserstraßen in Deutschland – Zukunft gestalten im Zeichen des Klimawandels.- eine Bestandsaufnahme (november 2007)
6. PIANC: Climate change and navigation. Waterborne transport, ports and waterways: A review of climate change drivers, impacts, responses and mitigation (mei 2008)
7. Moser et al.: Impacts of Climate Change on Navigation - Technical paper on the International Technical Seminar of PIANC China, 28.-29.May 2008; Beijing
8. Informatie inzake initiatieven van het BMVBS van 20.05.08 (Newsletter Nr. 3, Kompass – Kompetenzzentrum für Klimafolgen und Anpassung, Umweltbundesamt)

## **6. Conclusies en aanbevelingen**

De huidige stand van de kennis betreffende een mogelijke klimaatverandering biedt de mogelijkheid om tot de volgende voorlopige conclusies te komen:

1. Momenteel zijn er geen wetenschappelijk aannemelijke gegevens beschikbaar, aan de hand waarvan kan worden bevestigd dat de vervoerscapaciteiten op de Rijn als waterweg in de toekomst door de klimaatverandering beperkt zullen worden. Teneinde de mogelijkheden van de Rijn als waterweg te kunnen waarborgen en de tot op heden nog niet benutte vervoerscapaciteiten te kunnen gebruiken, moet eerst de nodige basis worden vastgesteld om de mogelijke uitwerkingen van de klimaatverandering voor de Rijn concreet te kunnen identificeren en om de geschikte aanpassingsstrategieën te ontwikkelen.
2. De binnenvaart die reeds de meest energiesparende vervoersprestatie heeft, beschikt over de nodige potentiëlen om haar energieverbruik verder te verminderen en dus ook de emissies van broeikasgas verder te verminderen.

Deze conclusies vergen echter een verdergaand en systematischer onderzoek. Daarbij zal het congres "Klimaatverandering en Rijnvaart", die in het kader van het Duitse voorzitterschap in zomer 2009 is gepland, een belangrijke fase zijn. Enkele kernpunten zouden kunnen zijn:

- overleg tussen de lidstaten, het scheepvaartbedrijfsleven en andere belanghebbenden die min of meer direct bij de Rijnvaart zijn betrokkenen,
- opstellen van betrouwbare prognoses over de mogelijke wijzigingen van de afvoer van de Rijn,
- ontwikkeling van innovatieve benaderingen ten aanzien van de aanpassing aan de klimaatverandering en van de vermindering van emissies van broeikasgas,
- duidelijk doen uitkomen van het positieve potentieel van de klimaatverandering voor de binnenvaart, haar profiel als milieuvriendelijke vervoerswijze en de mogelijke ontwikkeling van nieuwe markten in aanmerking nemend,
- kosten- en baatschatting van de verschillende mogelijke maatregelen.

Het lijkt wenselijk dat de CCR-comités de opzetten of conclusies van hun werkzaamheden zó tijdig aan het congres voorleggen, dat deze tijdens het congres uiteengezet, met de aanwezige deskundigen behandeld en in de slotbepalingen van het congres opgenomen kunnen worden.

\*\*\*

**PROTOCOL 13**

**Verslag van het Permanent Technisch Comité en van het Comité Reglement  
van onderzoek**

Geen besluit.

**PROTOCOL 14**

**Organisatie van het CCR-Congres Klimaatverandering en Rijnvaart**

Geen besluit.

**PROTOCOL 15**

**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 het jaar 2007 en de vooruitzichten voor de eerste helft van 2008.

**Bijlage**

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

### Jaar 2007 en vooruitzichten voor de eerste helft van 2008

#### I. Algemeen

##### a. Algemene situatie

In 2007 boekte de Rijnvaart een groei van rond de 2,6% in de door haar vervoerde goederenhoeveelheden. In de tweede helft van het jaar bedroeg de toename in vergelijking met dezelfde periode van het voorafgaande jaar 1,3%. De gevreesde daling van de werkgelegenheid in Europa en de negatieve invloed daarvan op de vraag naar vervoer door de binnenvaart hebben zich tot nu toe niet voorgedaan. De reeds beschikbare gegevens voor de eerste twee maanden van 2008 duiden op een verdere stijging van het vervoerde volume in de drogelading en de chemische sector. Daarentegen is er vanwege de hoge prijzen sprake van een duidelijk dalende tendens voor het vervoer van aardolieproducten.

##### b. Waterstanden

In de loop van 2007 waren er op de Rijn geen extreme schommelingen in de waterstanden. Alleen eind oktober en in de eerste helft van november heerste er drie weken lang laagwater. Ook eind december tot begin januari 2008, alsmede in februari gedurende enkele dagen was er sprake van laagwater in de Rijn. Sinds half maart zijn de waterstanden met het oog op de beladingsmogelijkheden tevredenstellend.

##### c. Brandstofprijzen

De gemiddelde prijs voor brandstoffen was over het gehele jaar 2007 gezien, dankzij een tijdelijke prijsverlaging in de eerste helft van 2007, slechts 2% hoger dan het gemiddelde op jaarbasis van 2006. In de tweede helft van 2007 en de eerste maanden van 2008 was er daarentegen een duidelijke prijsstijging vaststelbaar. Tussen april 2007 en april 2008 is brandstof rond 35% duurder geworden en de prijs bereikte daarmee opnieuw een recordhoogte. Om structurele redenen valt niet te verwachten dat de prijzen op de wereldmarkt voor aardolie blijvend zullen gaan dalen. Deze ontwikkeling is op een duidelijke toename van de exploitatiekosten voor de gehele binnenvaart uitgelopen.

#### II. Situatie in de drogeladingvaart

##### a. Vervoerd volume

In de drogeladingvaart was in 2007 en ook in de eerste maanden van 2008 een over de gehele linie levendige vraag naar transport zichtbaar. Deze zorgde in 2007 voor een stijging van de transporthoeveelheid met 4,4%. Ook in het eerste kwartaal van 2008 handhaafde de transportvraag in de drogeladingvaart zich op een hoog niveau.

##### *Landbouwsector*

Het vervoer in de landbouwsector nam met circa 4,6% toe. In de tweede helft van het jaar is ook het vervoer van meststoffen met meer dan 5% gestegen. Daar staat tegenover dat het transportvolume van tarwe in 2007 met meer dan 17% afnam. Vanwege de slechte oogst in Europa liep vooral de uitvoer terug. Dezelfde ontwikkeling kan men vaststellen bij het vervoer van gerst. In de eerste maanden van 2008 trok deze markt echter weer aan. In de zeehavens is de overslag ten gevolge van de grotere invoer gestegen.



### **Staalsector**

In 2007 is het vervoer van ijzer- en staalproducten met 15,7% toegenomen. Het vervoer van erts en metaalafval moest het daarentegen doen met een mager plus van 1,8%. In de eerste twee maanden van dit jaar heeft de positieve ontwikkeling zich qua transporthoeveelheid in deze segmenten voortgezet, zij het met een 3% lager tempo dan het voorafgaande jaar. Het staalverbruik in de EU zal in 2008 vermoedelijk met 2,2% toenemen, nadat de groei in 2007 5,3% bedroeg. De staalindustrie kwalificeert het jaar 2007 als "buitengewoon succesvol" en verwacht voor 2008 een vergelijkbaar hoog productieniveau, ondanks het feit dat de economische context toch over het algemeen wat meer risico's in zich bergt.

De bouwnijverheid blijft dynamisch, met name in Duitsland en in de nieuwe EU-lidstaten, zodat, samen met de uitvoer naar Azië die ondanks de hoge koers van de euro blijft toenemen, de vraag naar staal vermoedelijk op een hoog peil zal blijven liggen. Deze prognoses zouden, wat de ontwikkeling in 2008 aangaat, de binnenvaart het nodige vertrouwen in de toekomst moeten geven.

### **Energiesector: kolen**

Het transport van kolen is in 2007 qua hoeveelheid met 3% gestegen. Daarbij valt op dat de getransporteerde hoeveelheden in de tweede helft van het jaar met meer dan 8% en de tkm- prestatie met meer dan 12,3% zijn toegenomen. Daaruit kan de conclusie worden getrokken dat de transportafstand gemiddeld langer is geworden.

Begin 2008 toont de invoer van kolen nog steeds een stijgende tendens, met name met de +20% voor Duitsland, hetgeen voor de transportvraag in de Rijnvaart relevant is. Het vervoer op de Rijn heeft een gelijksoortige ontwikkeling vertoond, aangezien de verbruikers in het achterland voorraden wilden opbouwen voor het geval er laagwaterstanden zouden optreden in het tweede halfjaar. Het stoppen van de kolenwinning in het Saarland heeft tevens bijgedragen aan het aanhouden van de vraag naar vervoer.

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

Het vervoer van bouwmaterialen is in 2007 qua hoeveelheid met 2,3% gestegen. In de tweede helft van het jaar zwakte de ontwikkeling zich af. In de eerste maanden van 2008 is de tendens opnieuw klimmend, met een vraag die 4% hoger ligt.

Men verwacht in Europa vanwege de economische situatie een afzwakking van bouwactiviteiten in de particuliere en industriële sector, terwijl in de weg- en waterbouw en openbare sector een aanhoudend positieve trend wordt voorspeld. Vooral in Oost-Europa verwacht men omvangrijke bouwactiviteiten. Het feit dat met name de Duitse bouwnijverheid en de algemene economische ontwikkeling in de nieuwe EU-lidstaten in de lift zitten, wijst op een positieve ontwikkeling van de vervoersvraag in de komende maanden.

#### **b. Vrachtprijsontwikkeling**

Dankzij de vrij redelijke waterstanden, wist de vrachtprijs zich in 2007 door de bank genomen op een redelijk niveau te handhaven, mede ook door de grote vraag naar laadruimte. In de eerste maanden van 2008 leidde de ononderbroken hoge vraag naar vervoercapaciteiten op vrijwel alle Europese waterwegen samen met korte perioden laagwater ertoe dat scheepsruimte naar de Bovenrijn krap werd en de charterprijzen op een hoog niveau bleven liggen.

#### **c. Containervervoer**

In 2007 is het containervervoer op de Rijn slechts iets meer dan 2% gestegen en dit binnen een context waarin de overslagvolumen in de belangrijkste zeehavens gemiddeld met meer dan 10% toenamen. Dit wijst duidelijk op marktaandelen die voor de binnenvaart verloren gaan. Zoals bekend zijn deze verliezen toe te schrijven aan de logistieke problemen die zich bij de overslagterminals voordoen, in het bijzonder in de haven van Rotterdam waar men moeite heeft de sterke groei van het volume containers te verwerken.

Vanaf december 2007 en ook in de twee eerste maanden van dit jaar werd er echter een groeipercentage van 8 tot 9 % bij de vervoerde containers in TEU geboekt.

Bovendien kan worden vastgesteld dat in 2007 het aandeel van de op de Rijn vervoerde geladen containers van 66,7 naar 68,3 % is gestegen.

### III. Situatie in de tankvaart

#### a. Vervoerd volume

In de tankvaart is de getransporteerde hoeveelheid in 2007 ondanks de hoge vraag van de kant van de chemische industrie met 3,5% gedaald. De eerste maanden van dit jaar lieten een iets rooskleuriger beeld zien.

#### **Energiesector**

In 2007 liep het vervoer van aardolieproducten met meer dan 10% terug (benzine -2,8%, Diesel, gasolie en stookolie -21%). In termen van tendens stegen de vervoerde volumes in de afvaart, terwijl de volumes in de opvaart daalden.

Op een markt, waarop de aardolieprijzen een recordhoogte hebben bereikt, wordt veel gespeculeerd. Iedere prijsdaling, hoe kort die ook moge zijn, wordt gebruikt om de voorraden aan te vullen. Het gevolg is dat de vraag naar laadruimte dienovereenkomstig pieken en dalen laat zien.

De aardoliemaatschappijen voorspellen een structurele daling van de vraag naar aardolieproducten, die al in 2008 merkbaar zal zijn en zich in de komende jaren zal voortzetten. De afzet van brandstoffen en stookolie zal naar verwachting in Duitsland tot 2025 25% afnemen. De oorzaak van deze ontwikkeling moet onder andere worden gezocht in de continue verbetering van het prestatievermogen van de motoren. Tot 2010 zal het verbruik van diesel echter nog blijven toenemen. Deze prognoses, die van de aardoliemaatschappijen afkomstig zijn, wijzen op een structurele daling van de transportvraag op lange termijn.

#### **Chemische sector**

De opleving in deze sector heeft zich in 2007 voortgezet. De transporthoeveelheden zijn over het gehele jaar gezien dan ook met 10% fors gestegen. Ook in de eerste twee maanden van 2008 zijn de getransporteerde goederenhoeveelheden ondanks een lichte daling in januari gemiddeld ongeveer 5,7% gestegen. In de chemische industrie heerst sinds maart weer meer optimisme over de komende maanden. Vandaar dat in de komende maanden ook een positieve ontwikkeling voor de vraag naar vervoer door de binnenvaart te verwachten zal zijn.

#### b. Vrachtprijsontwikkeling

Vanwege de algemeen zwakke vraag in 2007 lag de vrachtprijs met name voor het vervoer van aardolieproducten op een te laag niveau, zeker om de steeds hogere bunkerprijzen op te kunnen vangen. De luttele, kort aanhoudende, seizoensgebonden prijsstijgingen hebben de financiële bedrijfssituatie niet echt kunnen verbeteren. In de eerste maanden van 2008 was er bij laagwater een zekere opleving van deze markt vast te stellen. Daardoor zijn in die periode de vrachtprijzen weer gestegen.

### IV. Ontwikkeling aan de aanbodzijde

In 2007 is meer dan 165.000 t nieuwe laadruimte op de **drogeladingmarkt** in de vaart genomen. Uitgedrukt in aantallen schepen, heeft 80% van de nieuwe motorvrachtschepen een laadcapaciteit van meer dan 3000 t en 16% een capaciteit van 2000 en 3000 t. Bij de duwbakken beschikt meer dan 60% van de nieuw gebouwde schepen over een laadvermogen tussen de 2000 en 3000 t. De overige schepen zijn ofwel nog groter (bijvoorbeeld 3500 t) of kleiner (ongeveer 1500 t).

Bekijkt men de tijdreeks 2002-2007 dan blijkt dat er in de genoemde jaren rond 339 eenheden op de markt zijn gekomen, waarvan 2/3 motorvrachtschepen en 1/3 duwbakken. Dit komt overeen met een toename van circa 8,6% van de beschikbare laadruimte in deze periode.

Bij de **tankschepen** werd in 2007 meer dan 50.000 t nieuwe laadruimte op de markt gebracht. Daarvan is 30% terug te vinden bij eenheden met een laadvermogen van minder dan 2000 t, 35% hebben een laadvermogen tussen 2000 en 3000 t, en 35% een laadvermogen van meer dan 3000 t.

Tussen 2002 en 2007, zijn 226 nieuwe eenheden (bijna uitsluitend motortankschepen) in de vaart gekomen. In het geval dat geen oude eenheden gesloopt worden, zou dit overeenkomen met een toename van 32,6% van de beschikbare laadruimte op de markt.

## V. Conclusies en vooruitzichten

In de afgelopen maanden werden de economische prognoses in de EU herhaaldelijk naar beneden bijgesteld, als voorboden van een nog niet precies te ramen economische inzinking in Europa. Voor 2008 wordt slechts een groei van 2% van het BBP verwacht, terwijl dit cijfer voor 2007 nog 2,7% bedroeg. In hoeverre de transportvraag in de binnenvaart in de komende maanden door deze algemene ontwikkeling zal worden beïnvloed, valt op dit moment nog niet te zeggen.

### *Drogeladingvaart:*

Hoewel de nieuwe scheepsruimte over een hogere productiviteit beschikt, lijkt de ontwikkeling in de drogeladingvaart niet zorgwekkend, aangezien de vraag naar vervoer in drogeladingvaart structureel een gelijksoortige groei vertoont als de aanbod. Het gemiddelde vrachtprijsniveau in de afgelopen jaren bevestigt deze inschatting.

### *Tankvaart:*

De tankvaart bevindt zich in een herstructureringsfase. De vraag naar vervoer in de chemische sector stijgt, terwijl de vraag naar vervoer in de aardoliesector (2/3 van het vervoerde volume) daalt. Globaal gezien stagneert de vraag naar vervoer in sector van de tankvaart. De toename van de beschikbare laadruimte van dubbelwandige schepen en het in de vaart houden van enkelwandige schepen zou in de toekomst voor de enkelwandige schepen tot een netelige situatie kunnen leiden. Een gemiddeld te laag vrachtprijsniveau voor aardolieproducten, gekoppeld aan het feit dat exploitanten van enkelwandige schepen in financiële moeilijkheden komen, schijnen deze analyse te bevestigen.

### **Bedrijfseconomische context in 2007:**

#### **Kosten:**

##### *- Stijging van de onderhoudskosten*

De beperkte mogelijkheden bij de scheepswerven, die samenhangen met de grote vraag naar nieuwbouw, hebben tot een verhoging van de onderhoudskosten geleid. Hiervoor zijn twee oorzaken te noemen: aan de ene kant de hoge staalprijzen en aan de andere kant een prijsverhoging door de werven ten gevolge van de grote vraag.

##### *- Stijging van de loonkosten*

De transportvraag en het tekort aan personeel hebben tot een stijging van de loonkosten geleid.

##### *- Opnieuw recordhoogten bij de bunkerprijzen*

In de tweede helft van 2007 en de eerste maanden van 2008 zijn de gasolieprijzen sterk gestegen. Een ommekeer in deze tendens is vooralsnog niet in zicht. De tankvaart heeft hier het zwaarst onder te lijden, omdat in de tankvaart de zeer sterke verhoging van de kosten met lage vrachten gepaard gaat.

***Inkomstenkant:***

- Dankzij een gemiddeld hogere transportvraag bewegen de vrachtprijzen zich in de drogeladingvaart op een hoger niveau dan vorig jaar.
- In de tankvaart lagen de vrachtprijzen als gevolg van de zeer zwakke transportvraag en toereikende waterstanden in de meeste gevallen op een zeer laag niveau, met uitzondering van het einde van het jaar, toen er op deze markt een lichte opleving viel vast te stellen.

\*

### Ontwikkeling van het traditionele vervoer over de Rijn (op jaarbasis)

2007	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	7903	2240	5917	1717	1986	523
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11805	2607	4806	978	6999	1629
2 Vaste minerale brandstoffen	29208	5610	542	55	28666	5555
3 Aardolieproducten	29185	7138	9134	2114	20051	5024
4 Ertsen, metaalafval	34311	4231	2062	319	32249	3912
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	14319	2765	6951	1259	7368	1506
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	42504	7897	31860	6098	10644	1799
7 Meststoffen	4299	1225	1879	520	2420	705
8 Chemische producten	18195	3851	6939	1161	11256	2690
9 Voertuigen, machines en overige goederen	20167	6130	13010	3884	7157	2246
99 daaronder andere transporten	18971	5868	12172	3668	6799	2200
<b>Totaal</b>	<b>211896</b>	<b>43694</b>	<b>83100</b>	<b>18105</b>	<b>128796</b>	<b>25589</b>

2006	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	7619	2275	6215	1872	1404	403
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11213	2484	4704	916	6509	1568
2 Vaste minerale brandstoffen	28342	5559	780	87	27562	5472
3 Aardolieproducten	32569	8386	7924	1719	24645	6667
4 Ertsen, metaalafval	33693	4136	2165	343	31528	3793
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	12376	2377	6600	1120	5776	1257
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	41337	7574	31254	5831	10083	1743
7 Meststoffen	4197	1182	1765	466	2432	716
8 Chemische producten	16514	3624	6307	1109	10207	2515
9 Voertuigen, machines en overige goederen	18799	5762	12383	3709	6416	2053
99 daaronder andere transporten	17643	5515	11542	3506	6101	2009
<b>Totaal</b>	<b>206659</b>	<b>43359</b>	<b>80097</b>	<b>17172</b>	<b>126562</b>	<b>26187</b>

Ontwikkeling in vergelijking met 2006 (in %)						
0 Landbouwproducten	3,73	-1,54	-4,79	-8,28	41,45	29,78
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5,28	4,95	2,17	6,77	7,53	3,89
2 Vaste minerale brandstoffen	3,06	0,92	-30,51	-36,78	4,01	1,52
3 Aardolieproducten	-10,39	-14,88	15,27	22,98	-18,64	-24,64
4 Ertsen, metaalafval	1,83	2,30	-4,76	-7,00	2,29	3,14
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	15,70	16,32	5,32	12,41	27,56	19,81
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	2,82	4,26	1,94	4,58	5,56	3,21
7 Meststoffen	2,43	3,64	6,46	11,59	-0,49	-1,54
8 Chemische producten	10,18	6,26	10,02	4,69	10,28	6,96
9 Voertuigen, machines en overige goederen	7,28	6,39	5,06	4,72	11,55	9,40
99 daaronder andere transporten	7,53	6,40	5,46	4,62	11,44	9,51
<b>Totaal</b>	<b>2,53</b>	<b>0,77</b>	<b>3,75</b>	<b>5,43</b>	<b>1,77</b>	<b>-2,28</b>

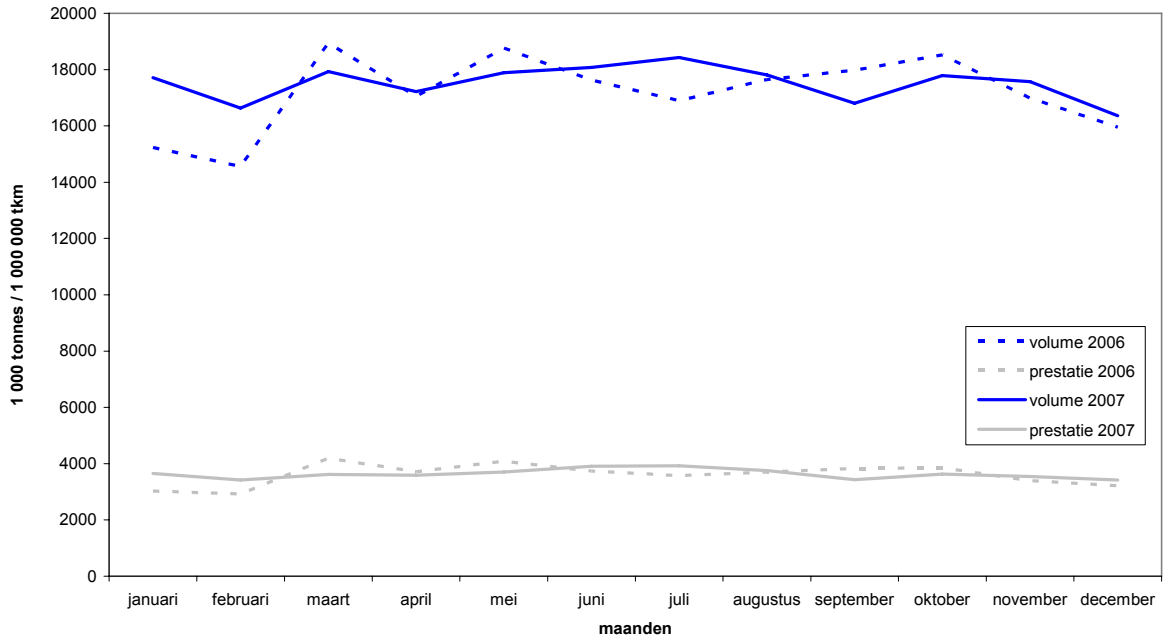
### Ontwikkeling van het traditionele vervoer over de Rijn (halfjaarlijks)

2de halfjaar 2007	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	3906	1135	2906	862	1000	273
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6054	1398	2483	542	3571	856
2 Vaste minerale brandstoffen	14703	2813	315	33	14388	2780
3 Aardolieproducten	14767	3572	4458	1018	10309	2554
4 Ertsen, metaalafval	17056	2071	942	141	16114	1930
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6841	1330	3483	632	3358	698
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	20778	3782	15440	2909	5338	873
7 Meststoffen	2247	637	950	260	1297	377
8 Chemische producten	9134	1921	3513	590	5621	1331
9 Voertuigen, machines en overige goederen	10111	3090	6558	1965	3553	1125
99 daaronder andere transporten	9530	2963	6161	1860	3369	1103
<b>Totaal</b>	<b>105597</b>	<b>21749</b>	<b>41048</b>	<b>8952</b>	<b>64549</b>	<b>12797</b>

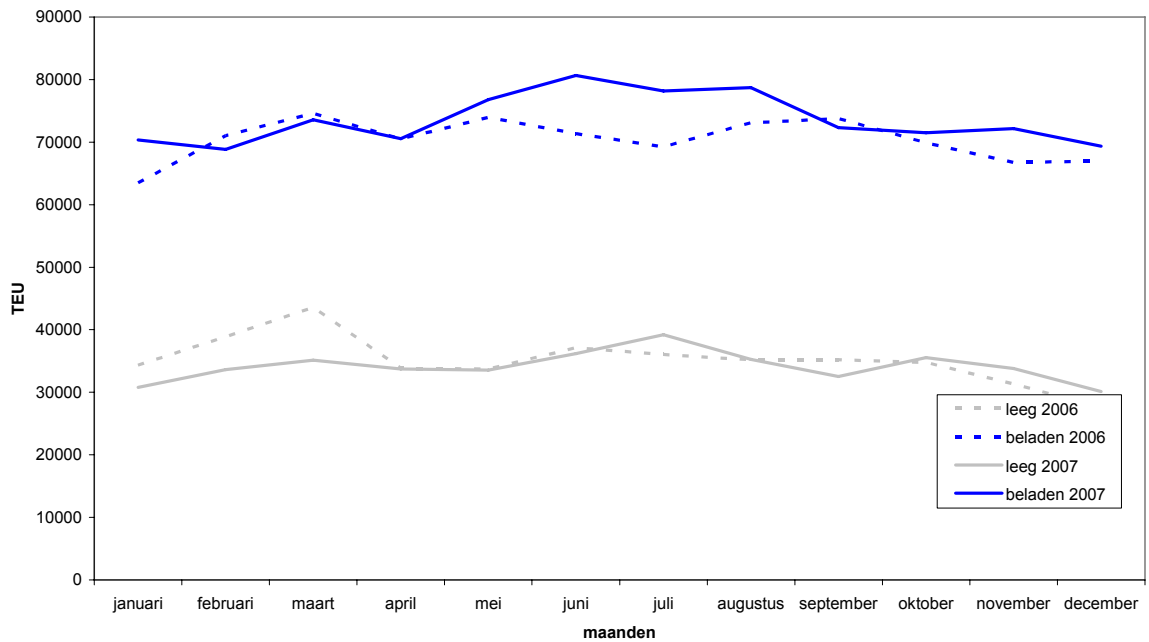
2de halfjaar 2006	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	3874	1170	3150	955	724	215
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5824	1282	2440	476	3384	806
2 Vaste minerale brandstoffen	13596	2504	320	37	13276	2467
3 Aardolieproducten	16748	4341	3994	905	12754	3436
4 Ertsen, metaalafval	16988	2134	1007	163	15981	1971
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6348	1227	3304	581	3044	646
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	21051	3683	15927	2824	5124	859
7 Meststoffen	2137	602	902	243	1235	359
8 Chemische producten	8279	1788	3060	521	5219	1267
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9400	2894	6212	1869	3188	1025
99 daaronder andere transporten	8847	2781	5828	1777	3019	1004
<b>Totaal</b>	<b>104245</b>	<b>21625</b>	<b>40316</b>	<b>8574</b>	<b>63929</b>	<b>13051</b>

Ontwikkeling in vergelijking met de 2 <sup>de</sup> halfjaar van 2006 (in %)						
0 Landbouwproducten	0,83	-2,99	-7,75	-9,74	38,12	26,98
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	3,95	9,05	1,76	13,87	5,53	6,20
2 Vaste minerale brandstoffen	8,14	12,34	-1,56	-10,81	8,38	12,69
3 Aardolieproducten	-11,83	-17,71	11,62	12,49	-19,17	-25,67
4 Ertsen, metaalafval	0,40	-2,95	-6,45	-13,50	0,83	-2,08
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	7,77	8,39	5,42	8,78	10,32	8,05
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	-1,30	2,69	-3,06	3,01	4,18	1,63
7 Meststoffen	5,15	5,81	5,32	7,00	5,02	5,01
8 Chemische producten	10,33	7,44	14,80	13,24	7,70	5,05
9 Voertuigen, machines en overige goederen	7,56	6,77	5,57	5,14	11,45	9,76
99 daaronder andere transporten	7,72	6,54	5,71	4,67	11,59	9,86
<b>Totaal</b>	<b>1,30</b>	<b>0,57</b>	<b>1,82</b>	<b>4,41</b>	<b>0,97</b>	<b>-1,95</b>

### Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer

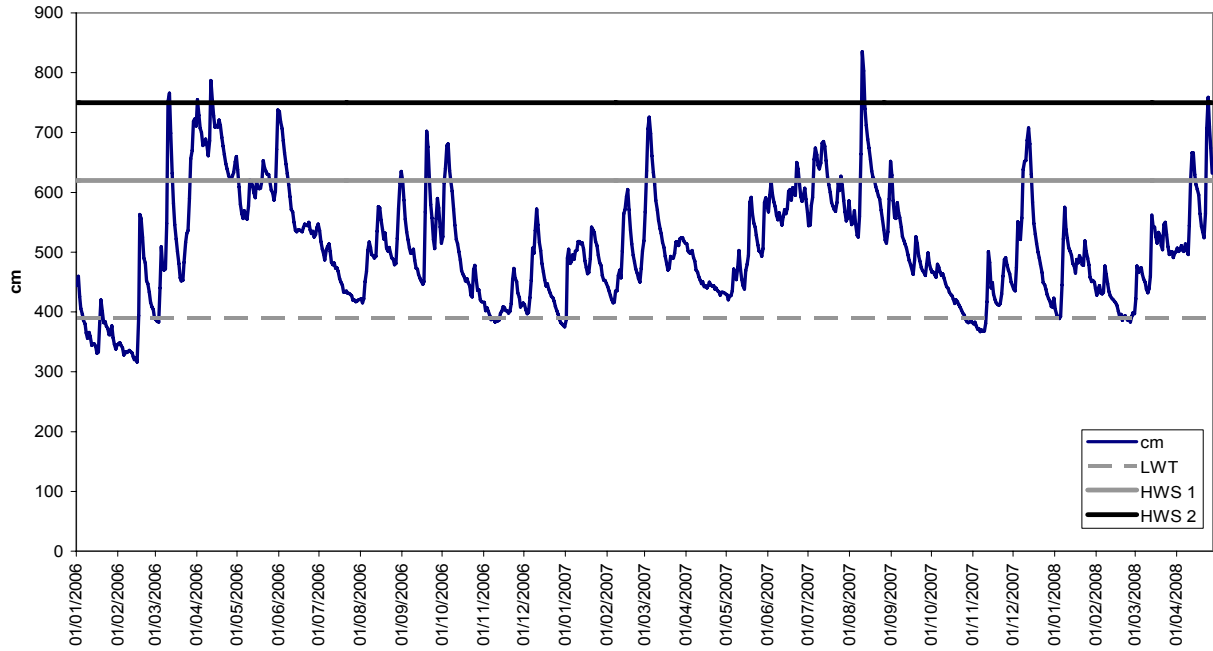


### Maandelijks containervervoer op de traditionele Rijn

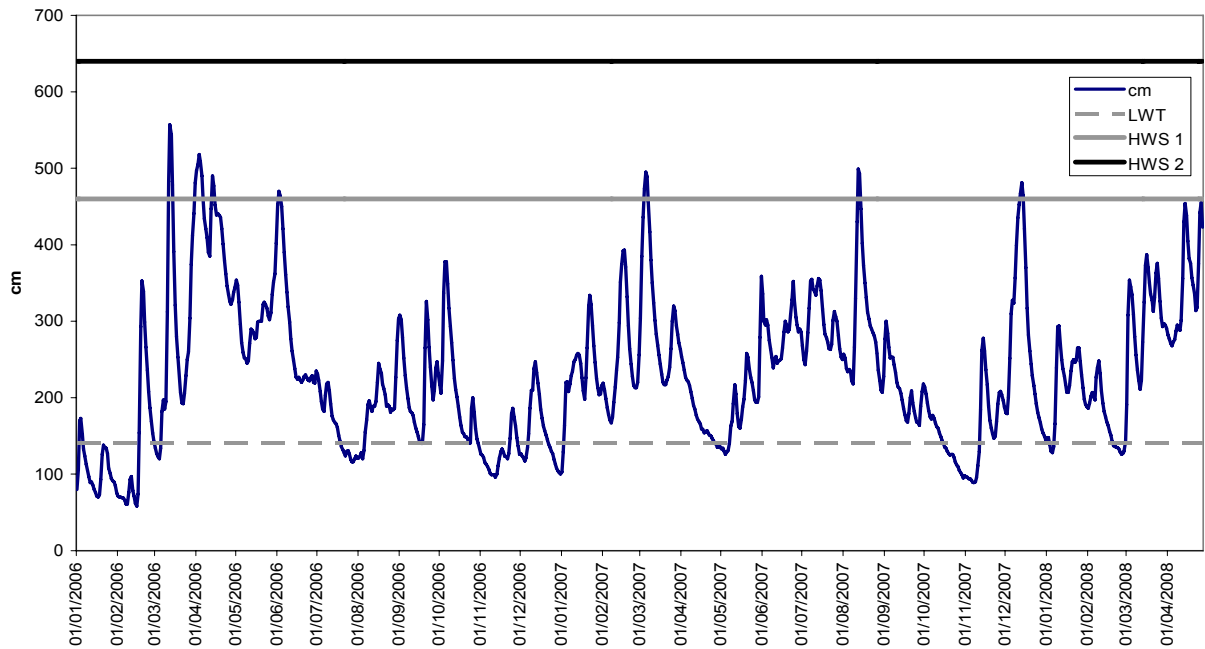


### Waterstanden op de Rijn

#### Waterstanden bij Maxau

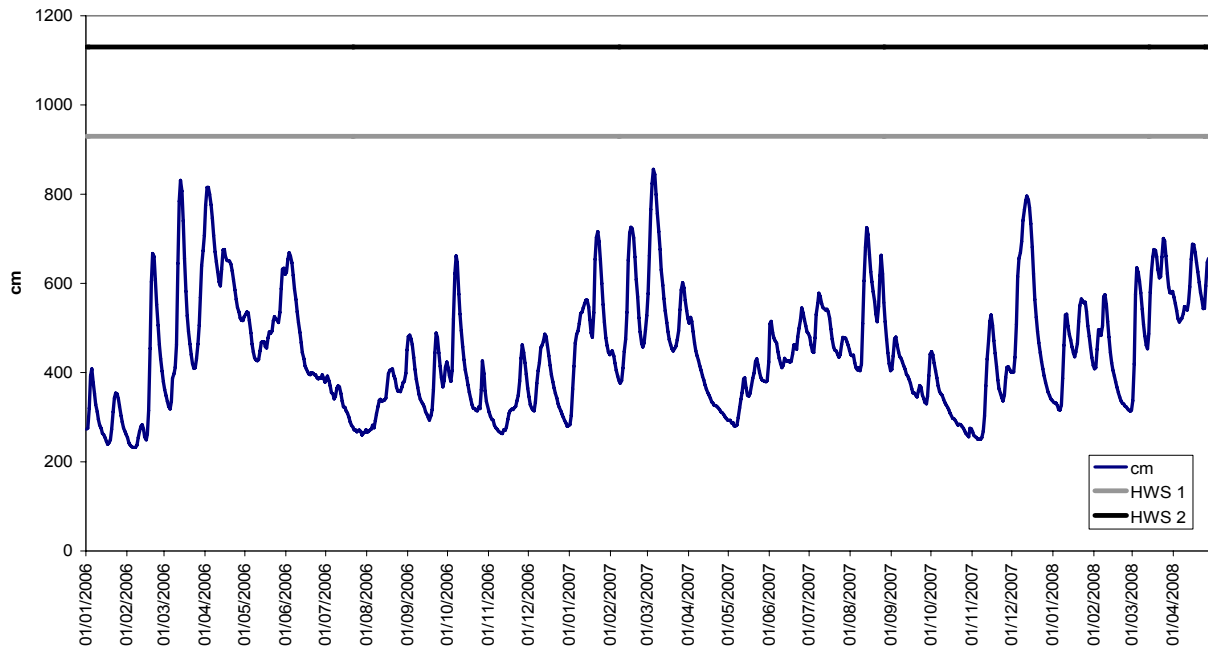


#### Waterstanden bij Kaub

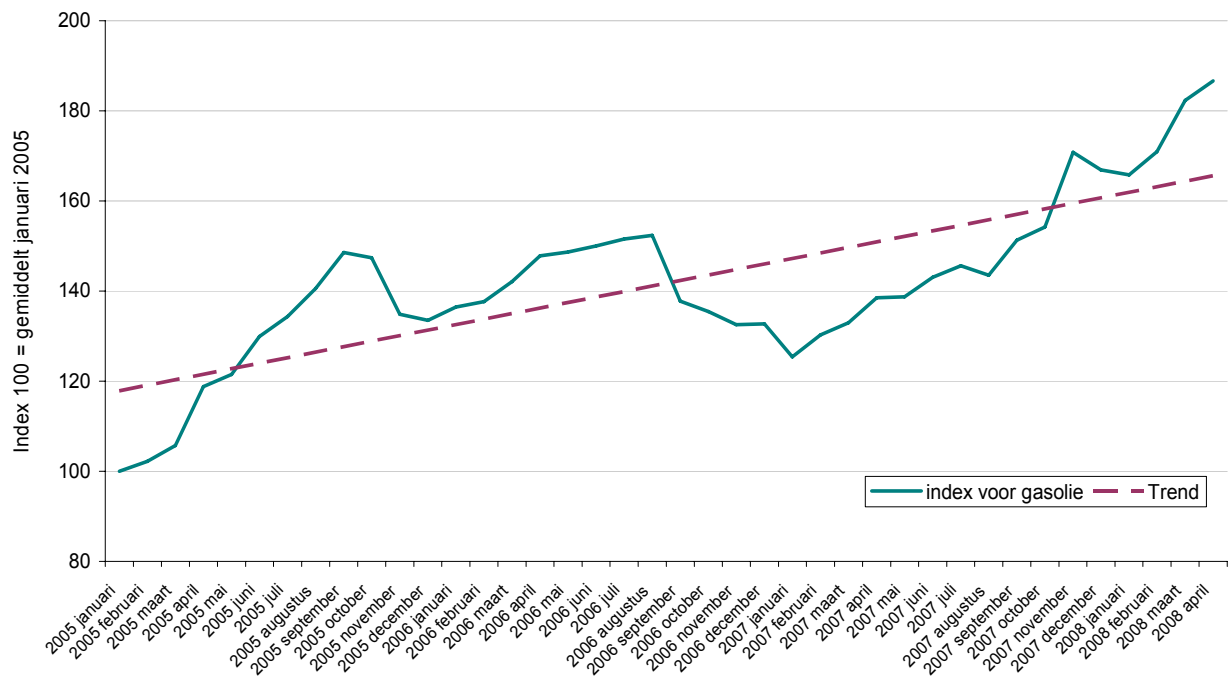




### Waterstanden bij Ruhrort



### Ontwikkeling van de gasolieprijs



### Stand van nieuwbouw begin 2008

Scheepstype	2002			2003			2004			2005		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400	34	87645	27490
<b>Vr.duwbakken</b>	29	37180		28	78156		14	23636		12	11401	
<b>totaal</b>	<b>74</b>	<b>150294</b>	<b>56138</b>	<b>62</b>	<b>167832</b>	<b>41894</b>	<b>42</b>	<b>94962</b>	<b>34400</b>	<b>46</b>	<b>99046</b>	<b>27490</b>
<b>Motortanksch.</b>	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236	46	130860	43736
<b>Tankduwbakken</b>	2	178		1	1800		3	2427		2	2527	
<b>totaal</b>	<b>24</b>	<b>65726</b>	<b>30547</b>	<b>46</b>	<b>133255</b>	<b>50332</b>	<b>57</b>	<b>142145</b>	<b>61236</b>	<b>48</b>	<b>133387</b>	<b>43736</b>
<b>duwboten</b>	2		1276	0		0	1		992	0		0
<b>sleepboten</b>	3		11670	1		279	1		177	0		0
<b>totaal</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>	<b>0</b>		<b>0</b>
<b>Hotelschepen</b>	17		13251	10		7238	5		4021	5		6280
<b>Dagtochtsch.</b>	9		4834	1		1566	1		662	5		2832
<b>totaal</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>	<b>10</b>		<b>9112</b>

Scheepstype	2006			2007			total 2002 - 2007		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	33	93985	26637	35	111655	31460	209	567401	218019
<b>Vr.duwbakken</b>	18	18385		29	54336		130	223094	0
<b>totaal</b>	<b>51</b>	<b>112370</b>	<b>26637</b>	<b>64</b>	<b>165991</b>	<b>31460</b>	<b>339</b>	<b>790495</b>	<b>218019</b>
<b>Motortanksch.</b>	28	77565	24637	23	50333	16534	218	595479	227022
<b>Tankduwbakken</b>	0	0	0	0	0	0	8	6932	0
<b>totaal</b>	<b>28</b>	<b>77565</b>	<b>24637</b>	<b>23</b>	<b>50333</b>	<b>16534</b>	<b>226</b>	<b>602411</b>	<b>227022</b>
<b>duwboten</b>	0		0	1		0	4	0	2268
<b>sleepboten</b>	0		0				5	0	12126
<b>totaal</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>1</b>		<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>14394</b>
<b>Hotelschepen</b>	4	1644	3186	2		1816	43	1644	35792
<b>Dagtochtsch.</b>	2	1959	2244	1		1570	19	1959	13708
<b>totaal</b>	<b>6</b>		<b>5430</b>	<b>3</b>		<b>3386</b>	<b>62</b>	<b>3603</b>	<b>49500</b>

Scheepstype	2008		
	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	1	3585	2028
<b>Vr.duwbakken</b>	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>1</b>	<b>3585</b>	<b>2028</b>
<b>Motortanksch.</b>	2	5135	2338
<b>Tankduwbakken</b>	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>2</b>	<b>5135</b>	<b>2338</b>
<b>duwboten</b>	0	0	0
<b>sleepboten</b>	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Hotelschepen</b>	0	0	0
<b>Dagtochtsch.</b>	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Bron IVR

## PROTOCOL 16

### Tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart

Geen besluit.

## PROTOCOL 17

### Erkenning van nationale vaarbewijzen van bepaalde lidstaten

#### Besluit

De Centrale Commissie

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de integratie en aan de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

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

bewust zijnde dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee wordt beoogd de verplichtingen van het bedrijfsleven te vereenvoudigen en op significante wijze aan de economische veerkracht van de sector bij te dragen,

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een prioritaire opgave van de CCR is, hetgeen een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de nodige wijzigingen van het Patentreglement Rijn rechtvaardigt,

overwegende dat een dergelijke erkenning de wijziging van het Patentreglement Rijn krachtens artikel 1.07 van dat reglement rechtvaardigt,

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

op voorstel van haar Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

#### I

Erkent de geldigheid op de Rijn van de volgende Duitse vaarbewijzen:

- het schipperspatent (Schifferpatent) A en
- het schipperspatent (Schifferpatent) B,

afgegeven door de bevoegde Duitse autoriteiten krachtens de Verordening "Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt" van 15 december 1997, laatstelijk gewijzigd door artikel 501 van de verordening van 31 oktober 2006 (BGBl-I, blz. 2407 ss),

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De Duitse delegatie verplicht zich tot het verstrekken aan de CCR van toekomstige wijzigingen van haar nationale regelgeving inzake het verkrijgen van door dit besluit erkende vaarbewijzen.

## II

Erkent de geldigheid op de Rijn van de volgende Nederlandse vaarbewijzen:

- groot vaarbewijs A
- groot vaarbewijs B
- groot vaarbewijs I
- groot vaarbewijs II,

afgegeven door de bevoegde Nederlandse autoriteiten krachtens de Binnenschepenwet, Stb. 1981, 678, gewijzigd door Stb.2007.176,

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,
- de houder van groot vaarbewijs I of van groot vaarbewijs II is slechts tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar gerechtigd op de Rijn te varen.
- de houder van groot vaarbewijs A of van groot vaarbewijs B moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De Nederlandse delegatie verplicht zich tot het verstrekken aan de CCR van toekomstige wijzigingen van haar nationale regelgeving inzake het verkrijgen van door dit besluit erkende vaarbewijzen.

## III

Erkent de geldigheid op de Rijn van de volgende Belgische vaarbewijzen:

- certificaat de conduite/vaarbewijs A
- certificaat de conduite/vaarbewijs B

afgegeven door de bevoegde Belgische autoriteiten krachtens de wet van 21 mei 1991 en het Koninklijk Besluit van 23 december 1998, gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 27 maart 2007 gewijzigde versie,

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,

- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De Belgische delegatie verplicht zich tot het verstrekken aan de CCR van toekomstige wijzigingen van haar nationale regelgeving inzake het verkrijgen van door dit besluit erkende vaarbewijzen.

#### **IV**

Besluit overeenkomstig artikel 1.07 van het Patentreglement Rijn tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van Bijlage C1 van het Patentreglement Rijn.

Deze wijzigingen gelden van 1 oktober 2008 tot en met 30 september 2011.

- Bijlage C1 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:

**Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen**

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
D	Schifferpatent A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,  - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord en Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	<a href="#">Model</a>
D	Schifferpatent B		Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	<a href="#">Model</a>
NL	Groot vaarbewijs B			
NL	Groot vaarbewijs I	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een aanvullend bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn - de houder is slechts tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar gerechtigd op de Rijn te varen.	Tot 1 maart 2001 afgegeven door KOFs	<a href="#">Model</a>
NL	Groot vaarbewijs II			


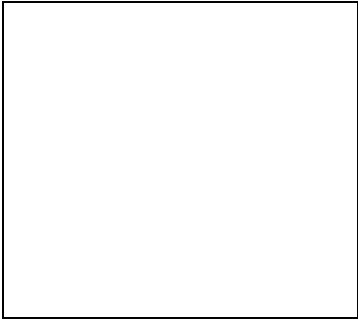
Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
B	Certificat de conduite/vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobilité en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel	<a href="#">Model</a>
B	Certificat de conduite/Vaarbewijs B			

**Duits model:**

**Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A en B**

(85 mm x 54 mm – Achtergrond blauw, overeenkomstig ISO-Norm 78.10)

(Voorzijde)

<b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT: A/B</b>	<b>Bundesrepublik Deutschland Wasser- und Schifffahrts- direktion xxx</b>
1. xxx	
2. xxx	
3. 01.01.1960 — D - Duisburg	
4. 02.01.1998	
7. ###	
8. AB	
9. R, Tonnen, kW, > 1600	
10. 31.12.2009	
11.	
5. Xxx	

(Achterzijde)

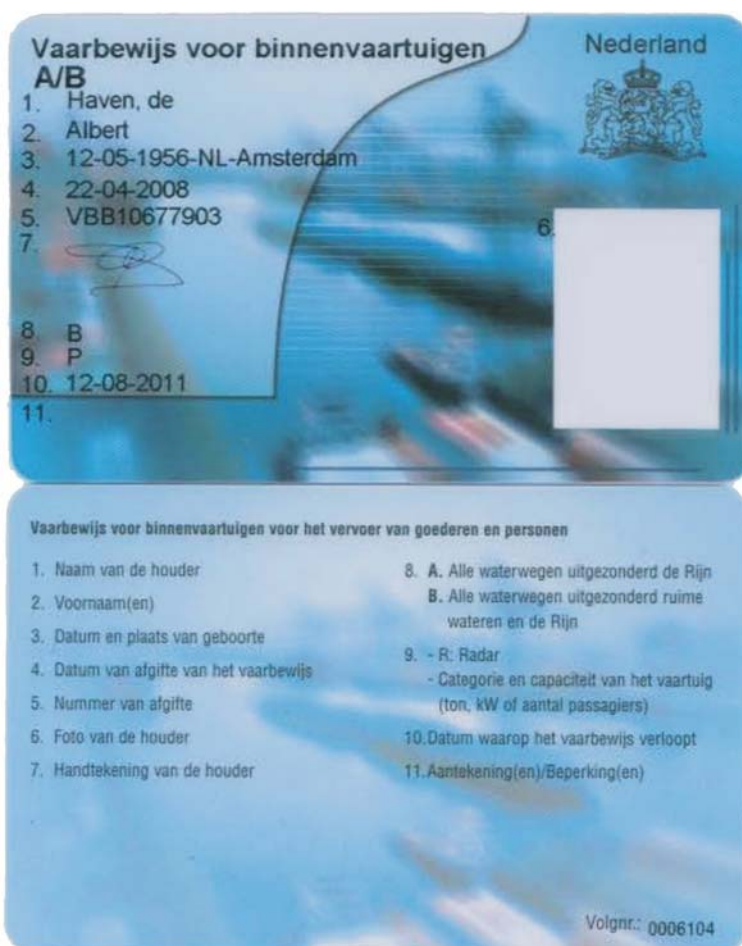
<b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR</b>	
1. Name des Inhabers	9. — R (Radar) — Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, mehr als 1600 Fahrgäste)
2. Vorname(n)	10. Ungültigkeitsdatum
3. Geburtsdatum und –ort	11. Vermerk(e) Einschränkungen Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis
4. Ausstellungsdatum des Patentes	
5. Ausstellungsnummer	
6. Lichtbild des Inhabers	
7. Unterschrift des Inhabers	
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein B Alle Wasserstraßen außer Seeschifffahrtsstraßen und dem Rhein	



**Nederlandse modellen:**

**Groot vaarbewijs A en B**

(85 mm x 54 mm - achtergrond blauw)



## Groot vaarbewijs I en II :

(voorzijde)



(achterzijde)

### Groot vaarbewijs I\*)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS I, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE HET IJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS EN DE DOLLARD)

**Kleine vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
  - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
  - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

**Grote vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met alle schepen.

### Groot vaarbewijs II\*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

**Kleine vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met:



- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
  - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
  - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

**Grote vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met alle schepen.

\*) Dit document kan ook door de "Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken" worden afgegeven.

**Belgisch model:**


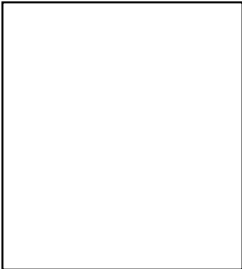
Het materiaal van de kaart moet voldoen aan ISO-norm 78.10

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN		BELGIE
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUSSEL		
4. 02.01.1996	6. 	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN	
1.	Naam van de houder
2.	Voornaam (namen)
3.	Datum en plaats van geboorte
4.	Datum van afgifte van het vaarbewijs
5.	Nummer van afgifte
6.	Foto van de houder
7.	Handtekening van de houder
8.	A. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd de Rijn B. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd maritieme waterwegen en de Rijn
9.	- R (radar) - P (meer den 12 personen)
10.	Datum waarop het vaarbewijs verboot
11.	Aantekening(en) Beperking(en)

Model van de Europese Unie

Het materiaal van de kaart moet voldoen aan ISO-norm 78.10

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE		BELGIQUE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUXELLES		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1.	Nom du titulaire
2.	Prénom(s)
3.	Date et lieu de naissance
4.	Date de délivrance du certificat
5.	Numéro de délivrance
6.	Photographie du titulaire
7.	Signature du titulaire
8.	A. Valable sur toutes les voies d'eau sauf le Rhin B. Valable sur toutes les voies d'eau sauf les voies d'eau maritimes et le Rhin
9.	- R (radar) - P (plus de 12 personnes)
10.	Date d'expiration
11.	Mention(s) Restriction(s)
Modèle de l'Union européenne	

## PROTOCOL 18

### Erkenning van de Roemeense vaarbewijzen A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs

#### Besluit

De Centrale Commissie

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de integratie en aan de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

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

bewust zijnde dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee wordt beoogd de verplichtingen van het bedrijfsleven te vereenvoudigen en op significante wijze aan de economische veerkracht van de sector bij te dragen,

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een prioritaire opgave is, hetgeen een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de nodige wijzigingen van het Patentreglement Rijn rechtvaardigt,

overwegende dat een dergelijke erkenning de wijziging van het Patentreglement Rijn krachtens artikel 1.07 van dat reglement rechtvaardigt,

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

op voorstel van haar Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

#### I

Zal, zodra de in de bijlage bij Besluit 2008-I... vermelde administratieve overeenstemming in werking is getreden, de geldigheid op de Rijn van het Roemeense vaarbewijs categorie A en B (« brevet de căpitan fluvial A/B ») dat door de Roemeense scheepvaartautoriteit krachtens Ministerieel Besluit 318/2006 van 3 maart 2006 is afgegeven, erkennen,

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

## II

Zal, zodra de in de bijlage bij Besluit 2008-I... vermelde administratieve overeenstemming in werking is getreden, de geldigheid op de Rijn van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs (« certificat de utilizator radar pe căile navigabile interioare ») dat door de Roemeense scheepvaartautoriteit krachtens Ministerieel Besluit 318/2006 van 3 maart 2006 is afgegeven, erkennen.

## III

Besluit overeenkomstig artikel 1.07 van het Patentreglement Rijn, en onder voorwaarde van de inwerkingtreding van de administratieve overeenstemming, tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van Bijlage C1 van het Patentreglement Rijn.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Patentreglement Rijn gelden van 1 oktober 2008 tot en met 30 september 2011.

**Bijlage**

- *Bijlage C1 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:*

**Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen**

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
RO	Vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Roemeense scheepvaartautoriteit, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië Tel.: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : <a href="mailto:rna@rna.ro">rna@rna.ro</a>	<a href="#">Model</a>
RO	Vaarbewijs B			<a href="#">Model</a>

- *Bijlage C2 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:*

**Als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart**



Land	Naam van het erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Nationale autoriteit van afgifte	Model:
RO	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart	--	Roemeense scheepvaartautoriteit, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië Tel.: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : <a href="mailto:rna@rna.ro">rna@rna.ro</a>	<a href="#">Model</a>



## MODEL VAN DE ROEMEENSE VAARBEWIJZEN CATEGORIE A EN CATEGORIE B

### Vaarbewijs categorie A

Voorzijde

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL CATEGORIA:		ROMÂNIA
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT :		<b>A</b>
1.		   <i>Pasfoto</i>
2.	6.	
3.		
4.		
5.		
8. A		
9. R		
10.		
11. -	7.	
Autoritatea emitentă: Ausstellende Behörde: AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ	<i>Handtekening van de houder</i>	

Bevoegde autoriteit voor de afgifte: ROEMEENSE SCHEEPVAARTAUTORITEIT

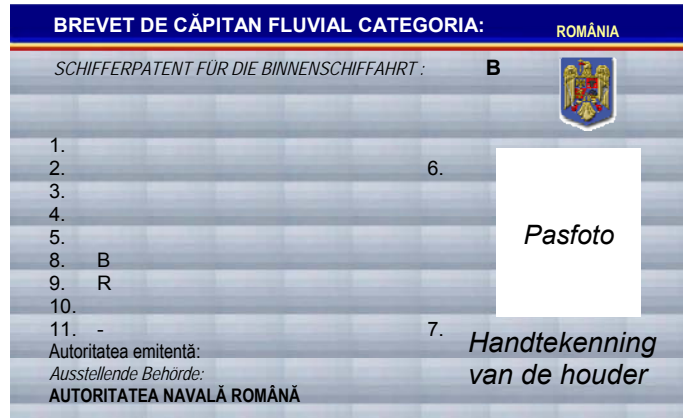
Achterzijde

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL	
<b>pentru transport mărfuri și persoane pe căi navigabile interioare</b>	
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER – UND – PERSONENVERKEHR	
1. Numele <i>Name des Inhaberin</i>	8. A – toate căile de navigație interioară, rada Sulina, porturile Constanța și Midia cu excepția Rinului;
2. Prenumele <i>Vorname (n)</i>	A – <i>Allewasserstraßen, in Bereich Sulina, Constanta und Midia Hafens, außer dem Rhein;</i>
3. Data și locul nașterii <i>Geburtsdatum und -ort</i>	9. R (Radar), categoria și capacitatea navei exclusive (tone, kW, pasageri)
4. Data eliberării <i>Ausstellungsdatum</i>	R (Radar), <i>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)</i>
5. Numărul certificatului <i>Ausstellungsnummer</i>	10. Data expirării <i>Ungültigkeitsdatum</i>
6. Fotografia <i>Lichtbild des Inhabers</i>	11. Mențiuni, Restricții <i>Vermerk (e), Einschränkungen</i>
7. Semnătura <i>Unterschrift des Inhaberin</i>	

1. **Naam**
2. **Voornaam**
3. **Geboortedatum en geboorteplaats;**
4. **Datum van afgifte**
5. **Volgnummer van het bewijs**
6. **Pasfoto van de houder**
7. **Handtekening van de houder:**
8. **Alle waterwegen behalve de Rijn**
9. **R (Radar) – klasse en draagvermogen van het schip waarvoor het patent geldt (ton, kW, passagiers)**
10. **Vervaldatum**
11. **Aantekeningen, beperkingen**

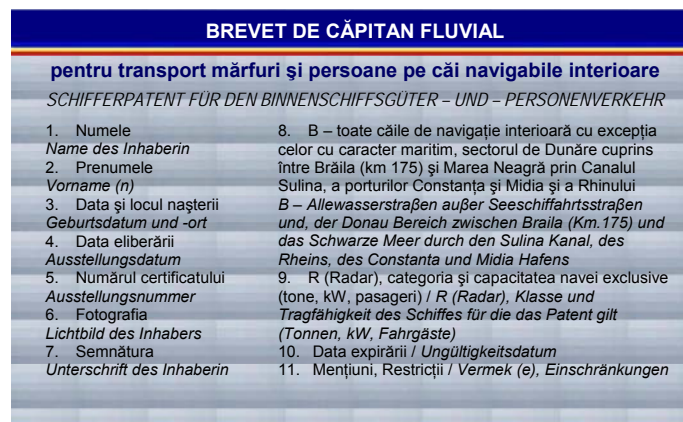
## Vaarbewijs categorie B

Voorzijde



Bevoegde autoriteit voor de afgifte: ROEMEENSE SCHEEPVAARTAUTORITEIT

Achterzijde



1. **Naam**
2. **Voornaam**
3. **Geboortedatum en geboorteplaats;**
4. **Datum van afgifte**
5. **Volgnummer van het bewijs**
6. **Pasfoto van de houder**
7. **Handtekening van de houder:**
8. **Op alle waterwegen behalve de Rijn**
9. **R (Radar) – klasse en draagvermogen van het schip waarvoor het patent geldt (ton, kW, passagiers)**
10. **Vervaldatum**
11. **Aantekeningen, beperkingen**

**MODEL VAN HET ROEMEENSE RADARBEVOEGDHEIDSBEWIJS**

(Voorzijde)  
**ROMÂNIA**

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
TRANSPORT MINISTERIUM  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
MINISTERIE VAN VERVOER  
**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ RUMĂNISCHE**  
SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE  
AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE



**CERTIFICAT**  
BEFÄHIGUNGSZEUGNIS  
CERTIFICAT  
BEVOEGDHEIDSBEWIJS  
**DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE NAVIGABILE**  
**INTERIOARE**  
FÜR DIE RADARFAHRT AUF  
BINNENWASSERSTRASSEN  
DE CONDUCTEUR AU RADAR SUR LES VOIES  
NAVIGABLES INTERIEURES

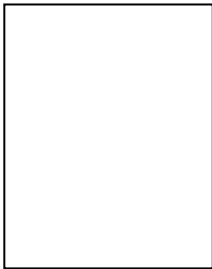
(Achterzijde)

**CERTIFICAT DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE**  
Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen

Certificat de conducător au radar sur les voies navigables intérieures

**PRELUNGIREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI**  
Verlängerung der Gültigkeit der Zeugnis  
La validité du certificat a été étendue

Nr.  
No .....



Semnătura titularului.....  
Unterschrift, Signature de titulaire

**În conformitate cu Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 318/2006 privind obținerea certificatului de utilizator radar pe căile navigabile interioare și Recomandările Comisiei Dunării CD/SES/53/32/1995.**

Auf Grund dem Ministerium für Verkehr, Konstruktionen und Tourismus no. 318/2006 bezüglich der Erteilung des Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen und den Empfehlungen der Donau Kommission CD/SES/53/32/1995.  
Conformément à l'ordre du Ministère des Transports, des Constructions et du Tourisme o. 318/2006 relatif à l'obtention du certificat du conducteur au radar sur les voies navigables intérieures et aux Recommandations de la Commission du Danube CD/SES/53/32/1995.

**Domnul**  
Herr, Monsieur, .....  
**Născut la data de** ..... **în** .....  
geboren am, né le, .....in/à.....  
**este autorizat pentru utilizarea radarului pe căile navigabile interioare**  
**ist berechtigt, Radar auf Binnenwasserstraßen zu benutzen**  
est autorisé pour l'utilisation du radar sur les voies navigables intérieures  
**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ/DIRECTOR** .....  
RUMĂNISCHE SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE/DIREKTOR .....  
AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE/DIRECTEUR .....  
**Data și locul înregistrării certificatului**  
Datum und Ort .....  
Date et lieu de l'enregistrement du Certificat ..... **Galați**

Nr. No	Data Datum Date	Locul Ort Lieu	Valabil până Gültig bis Validité	Director Direktor Directeur
1				
2				
3				

## PROTOCOL 19

### Administratieve overeenstemming met Roemenië

#### Besluit

De Centrale Commissie

opnieuw bevestigend de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen te willen bevorderen,

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

onder verwijzing naar Aanvullend Protocol nr. 7,

na overeen te zijn gekomen dat het mogelijk is de Roemeense vaarbewijzen categorie A en B en het radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn te erkennen,

bewust zijnde dat het van belang is de erkenning door middel van mechanismen voor de samenwerking tussen de betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

bewust zijnde dat het noodzakelijk is de bijzonderheden van de samenwerking in partnerschap met de bevoegde Roemeense autoriteiten te bepalen,

neemt met tevredenheid kennis van de onderhandeling die het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding voor een administratieve overeenstemming met de Roemeense autoriteiten heeft geleid,

geeft opdracht aan haar secretaris-generaal de in de bijlage bij dit besluit in het Frans, Duits, Nederlands en Roemeens vermelde administratieve overeenstemming namens de CCR te ondertekenen.

#### Bijlage

**Arrangement administratif sur la coopération  
entre  
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
et  
le Ministère des transports de la Roumanie**

**concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude  
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des transports de la Roumanie,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

**Article 1<sup>er</sup>**

**Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite roumains des catégories A et B à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
  - Le titulaire doit être âgé de 21 ans ;
  - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
  - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement..

Les autorités roumaines compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau roumaines, sans condition complémentaire.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1).

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

## Article 2

### Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> chiffre 1, sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Les autorités habilitées à délivrer la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. L'autorité roumaine compétente pour délivrer les certificats de conduite roumains des catégories A et B et le certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar est l'autorité navale roumaine, située à Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie.

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

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

### **Article 4**

#### **Réunion commune des commissions d'examen**

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

### **Article 5**

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

Les autorités compétentes rhénanes et roumaines s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Ces informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par le biais d'un outil électronique mis en place à cet effet.

## **Article 6**

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

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

## **Article 7**

### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

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

## **Article 8**

### **Dispositions finales**

1. Le Ministère des transports de la Roumanie notifiera à la CCNR au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2008 que toutes les formalités requises en vertu de la législation roumaine ont été accomplies et l'arrangement entrera en vigueur un mois après ladite notification.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante, pour le motif exposé à l'article 7(2). La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et roumain font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la Roumanie.

Fait à Strasbourg, le 29 mai 2008

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

Dan Alexandru PAVEL  
Directeur Général du Département  
des Affaires Européennes et Relations Internationales  
Ministère des Transports de la Roumanie



**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit  
zwischen  
der Zentralkommission für Rheinschifffahrt  
und  
dem Verkehrsministerium Rumäniens**

**im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse  
für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrsministerium Rumäniens treffen

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

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

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

folgende Vereinbarung:

**Artikel 1**

**Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung rumänische Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,
- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen,
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die rumänischen zuständigen Behörden erkennen das Große Patent ohne zusätzliche Voraussetzung auf sämtlichen rumänischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

2. Die ZKR hat beschlossen durch Beschlussfassung das rumänische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen.

Die rumänischen zuständigen Behörden erkennen das Rheinschifffahrts-Radarpatent auf sämtlichen rumänischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das in Artikel 1 Ziffer 1 genannte Streckenzeugnis auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Folgende Behörden sind befugt, das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. Auf rumänischer Seite ist zur Ausstellung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B und des rumänischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt die rumänische Schifffahrtsbehörde mit Sitz in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien, befugt.

4. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
5. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in Rumänien und in der Rheinschiffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschiffahrtsbehörde oder von der rumänischen Behörde ausgestellt werden kann.

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

### **Artikel 4**

#### **Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen**

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

### **Artikel 5**

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

Die für die Rheinschiffahrt und die rumänischen zuständigen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig mit Hilfe eines zu diesem Zweck eingerichteten elektronischen Instruments denkbar.

## **Artikel 6**

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

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

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

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

## **Artikel 8**

### **Schlussbestimmungen**

1. Das Verkehrsministerium Rumäniens teilt der ZKR spätestens am 1. September 2008 mit, dass alle nach der rumänischen Gesetzgebung erforderlichen Formalitäten erfüllt worden sind, und die Vereinbarung tritt einen Monat nach dieser Mitteilung in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung aus dem in Artikel 7 (2) genannten Grund durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und rumänischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim rumänischen Verkehrsministerium hinterlegt.

Straßburg, den 29. Mai 2008

Jean-Marie WOEHRLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission  
für die Rheinschifffahrt

Dan Alexandru PAVEL  
Generaldirektor der Abteilung Europäische  
Angelegenheiten und Internationale Beziehungen  
Verkehrsministerium Rumäniens

**Administratieve overeenstemming voor de samenwerking  
tussen  
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart  
en  
het Ministerie van Vervoer van Roemenië  
  
inzake Vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het Ministerie van Vervoer van Roemenië,

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

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

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

zijn het volgende overeen gekomen:

**Artikel 1**

**Wederzijdse erkenning**

1. De CCR heeft besloten door besluitvorming de Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid, en indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn;
- voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en de Spijsche Veer moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage A3 van het Patentreglement Rijn vermelde model worden overlegd;
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Roemeense autoriteiten erkennen, zonder aanvullende voorwaarde, de geldigheid van het Grote Patent op alle Roemeense waterwegen.

2. De CCR heeft besloten door besluitvorming het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid.

De bevoegde Roemeense autoriteiten erkennen de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Roemeense waterwegen.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het in artikel 1, eerste lid, bedoelde bewijs voor riviergedeelten af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het radarpatent af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. De bevoegde Roemeense autoriteit voor het afgeven van Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs is de Roemeense scheepvaartautoriteit, met zetel in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië.

4. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenkomst onverwijld over elke wijziging van de lijst van de bevoegde autoriteiten.
5. De partijen, vaststellend dat de voorwaarden voor de verlenging van vaarbewijzen in Roemenië en in de Rijnvaart gelijkwaardig zijn, komen overeen dat het aanvullend bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 voor houders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt, zowel door de Roemeense autoriteit als door een Rijnvaartautoriteit kan worden afgegeven.

### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

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

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende ten doel gesteld:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over de toepassingsproblemen, overtredingen en over de mogelijke oplossingen;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de landen;
- vergelijking van de testmethoden van de beroepskennis in de verschillende landen;
- bijdragen aan de uniformering van de bewijzen.

### **Artikel 4**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies**

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de bevoegde examencommissies voor de Rijnvaart en voor de Roemeense binnenvaart georganiseerd teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader tot elkaar te brengen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies wier vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals landen die een status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen.

### **Artikel 5**

#### **Verspreiding van informatie over het intrekken en opschorten van bewijzen en over vaarverbod**

De bevoegde Rijnvaart- en Roemeense autoriteiten informeren elkaar onverwijld over het intrekken of opschorten van bewijzen of over een vaarverbod. Deze informatie wordt in eerste instantie via het CCR-secretariaat ter kennis gebracht. Vervolgens zou dat door middel van een daartoe ingericht elektronisch instrument kunnen gebeuren.

## **Artikel 6**

### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

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

## **Artikel 7**

### **Einde van de wederzijdse erkenning**

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

## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

1. Het Ministerie van vervoer van Roemenië deelt uiterlijk 1 september 2008 aan de CCR mede, dat aan alle krachtens de Roemeense wetgeving vereiste formaliteiten is voldaan, en de overeenstemming zal een maand na die kennisgeving in werking treden.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze, overeenstemming op grond van de in artikel 7, tweede lid, bedoelde reden, door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Roemeense tekst gelijkelijk authentiek is, wordt bij de secretaris-generaal van de CCR en bij het Roemeense Ministerie van Vervoer nedergelegd.

Gedaan te Straatsburg de 29 mei 2008

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

Dan Alexandru PAVEL  
Directeur-generaal van het  
Directoraat-generaal van Europese aangelegenheden  
en Internationale betrekkingen  
Ministerie van Vervoer van Roemenië



**Acord administrativ privind cooperarea  
între  
Comisia Centrală pentru Navigație pe Rin  
și  
Ministerul Transporturilor din România**

**privind brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar**

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și Ministerul Transporturilor din România,

În dorința de a simplifica obligațiile personalului navigant și de a facilita libera circulație a echipajelor,

Exprimând prin acest Acord voința de „accelerare a cooperării paneuropene pentru liberalizarea și întărirea transportului fluvial” exprimate la Conferința Paneuropeană de la Rotterdam (2001) și București (2006),

Constatând că recunoașterea reciprocă a brevetelor de conducător de navă și certificatelor de utilizator radar trebuie însoțită de mecanisme de cooperare administrativă între autoritățile pentru navigația pe Rin și autoritățile române, în special pentru a garanta echivalarea în timp util a diplomelor, dezvoltarea practicilor comune și stabilirea unui sistem eficient pentru schimbul de informații,

Au convenit următoarele:

**Articolul 1**

**Recunoașterea reciprocă**

1. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a brevetelor de conducător de navă din categoriile A și B emise de autoritățile competente române, dacă următoarele condiții suplimentare sunt îndeplinite:

- Titularul a împlinit vârsta de 21 de ani
- Titularul trebuie să prezinte o atestare conform anexei A3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin, care să ateste cunoașterea sectorului aflat între Iffezheim și Bac de Spijk, pentru a naviga pe acest sector.
- Titularul care a împlinit vârsta de 50 de ani trebuie să prezinte un certificat care să ateste capacitatea sa fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin și care trebuie reînnoit conform modalităților prevăzute de regulamentul menționat.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea brevetului valabil pe tot sectorul navigabil al Rinului, denumit „Grande Patente”, pe toate căile navigabile interioare ale României, fără condiții suplimentare.

2. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile române.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile competente pe Rin, pe toate căile navigabile interioare ale României.

## Articolul 2

### Autorități competente

1. Autoritățile competente pentru emiterea „Grande Patente” și certificatului de cunoaștere a sectorului menționat la art. 1, alineatul 1, sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru vavigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

2. Autoritățile competente pentru emiterea Certificatului de utilizator radar sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru navigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

3. Autoritatea română competentă pentru emiterea brevetelor române din categoria A și B și certificatelor de utilizator radar este Autoritatea Navală Română, cu sediul în Constanța Port, nr. 1, 900900, Constanța, România.

4. Părțile se vor informa fără întârziere cu privire la orice modificare în lista autorităților competente conform art. 6 din prezentul Acord.
5. Constatând echivalența condițiilor de reînnoire a brevetelor emise de autoritățile competente pe Rin și cele române, atunci când titularul unui brevet împlinește vârsta de 50 de ani, certificatul suplimentar privind capacitatea fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul de acordare a brevetelor pe Rin, poate fi emis fie de o autoritate competentă pe Rin, fie de autoritatea română.

### **Articolul 3**

#### **Reuniuni comune**

O reuniune comună este organizată, de fiecare dată când este necesar, cu experți din statele membre ale CCNR și din România. La această reuniune vor putea participa și experți din statele ale căror brevete de conducător de navă și certificate de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin precum și din statele și organizațiile internaționale care dețin statutul de observator în cadrul CCNR. Secretariatul CCNR va furniza suportul logistic necesar pentru organizarea acestor reuniuni.

Reuniunea comună are în principal următoarele obiective:

- de a contribui la evoluția și adaptarea legislativă care vor fi necesare în viitor, astfel încât acestea să fie în concordanță cu diferitele reglementări;
- de a discuta dificultățile de aplicare întâmpinate, încălcările constatate și răspunsurile ce se doresc a fi transmise;
- de a coordona mecanismele de control între state;
- de a compara modul de organizare a examinărilor privind cunoștințele profesionale aplicate în diverse state;
- de a contribui la uniformizarea modului de obținere a brevetelor și certificatelor.

### **Articolul 4**

#### **Reuniunea comună a comisiei de examinare**

O reuniune comună a comisiilor de examinare pentru navigația pe Rin și cele române se va organiza periodic, în vederea realizării schimbului de experiență și de informare privind eventualele dificultăți de aplicare întâmpinate și în vederea stabilirii unor practici comune. La această reuniune pot lua parte comisiile de examinare ale statelor în care brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin și ale statelor cu statut de observator în cadrul CCNR.

### **Articolul 5**

#### **Transmiterea informațiilor privind deciziile de retragere, suspendare și interdicție de a naviga**

Autoritățile competente pentru navigația pe Rin și cele române se informează reciproc și fără întârziere cu privire la toate deciziile de retragere sau suspendare a brevetelor, sau la toate măsurile întreprinse pentru interdicția de a naviga. Aceste informații se vor transmite inițial prin intermediul Secretariatului CCNR. Pe termen lung, acestea pot fi transmise prin intermediul instrumentelor electronice, instalate în acest scop.

## **Articolul 6**

### **Obligația de informare și dialog în cazul modificării reglementărilor**

Părțile se informează reciproc, fără întârziere și independent de reuniunile comune, despre modificările și completările avute în vedere pentru reglementările lor. Acestea se consultă înainte de a începe procedura de adoptare a acestora, pentru a evita apariția neconcordanțelor între cele două reglementări. În caz de modificare, acestea transmit fără întârziere reglementările modificate, cu precizarea datei de intrare în vigoare.

## **Articolul 7**

### **Încetarea recunoașterii reciproce**

1. În cazul în care, în urma modificării unei reglementări, una dintre părți apreciază că nu mai sunt echivalente condițiile de obținere a brevetului de conducător de navă sau certificatului de utilizator radar, părțile se vor întâlni în vederea negocierii unei soluții pentru menținerea recunoașterii reciproce a certificatelor în cauză.
2. În cazul în care, în urma negocierilor, una dintre părți consideră în continuare că reglementările nu sunt echivalente, decizia de recunoaștere reciprocă a certificatelor poate fi anulată. Această decizie va intra în vigoare la douăsprezece luni după notificarea ei celeilalte părți.

## **Articolul 8**

### **Dispoziții finale**

1. Ministerul Transporturilor va notifica CCNR până la data de 1 septembrie 2008 cu privire la îndeplinirea tuturor formalităților prevăzute de legislația română necesare pentru intrarea în vigoare a Acordului și Acordul va intra în vigoare la o lună de la data notificării menționate.
2. Fiecare parte contractantă poate denunța prezentul Acord prin notificare adresată în scris celeilalte părți contractante, pentru motivele prevăzute la art. 7 alineatul 2. Denunțarea va produce efecte la douăsprezece luni de la primirea notificării de către cealaltă parte.
3. O versiune originală a Acordului în limbile franceză, germană, olandeză și română fiind egal autentice, trebuie depozitate la Secretariatul general al CCNR și la Ministerul Transporturilor din România.

Încheiat la Strasbourg, la data de 29 mai 2008

Jean-Marie WOEHRLING  
Secretar General  
Comisia Centrală  
pentru Navigația pe Rin

Alexandru Dan PAVEL  
Director General  
Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale  
Ministerul Transporturilor din România

## PROTOCOL 20

### **Wijziging van het Politierglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 4.07)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.07, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement.

Deze wijziging geldt van 1 oktober 2008 tot en met 31 maart 2011. Het voorschrift van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepaling die nog op 1 oktober 2008 geldt, vervalt met ingang van deze datum,

#### **Bijlage**

*Artikel 4.07, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. Een schip, met uitzondering van een zeeschip, mag slechts gebruik maken van AIS indien het is uitgerust met een Inland AIS-apparaat overeenkomstig artikel 7.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Het apparaat moet goed functioneren. Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert.”

## PROTOCOL 21

### **Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 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, bijlage 7)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

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

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

besluit tot de definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22, evenals tot de redactionele wijzigingen, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

Deze wijzigingen treden met ingang van 1 april 2009 in werking. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die nog op 1 april 2009 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

#### **Bijlage**

*1. Artikel 1.08, vierde lid, komt te luiden:*

“4. Onverminderd het derde lid, moeten de in onderdeel 44 van het Certificaat van onderzoek vermelde individuele reddingsmiddelen voor passagiers geschikt en qua aantal en verdeling per type overeenkomen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen, aan boord beschikbaar zijn, waarbij voor kinderen met een lichaamsgewicht tot en met 30 kg of maximaal 6 jaar oud uitsluitend harde zwemvesten als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn zijn toegestaan.”

*2. Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:*

*a. Het eerste lid, onderdelen x en y, komt te luiden:*

- “x. de overeenkomstig artikel 8a.02, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vereiste kopieën van het certificaat van typegoedkeuring en van het proces-verbaal van de motorkenmerken van iedere motor,
- y. de verklaring voor de volgens artikel 10.02, tweede lid, onderdeel a, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voorgeschreven stalen trossen,”

b. *Het tweede lid komt te luiden:*

- “2. De aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a, e en f, bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat is aangebracht van het volgende model:

UNIEK EUROPEEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER: ..... - R  
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK  
- NUMMER: .....  
- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN: .....  
- GELDIG TOT: .....

waarbij uit een hoofdletter R, aangebracht achter het uniek Europees scheepsidentificatienummer, blijkt dat er een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven.

Indien de duwbak over een officieel scheepsnummer beschikt, moet dat begrip op de metalen plaat worden aangebracht en het officiële scheepsnummer worden aangeduid.

De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn.

De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd.

De overeenstemming tussen de gegevens op de plaat, met uitzondering van de letter R, met die in het certificaat van onderzoek van de duwbak moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen door middel van het aanbrengen op de plaat van een stempel.

De in het eerste lid, onder a, e en f, genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.

De aanwezigheid van de in het eerste lid, onder x, bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist, wanneer op de metalen plaat tevens het nummer van de typegoedkeuring, bedoeld in Bijlage J, deel I, onderdeel 1.1.3, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt vermeld.”

3. *Artikel 1.13, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. Een schip mag geen verkeerstekens (boeien, drijvers, bakens, waarschuwingsvlotten met verkeerstekens, enz.) gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen, ze niet beschadigen en ze niet ongeschikt voor hun bestemming maken.”

4. *Artikel 1.19 komt te luiden:*

**“Artikel 1.19**

*Verkeersaanwijzingen*

De schipper is verplicht aan een verkeersaanwijzing gevolg te geven die hem door de ambtenaren van de bevoegde autoriteit ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart wordt gegeven. Dit geldt tevens in het geval van een grensoverschrijdende achtervolging.”

5. *Artikel 1.25 komt te luiden:*

**“Artikel 1.25**

*Voorschriften, toestemmingen en vergunningen*

Voorschriften, toestemmingen en vergunningen kunnen door de bevoegde autoriteiten van voorwaarden en voorbehouden worden voorzien.”

6. *Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid komt te luiden:*

“1. Bij een schip, met uitzondering van een klein schip en een zeeschip, moeten op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen de volgende kentekens worden aangebracht:

a. de naam die ook een kenspreuk kan zijn.

De naam moet aan beide zijden van het schip en tevens, met uitzondering van een duwbak, van achteren zichtbaar worden aangebracht. Indien bij een gekoppeld samenstel of bij een duwstel één van de naamsaanduidingen van het schip dat voor de voortbeweging dient geheel of gedeeltelijk aan het zicht wordt onttrokken, moet zij worden herhaald op borden die zodanig zijn geplaatst, dat zij goed zichtbaar zijn in de richtingen waarin deze naamsaanduiding aan het gezicht is onttrokken.

Bij het ontbreken van een naam van het schip moet worden aangegeven hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort (of de gebruikelijke afkorting daarvan), al dan niet gevolgd door een nummer, hetzij het nummer van teboekstelling dat, ter aanduiding van het land waarin de thuishaven of de plaats van teboekstelling is gelegen, wordt gevolgd door de letter of lettercombinatie vermeld in de bijlage 1;

b. de thuishaven of de plaats van teboekstelling.

De naam van de thuishaven of de plaats van teboekstelling moet worden aangebracht hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde en moet worden gevolgd door de letter of lettercombinatie die het land aanduidt, waarin deze thuishaven of deze plaats van teboekstelling is gelegen;



- c. het uniek Europees scheepsidentificatienummer, dat uit 8 Arabische cijfers bestaat, waarbij de eerste drie cijfers het land en de instelling, die dat uniek Europees scheepsidentificatienummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan een uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend;
- d. het officiële scheepsnummer, dat uit 7 Arabische cijfers bestaat, eventueel gevolgd door een kleine letter, waarbij de eerste twee cijfers het land en de instelling, die het officiële scheepsnummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan het officiële scheepsnummer is toegekend, dat nog niet in een uniek Europees scheepsidentificatienummer is omgezet.

Het uniek Europees scheepsidentificatienummer en het officiële scheepsnummer wordt aangebracht op de wijze, voorgeschreven onder *a.*”

*b. Het derde lid komt te luiden:*

“3. Bovenvermelde kentekens moeten zijn aangebracht in Latijnse letters en Arabische cijfers. Zij moeten goed leesbaar en onuitwisbaar zijn. De hoogte van de tekens moet voor de naam, het uniek Europees identificatienummer en het officiële scheepsnummer ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen.

De breedte van de tekens en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht.”

*7. Artikel 3.09, zesde lid, komt te luiden:*

“6. Dit artikel geldt noch voor kleine schepen, die uitsluitend kleine schepen slepen, noch voor gesleepte kleine schepen; voor deze kleine schepen geldt artikel 3.13, tweede en derde lid.”

*8. Artikel 3.23 komt te luiden:*

**“Artikel 3.23**

*Tekens van drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen bij het stilliggen  
(Bijlage 3: schets 47)*

Onverminderd de bijzondere voorwaarden die overeenkomstig artikel 1.21 kunnen worden opgelegd, moeten drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen bij het stilliggen des nachts voeren:

van alle zijden zichtbare witte gewone lichten, in voldoende aantal om hun omtrekken van de zijde van het vaarwater herkenbaar te maken.

De in de eerste volzin voorgeschreven lichten hoeven niet te worden gevoerd, wanneer aan de voorwaarden van artikel 3.20, derde lid, onderdeel b of c, is voldaan.”

9. *Artikel 3.27, tweede volzin, komt te luiden:*

“Hetzelfde geldt voor een brandweerboot die hulp biedt of daartoe op weg is en voor een reddingsvaartuig bij een reddingsoperatie met toestemming van de bevoegde autoriteit.”

10. *Artikel 6.31, eerste lid, eerste volzin, komt te luiden:*

“Een schip dat in de vaargeul of in de nabijheid daarvan stilligt moet bij slecht zicht op de marifoon uitluisteren.”

11. *Artikel 6.32, tweede lid, onderdeel d, eerste volzin komt te luiden:*

“Wanneer met de van de andere kant komende schepen geen marifooncontact tot stand komt moet het op radar varende schip:

- ‘één lange stoot’ geven en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen, en
- de snelheid verminderen en zo nodig stilhouden.”

12. *Artikel 7.04, tweede lid, komt te luiden:*

“2. Op een gedeelte van de vaarweg waar het meren aan de oever ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel meren in een vak aangeduid door één der tekens E.7 of E.7.1 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.”

13. *Artikel 9.06, eerste en tweede lid, komt te luiden:*

“1. Een schip mag varen:

- a. op de Lampertheimer Altrhein vanaf de monding tot Altrhein - km 4,75; en
- b. op de hoofdtak van de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein vanaf de monding tot Altrhein - km 9,80.

2. Een schip mag, ten opzichte van de oever gemeten, op de Lampertheimer Altrhein niet sneller varen dan 5 km per uur en op de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein niet sneller dan 12 km per uur. Dit geldt niet voor kleine schepen zonder motor.”

14. Artikel 9.07, tweede tot en met zevende lid, komt te luiden:

“2. Geisenheim – Rhens

Tussen Geisenheim (km 524,00) en Rhens (km 582,00) is het windsurfen verboden.

3. Lorch - St. Goar

a. Tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar (km 556,00) moet een opvarend schip de linkeroever en een afvarend schip de rechteroever houden.

b. Een opvarend schip of een afvarend schip als bedoeld in artikel 9.04, vierde lid, mag onder de in artikel 9.04, derde of vierde lid, genoemde voorwaarden verlangen, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord plaatsvindt. In dat geval moeten geluidsseinen worden gegeven en dagtekens worden getoond overeenkomstig artikel 9.04, vijfde lid. Artikel 6.05 is niet van toepassing.

c. Voor de schipper van een schip met een lengte van meer dan 110 m is de verplichting tot het geven van inlichtingen aan andere schepen als voorgeschreven voor des nachts in artikel 9.08, tweede lid, onder b en c, ook des daags van toepassing.

4. Monding van de Moezel

Tussen km 592,05 en km 593,55 moet een opvarend schip dat niet de Moezel wil invaren ten minste 80 m uit de linkeroever blijven.

5. Duisbourg-Ruhrort

a. Alvorens de havens van Hochfeld, de buitenhaven van Duisburg, de Parallelhaven van Duisburg, het havenkanaal van Ruhrort en de voorhaven van Ruhrort in te varen, moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag pas invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de havenmond kan overzien.

b. Tussen km 775,50 en km 785,50 is zeilen zonder vergunning overeenkomstig artikel 1.23 verboden.

6. Wesel

Alvorens het kanaal Wesel-Datteln in te varen moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag pas invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de kanaalmond kan overzien.

7. Met uitzondering van het tweede lid, onder *b* en het vijfde lid, onder *b*, is dit artikel niet van toepassing op of ten aanzien van kleine schepen.”

15. *Artikel 9.10 komt te luiden:*

**“Artikel 9.10**

*Optische tekens en vaarregels voor multifunctionele schepen van het Franse en Duitse leger*

1. Een varend multifunctioneel schip
  - a. van het Franse leger tussen Basel (km 168,450) en Lauterburg (km 352,00), en
  - b. van het Duitse leger tussen de sluizen te Iffezheim (km 334,00) en het Spijksche Veer (km 857,40)moet des nachts de lichten, bedoeld in artikel 3.08, eerste lid, voeren en ongeveer 1 m boven het toplicht als bijkomend teken, dat ook des daags moet worden gevoerd: een geel gewoon of helder rondom schijnend flikkerlicht.
2. Een schip als bedoeld in het eerste lid moet zich tijdens de vaart als klein schip gedragen. De artikelen 6.02 en 6.02a, eerste en derde lid, zijn van toepassing.

16. *Artikel 9.12 komt te luiden:*

**“Artikel 9.12**

*Boven-Rijn en Waal*

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mag tussen de Boven-Rijn en de Waal tussen km 857,77 en km 952,50, met inbegrip van de overnachtingshavens en aangrenzende wateroppervlakten voor zover dit Rijkswateren zijn, geen ligplaats nemen. Op het grensgedeelte van km 857,77 tot km 865,50 geldt dit verbod voor het gedeelte tussen de rechteroever en de rivier-as.
2. In afwijking van het eerste lid is op de bovenstaande waterwegen, de aangrenzende wateroppervlakten en in de havens het ligplaats nemen op de daartoe aangeduide ligplaatsen toegestaan.
3. Bij wijze van uitzondering kan de bevoegde autoriteit het ligplaats nemen ook op niet daartoe aangeduide plaatsen toestaan.”

17. Artikel 9.13 komt te luiden:

**“Artikel 9.13**

*Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn en Lek*

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mag tussen Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek tussen km 867,46 en km 989,20, met inbegrip van de aangrenzende wateroppervlakten voor zover dit Rijkswateren zijn, geen ligplaats nemen.
2. In afwijking van het eerste lid is op de bovenstaande waterwegen, de aangrenzende wateroppervlakten en in de havens het ligplaats nemen op de daartoe aangeduide ligplaatsen toegestaan.
3. Bij wijze van uitzondering kan de bevoegde autoriteit het ligplaats nemen ook op niet daartoe aangeduide plaatsen toestaan.”

18. Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:

a. *Het derde lid (Bazel), komt te luiden:*

„Bazel (km 166,64) _____	
Basel – Sluizen Kembs	Basel-Rheinhalle
	7,00                      8,20“

b. *Het vierde lid, komt te luiden:*

- “4. De bevoegde autoriteiten kunnen tussen Bazel en de sluizen te Kembs aan individuele schepen, indien deze bepaalde voorwaarden vervullen, de vaart op dit riviergedeelte tot aan een waterstand van 8,50 m aan de peilschaal te Basel-Rheinhalle toestaan, wanneer de waterstand reeds gedurende meer dan 3 dagen boven het peil van 8,20 m heeft gelegen en de voorspellingen aangeven, dat de waterstand ook de volgende 2 dagen nog boven dit peil zal liggen.”

19. Artikel 14.02 wordt als volgt gewijzigd:

a. *Het vierde lid, eerste volzin, komt te luiden:*

“Schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, te voeren, mogen slechts ligplaats nemen met toestemming van de Zwitserse Rijnhavens.”

b. *Het vijfde lid komt te luiden:*

“5. De op borden op de oever aangeduide breedten der ligplaatsen gelden slechts bij waterstanden aan de peilschaal van Basel-Rheinhalle van minder dan 7 m.”

20. Artikel 14.11 komt te luiden:

**“Artikel 14.11**

*Overnachtingshavens Boven-Rijn en Waal*

1. In de overnachtingshavens te Lobith (km 863,40), IJzendoorn (km 907,80) en Haaften (km 936,00), is het zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, verboden:
  - a. schepen te laden of te lossen;
  - b. goederen of andere voorwerpen op de oever of op een aanlegsteiger te plaatsen;
  - c. tanks te ontgassen;
  - d. passagiers aan boord te nemen of aan de wal te zetten;
  - e. met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
  - f. in te varen met schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, te voeren;
  - g. langer dan drie opeenvolgende dagen ligplaats te nemen;
  - h. nadat de onder h genoemde periode beëindigd is, binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen;
  - i. met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen;
  - j. met samenstellen langer dan 135 m aan de aanlegsteigers af te meren.
2. De schipper moet zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven als het vertrek daaruit onmiddellijk melden aan de verkeerspost Tiel.
3. De bevoegde autoriteit kunnen aanwijzingen geven waarbij dit lid wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.”

21. *De artikelen 14.12 en 14.13 komen te vervallen.*

22. *Bijlage 7, onderdeel E.7 en E.7.1 komt te luiden:*

“**E.7** Toestemming te meren aan de zijde van de vaarwegwaar het bord is aan  
(artikel 7.04, lid 2)

---

**E.7.1** Toestemming te meren voor het onmiddellijk van of aan boord zetten v  
(artikel 7.04, lid 2)

---

“

## PROTOCOL 22

### Elektronisch melden in de Rijnvaart

#### Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het feit dat het vanwege technische problemen op dit moment niet mogelijk is, het elektronisch melden zoals voorzien toe te passen,

wetende dat het binnenvaartbedrijfsleven al het mogelijke in het werk heeft gesteld, bij te dragen aan de invoering van het elektronisch melden,

in de overtuiging dat het elektronisch melden met het oog op de veiligheid onverminderd uitermate wenselijk is,

teneinde de huidige situatie met name voor de scheepvaartexploitanten op te helderen,

stelt vast dat het elektronisch melden zoals voorzien in Besluit 2007-II-20, op dit moment niet kan plaatsvinden,

schort de voorschriften inzake het elektronisch melden op tot de vastgestelde problemen zijn opgelost,

bekrachtigt dat de verplichting tot melden, zoals deze in gevolge van het Rijnvaartpolitierglement voor 1 april 2008 bestond, hierdoor niet wordt gewijzigd,

verzoekt alle bij het elektronisch melden betrokkenen, zo snel mogelijk de voorwaarden voor het elektronisch melden te scheppen,

verzoekt haar lidstaten haar op de hoogte te stellen zodra de technische problemen zijn opgelost en zij het elektronisch melden hebben geïmplementeerd,

draagt haar Politiecomité op,

- op grond van de mededelingen van de lidstaten de datum vanaf wanneer zij het verplicht elektronisch melden implementeren te bepalen en deze datum op gepaste wijze ter kennis te brengen van alle bij het elektronisch melden betrokkenen,
- na te gaan, of er van uitgegaan moet worden dat er consequenties zullen zijn voor de tijdgebonden problemen van de toekomstige implementatie van RIS-applicaties,

draagt haar voorbereidend comité op, de implementatie van dit besluit te begeleiden.



## PROTOCOL 23

### **Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 en 24.06)**

#### **Besluit**

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

1. Artikel 7.02, tweede lid – Dode hoek  
(aangenomen met Besluit 2005-I-16),
2. Artikel 10.03a, achtste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
3. Artikel 10.03b, negende lid, onderdeel e – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
4. Artikel 15.03, eerste lid, laatste volzin - Stabiliteit  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
5. Artikel 15.03, tweede lid, derde volzin, inleidende zin  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
6. Artikel 15.03, tweede lid, laatste volzin  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
7. Artikel 15.03, derde lid, onderdeel a en b  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
8. Artikel 15.03, derde lid, onderdeel c (betreft uitsluitend de Nederlandse tekst)  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
9. Artikel 15.03, derde lid, onderdeel e, inleidende zin  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
10. Artikel 15.03, vierde lid, twaalfde alinea  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
11. Artikel 15.03, negende lid, tabel  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
12. Artikel 15.03, negende lid, onderdeel a, laatste volzin.  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
13. Artikel 15.03, negende lid, onderdeel d, laatste alinea  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
14. Artikel 15.03, tiende lid, onderdeel d  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),

15. Artikel 15.03, elfde lid, eerste volzin en onderdeel b  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
16. Artikel 15.03, elfde lid, onderdeel c - grafiek  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
17. Artikel 15.06, derde lid, onderdeel a - Passagiersverblijven  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
18. 15.06, achtste lid, onderdeel a  
(aangenomen met Besluit 2006-II-25),
19. Artikel 15.06, veertiende lid, tweede volzin (betreft uitsluitend de Duitse tekst)  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
20. Artikel 15.10, zesde lid, derde alinea – Elektrische installaties  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
21. Artikel 15.11, titel – Brandbeveiliging  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
22. Artikel 15.11, eerste lid, onderdeel d, onder aa  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
23. 15.11, achtste lid, onderdeel a  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
24. Artikel 15.11, tiende lid, onderdeel d  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
25. Artikel 15.11, vijftiende lid  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
26. Artikel 15.12, titel - Brandbeveiliging  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
27. Artikel 15.12, zesde lid  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
28. Artikel 15.12, tiende lid, onderdeel b  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
29. Artikel 15.15, eerste lild, inleidende volzin – Minder zware eisen voor bepaalde schepen  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
30. Artikel 15.15, vijfde lid, inleidende zin  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
31. Artikel 15.15, tiende lid, inleidende zin  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
32. Artikel 21.02, eerste lid, onderdeel g  
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),

33. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
34. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zevende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
35. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zestiende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
36. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.07 (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
37. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.10, derde lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
38. Artikel 24.02, tweede lid – overgangsbepaling bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot met vierde volzin (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
39. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
40. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
41. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, derde lid, onderdeel *b en c* (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
42. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, negende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
43. Artikel 24.03, eerste lid, overgangsbepaling bij artikel 15.05 (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
44. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
45. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zevende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
46. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zestiende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
47. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.07 (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
48. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.10, derde lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
49. Artikel 24.02, vijfde lid – overgangsbepaling bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot met vierde volzin (aangenomen met Besluit 2005-II-21),

50. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
51. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
52. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, negende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21).

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2008 tot en met 30 september 2011.

## PROTOCOL 24

**Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn  
(Inhoudsopgave, artikelen 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, bijlagen B en I)**

### Besluit

De Centrale Commissie

ter definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn die inmiddels bij de toepassing in de praktijk van waarde zijn gebleken, ter verbetering van een taalversie en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot de wijzigingen van de inhoudsopgave en van de artikelen 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, bijlagen B en I)

Deze wijzigingen treden met ingang van 1 april 2009 in werking. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die nog gelden op 31 maart 2009 vervallen met ingang van deze datum.

### Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De vermeldingen bij de artikelen 8.06 tot en met 8.10 komen te luiden:*

- “8.06 Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren
- 8.07 Tanks voor olie, die in de krachtoverbrengingssystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren
- 8.08 Lensinrichtingen
- 8.09 Inrichting voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie
- 8.10 Door schepen voortgebracht geluid”

b. *Gegevens betreffende de artikelen 15.11 en 15.12 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

c. *Titel van artikel 22b.11 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

d. *De vermelding bij artikel 24.01 komt te luiden:*

“24.01 Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen”

2. *Artikel 2.05, eerste lid, onderdeel c (betreft uitsluitend de Franse tekst):*

3. *Artikel 6.02, eerste lid, komt te luiden:*

“1. Bij stuurmachines met mechanische aandrijving moet een tweede onafhankelijke aandrijving of een extra handaandrijving beschikbaar zijn. In geval van uitval of storing van de aandrijving moet binnen 5 seconden de tweede onafhankelijke aandrijving of de handaandrijving in werking kunnen worden gesteld.”

4. *Artikel 6.03 komt te luiden:*

### **“Artikel 6.03**

#### *Hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine*

1. Aan de hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten.
2. De tanks voor het hydraulische systeem dienen te zijn uitgerust met een niveau-alarmsysteem, dat het dalen van het olieniveau beneden de voor het veilig kunnen functioneren laagst toegestane stand controleert.
3. De afmetingen, constructie en plaatsing van de pijpleidingen moeten beschadigingen door mechanische invloeden of vuur zo veel mogelijk uitsluiten.
4. Hydraulische slangen
  - a. zijn slechts toegestaan wanneer het gebruik daarvan in verband met het verminderen van trillingen of de bewegingsvrijheid van de componenten absoluut noodzakelijk is,
  - b. moeten ten minste zijn berekend op de ten hoogste toegelaten werkdruk,
  - c. moeten uiterlijk om de tien jaar worden vernieuwd.
5. Hydraulische cilinders, pompen, en motoren evenals elektrische motoren moeten uiterlijk om de acht jaar door een deskundig bedrijf worden gecontroleerd en indien noodzakelijk gereviseerd.”

5. *Artikel 6.07, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De inleidende zin komt te luiden:*

“2. De stuurstelling moet van ten minste de volgende instrumenten voor signalering en controle zijn voorzien:”

b. *Onderdeel a komt te luiden:*

“a) vermindering van het oliepeil van de tanks voor het hydraulische systeem als bedoeld in artikel 6.03, tweede lid, en van de werkdruk van het hydraulische systeem;”

6. *Artikel 7.03, zevende lid, komt te luiden:*

“7. Het akoestische signaal moet kunnen worden uitgezet na het constateren van het uitvallen of van de storing. Dit mag geen nadelige invloed hebben op het functioneren van het signaal voor andere storingen. De rode signaallampjes mogen echter pas na het verhelpen van de storing uitgaan.”

7. *Artikel 7.04 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid komt te luiden (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst):*

“1. De bediening en de controle van de voortstuwingsmotoren en van de stuurinrichtingen moet vanaf de stuurstelling mogelijk zijn. Voortstuwingsmotoren die zijn voorzien van een vanaf de stuurstelling bedienbare koppeling, of die een vanaf de stuurstelling bedienbare verstelbare schroef aandrijven, hoeven slechts in de machinekamer aan- en uitgezet te kunnen worden.”

b. *Het derde lid komt te luiden:*

“3. De richting van de door de aandrijving op het schip werkende stuwingskracht alsmede het toerental van de schroeven of stuwingsmotoren moet worden aangegeven.”

c. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. De in de artikelen 6.07, tweede lid, 8.03, tweede lid, en 8.05, dertiende lid, voorgeschreven signalerings- en controle-instrumenten moeten in de stuurstelling zijn aangebracht.

d. *Het negende lid komt te luiden:*

“9. Bij roerpropeller-, waterstraal-, cycloïdaalschroef- en boegschroefinstallaties zijn gelijkwaardige bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten toegestaan.

Voor deze installaties zijn het eerste tot en met achtste lid met inachtneming van de bijzondere kenmerken en de gekozen opstelling van de genoemde actieve stuurinrichtingen en de stuwingsinrichtingen van overeenkomstige toepassing. Naar analogie van het tweede lid, moet voor iedere installatie de bediening door middel van een hefboom plaats kunnen vinden, die volgens een cirkelboog welke zich bevindt in een verticaal vlak dat nagenoeg evenwijdig is aan de richting van de stuwingskracht van de installatie, moet kunnen worden bewogen. Uit de positie van de hefboom moet voor iedere installatie de richting van de van de op het schip werkende stuwingskracht worden aangegeven.

Voorzover roerpropeller- of cycloïdaalschroefinstallaties niet door middel van een hefboom worden bediend, kan de Commissie van Deskundigen afwijkingen op de voorschriften van het tweede lid toestaan. De afwijkingen moeten door de Commissie van Deskundigen worden ingeschreven onder punt 52 van het certificaat van onderzoek.”

8. *Artikel 8.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. Waar het noodzakelijk is moeten verbindingen van leidingen voor brandstof, smeerolie en oliën, die in krachtoverbrengingssystemen, schakel-, aandrijf- en verwarmingssystemen worden gebruikt, afgeschermd of op andere geschikte wijze zijn beschermd, om te vermijden dat deze vloeibare stoffen op hete vlakken in de afzuigkanalen van de machines of andere ontstekingsbronnen sproeien of uitlopen. Het aantal verbindingen in deze pijpleidingssystemen moet tot een minimum worden beperkt.”

b. *Het zesde lid komt te luiden:*

“6. Isolaties van machineonderdelen moeten in overeenstemming zijn met artikel 3.04, derde lid, tweede volzin.”

9. *Artikel 8.03 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. Bij schepen met slechts één voortstuwingsmotor mag deze slechts zijn uitgerust met een inrichting voor automatische reductie van het toerental indien een automatische reductie van het toerental in het stuurhuis optisch en akoestisch wordt aangegeven en de inrichting voor reductie van het toerental vanaf de stuurstand kan worden uitgeschakeld.

b. *Het vijfde lid komt te luiden:*

“5. Doorvoeringen van assen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat geen waterverontreinigende smeermiddelen naar buiten kunnen treden.”

10. *Artikel 8.05 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Eerste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

b. *Het tweede lid komt te luiden:*

“2. Deze tanks, alsmede brandstofleidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich geen brandstof of brandstofdampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kunnen verspreiden. Afsluitinrichtingen op brandstoftanks, die dienen voor het ontnemen van brandstof of voor de afwatering, moeten zelfsluitend zijn.”

c. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. Brandstoftanks en hun appendages mogen niet direct boven motoren of uitlaatgassenleidingen zijn geplaatst.”



d. *Zesde lid, eerste alinea (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

e. *Het zesde lid, tweede paragraaf, komt te luiden:*

“Indien tanks voor brandstoffen met elkaar in verbinding staan, moet de doorsnede van de verbindingsleiding ten minste 1,25 maal zo groot zijn als de doorsnede van de vulleiding.”

f. *Zevende lid, komt te luiden:*

“7. De uitgaande leidingen voor vloeibare brandstoffen moeten onmiddellijk bij de tanks zijn voorzien van een snelsluitklep, die van het dek af kan worden bediend, ook wanneer de betrokken ruimten zijn gesloten.

Wanneer de bedieningsinrichting door de wijze van opstelling aan het gezicht is onttrokken, hoeft de bedekking of de afscherming niet afsluitbaar te zijn.

De bedieningsinrichting moet met een rode kleur zijn gemarkeerd. Wanneer de inrichting door de wijze van opstelling aan het gezicht is onttrokken moet de bedekking of afscherming zijn voorzien van een teken “snelsluitklep van de tank” met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 9 van bijlage I.

De eerste zin geldt niet voor brandstoftanks die rechtstreeks aan de motor zijn aangebouwd.”

g. *Achtste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

h. *Het negende lid komt te luiden:*

“9. Brandstoftanks moeten zijn voorzien van een geschikte peilinrichting. De peilinrichting moet tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van automatisch sluitende inrichtingen en het bovineinde moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. De peilkokers moeten niet in verblijven eindigen. Peilkokers die in een machinekamer of ketelruim eindigen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen.”

i. *Tiende lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

j. *Elfde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

k. *Het twaalfde lid komt te luiden:*

“12. Tanks voor brandstoffen moeten zijn voorzien van afsluitbare openingen voor reiniging en inspectie.”

11. *Artikel 8.06 komt te luiden:*

**“Artikel 8.06**

*Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren*

1. Smeerolie moet zijn ondergebracht in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Smeerolietanks mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.
2. Smeerolietanks, alsmede de daartoe behorende leidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich geen smeerolie of smeeroliedampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kan verspreiden.
3. Voor het aanvaringsschot mogen zich geen smeerolietanks bevinden.
4. Smeerolietanks en hun appendages mogen niet direct boven motoren of uitlaatgassenleidingen zijn geplaatst.
5. De vulopeningen van smeerolietanks moeten duidelijk zijn gekenmerkt.

6. Smeerolieleidingen, hun verbindingen, afdichtingen en appendages moeten zijn vervaardigd uit materiaal dat bestand is tegen de te verwachten mechanische, chemische en thermische belasting. De leidingen mogen niet onderhevig zijn aan schadelijke invloeden van warmte en moeten over hun volle lengte gecontroleerd kunnen worden.
7. Smeerolietanks moeten zijn voorzien van een geschikte peilinrichting. De peilinrichting moet tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van automatisch sluitende inrichtingen en het bovineinde moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. De peilkokers moeten niet in verblijven eindigen. Peilkokers die in een machinekamer of ketelruim eindigen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen.”

12. Artikel 8.07 komt te luiden:

**“Artikel 8.07**

*Tanks voor olie, die in krachtoverbrengingsystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen et toebehoren*

1. Olie die in krachtoverbrengingsystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt moet zijn ondergebracht in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Dit geldt niet voor tanks met een inhoud van maximaal 25 l. Tanks als bedoeld in de eerste volzin mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.
2. De in het eerste lid bedoelde tanks evenals hun leidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich noch bovengenoemde olie noch oliedampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kan verspreiden.
3. Voor het aanvaringsschot mogen zich geen in het eerste lid bedoelde tanks bevinden.
4. De in het eerste lid bedoelde tanks en hun appendages mogen niet zijn geplaatst boven motoren of uitlaatgassenleidingen.
5. De vulopeningen van de in het eerste lid bedoelde tanks moeten duidelijk zijn gekenmerkt.
6. De leidingen voor als in het eerste lid bedoelde olie, hun verbindingen, afdichtingen en appendages moeten zijn vervaardigd uit materiaal dat bestand is tegen de te verwachten mechanische, chemische en thermische belasting. De leidingen mogen niet onderhevig zijn aan schadelijke invloeden van warmte en moeten over hun volle lengte gecontroleerd kunnen worden.
7. De in het eerste lid bedoelde tanks moeten zijn voorzien van een geschikte peilinrichting. De peilinrichting moet tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van automatisch sluitende inrichtingen en het bovineinde moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. De peilkokers moeten niet

in verblijven eindigen. Peilkokers die in een machinekamer of ketelruim eindigen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen.”

13. Artikel 8.08 komt te luiden:

**“Artikel 8.08**  
*Lensinrichtingen*

1. Iedere waterdichte afdeling moet afzonderlijk kunnen worden gelensd. Dit geldt niet voor waterdichte afdelingen die tijdens de vaart gewoonlijk luchtdicht zijn afgesloten.
2. Op schepen waarvoor een bemanning is voorgeschreven, moeten twee onafhankelijk van elkaar werkende lenspompen aanwezig zijn, die niet in dezelfde ruimte mogen staan, en waarvan er ten minste één door een motor wordt aangedreven. Indien deze schepen echter een motorvermogen hebben van minder dan 225 kW of een laadvermogen van minder dan 350 t, dan wel, in geval van schepen die niet bestemd zijn voor het vervoer van goederen, een waterverplaatsing van minder dan 250 m<sup>3</sup>, is een hand- of motorlenspomp voldoende.

Elk der voorgeschreven pompen moet voor elke waterdichte afdeling te gebruiken zijn.

3. De minimale capaciteit  $Q_1$  van de eerste lenspomp moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \quad [\text{l/min}]$$

$d_1$  moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$d_1 = 1,5 \cdot \sqrt{L(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

De minimale capaciteit  $Q_2$  van de tweede lenspomp moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \quad [\text{l/min}]$$

$d_2$  moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

De afmeting  $d_2$  behoeft echter niet groter te zijn dan de afmeting  $d_1$ .

Bij het berekenen van  $Q_2$  heeft  $l$  betrekking op de langste waterdichte afdeling.

In deze formule betekent:

- l de lengte van de desbetreffende waterdichte afdeling in [m];
- $d_1$  de rekenkundige inwendige diameter van de hoofdlensleiding in [mm];
- $d_2$  de rekenkundige inwendige diameter van de hoofdlensleiding in [mm];

4. Indien de lenspompen zijn aangesloten op een lensstelsel moet de inwendige diameter van de lensleidingen ten minste afmeting  $d_1$  hebben, in mm, en de inwendige diameter van de aftakkingen ten minste afmeting  $d_2$ , in mm.

Voor schepen met een lengte L van minder dan 25 m mogen de afmetingen  $d_1$  en  $d_2$  worden verminderd tot 35 mm.

5. Er zijn slechts zelfaanzuigende lenspompen toegestaan.
6. In iedere lensbare afdeling met een vlakke bodem en een breedte van meer dan 5 m moet zich aan stuurboord en aan bakboord tenminste één lenskorf bevinden.
7. De achterpiek mag door middel van een gemakkelijk toegankelijke, zelfsluitende aftapinrichting, die naar de machinekamer loopt, gelast kunnen worden.
8. De aftakkingen van de leidingen van afzonderlijke afdelingen moeten door een vastzetbare terugslagklep aan de hoofdlensleiding zijn aangesloten.

Afdelingen of andere ruimten, die als ballastruimten dienen, behoeven slechts via een afsluiter aan het lensstelsel te zijn aangesloten. Dit geldt niet voor laadruimen die zijn ingericht voor het opnemen van ballast. Het vullen van dergelijke laadruimen met ballastwater moet door een van de lensleiding gescheiden, vast geïnstalleerde ballastleiding of door aftakkingen geschieden, die als flexibele leidingen of door middel van beweegbare tussenstukken met de hoofdlensleiding kunnen worden verbonden. Bodemkleppen zijn hiervoor niet toegestaan.

9. Vullingen van laadruimen moeten zijn voorzien van peilmogelijkheden.
10. Indien een lensinrichting is uitgevoerd met vast aangebrachte leidingen, moeten de lensleidingen van de bilgen die voor het verzamelen van oliehoudend water zijn bestemd, zijn voorzien van door een Commissie van Deskundigen in gesloten stand verzegelde afsluiters. Het aantal en de plaats van deze afsluiters moeten worden vermeld in het certificaat van onderzoek.
11. Het afgesloten zijn moet worden beschouwd als gelijkwaardig aan een verzegeling als bedoeld in het tiende lid. De sleutel of sleutels van de sloten van de afsluitinrichtingen moeten overeenkomstig gekenmerkt op een gemakkelijk toegankelijke en aangeduide plaats in de machinekamer worden bewaard.”

14. Aan hoofdstuk 8 worden de artikelen 8.09 en 8.10 als volgt toegevoegd:

**“Artikel 8.09**

*Inrichtingen voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie*

1. Het tijdens het bedrijf van een schip vrijkomend oliehoudend water moet aan boord kunnen worden verzameld. In dit verband wordt de machinekamer-bilge aangemerkt als verzamelruimte.
2. Voor het verzamelen van afgewerkte olie moeten in de machinekamer(s) één of meer speciaal daarvoor bestemde reservoirs zijn aangebracht die ten minste 1,5 keer de hoeveelheid afgewerkte olie uit de carters van alle ingebouwde verbrandingsmotoren en tandwielkasten, alsmede de hoeveelheid hydraulische olie afkomstig uit de hydraulische olietanks, kunnen bevatten.

Aansluitingen voor het leeghalen van deze reservoirs moeten voldoen aan de Europese norm EN 1305 : 1996.

3. Voor schepen die slechts worden ingezet op korte trajecten kan de Commissie van Deskundigen ontheffing verlenen van het tweede lid.

**Artikel 8.10**

*Door schepen voortgebracht geluid*

1. Het door een varend schip voortgebrachte geluid, in het bijzonder de door het aanzuigen van lucht en door de uitlaat van de motoren veroorzaakte geluiden, moet met daartoe geschikte middelen worden gedempt.
2. Het door een varend schip voortgebrachte geluid mag op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 75 dB(A).
3. Het door een varend schip voortgebrachte geluid mag op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 65 dB(A).”

15. Artikel 8a.01 wordt als volgt gewijzigd:

a. *Het zestiende lid komt te luiden:*

“16. *proces-verbaal van de motorkenmerken*: het document, bedoeld in bijlage J, deel VIII, waarin alle kenmerken van de motor, met inbegrip van de onderdelen (componenten) en afstellingen die een weerslag hebben op het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes evenals alle veranderingen daarvan, vastgelegd zijn.”

b. *Het zeventiende lid komt te luiden:*

“17. *Inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken*: het document, bedoeld in artikel 8a.11, derde lid, ten behoeve van inbouwkeuringen, tussentijdse keuringen dan wel bijzonder keuringen.”

16. Artikel 8a.02, vierde lid, komt te luiden:

- “4. a. Na de inbouw van de motor aan boord, maar voor zijn ingebruikstelling, moet een inbouwkeuring worden uitgevoerd. Deze keuring, die deel uitmaakt van het eerste onderzoek van het vaartuig of van een bijzonder onderzoek naar aanleiding van de inbouw van de betreffende motor, leidt ofwel tot het inschrijven van de motor in het eerste af te geven certificaat van onderzoek ofwel tot een wijziging van het bestaande certificaat van onderzoek.
- b. De Commissie van Deskundigen kan van een inbouwkeuring, bedoeld in onderdeel a, afzien indien een motor waarvan het nominale vermogen  $P_N$  minder dan 130 kW bedraagt, wordt vervangen door een motor met een zelfde typegoedkeuring. Voorwaarde hiervoor is dat de scheepseigenaar of zijn gevolmachtigde het vervangen van de motor meedeelt aan de Commissie van Deskundigen, waarbij een kopie van het certificaat van typegoedkeuring moet worden gevoegd en het identificatienummer van de nieuw ingebouwde motor moet worden vermeld. Ten gevolge hiervan wordt nummer 52 van het certificaat van onderzoek gewijzigd.

17. Artikel 8a.03, eerste lid, komt te luiden:

- “1. Een aanvraag van een typegoedkeuring van een motortype, een motorfamilie of een motorgroep moet door de fabrikant bij de bevoegde autoriteit worden ingediend. Bij de aanvraag moet een informatiedossier, het ontwerp van een proces-verbaal van de motorkenmerken en het ontwerp van een inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken worden gevoegd. De fabrikant moet voor de typekeuringen een motor, die voldoet aan de essentiële kenmerken vermeld in bijlage J, deel II, aanhangsel 1, demonstreren.”

18. Artikel 8a.07 komt te luiden:

- “1. Met gebruikmaking van de navolgende tabel gelden typegoedkeuringen overeenkomstig de Richtlijnen van de Europese Gemeenschap als gelijkwaardig aan de typegoedkeuringen overeenkomstig de voorwaarden en de bepalingen van dit hoofdstuk:

Doel van de motor	Richtlijn	Motorcategorie
Hoofaandrijving van het schip	2004/26/EG	V
Hulpmotor met constant toerental	2004/26/EG	V H, I, J, K
	97/68/EG	D, E, F, G,
Hulpmotor met variabel toerental en variabele belasting	2004/26/EG	V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan de gelijkwaardigheid erkennen van andere overeenstemmende normen vastgelegd in internationale regelingen, dan wel in voorschriften van de Rijnoverstaten of België of van een derde land met de

voorwaarden en de bepalingen van dit hoofdstuk inzake de typegoedkeuringen van motoren.”

**19. Aan artikel 8a.11, wordt een derde lid als volgt toegevoegd:**

- “3. Die keuringen als bedoeld in het eerste lid geschieden aan de hand van het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken. In dit formulier, dat door de fabrikant wordt opgesteld en dat door een bevoegde autoriteit moet worden goedgekeurd, worden de onderdelen die betrekking hebben op de uitlaatgassen alsmede de instellingen en kenmerken gespecificeerd, bij toepassing waarvan kan worden uitgegaan van een onafgebroken inachtneming van de grenswaarden van het uitlaatgas. Daarin wordt tenminste vermeld :
- vermelding van het motortype van de motorfamilie of van de motorgroep daarbij het nominale vermogen en het nominale toerental specificierend;
  - een lijst van componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken;
  - niet te verwarren merktekens om de toegelaten componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen te identificeren (bijv. nummers van onderdelen die zich op de componenten bevinden);
  - vermelding van de motorkenmerken die betrekking hebben op de uitlaatgassen zoals instellingsmogelijkheden van het injectiemoment, van de toegelaten temperatuur van het koelwater en van de maximale tegendruk van het uitlaatgas.

Bij motoren die uitgerust zijn met een systeem voor nabehandeling van de uitlaatgassen moet dit formulier ook een procedure voor de controle van de goede werking van het bedoelde systeem bevatten.”

**20. Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:**

**a. Het derde lid, eerste en tweede volzin, komt te luiden:**

“Schepen als bedoeld in het eerste lid, waarvan de grootste lengte L niet meer dan 86 m bedraagt, moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 25% bedraagt van de massa P.

Schepen waarvan de grootste lengte L meer dan 86 m bedraagt moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 50% bedraagt van de massa P als bedoeld in het eerste of het tweede lid.”

**b. Het elfde lid komt als volgt te luiden:**

“11. De minimumbreeksterkte R van een ankerketting wordt met behulp van de volgende formules berekend:

- bij ankers met een massa tot en met 500 kg:  $R = 0,35 \cdot P'$  [kN];
- bij ankers met een massa van meer dan 500 t/m 2000 kg:



$$R = \left(0,35 - \frac{P' - 500}{15000}\right) P' \quad [\text{kN}];$$

c. bij ankers met een massa van meer dan 2000 kg:  $R = 0,25 \cdot P'$  [kN].

In deze formule betekent:

P': de overeenkomstig het eerste tot en met het vierde lid en het zesde lid bepaalde theoretische massa van het betreffende anker.

De breeksterkte van de ankerkettingen wordt bepaald aan de hand van de daarvoor in één der Oeverstaten of België geldende normen.”

c. *Het twaalfde lid komt te luiden:*

“12. Indien zwaardere ankers worden gekozen dan in het eerste tot en met het zesde lid beschreven, wordt de minimum breeksterkte van de ankerketting bepaald aan de hand van de gegeven grotere massa.

Indien dergelijke zwaardere ankers en de bijbehorende sterkere ankerkettingen aan boord zijn, moeten desondanks in het certificaat van onderzoek de massa's en de minimum breeksterkte worden ingevuld die zijn voorgeschreven op grond van het eerste tot en met zesde lid en het elfde lid.”

21. *Artikel 10.03, eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:*

“e. op een geschikte plaats benedendeks in de machinekamers of ketelruimen, zodanig zijn geïnstalleerd dat de weg naar een brandblusapparaat vanuit geen enkel punt van de ruimte meer dan 10 meter bedraagt.”

22. *Artikel 10.03a, achtste lid, komt te luiden:*

“8. Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.”

23. *Artikel 10.03b, negende lid, onderdeel e, komt te luiden:*

“e. Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt”

24. *Artikel 10.05 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid komt als volgt te luiden:*

- “1. Aan boord van vaartuigen moeten ten minste drie reddingsboeien aanwezig zijn, die
- aan de Europese norm EN 14 144 : 2003 of
  - aan Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 1974), Hoofdstuk III, Regel 7.1, en aan de internationale code betreffende de reddingsmiddelen (LSA), paragraaf 2.1 voldoen.

Ze moeten zich in gebruiksklare toestand op vaste en daarvoor geschikte plaatsen aan dek bevinden en mogen niet zijn vastgemaakt aan de houders. Ten minste één reddingsboei moet zich in de onmiddellijke nabijheid van het

stuurhuis bevinden en deze moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan.”

b. *Het tweede lid komt als volgt te luiden:*

- "2. Aan boord van vaartuigen moet zich voor ieder zich regelmatig aan boord bevindend persoon een voor hem persoonlijk geschikt, automatisch opblaasbaar zwemvest, dat voldoet aan de Europese normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006, onder handbereik bevinden.  
Voor kinderen zijn ook harde zwemvesten, die aan deze normen voldoen, toegelaten.”

25. *Artikel 12.02 vierde lid, derde volzin, komt te luiden:*

“De eerste zin geldt niet voor ruimten waarvan de uitgang rechtstreeks naar het dek leidt of naar een gang die als vluchtweg dient, voor zover deze gang twee van elkaar verwijderd liggende uitgangen heeft naar bak- en stuurboord.”

26. *Artikel 15.01, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“c. artikel 8.08, tweede lid, tweede volzin, en zevende lid;”

27. *Artikel 15.03 komt te luiden:*

### **“Artikel 15.03**

#### *Stabiliteit*

1. De aanvrager moet het bewijs van voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip leveren met een berekening die is gebaseerd op de resultaten van het toepassen van een standaard van voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip. Alle berekeningen moeten zodanig worden uitgevoerd dat daarbij aan trim en inzinking geen vaste waarden zijn toegekend. De gegevens over het vaartuig in onbeladen toestand waarop de stabiliteitsberekeningen zijn gebaseerd moeten door een hellingsproef worden bepaald.
2. De intactstabiliteit moet voor de volgende standaard beladingcondities worden aangetoond:
  - a. bij het begin van de vaart  
100% passagiers, 98% brandstof en drinkwater, 10% afvalwater;
  - b. tijdens de vaart  
100% passagiers, 50 % brandstof en drinkwater, 50 % afvalwater;
  - c. bij het eind van de vaart  
100% passagiers, 10% brandstof en drinkwater, 98% afvalwater;
  - d. leeg schip  
geen passagiers, 10% brandstof en drinkwater, geen afvalwater.Voor alle standaard beladingcondities moet uitgegaan worden van lege dan wel volle ballasttanks, overeenkomstig hun normale gebruik.  
Om te kunnen ballasten tijdens de vaart moet de volgende beladingconditie voor het derde lid, onder d, worden aangetoond

100 % passagiers, 50 % brandstof en drinkwater, 50 % afvalwater, het totaal van de andere vloeistoftanks met inbegrip van ballast voor 50 % gevuld.

3. Het bewijs van voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip via een berekening moet worden geleverd met toepassing van de volgende eisen voor voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip en voor de in het tweede lid, onder a tot en met d, genoemde standaard beladingcondities:
  - a. De maximale oprichtende arm van statische stabiliteit  $h_{\max}$  moet bij een slagzij van  $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$  optreden en moet minstens 0,20 m bedragen; Wanneer  $\varphi_f < \varphi_{\max}$  is, moet de oprichtende arm van statische stabiliteit bij een hoek van het onder water komen  $\varphi_f$  ten minste 0,20 m bedragen.
  - b. De hoek van het onder water komen  $\varphi_f$  mag niet kleiner zijn dan  $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ .
  - c. Het vlak A onder de kromme van de oprichtende arm van statische stabiliteit moet, afhankelijk van de positie van  $\varphi_f$  en de  $\varphi_{\max}$  ten minste de volgende waarden bereiken:

Geval			A
1	$\varphi_{\max} \leq 15^\circ$ of $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m.rad tot aan de kleinste van de hoeken $\varphi_{\max}$ of $\varphi_f$
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m.rad tot aan de hoek $\varphi_{\max}$
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m.rad tot aan de hoek $\varphi_f$
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ en $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m.rad tot aan de hoek $\varphi = 30^\circ$

Daarbij betekent:

$h_{\max}$  de maximale oprichtende arm van statische stabiliteit;

$\varphi$  de hoek van de slagzij;

$\varphi_f$  de hoek van het onder water komen, d.w.z. de hoek van de slagzij waarbij de openingen in de scheepsromp, in de opbouwen of dekhuisen, die niet waterdicht gesloten kunnen worden, onderwater komen te staan;

$\varphi_{\text{mom}}$  de maximale hoek van de slagzij als bedoeld onder e;

$\varphi_{\max}$  de hoek van de slagzij waarbij sprake is van de maximale oprichtende arm van statische stabiliteit;

A vlakken onder de kromme van de oprichtende arm van statische stabiliteit;

- d. De metacentrische hoogte bij het begin van  $GM_0$ , gecorrigeerd in verband met het effect van de vrije oppervlakken in vloeistoftanks, mag niet minder bedragen dan 0,15 m;
- e. De hoek van de slagzij  $\varphi_{\text{mom}}$  mag in de beide hiernavolgende gevallen niet meer bedragen dan  $12^\circ$ :
  - aa. op basis van het kenterende moment ten gevolge van personen en wind als bedoeld in het vierde en vijfde lid,
  - bb. op basis van het kenterende moment ten gevolge van personen en het draaien van het schip als bedoeld in het vierde en zesde lid;
- f. Het resterende vrijboord mag bij een kenterend moment ten gevolge van personen, wind en het draaien van het schip als bedoeld in het vierde, vijfde en zesde lid niet minder bedragen dan 0,2 m.;
- g. De resterende veiligheidsafstand moet voor schepen met vensters, of andere openingen in de scheepshuid die beneden het schottendeck zijn gelegen en die niet waterdicht gesloten zijn, tenminste 0,1 m bedragen uitgaande van de drie kenterende momenten, bedoeld in onderdeel f.

4. Het kenterende moment ten gevolge van een concentratie van personen ( $M_p$ ) op één plaats moet op grond van de volgende formule als volgt worden berekend:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

$P$  = totale massa van personen aan boord in [t], te berekenen uit de som van het hoogste toegestane aantal passagiers en het maximale aantal van het boordpersoneel en de bemanning onder normale bedrijfsomstandigheden onder aanname van een gemiddelde massa van 0,075 t per persoon;

$y$  = zijdelingse afstand van het zwaartepunt van de massa van personen  $P$  vanaf de middellijn van het schip in [m];

$g$  = acceleratie van de zwaartekracht ( $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ );

$P_i$  = massa van de op een vlak  $A_i$  verzamelde personen volgens:

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]}$$

Daarbij betekent in deze formule:

$A_i$  = vlak waarop zich personen bevinden in [ $\text{m}^2$ ];

$n_i$  = aantal personen per vierkante meter bij

$n_i = 3,75$  in geval van vrije dekoppervlakken en vlakken met verplaatsbaar meubilair; in geval van vlakken met vast ingebouwde zitplaatsen zoals banken, moet  $n_i$  worden berekend onder aanname van een zitbreedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m per persoon;

$y_i$  = zijdelingse afstand van het vlakzwaartepunt van het vlak  $A_i$  vanaf de middellijn van het schip in [m];

De berekening moet worden uitgevoerd zowel voor een concentratie van personen aan stuurboord als voor een concentratie aan bakboord.

De verdeling van personen moet het meest ongunstige zijn vanuit het oogpunt van stabiliteit. Ingeval er hutten aanwezig zijn moet voor de berekening van het moment van personen ervan worden uitgegaan dat deze niet bezet zijn.

Voor de berekening van beladen situaties moet het middelpunt van de zwaarte van een persoon worden genomen op 1 m boven het laagste punt van het betreffende dek op  $0,5 L_{wl}$  zonder rekening te houden met een verlaging of verhoging in het dek of de kromming van het dek en onder aanname van een massa van 0,075 ton per persoon.

Een gedetailleerde vaststelling van de vlakken aan dek, die door personen bezet zijn, kan achterwege blijven, indien de volgende waarden worden toegepast:

$P = 1,1 \cdot F_{max} \cdot 0,075$  in het geval van schepen voor dagtochten;

$1,5 \cdot F_{max} \cdot 0,075$  in het geval van hotelschepen.

In deze formule betekent:

$F_{max}$  = ten hoogste aan boord toegelaten aantal passagiers;

$y = B/2$  in [m].

5. Het moment ten gevolge van wind ( $M_w$ ) moet als volgt worden berekend:

$$M_w = p_w A_w (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

$p_w$  = specifieke winddruk van 0,25 kN/m<sup>2</sup>;

$A_w$  = zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in [m<sup>2</sup>], die overeenkomt met de betreffende beladingstoestand;

$l_w$  = afstand van het zwaartepunt van het zijdelingse vlak  $A_w$  tot het vlak van de inzinking in m. die overeenkomt met de betreffende beladingstoestand in [m].

6. Het moment ten gevolge van de centrifugale kracht ( $M_{dr}$ ), veroorzaakt door het draaien van het schip, moet als volgt worden berekend:

$$M_{dr} = c_{dr} C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

$c_{dr}$  = coëfficiënt van 0,45;

$C_B$  = de blokcoëfficiënt (indien niet bekend moet hiervoor 1,0 worden aangenomen);

$v$  = grootste snelheid van het schip in m/s;

$KG$  = afstand van het zwaartepunt tot de bovenkant van de kiel in [m].

In geval het passagierschip is uitgerust met een aandrijfsysteem overeenkomstig artikel 6.06 moet  $M_{dr}$  worden afgeleid uit beproevingen op ware grootte dan wel met modellen, hetzij op basis van daarmee overeenkomende berekeningen.

7. De aanvrager moet met een berekening, die berust op de procedure van het wegvallen van het drijfvermogen, aantonen dat de lekstabiliteit van het schip voldoende is. Alle berekeningen moeten zodanig worden uitgevoerd dat daarbij aan trim en inzinking geen vaste waarden zijn toegekend.
8. Het drijfvermogen in lekke toestand moet voor de in het tweede lid bedoelde standaard beladingcondities worden aangetoond. Hierbij moet voor drie tussenstadia van het volstromen (25 %, 50 % en 75 % van de eindtoestand van het volgestroomd zijn) en voor de eindtoestand van het volgelopen zijn aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit zijn voldaan.
9. Passagiersschepen moeten voldoen aan de 1-compartimentstatus en aan de 2-compartimentstatus.  
De volgende indicaties moeten voor het geval van een lekke toestand in acht worden genomen:

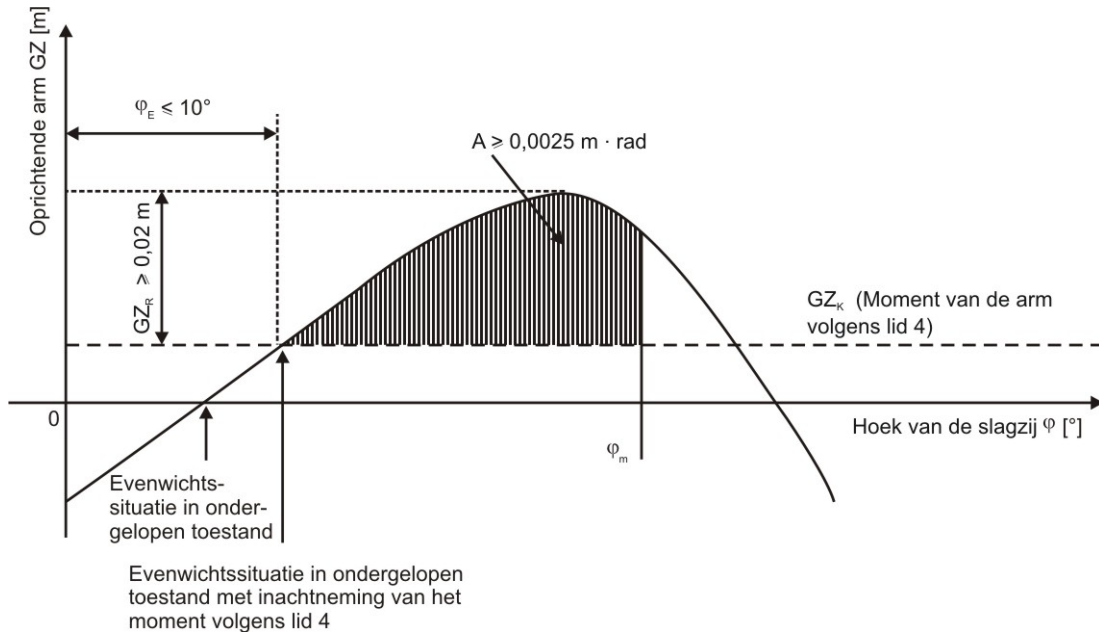
	1-afdelingsstatus	2-afdelingsstatus
Omvang van het lek aan de zijde		
in langsrichting l [m]	0,10 · L <sub>WL</sub> maar niet minder dan 4,00 m	0,05 · L <sub>WL</sub> maar niet minder dan 2,25 m
in dwarsrichting b [m]	B/5	0,59
loodrecht h [m]	Vanaf de bodem van het schip onbeperkt naar boven	
Omvang van het lek in de bodem		
in langsrichting l [m]	0,10 · L <sub>WL</sub> maar niet minder dan 4,00 m	0,05 · L <sub>WL</sub> maar niet minder dan 2,25 m
in dwarsrichting b [m]	B/5	
loodrecht h [m]	0,59; pijpleidingen die overeenkomstig artikel 15.02, dertiende lid, onder c, zijn aangelegd kunnen als onbeschadigd worden beschouwd	

- a. Voor de 1-compartimentstatus kunnen de schotten als onbeschadigd worden beschouwd, wanneer de onderlinge afstand tussen twee aangrenzende schotten groter is dan de lengte van het lek. Langsschotten die zich op een afstand van  $B/3$  ten opzichte van de scheepshuid bevinden, gemeten in een rechte hoek ten opzichte van de scheepsmiddellijn in het vlak van de grootste inzinking, mogen in de berekening niet worden meegenomen.
  - b. Voor de 2-compartimentstatus wordt ieder schot dat is gelegen binnen het gebied waar het lek van invloed is als beschadigd aangemerkt. Dit betekent dat de plaats van de schotten zodanig moet worden gekozen, dat het passagiersschip na het volstromen van twee of meer aangrenzende compartimenten in de langsrichting nog kan blijven drijven.
  - c. Het laagste punt van iedere niet waterdichte opening (b.v. van deuren, vensters, luiken) moet bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn tenminste 0,10 m boven de lastlijn in lekke toestand liggen. Het schottendeck mag bij de eindtoestand van het volstromen niet onder water komen.
  - d. Er wordt met een permeabiliteit van 95 % rekening gehouden. Wordt door een berekening aangetoond, dat de gemiddelde permeabiliteit van een compartiment kleiner is dan 95%, dan kan de berekende waarde worden aangehouden.  
De volgende waarden moeten tenminste worden bereikt:

verblijfsruimten	95 %
machinekamers en ketelruimen	85 %
bagage- en voorraadruimten	75 %

dubbele bodems, brandstoftanks, ballasttanks en andere tanks al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het in het vlak van de grootste inzinking liggende schip als vol of leeg moeten worden aangenomen 0 ou 95%
  - e. Ingeval een lek van kleinere omvang als hierboven aangegeven leidt tot ongunstiger verhoudingen met betrekking tot slagzij of verlies aan metacentrische hoogte, moet een zodanig lek bij de berekening worden betrokken.
10. Bij alle tussenstadia van het vollopen als bedoeld in het achtste lid moet aan de volgende criteria worden voldaan:
- a. de hoek van de slagzij  $\varphi$  van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium mag niet meer bedragen dan  $15^\circ$ ;
  - b. afgezien van de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van  $GZ \geq 0,02$  m, voordat de eerste onbeschermde opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij  $\varphi$  van  $25^\circ$  bereikt wordt;
  - c. niet waterdichte openingen mogen niet onder water komen voordat de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium is bereikt.
  - d. Voor de berekening van het effect van de vrije oppervlakken bij alle tussenstadia van het volstromen wordt uitgegaan van het bruto grondvlak van de beschadigde ruimten.

11. Bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn moet aan de volgende criteria worden voldaan met inachtneming van het kenterende moment als bedoeld in het vierde lid:
- de hoek van de slagzij  $\varphi_E$  mag niet meer bedragen dan  $10^\circ$ ;
  - afgezien van de evenwichtssituatie moet het positieve bereik van de kromme van armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van  $GZ_R \geq 0,02$  m gecombineerd met een vlak  $A \geq 0,0025$  m.rad.; Deze minimumwaarden van de stabiliteit moeten worden bereikt tot aan het onder water komen van de eerste onbeschermd opening of in ieder geval vóór het bereiken van een hoek van de slagzij van  $25^\circ$ .



Daarbij betekent:

- $\varphi_E$  de hoek van de slagzij bij het volledig onder water komen met inachtneming van het moment als bedoeld in het vierde lid;
- $\varphi_m$  de hoek van de afnemende stabiliteit dan wel de hoek waarbij de eerste onbeschermd opening onder water komt, of  $25^\circ$ : de kleinste van deze waarden moet worden aangehouden;
- $GZ_R$  de resterende oprichtende arm van statische stabiliteit bij volledig onder water komen met inachtneming van het kenterende moment als bedoeld in het vierde lid;
- $GZ_K$  het moment van de arm van statische stabiliteit resulterend uit het moment als bedoeld in het vierde lid.
- c. niet waterdichte openingen mogen niet onder water komen voordat de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium is bereikt; Ingeval dat dergelijke openingen onder water komen voordat dit punt is bereikt moeten de ruimten die daarmee in verbinding staan bij de berekening van de lekstabiliteit als volgestroomd worden beschouwd.
12. Afsluitvoorzieningen van openingen die waterdicht afsluitbaar moeten zijn, moeten als zodanig duidelijk gemarkeerd worden.

13. Wanneer doorstroomopeningen in de langsschotten worden voorzien ten behoeve van vermindering van asymmetrisch volstromen, moeten deze aan de volgende voorwaarden voldoen:
- Voor de berekening van het uit dwarsrichting volstromen moet de IMO resolutie A. 266 (VIII) worden toegepast;
  - ze moeten automatisch functioneren;
  - ze mogen niet van afsluitmechanismen zijn voorzien;
  - de tijd die nodig is voor een volledige vereffening mag niet meer bedragen dan 15 minuten.

28. *Artikel 15.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het derde lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) Verblijven of groepen van verblijven die voor 30 of meer passagiers zijn bestemd of ingericht, dan wel voor 12 of meer passagiers bedden bieden, moeten ten minste twee uitgangen hebben. Op schepen voor dagtochten mag één van deze twee uitgangen door twee nooduitgangen worden vervangen. Ruimten met uitzondering van hutten dan wel groepen van ruimten die slechts één uitgang hebben, moeten tenminste één noodgang hebben.”

b. *Het achtste lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) De totale oppervlakte  $A_S$  van de verzamelruimten moet tenminste voldoen aan de volgende waarde:

$$\text{Schepen voor dagtochten} \quad A_S = 0,35 \cdot F_{\max} [\text{m}^2]$$

$$\text{Hotelschepen} \quad A_S = 0,45 \cdot F_{\max} [\text{m}^2]$$

In deze formule betekent:

$F_{\max}$  = ten hoogste aan boord toegelaten aantal passagiers.”

c. *Veertiende lid, tweede volzin (betreft uitsluitend de Duitse versie)*

29. *Artikel 15.09 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het tweede lid komt te luiden:*

“2. Behalve de reddingsboeien als bedoeld in het eerste lid moeten: voor alle leden van het boordpersoneel individuele reddingsmiddelen als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, onder handbereik beschikbaar zijn; Voor de leden van het boordpersoneel die geen taak volgens de veiligheidsrol hebben, zijn ook harde of halfautomatisch opblaasbare zwemvesten als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, toegestaan.”



b. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. Behalve de reddingsmiddelen als bedoeld in het eerste en tweede lid, moeten voor in totaal 100% van het ten hoogste toegelaten aantal passagiers individuele reddingsmiddelen als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, aanwezig zijn, waarbij ook harde of halfautomatisch opblaasbare zwemvesten als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, zijn toegestaan.”

30. *Artikel 15.10, zesde lid, derde alinea, komt te luiden:*

“De noodstroominstallatie moet ofwel zijn opgesteld boven de indompelingsgrenslijn, ofwel zover verwijderd van de energiebronnen bedoeld in artikel 9.02, eerste lid, dat hij in het geval van een lekke toestand als bedoeld in artikel 15.03, negende lid, niet tegelijkertijd als deze energiebronnen onder water komt.”

31. *Artikel 15.11 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Titel (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

b. *Het eerste lid, onderdeel d, onder aa, komt te luiden:*

“aa. bijlage 1, derde deel, van de code voor brandtestmethoden en”

c. *Het tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) Scheidingsvlakken van ruimten moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de volgende tabellen:

aa) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin geen sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machineruimten	Keukens	Voorraadruiden
Controleposten	-	A0	A0/B15 <sup>1)</sup>	A30	A60	A60	A60
Trappenschachten		-	A0	A30	A60	A60	A60
Verzamelruimten			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A60	A60
Verblijfsruimten				-/B15 <sup>3)</sup>	A60	A60	A60
Machineruimten					A60/A0 <sup>4)</sup>	A60	A60
Keukens						A0	A60/B15 <sup>5)</sup>
Voorraadruiden							-

bb) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Maschinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	-	A0	A0/ B15 <sup>1)</sup>	A0	A60	A30	A30
Trappenschachten		-	A0	A0	A60	A30	A0
Verzamelruimten			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A30	A30
Verblijfsruimten				- / B 0 <sup>3)</sup>	A60	A30	A0
Machinekamers					A60/A0 <sup>4)</sup>	A60	A60
Keukens						-	B15
Voorraadruimten							-

- 1) Scheidingsvlakken tussen controleposten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A0, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- 2) Scheidingsvlakken tussen verblijfsruimten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A30, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- 3) Wanden tussen hutten, wanden tussen hutten en gangen en verticale scheidingsvlakken van passagiersverblijven, bedoeld in het tiende lid, moeten voldoen aan type B15 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B0.
- 4) Scheidingsvlakken tussen machinekamers, bedoeld in de artikelen 15.07 en 15.10, zesde lid, moeten voldoen aan type A60, en overigens aan type A0.
- 5) Voor scheidingsvlakken tussen keukens en koelruimten of voorraadruimten voor levensmiddelen is B15 voldoende. “

d. *Het veertiende lid, onderdeel d, komt te luiden:*

“d. Indien ventilatiekanalen met een doorsnede van meer dan 0,02 m<sup>2</sup> door scheidingsvlakken van type A als bedoeld in het tweede lid of door scheidingsvlakken als bedoeld in het tiende lid lopen, moeten ze zijn uitgerust met automatische brandkleppen die vanaf een permanent door het boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats kunnen worden bediend.”

e. *Het vijftiende lid komt te luiden:*

“15. Keukens moeten zijn voorzien van een ventilatiesysteem en keukenfornuizen met een afzuiging. De ontluuchtingskanalen van de afzuigingen moeten voldoen aan de eisen als bedoeld in het veertiende lid en bovendien zijn voorzien van handbediende brandkleppen aan de ingangsoeningen.”

32. *Artikel 15.12 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Titel (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

b. *Het zesde lid komt te luiden:*

“6. Materiaal voor inrichtingen voor brandbestrijding moeten ofwel hittebestendig ofwel voldoende zijn beschermd tegen uitvallen bij hitte.”

c. *Het tiende lid, onderdeel b, komt te luiden:*

“b. twee uitrustingspakketten die tenminste bestaan uit veiligheidskleding, helm, laarzen, handschoenen, bijl, koevoet, zaklamp en geleidingslijn;”

33. *Artikel 15.15 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid, inleidende zin, komt als volgt te luiden:*

“1. Een passagiersschip dat voor het vervoer van minder dan 50 passagiers is toegelaten en waarvan  $L_{WL}$  niet groter is dan 25 m. moet het rekenkundig bewijs van voldoende lekstabiliteit als bedoeld in artikel 15.03, zevende tot en met dertiende lid aantonen, of bewijzen dat het schip in symmetrische leksituaties aan de volgende criteria voldoet:”

b. *Het vijfde lid, eerste zin, komt als volgt te luiden:*

“5. De Commissie van Deskundigen kan bij passagiersschepen, die zijn toegelaten voor het vervoer van ten hoogste 250 passagiers en waarvan  $L_{WL}$  niet meer is dan 25 m, afzien van het moeten voldoen aan artikel 10.04, indien het passagiersschip is uitgerust met een van twee kanten bereikbaar platform vlak boven de waterlijn, die het mogelijk maakt personen uit het water te redden.”

c. *Het tiende lid, inleidende zin, komt als volgt te luiden:*

“10. De volgende voorschriften gelden niet voor passagiersschepen waarvan  $L_{WL}$  niet meer bedraagt dan 25 m.”

34. *Artikel 16.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:*

“b. Artikel 8.08, tweede tot en met achtste lid, artikel 10.02, artikel 10.05, eerste lid.”

b. *Het tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:*

“b. In afwijking van artikel 8.08, eerste lid, behoeven moeilijk toegankelijke afdelingen van een dubbele bodem slechts gelenst te kunnen worden, wanneer hun inhoud meer bedraagt dan 5 % van de waterverplaatsing van de zeeschipbak bij de grootste toegelaten inzinking.”

35. *Artikel 17.02, derde lid, onderdelen a en b, komt te luiden:*

- “a. in afwijking van artikel 8.08, tweede lid, tweede volzin: de lenspomp moet mechanisch worden aangedreven;
- b. in afwijking van artikel 8.10, derde lid: Bij stilliggende drijvende werktuigen mag het geluid wanneer de werkinrichtingen in bedrijf zijn op 25 m afstand zijdelings van de scheepshuid meer bedragen dan 65 dB(A);”

36. *Artikel 17.04, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en in afwijking van artikel 1.01 is de resterende veiligheidsafstand de kleinste verticale afstand tussen de gladde waterspiegel en het laagste punt waarboven het drijvend werktuig niet meer waterdicht is, waarbij rekening wordt gehouden met trim en slagzij die optreden onder invloed van de momenten als bedoeld in artikel 17.07, vierde lid.”

37. *Artikel 17.05, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en in afwijking van artikel 1.01 is het resterende vrijboord de kleinste verticale afstand tussen de gladde waterspiegel en de zijkant van het dek, waarbij rekening wordt gehouden met trim en slagzij, die optreden onder invloed van de momenten als bedoeld in artikel 17.07, vierde lid.”

38. *Artikel 18.03, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:*

- “a) artikel 8.08, tweede tot en met achtste lid, wanneer geen bemanning is voorgeschreven;”

39. *Artikel 20.01, vijfde lid, onderdeel d, komt te luiden:*

- “d. van hoofdstuk 8:  
artikel 8.03, derde lid, indien vanuit het stuurhuis een inrichting om de motor automatisch te stoppen kan worden uitgeschakeld, voorts artikelen 8.05, dertiende lid, 8.08, tiende lid, 8.09, eerste en tweede lid, en 8.10.

Een verzegeling van de afsluitorganen overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid, wordt geacht overeen te komen met het afsluiten van de afsluitorganen in het lensstelsel, via welke het oliehoudende water overboord kan worden gepompt. De sleutel of sleutels daarvan moeten op een centrale als zodanig gekenmerkte plaats worden bewaard.

Een bewakings- en controlesysteem voor olielozingen, overeenkomstig voorschrift 16 van het MARPOL-verdrag 73/78, wordt geacht overeen te komen met het verzegelen van het afsluitorgaan overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid. De aanwezigheid van een bewakings- en controlesysteem moet door een internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee overeenkomstig het MARPOL-verdrag 73/78 worden aangetoond.

Blijkt uit het IOPP document, bedoeld in het derde lid, of uit het nationale door de vlaggestaat afgegeven document, bedoeld in het vierde lid, dat het schip voorzien is van opslagtanks waarin al het aan boord aanwezige oliehoudende bilgewater en alle olieresten kunnen worden verzameld, dan wordt geacht dat aan artikel 8.09, tweede lid, is voldaan;”

40. *Artikel 21.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:*

“e. van hoofdstuk 8:  
artikel 8.01, eerste en tweede lid, artikel 8.02, eerste en tweede lid, artikel 8.03, eerste en derde lid, artikel 8.04, artikel 8.05, eerste tot en met tiende lid en dertiende lid, artikel 8.06, artikel 8.07, artikel 8.08, eerste, tweede, vijfde, zevende en tiende lid, artikel 8.09, eerste lid, artikel 8.10;”

b. *Het eerste lid, onderdeel g, komt te luiden:*

“g. van hoofdstuk 10:  
Artikel 10.01, tweede, derde en vijfde tot en met veertiende lid, artikel 10.02, eerste lid, onderdelen a tot en met c, en tweede lid, onderdelen a en e tot en met h, artikel 10.03, eerste lid, onderdelen a, b en d: er moeten echter minstens twee blustoestellen aan boord aanwezig zijn; en voorts de artikelen 10.03, tweede tot en met zesde lid, 10.03a, 10.03b, 10.03c en 10.05;”

c. *Het tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“c. artikel 8.01, tweede lid, artikel 8.02, eerste lid, artikel 8.03, derde lid, artikel 8.05, vijfde lid, artikel 8.08, tweede lid, artikel 8.10;”

41. *Titel van artikel 22b.11 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

42. *Artikel 24.01 komt te luiden:*

**“Artikel 24.01**

*Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen*

1. De artikelen 24.02 tot en met 24.04 zijn slechts van toepassing op vaartuigen, die bij de inwerkingtreding van dit reglement voorzien zijn van een geldig certificaat van onderzoek overeenkomstig het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn of op 31 december 1994 in aanbouw zijn dan wel verbouwd werden.
2. Op vaartuigen die niet onder het eerste lid vallen, is artikel 24.06 van toepassing.”

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

**a. De vermelding bij artikel 6.02, eerste lid, komt te luiden:**

“6.02 lid 1	Aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
	Verdubbeling van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”
	Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”

**b. De vermelding bij artikel 6.03, tweede lid, komt te vervallen:**

**c. De vermelding bij artikel 6.07, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:**

“6.07 lid 2 onder a	Niveau-alarm van de hydraulische tanks en alarm van de systeemdruk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
---------------------	--	---

**d. De vermelding bij artikel 7.04, derde lid, komt te luiden:**

“7.04, lid 3	Signalering	Voorzover geen éénmansstuurstelling voor het varen op radar aanwezig is: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
--------------	-------------	--

**e. De vermelding bij artikel 7.04, negende lid, derde en vierde volzin, komt te luiden:**

“7.04, lid 9, 3 <sup>e</sup> zin	Bediening door middel van een hefboom	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
7.04, lid 9, 4 <sup>e</sup> zin	Ontoelaatbaarheid van het aangeven van de stuwrichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”

**f. De vermelding bij artikel 8.02 komt te luiden:**

“8.02, lid 4	Afscherming van verbindingen van leidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025
lid. 5	Mantelbuissysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025
lid 6	Isolatie van machineonderdelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”

**g. De vermelding bij artikel 8.03, komt te luiden:**

“8.03, lid 2	Aangeven van het kritieke peil	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
lid 4	Aangeven en buiten bedrijf stellen van de automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
lid 5	Doorvoering van assen van voortstuwingsinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”

*h. De vermelding bij artikel 8.05, vierde lid, komt te luiden:*

“8.05, lid 4	Geen brandstoftanks en hun appendages boven machine-installaties of uitlaatgassenleidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010. Tot aan die datum moet door opvangcontainers of druipblikken verzekerd zijn dat uilopende brandstof zonder gevaar kan worden afgevoerd.”
--------------	--	--

*i. De vermelding bij artikel 8.05, zevende lid, eerste volzin, komt te luiden:*

8.05, lid 7, 1 <sup>e</sup> zin	Bediening vanaf het dek van snelsluitkleppen van de tank, ook wanneer de betrokken ruimten gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------------------------	--	---

*j. De vermelding bij artikel 8.05, negende lid, komt te luiden:*

“8.05, lid 9 2 <sup>e</sup> zin	Peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
---------------------------------	---	---

*k. De vermelding bij artikel 8.06 komt te luiden:*

“8.06	Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”
-------	--	---

*l. De vermelding bij artikel 8.07 komt te luiden:*

“8.07	Tanks voor olie, die in de krachtoverbrengings-systemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”
-------	--	---

*m. De vermelding bij artikel 8.08 komt te luiden:*

“8.08 lid 8	Ontoelaatbaarheid van afsluiters (zonder terugslagklep) als aansluiting van ballasttanks aan het lensstelsel voor laadruimen die zijn ingericht voor het opnemen van ballast	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
8.08, lid 9	Peilmogelijkheden voor vullingen van ruimen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”

*n. De vermelding bij artikel 8.09, tweede lid, komt te luiden:*

“8.09, lid 2	Inrichtingen voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
--------------	---	---

*o. De vermelding bij artikel 8.10, derde lid, komt te luiden:*

“8.10, lid 3	Geluidsgrens van 65 dB(A) voor stilliggende schepen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
--------------	---	---

*p. De vermelding bij artikel 11.05, tweede en derde lid, komt te luiden:*

“11.05, lid 2 en 3	Deuren, in- en uitgangen en gangen die hoogteverschillen van meer dan 0,50 m hebben.	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
--------------------	--	---

*q. De vermelding bij artikel 11.07, tweede en derde lid, komt te luiden:*

“11.07, lid 2 en 3		N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
--------------------	--	---

*r. De vermelding bij artikel 15.01, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“15.01, lid 1, onder c	Niet van toepassing zijn van art. 8.08, lid 2, 2° zin	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007”
------------------------	---	---

*s. De vermelding bij artikel 15.01, tweede lid, komt te luiden:*

“15.01, lid 2, onder c	Verbod van oliekachels met verdampingsbranders als bedoeld in art.13.04	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007”
15.01, lid 2, onder d	Verbod van verwarmingen met vaste brandstoffen bedoeld in art. 13.07	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 Het voorschrift geldt niet voor vaartuigen met voortstuwingsinstallaties die werken met vaste brandstoffen (stoommachines)
15.01, lid 2, onder e	Verbod van vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. De overgangsbepaling geldt uitsluitend indien alarminstallaties overeenkomstig art. 15.15, negende lid, aanwezig zijn.”

*t. De vermelding bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“15.06, lid 6, onder c	Vluchtwegen niet door machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007”
	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”



*u. De vermelding bij artikel 15.06, zevende lid, komt te luiden:*

“15.06, lid 7	Geschikt veiligheidsgeleidesysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	------------------------------------	---

*v. De vermelding bij artikel 15.06, zestiende lid, komt te luiden:*

“15.06, lid 16	Drinkwaterinstallaties overeenkomstig art. 12.05	N.V.O., uiterlijk 31.12.2006”
----------------	--	-------------------------------

*w. De vermelding bij artikel 15.07 komt te luiden:*

“15.07	Eisen aan het voortstuwingssysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
--------	------------------------------------	---

*x. De vermelding bij artikel 15.09, vierde lid, komt te luiden:*

“15.09, lid 4	Individuele reddingsmiddelen voor 100% passagiers overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006  Soort reddingsmiddelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007  Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.  Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.”
---------------	---	---

*y. De vermelding bij artikel 15.10, derde lid, komt te luiden:*

“15.10, lid 3	Voldoende noodverlichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	---------------------------	---

*z. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, komt te vervallen:*

**aa. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot en met vierde volzin, komt te luiden:**

15.10, lid 6, 1 <sup>e</sup> zin	Scheidingsvlakken bedoeld in art. 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
15.10, lid 6, 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
15.10, lid 9, 4 <sup>e</sup> zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”

**ab. De vermelding bij artikel 15.11, derde lid, komt te luiden:**

“15.11, lid 3	In ruimten, met uitzondering van machinekamers en voorraadruimten, toegepaste oppervlakbehandeling en bedekking van dekken, evenals in volzin 2 bedoelde voorwerpen moeten moeilijk ontvlambaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	--	---

**ac. De vermelding bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:**

“15.12, lid 1, onder c	Draagbare blustoestellen in keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
------------------------	-------------------------------------	---

**ad. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, komt te vervallen:**

**ae. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:**

“15.12, lid 2, onder a	2 <sup>e</sup> bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
------------------------	-------------------------	---

**af. De vermelding bij artikel 15.12, derde lid, komt te vervallen:**

**ag. De vermelding bij artikel 15.12, derde lid, onderdeel b en c, komt te luiden:**

“15.12, lid 3, onder b en c	Druk en lengte van de waterstralen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
-----------------------------	------------------------------------	---

**ah. De vermelding bij artikel 15.12, negende lid, komt te luiden:**

“15.11, lid 9	Brandblusinstallatie in de machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	--	---

44. De tabel bij artikel 24.03, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. De vermelding bij hoofdstuk 8 komt te luiden:

	<b>“HOOFDSTUK 8</b>	
8.08, lid 3 en 4	Minimale capaciteit en diameter van de lensleidingen	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
8.10, lid 2	Door een varend schip voortgebracht geluid	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”

c. De vermelding bij artikel 15.05 komt te luiden:

“15.05	Aantal passagiers	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”
--------	-------------------	---

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

a. De vermelding bij hoofdstuk 6 komt te luiden:

	<b>“HOOFDSTUK 6</b>		
6.02, lid 1	Verdubbeling van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.4.2007
	Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.4.2007
6.07, lid 2, onder a	Niveau-alarm van de hydraulische tanks en alarm van de systeemdruk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007”

b. De vermelding bij artikel 7.04 komt te luiden:

“7.04, lid 3	Signalering	Voorzover geen éénmansstuurstelling voor het varen op radar aanwezig is: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007
7.04, lid 9 3 <sup>e</sup> zin	Bediening door middel van een hefboom	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007
7.04, lid 9, 4 <sup>e</sup> zin	Ontoelaatbaarheid van het aangeven van de stuwrichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007”

c. De vermelding bij artikel 8.02 komt te luiden:

„8.02, lid 4	Afscherming van verbindingen van leidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2007
8.02, lid 5	Mantelbuissysteeme	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2007“.
“8.02, lid 6	Isolatie van machineonderdelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.4.2003”

*d. De vermelding bij artikel 8.03, vierde lid, komt te luiden:*

“8.03, lid 4	Aangeven en buiten bedrijf stellen van de automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2004”
--------------	---	--	-----------

*e. De vermelding bij artikel 8.05, zevende lid, eerste volzin, komt te luiden:*

“8.05, lid 7 1 <sup>e</sup> zin	Bediening vanaf het dek van snelsluitkleppen van de tank, ook wanneer de betrokken ruimten gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.4.2008”
------------------------------------	--	--	-----------

*f. De vermelding bij artikel 8.05, negende lid, komt te luiden:*

“8.05, lid 9, 2 <sup>e</sup> zin	Peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.1999”
-------------------------------------	---	--	-----------

*g. De vermelding bij artikel 8.06 komt te luiden:*

“8.06	Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.4.2007”
-------	--	--	-----------

*h. De vermelding bij artikel 8.07 komt te luiden:*

“8.07	Tanks voor olie, die in de krachtoverbrengings-systemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.4.2007”
-------	--	--	-----------

*i. De vermelding bij artikel 15.01, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“15.01 , lid 1, onder c	Niet van toepassing zijn van art. 8.08, lid 2, 2 <sup>e</sup> zin	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006”
----------------------------	---	--	-----------

*j. De vermelding bij artikel 15.01, tweede lid, komt te luiden:*

“15.01, lid 2, onder c	Verbod van oliekachels met verdampingsbranders als bedoeld in art.13.04	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006
15.01, lid 2, onder d	Verbod van verwarmingen met vaste brandstoffen bedoeld in art. 13.07	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006
15.01, lid 2, onder e	Verbod van vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. De overgangsbepaling geldt uitsluitend indien alarminstallaties overeenkomstig art. 15.15, lid 9.	1.1.2006”

*k. De vermelding bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“15.06, lid 6, onder c	Vluchtwegen niet door machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007	1.1.2006
	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”

*l. De vermelding bij artikel 15.06, zevende lid, komt te luiden:*

“15.06, lid 7	Geschikt veiligheidsgeleidesysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	------------------------------------	--	-----------

*m. De vermelding bij artikel 15.06, zestiende lid, komt te luiden:*

“15.06, lid 16	Drinkwaterinstallaties overeenkomstig art. 12.05	N.V.O. uiterlijk 31.12.2006	1.1.2006”
----------------	--	-----------------------------	-----------

*n. De vermelding bij artikel 15.07 komt te luiden:*

“15.07	Eisen aan het voortstuwingssysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
--------	------------------------------------	--	-----------

*o. De vermelding bij artikel 15.08, zesde lid, komt te luiden:*

“15.08, lid 6	Vast geïnstalleerd lensstelsel	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	--------------------------------	--	-----------

*p. De vermelding bij artikel 15.09, vierde lid, komt te luiden:*

“15.09, lid 4	Individuele reddingsmiddelen voor 100% passagiers overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007	1.1.2006
	Soort reddingsmiddelen	Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.  Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.”	1.1.2006”

*q. De vermelding bij artikel 15.10, derde lid, komt te luiden:*

“15.10, lid 3	Voldoende noodverlichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	---------------------------	--	-----------

*r. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, komt te vervallen:*

*s. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot en met vierde volzin, komt te luiden:*

15.10, lid 6, 1 <sup>e</sup> zin	Scheidingsvlakken bedoeld in art. 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006
15.10, lid 6, 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006
15.10, lid 9, 4 <sup>e</sup> zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”

*t. De vermelding bij artikel 15.11, derde lid, komt te luiden:*

“15.11, lid 3	In ruimten, met uitzondering van machinekamers en voorraadruimten, toegepaste oppervlakbehandeling en bedekking van dekken, evenals in volzin 2 bedoelde voorwerpen moeten moeilijk ontvlambaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	--	--	-----------

u. De vermelding bij artikel 15.12, eerste lid, komt te vervallen:

v. De vermelding bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

“15.12, lid 1, onder c	Draagbare blustoestellen in keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006”
------------------------	-------------------------------------	--	-----------

w. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, komt te vervallen:

x. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

“15.12, lid 2, onder a	2 <sup>e</sup> bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006”
------------------------	-------------------------	--	-----------

y. De vermelding bij artikel 15.12, negende lid, komt te luiden:


“15.12, lid 9	Brandblusinstallatie in de machinekamers	N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015. De overgangsbepaling geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd na 31.12.1995 en waarvan de scheepsromp bestaat uit hout, aluminium of kunststoffen en waarvan de machinekamers niet zijn vervaardigd van materiaal als bedoeld in art. 3.04, lid 3 en lid 4.	1.1.2006”
---------------	--	---	-----------

46. Bijlage B, onder nr. 44, komt te luiden:

<p>“4 Reddingsmiddelen</p> <p>4. Aantal reddingsboeien ....., waaronder met licht ....., met drijvende lijn.....*)</p> <p>Een reddingsvest voor ieder zich gewoonlijk aan boord bevindende persoon/overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006*)</p> <p>Een bijboot met een stel roeiriemen, een meertouw en een hoosvat/overeenkomstig EN 1914 : 1997 *)</p> <p>Platform of inrichting volgens artikel 15.15, lid 5 of 6 *)</p> <p>Aantal, soort en plaats(en) van opstelling van de evacuatieinrichting(en) volgens artikel 15.09, lid 3 .....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Aantal persoonlijke reddingsmiddelen voor boordpersoneel ....., waaronder volgens artikel 10.05, lid 2 ..... *)</p> <p>Aantal persoonlijke reddingsmiddelen voor passagiers ..... *)</p> <p>Gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomend met aantal ..... persoonlijke reddingsmiddelen *)</p> <p>Twee ademhalingsapparaten, twee uitrustingspakketten, aantal..... vluchtmaskers *) *)</p> <p>Veiligheidsrol en veiligheidsplan zijn als volgt opgehangen: .....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--

\*) Doorhalen wat niet van toepassing is

47. In de bijlage I wordt schets 9 als volgt ingevoegd:

“Schets 9 Snelsluitklep van de tank		Kleur: bruin/wit”
--	---	-------------------

## PROTOCOL 25

### ADNR - wijzigingen

#### Besluit

##### I.

De Centrale Commissie

in het streven de internationale regelgevingen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen te harmoniseren,

ter aanpassing van de bepalingen aan de stand van de techniek en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Gevaarlijke stoffen,

besluit tot de in de bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijzigingen van het ADNR.

Deze wijzigingen gelden vanaf 1 januari 2009.

##### II.

De Centrale Commissie stelt krachtens 1.5.1.2.1 van het ADNR de in bijlage 2 bij dit besluit vermelde procedure voor het toestaan van het vervoer in tankschepen van stoffen die nog niet in de lijst van 3.2, tabel C zijn opgenomen, vast. Deze procedure vervangt vanaf 1 januari 2009 de bij Besluit 2001-II-27 (III) vastgestelde procedure.

**Bijlage 1** (separaat)

**Bijlage 2** (separaat)

Procedure voor het toestaan van het vervoer in tankschepen van gevaarlijke stoffen die nog niet in de lijst van 3.2, tabel C, van het ADNR zijn opgenomen.



## PROTOCOL 26

### **Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn Opdrachten van het Comité gevaarlijke stoffen – Ontbinding van de Werkgroep Gevaarlijke stoffen**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

vaststellend dat het ADN-Verdrag op 29 februari 2008 in werking is getreden,

onder verwijzing naar de beslissing dat vanaf 1 januari 2011 het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn (ADNR) uit een verwijzing naar het in een bijlage bij het ADN vermelde reglement bestaat, waarvan het beheer aan het door het ADN-Verdrag ingerichte Comité van beheer wordt opgedragen.

ontbindt de door bij haar Besluit 1966-III-33 ingerichte Werkgroep Gevaarlijke stoffen,

geeft opdracht aan haar Comité Gevaarlijke stoffen

- te zorgen voor het behoud en eventueel de verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn,
- de gemeenschappelijke voorstellen voor het Comité Veiligheid en het Comité van Beheer van het ADN voor te bereiden,
- de opdrachten van de Werkgroep Gevaarlijke stoffen, in het bijzonder de in punt 2 van Besluit 2001-II-27 vastgelegde opdrachten, over te nemen

## PROTOCOL 27

### Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2007-II-30)

#### Besluit

De Centrale Commissie

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

stelt vast dat de maatregelen

- van essentieel algemeen belang zijn,
- de verbetering van het goede verloop en de veiligheid evenals de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart beogen,
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk wordt belemmerd.

#### Bijlage

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn  
in 2008**

Volgnr.	Aard van de werkzaamheden	Rhein-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336 - 338	Begin: 1978 Sindsdien doorlopende uitvoering	Geen gevolgen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336 - 352	Begin: 1998 Sindsdien uitvoering indien noodzakelijk	Geen gevolgen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	Begin: 1999	Geen gevolgen
4	Sedimentaanvulling Middenrijn	593 - 596	Begin: oktober 2007 Gereed: maart 2008 In 2008 is een extra sedimentaanvulling gepland	Geen gevolgen
5	Bodemstabilisatie "Königswardt / Marwick"	820,5 - 824,0	Begin: medio 2008 Gereed: eind 2009	Geen gevolgen
6	Hoogwaterbekken Rees	833,5 - 838,5	Begin: begin 2009 Gereed: eind 2012	Geen gevolgen
7	Sedimentaanvulling Benedenrijn	810,0 - 811,5 813,5 - 814,5 824,0 - 826,0 835,0 - 838,0 847,0 - 850,0	Begin: medio 2008 Gereed: eind 2009	Geen gevolgen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn  
in 2007 - 2008**

Nr.	Aard van de werkzaamheden	Kmr.	Stand van het project	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	Maatregelen op lange termijn	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Inrichten van een autosteiger in Lobith	862	Voltooid in 2007	Enkel voordelen
3	Creëren van een verbindingsvaarweg tussen de autosteiger en de overnachtingshaven	864	Voltooiing in 2007	Geen gevolgen
4	Nieuwbouw van een overnachtingshaven	860	Vertraging in de planningsfase vanwege juridische procedures met betrekking tot de EG-Habitat-Richtlijn	Geen gevolgen
5	Verbetering en uitbreiding van de capaciteit van de overnachtingshavens	Div.	Deze maatregelen zijn nog in de planningsfase	Geen gevolgen
6	Vaste laag (Kolkverbau) in Spijck	857	Bodemstabilisatie	Geen gevolgen
<b>Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek</b>				
6	Algemene renovatie van de sluisen en stuwdammen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Vorbereidingen zijn voltooid, de hoofdwerkzaamheden zijn nog niet gestart	Geringe gevolgen
7	Verwijdering van ondieptes	880 – 884,952	Voltooid einde 2007	Geen gevolgen

## PROTOCOL 28

### **Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2007**

#### **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 onder OLR en

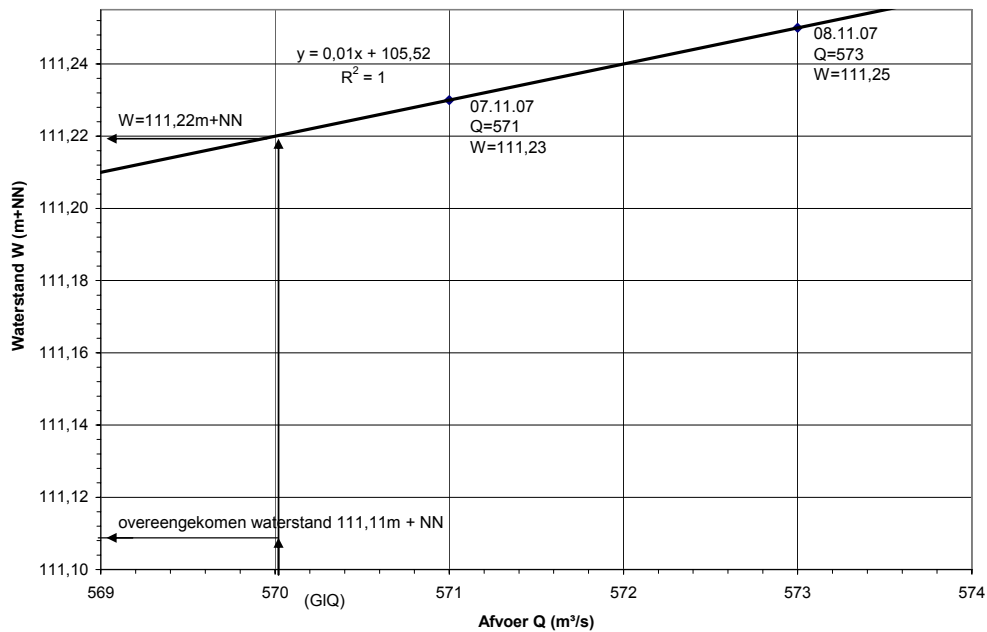
1984-I-29 waarmee zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg/Neuburgweier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

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

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluizen bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.
- In 2007 kon de afvoerkromme 2007 (bijlage) 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 rondom ORL van de peilschaal Iffezheim  
(kmr, 336,200) in 2007



## PROTOCOL 29

### Verkeersbrug over de Waal bij Nijmegen (p.k. 885,785)

#### Besluit

De Centrale Commissie

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

keurt, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten, de bouw van een nieuwe verkeersbrug over de Rijn in Nijmegen goed,

stelt vast dat de afstand tussen de stroompijlers in geen geval verminderd en de scheepvaart tijdens de bouwphase niet gestremd moet worden,

verzoekt de Nederlandse delegatie tijdig de met de werkelijke uitvoering overeenkomende plannen van de vorm et de bouw van de brug voor de definitieve goedkeuring van het project voor te leggen,

geeft opdracht aan haar Permanent Technisch Comité, de minimumeisen en aanbevelingen voor het technische ontwerp van bouwwerken aan de Rijn (protocol 1995-I-29) te controleren en deze betreffende de eisen aan de locatie van de stroompijlers, de vrije breedte van de doorvaartopeningen, de ontmanteling van de bouwwerken en eventueel aan andere aspecten aan te vullen.

Het verslag van het Permanent Technisch Comité is als bijlage bij het besluit gevoegd.

#### Bijlage

## Verkeersbrug over de Waal bij Nijmegen (p.k. 885,785)

### 1. Soort brug

Verkeersbrug (stadsbrug) over de Waal

### 2. Locatie

Nijmegen

### 3. Rhein-km

885,785

### 4. Algemeen

De gemeente Nijmegen gaat een derde, nieuwe brug aanleggen over de Waal, de zogenaamde Stadsbrug, die de verbinding vormt tussen het centrum van de stad gelegen op de zuidoever en een nieuw te realiseren stadsdeel "de Waalsprong" gelegen aan de noordoever van de Waal. De Stadsbrug komt ten westen van de Spoorbrug en Waalbrug te liggen op Waalkilometer 885,785 en is bestemd voor snel en langzaam verkeer. De realisatie van de Stadsbrug wordt met een Design-Construct-Maintain Contract op de markt gezet. Dit houdt in dat het ontwerp (de constructievorm), de uitvoeringsmethode, uitvoeringsperiode en een eventuele locatie van assemblage vrijheden zijn die aan de marktpartijen worden overgelaten. Middels een Programma van Eisen waarborgt de Gemeente Nijmegen dat de Stadsbrug aan de functionele en technische eisen zal voldoen.

Uitgangspunt hierbij zijn de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) gestelde eisen aan de technische uitvoering van bruggen, waaronder de doorvaartbreedte en minimale doorvaart-hoogte. In dit document wordt ingegaan op de eisen van de CCR en de vertaling ervan in het Programma van Eisen voor de Stadsbrug.

### 5. Doorvaartbreedte

Volgens de minimum eisen en aanbevelingen van de CCR mogen er in het vaarwater van de Rijn geen pijlers worden gebouwd. In Nederland stelt Rijkswaterstaat (RWS) de breedte van het vaarwater gelijk aan de normaalbreedte, zijnde de breedte tussen de normaallijnen die veelal over de koppen van de kribben lopen dan wel samenvallen met de voorkanten van de kaden.

De Gemeente Nijmegen stelt voor om de noordelijk pijler bij de doorvaartopening 40m ten zuiden van de normaallijn (in de richting van de rivieras) te plaatsen ten einde de hoofdoverspanning te minimaliseren, zie de bijgesloten tekeningen 272881-06 en 272881-07 in de bijlage. De argumentatie hiervoor is vijfledig:

- a. Een kleinere hoofdoverspanning is vanuit technisch en financieel oogpunt noodzakelijk voor de haalbaarheid van de realisatie van de Stadsbrug.
- b. RWS wil de stroomlijning van de vaargeul verbeteren door de vaargeul ter plaatse van de Stadsbrug in zuidelijke richting te verschuiven. Hierdoor komt de noordelijke pijler in een binnenbochtsituatie te liggen waardoor deze pijler in het algemeen minder hinderlijk wordt voor de scheepvaart.
- c. De noordelijke pijler van de circa 1,3 kilometer stroomopwaarts gelegen spoorbrug en staat ook op een dergelijke afstand van de noordelijke normaallijn in de rivier; de bruggen zijn op dat punt vergelijkbaar.
- d. De resterende doorvaartbreedte is meer dan voldoende om de toekomstige verschuiving én verbreding van de vaargeul naar 180 m te kunnen faciliteren.
- e. Het zicht van de scheepvaart wordt door de posities van de pijlers niet beperkt.

In het Programma van Eisen zal worden opgenomen dat noordelijke pijler bestand is tegen aanvaring door een maatgevend schip en zullen de pijlers evenwijdig aan de rivieras/stroomdraad worden geplaatst. Tevens zal worden verzekerd dat er 10 m naast de noordelijke pijler voldoende doorvaarthoogte en doorvaardiepte voor de scheepvaart beschikbaar is. De benodigde doorvaardiepte in de vaargeul is vastgesteld op de 2,80 m onder de Overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR). Verder zal worden voldaan aan de door Rijkswaterstaat gestelde opstuwingseis.

#### **6. Minimale doorvaarthoogte**

De onderzijde van de Stadsbrug komt over 80% van de normaalbreedte te liggen op minimaal 9,10 m boven het Maatgevende Hoog Water (MHW) behorende bij een normaafvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/s bij Lobith (toetspeil 2006) overeenkomstig de voorschriften van de CCR. Aangezien de vaargeul tegen de noordelijk pijler aanligt, stelt de Gemeente Nijmegen voor om de 80% niet gecentreerd over de doorvaartbreedte te leggen maar excentrisch, beginnend aan de zuidzijde op 10% van de totale normaalbreedte, zie tekening 272881-07 in de bijlage.

Over de resterende normaalbreedte ligt de onderzijde van de brug op minimaal 9,10 m boven de waterstand overeenkomend met de Hoogst Bevaarbare Waterstand, ofwel Marke II, aan de peilschaal in Emmerich. De niveaus ten opzichte van Nieuw Amsterdams Peil (NAP) zijn:

Maatgevende Hoogwater Stand (MHW 16000, toetspeil 2006):	NAP + 14,72 m
Waterstand overeenkomend met Marke II te Emmerich:	NAP + 12,56 m

#### **7. Markering van de Stadsbrug (verkeerstekens)**

De Stadsbrug zal conform de voorschriften van het geldende Rijnvaartpolitiereglement worden gemarkeerd. Daarnaast worden de pijlers bij de doorvaartopening ook voor radarvaart gemarkeerd en zullen maatregelen worden getroffen om zeker te stellen dat de scheepvaart niet wordt verblind door de verlichting op de brug, noch door het wegverkeer over de brug en noch door een eventuele verlichting of aanstraling van de pijlerhoofden.

#### **8. Weergave van de Stadsbrug op het radarbeeld**

Door de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de eventuele ongunstige beïnvloeding van het radarbeeld door de aanleg van de Stadsbrug. Indien er sprake is van een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie zullen passende maatregelen worden getroffen. In overleg met de Rijkswaterstaat zal tevens worden onderzocht hoe de al bestaande radarhinder kan worden verminderd.

#### **9. Het plaatsen van de brug, werkzaamheden**

De start van de werkzaamheden aan de Stadsbrug wordt medio 2010 verwacht en ingebruikname van de Stadsbrug zal in 2012 plaatsvinden. Een detailplanning van werkzaamheden die leiden tot beperkingen voor of stremmingen van het scheepvaartverkeer, is nog niet bekend.

De Gemeente Nijmegen stelt in het Programma van Eisen uiteraard wel eisen aan de verkeersveiligheid en aan de toegestane mate van beperkingen en/of stremmingen voor het scheepvaartverkeer tijdens de bouw. Dit zal met RWS worden afgestemd overeenkomstig de kaders van hinder tijdens werkzaamheden en de door RWS te stellen eisen t.a.v. stremmingsduur, verkeersmaatregelen et cetera.



Eén van de eisen voor de verkeersveiligheid is het opstellen van een risicoanalyse en het specificeren van preventieve maatregelen om geïdentificeerde risico's te kunnen beheersen. Daarbij zullen de noodzakelijk voorgeschreven tekens van het Rijnvaartpolitierglement worden gehanteerd, zal tijdig en ruim van te voren worden gecommuniceerd met en aan de scheepvaart conform het 'Handboek Communicatie bij werkzaamheden aan de vaarweg' en zullen vaartuigen van RWS met voldoende bevoegd personeel aanwezig zijn voor verkeersbegeleiding tijdens grote operationele montagewerkzaamheden.

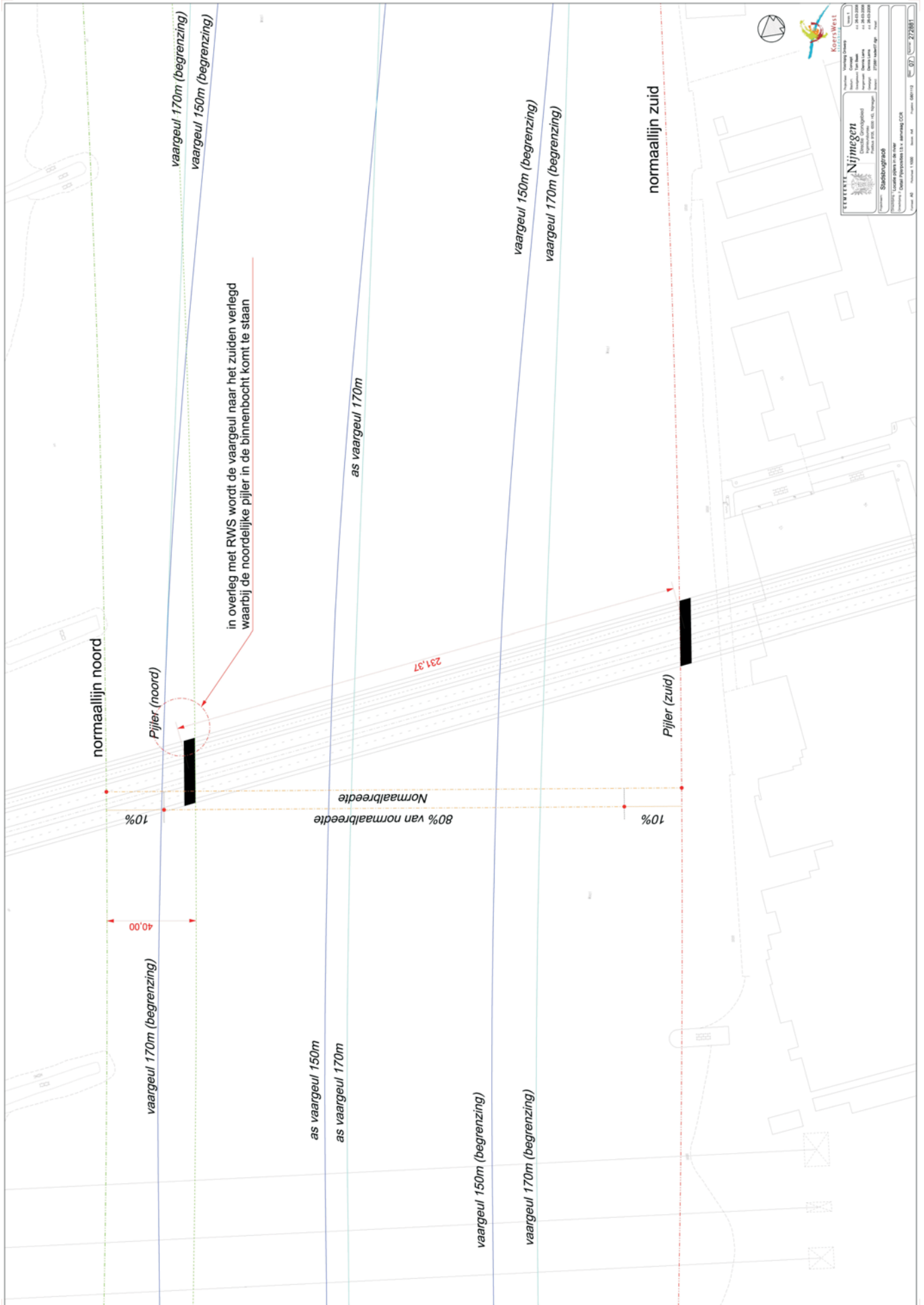
In een later stadium zal dit aspect in zijn geheel aan de CCR ter goedkeuring worden voorgelegd.

**Bijlage**

Tekeningnummer 272881, bladnummer 06: Locatie pijlers Stadsbrug - Overzicht t.b.v. aanvraag CCR.

Tekeningnummer 272881, bladnummer 07: Locatie pijlers in de rivier - Detail Pijlerposities t.b.v. aanvraag CCR.





**PROTOCOL 30**

**Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen**

**Besluit**

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften evenals
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld.

**Bijlagen:**

**1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding**

**POLITIEREGLEMENT**

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007		27.8.2007	11.9.2007	
2007-II-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07 und 9.10)	I	1.4.2008	14.2.2008	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-19	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008		19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-20	Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschiffahrt (2007-I-14)	I	1.4.2008	14.2.2008	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (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			20.3.2008	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschiffahrt Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

### REGLEMENT VAN ONDERZOEK

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	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  I 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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



Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007				
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	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffsunter- suchungsordnung (2002-I-2, 2003-I- 12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)			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 Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008		**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der Untersuchungs- ordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)		20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der Untersuchungsordnung 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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

### 3. ADNR: Inwerkingtreding

#### ADNR

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

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

\*) 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.

#### 4. 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
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003
2006-II-16	Gültigkeit der Gemeinschafts- schiffsführerzeugnisse vom Typ B auf der Strecke Basel-Iffezheim	I	1.10.2007		**)		13.9.2007	5.12.2006
2006-II-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 § 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-18	Definitive Änderungen - § 3.02 Nr. 2 Anlage B1 und B2)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008					

\*) 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.

## 5. Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen: Inwerkingtreding

### REGLEMENT BETREFFENDE VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN PASSAGIERSSCHEPEN

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

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

## 6. Reglement over de afgifte van radarpatenten: Inwerkingtreding

### REGLEMENT OVER DE AFGIFTE VAN RADARPATENTEN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent-verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

**7. ADNR (Besluit 2001-II-27 (IV))**

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**AANBEVELING ADNR Nr. 1/2008**

van 5 maart 2008

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

keurt het verzoek van de Duitse delegatie in afwijking van 9.3.2.11.1 a) van het ADNR tot erkenning van gelijkwaardigheid van het vergroten van de inhoud van de ladingtanks voor het tankschip van het type C "TILL DEYMANN" – uniek scheepsidentificatienummer 04805920 met de afmetingen 109,96 x 11,45 x 5,15 m, die voor de rederij "Reederei Deymann Management GmbH & Co. KG" onder bouwnummer FC004 op de Kötter-Werft GmbH in Haren werd gebouwd, goed. Het schip werd onder toezicht van het classificatiebureau Germanischer Lloyd gebouwd.

Het schip voldoet, met uitzondering van het bovengenoemde nummer, volkomen aan de voorwaarden voor het afgeven een certificaat van goedkeuring voor een motortankschip van het type C. Op grond van de berekeningen van de Duitse Lloyd overeenkomstig de berekeningsprocedure ter goedkeuring van afwijkingen in de inhoud van ladingstanks of van de afstand tussen de zijwand van het schip en de ladingtanks, kan van nummer 9.3.2.11.1 a) worden afgeweken.

Het risico bij het nieuwe ontwerp wordt in vergelijking met het risico bij het referentieschip met 13 % verminderd.

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

**Verslag van de Duitse delegatie met betrekking tot Aanbeveling Nr. 1/2008**

Dit verslag betreft een tankschip van het type C met de afmetingen 109,96 x 11,45 x 5,15 m.

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

Krachtens 9.3.2.11.1 a) van het ADNR wordt de maximaal toelaatbare inhoud van een ladingtank voor dit schip tot 380 m<sup>3</sup> beperkt. De inhoud van de ladingtanks bedraagt maximaal 385 m<sup>3</sup>.

Volgens de door de Werkgroep MD/G toegestane berekeningsprocedure ter goedkeuring van afwijkingen in de inhoud van ladingtanks of van de afstand tussen de zijwand van het schip en de ladingtanks, worden ter beoordeling van het risico van de waarschijnlijkheid van een tankscheur en de consequenties daarvan nagegaan, waarbij ervan uitgegaan wordt dat een constructie toelaatbaar is, wanneer dat risico bij de volgens deze richtlijn te beoordelen constructie hetzelfde of kleiner is.

Uit het verslag van de Duitse Lloyd NES2008.059 van 18.02.2008 en uit de aanvulling 08-040894/Do van 26.3.2008 blijkt dat de veiligheid bij aanvaring van de betrokken constructie rond 13% hoger is dan die van de referentieconstructie.

\*\*\*

## PROTOCOL 31

### Begroting voor 2009 van de Centrale Commissie

#### Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2009 aan, die is vastgesteld op **€ 2 361 140.-**.

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **€ 20 000.-** door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden, met de betaling van **€ 49 000.-** door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan en met andere inkomsten, beloopt op **€ 467 004.-** en is betaalbaar in euro.

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

## PROTOCOL 32

### Begroting voor 2009 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

#### Besluit

De begroting voor 2009 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 33

### Voorlopige begroting voor 2009 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan

#### Besluit

De Centrale Commissie

neemt, rekening houdend met de voorlopige goedkeuring van het, door de ondertekenende staten bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart ingestelde, Uitvoerend Comité (EXCOM), kennis van de ontwerpbegroting voor 2009 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan dat in het genoemde Verdrag is voorzien. De begroting bedraagt 818.000,- euro, waarvan een bedrag van 513.000,- euro gelijkelijk onder de ondertekenende staten bij het genoemde Verdrag zal worden verdeeld, het geen overeenkomt met een bedrag van 85.500,- euro voor iedere staat, en een bedrag van 305.000,- euro, dat op basis van de hiernavolgende sleutel over de ondertekenende staten bij het genoemde Verdrag zal worden omgeslagen:

voor	Duitsland :	30 %
	België :	10 %
	Frankrijk :	1 %
	Luxemburg :	0 %
	Nederland:	57 %
	Zwitserland:	2 %,

en geeft opdracht aan haar secretaris-generaal de begroting vanaf de inwerkingtreding van het Verdrag uit te voeren.

## **PROTOCOL 34**

### **Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2007**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2007 goed.

#### **Bijlage**



## Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2007

### I. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2007

De heer Seger, ambassadeur, directeur van de Directie internationaal recht op de eedgenootschappelijke afdeling buitenlandse zaken, hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Zwitserland en bekleedt de functie van voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2006.

De heer Witter, plaatsvervangend hoofd van de Afdeling Economische zaken en duurzame ontwikkeling van het Ministerie van buitenlandse zaken van de Bondsrepubliek Duitsland, hoofd van de Duitse delegatie, is vanaf 4 oktober 2006 als vice-voorzitter van de CCR benoemd.

De heer Verdeaux, Inspecteur bij de Algemene Raad van Rijkswaterstaat bij de Missie Algemene territoriale inspectie van Nancy is vanaf april 2007 commissaris van Frankrijk bij de CCR benoemd, ter vervanging van de heer Chenevez die op een ander post is benoemd.

De heer Olthoff, plaatsvervangend directeur-generaal transport en luchtvaart, van het Ministerie van vervoer van Nederland, is vanaf 1 oktober 2007 als Commissaris van Nederland bij de CCR, hoofd van de Nederlandse delegatie, benoemd, ter vervanging van mevr. De Kwaasteniet, die op een andere post is benoemd.

De heer Muller, directeur van Muller Zwaar Transport bv, is vanaf 1 oktober 2007 als commissaris van Nederland bij de CCR benoemd, ter vervanging van de heer Walthuis, die met pensioen is gegaan.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2007, de volgende:

#### DUITSLAND:

Commissarissen:	de heren	WITTER, HÖNEMANN, KAUNE, STENSCHKE,	<b><i>Plaatsvervangend voorzitter</i></b>
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	ERNST, BLOCK;	

#### BELGIË:

Commissarissen:	de heer	VAN KEER	
	Mevr.	VANLUCHENE,	
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	VAN REUSEL, VERSCHUEREN;	

#### FRANKRIJK:

Commissarissen:	Mevr.	BELLIARD,	
	de heren	JEROME, MATHIEU, VERDEAUX,	
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	BELLENGER, PIET;	

NEDERLAND:

Commissarissen: de heer OLTHOFF,  
de heren VAN HOORN,  
TEN BROEKE,  
MULLER,  
Plaatsvervangend commissarissen: Mevr. KETTENIS,  
de heer MENSINK;

ZWITSERLAND:

Commissarissen: de heren SEGER, **Voorzitter**  
FEIERABEND,  
HADORN,  
MARTI,  
Plaatsvervangend commissarissen: de heren BÜHLER,  
REUTLINGER;

Het secretariaat was op dezelfde datum als volgt samengesteld:

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

## II. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

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

a. De Centrale Commissie heeft twee gewone plenaire vergaderingen gehouden, onder voorzitterschap van de heer Seger, op 31 mei evenals op 5 en 6 december 2007 te Straatsburg.

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 de heer Seger op 30 mei 2007 te Straatsburg;

het Sub-Comité voor de Administratie, onder voorzitterschap van de heer Bellinger, op 26 maart 2007 te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van de heer Seger, op 28 maart, 30 mei, 24 oktober en 5 december 2007 te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van de heer Feierabend, op 19 april te Straatsburg; gemeenschappelijke bijeenkomst met het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer Verdeaux, op 29 mei, 23 oktober en 4 december 2007, te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van de heer Kaune, op 28 maart en 25 oktober 2007 te Straatsburg;

het Comité Politiereglement, onder voorzitterschap van de heer Jérôme, op 17 april en 10 oktober 2007 te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Bühler, op 18 april en 11 oktober 2007 te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer Mensink, op 22 januari en 19 april (in de ochtend); bijeenkomst met alleen het comité, vervolgens op 19 april (in de middag), onder voorzitterschap van de heer Feierabend: gemeenschappelijke bijeenkomst met het Economisch comité en onder voorzitterschap van de heer Mensink, op 1 en 2 oktober 2007 te Straatsburg;

het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heer ten Broeke, op 23 mei te Straatsburg en op 7 november 2007 te Brussel;

het Uitvoerend Comité in het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor de implementatie van het Afvalverdrag, onder voorzitterschap van de secretaris-generaal op 6 november 2007 te Brussel;

het Permanent Technisch Comité, onder voorzitterschap van de heer Block, op 17 april en 10 oktober 2007 te Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevrouw Vanluchène, op 29 mei en 4 december 2007 te Straatsburg;

het Comité Politierglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen en het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: gemeenschappelijke bijeenkomst op 29 mei en 4 december 2007 te Straatsburg;

het Kleine Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van de heer Heinz: gemeenschappelijke bijeenkomsten met de Permanent technische werkgroep op 22 februari en 12 september 2007 te Straatsburg;

het Comité Marktobservatie, onder voorzitterschap van de heer Dieter op 8 mei 2007 te Brussel;

het Gemengd Comité CCR – EC “Marktobservatie in de Europese binnenvaart”, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 27 april 2007 te Brussel;

de Groep deskundigen van het bedrijfsleven is onder voorzitterschap van de heer Hönemann, op 25 januari, 8 maart, 16 april en 26 juli 2007 in Duisburg bijeengekomen. Deze groep, bestaand uit deskundigen uit het bedrijfsleven (ESO en EBU) heeft zich voornamelijk aan het uitwerken en evalueren van de methodologie van de macro-economische benadering gewijd. Bovendien werden nog twee informele bijeenkomsten georganiseerd, op 30 maart te Wenen en op 11 juni 2007 te Magdeburg, om in contact te kunnen komen met de overheidsinstanties en het bedrijfsleven op lokaal niveau.

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van de heer Koedam, op 6 en 7 februari te Straatsburg en op 22 en 23 augustus 2007 te Maastricht;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van mevrouw Adam van 6 tot en met 8 maart, op 2 mei: (bijzondere bijeenkomst), van 18 tot en met 20 september en van 27 tot en met 29 november 2007 te Straatsburg;

de Deskundigengroep Emissie van schadelijke uitlaatgassen in de binnenvaart op 30 januari te Brussel, op 2 mei te Straatsburg, evenals op 29 juni en 2 oktober 2007 te Brussel;

de Gemeenschappelijke Deskundigengroep van de lidstaten van de CCR en van de Europese Unie over de “technische voorschriften voor binnenschepen”, onder voorzitterschap van mevrouw Adam van 13 tot en met 15 februari, op 13 en 14 juni te Straatsburg, en onder voorzitterschap van de heer Leinemann van 29 tot en met 31 oktober 2007 te Brussel;

de Werkgroep Gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer Van Lancker van 27 tot en met 29 maart te Bonn: Bijzondere bijeenkomst “vragencatalogus” onder voorzitterschap van de heer Bölker op 29 maart, onder voorzitterschap van de heer Croo van 19 tot en met 21 juni te Parijs, onder voorzitterschap van de heer Bölker, bijzonder bijeenkomst "vragencatalogus" op 11 september te Mainz, onder voorzitterschap van de heer Croo van 25 tot en met 27 september te Straatsburg en

onder voorzitterschap van de heren Van Lancker en Croo van 19 tot en met 21 december 2007 te Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van de heer Koedam, op 8 februari, 16 april, evenals op 13 en 14 september 2007 te Straatsburg;

de Werkgroep RIS en de Werkgroep Politiereglement: gemeenschappelijke bijeenkomst van 19 tot en met 21 november 2007 te Bonn;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer Meintjes, op 23 en 24 januari, op 1 en 2 maart, op 9 en 10 mei, op 26 en 27 juni te Harlingen, op 7 en 8 november te Brussel evenals op 11 en 12 december 2007 te Straatsburg;

de Werkgroep Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heer Reutlinger, op 31 januari te Brussel, op 27 maart te Straatsburg, op 22 mei te Brussel, op 18 september te Straatsburg en op 5 november 2007 te Brussel;

het "Steering Committee" project van "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTTsc), onder voorzitterschap van de heer Jaegers, op 22 mei 2007 te Brussel;

de Groep "Veiligheid van de binnenvaart ten opzichte van terroristenacties", onder voorzitterschap van de heer Clauß, op 24 april te Straatsburg en op 27 september 2007 te Bonn;

de ad hoc Werkgroep "Reorganisatie van de reglementen", onder voorzitterschap van de heer Mensink, op 27 maart, 17 september en 24 oktober 2007 te Straatsburg;

de ad hoc Werkgroep "Informatie, communicatie en coöperatie bij zware ongevallen", onder voorzitterschap van de heer Block, op 12 september te Bonn en op 21 november 2007 te Bonn;

de gemeenschappelijke groep met de WP 15/AC2 van de ECE-VN, onder voorzitterschap van de heer Rein, van 22 tot en met 26 januari 2007 te Genève;

Een internationale werkgroep over het CLNI, samengesteld uit regeringsdeskundigen, onder voorzitterschap van de heer Kaune, op 12 juni en onder voorzitterschap van de secretaris-generaal op 13 en 14 november 2007 te Straatsburg;

Een ronde tafel, met de doelstelling de voorwaarden voor een met de komende ontwikkeling van de Europese binnenvaart verenigbare invoering van zwavelarme brandstof uit te werken, werd onder voorzitterschap van de heer Ten Broeke op 3 mei 2007 te Straatsburg georganiseerd. De invoering van zwavelarme brandstof is een grote uitdaging voor de binnenvaart. De Centrale Commissie wenst deze uitdaging aan te nemen in samenwerking met alle betrokken partijen, in het bijzonder het binnenvaartbedrijfsleven, de motorenfabrikanten, de olieproducenten, de scheepsbouwindustrie, de bunkerbedrijven, de classificatiebureaus, onderzoeksinstellingen, internationale organisaties en rivierencommissies evenals de nationale bevoegde autoriteiten van de lidstaten en van de waarnemerstaten van de CCR.

Een workshop gewijd aan het uitwerken van beginselen voor een nieuwe versie van de Rijnvaartvoorschriften en van de Richtlijn 2006/87/EG betreffende vrij zicht vanaf de stuurstelling, is onder voorzitterschap van de heer Bühler op 12 juni 2007 te Straatsburg gehouden.

Een informatieve bijeenkomst over de invoering van elektronisch melden in de binnenvaart is onder voorzitterschap van de heer Ten Broeke op 20 november 2007 in het Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung te Bonn georganiseerd. Met de informatieve bijeenkomst werd de invoering van het elektronisch melden begeleid, in het bijzonder door met de betrokken partijen eventuele moeilijkheden te identificeren en daar oplossingen voor te vinden.

Er werden in het bijzonder vertegenwoordigers van bonden en deskundigen van alle sectoren die in de informatieketen bij het vervoer van containers in de binnenvaart zijn betrokken, voor de workshop uitgenodigd, opdat zij vanuit praktisch oogpunt de uitdagingen van het elektronisch melden konden uiteenzetten.

- c. De raadgevende conferentie van de erkende organisaties vond op 23 oktober 2007 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.

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

- e. In het kader van de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 tussen de CCR en de Europese Commissie, vond **een coördinatiebijeenkomst** op 4 mei te Straatsburg en op 15 oktober 2007 te Brussel plaats. De Europese Commissie werd daar door de heer Trestour, hoofd van de Afdeling Beleid inzake Zeevervoer van het Directoraat-generaal Energie en Vervoer, en de CCR door haar secretaris-generaal, de heer Woehrling, vertegenwoordigd.

De heer Barrot, plaatsvervangend voorzitter van de Europese Commissie en commissaris voor Vervoer, heeft zich op 10 juli 2007 naar de zetel van de CCR in het Palais de Rhin in Straatsburg begeven om daar de voorzitter van de CCR, Ambassadeur Paul Seger, bijgestaan door de heer Jean-Marie Woehrling, in zijn functie als secretaris-generaal van de CCR te ontmoeten.

2. Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden is, onder voorzitterschap van de heer Cueni (Zwitserland), op 20 maart 2007 te Straatsburg bijeengekomen.

3. Betrekkingen met andere internationale organisaties

- a. Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:
- de Europese Commissie (bijeenkomsten van verschillende werkgroepen die binnenvaartkwesities behandelen);
  - het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij onderzoek van kwesities betreffende de binnenvaart;
  - hoorzittingen en colloquia van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT);
  - het Beleidscomité voor de sociale zekerheid van de Raad van Europa;
  - de Donaucommissie (bijeenkomst van technische deskundigen en samenwerking van beide secretariaten);
  - de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn (ICBR);
  - de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister (IVR);
  - de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);

- b. De Europese Commissie werd bij de gewone plenaire voorjaarszitting door de heer Leinemann, administrateur, vertegenwoordigd en bij de najaarszitting door de heer Trestour, afdelingshoofd.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd bij de gewone plenaire najaarszitting door mevrouw Jaimuzina, administratrice, vertegenwoordigd.

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

De Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn werd bij de plenaire voorjaarszitting door de heer Braun vertegenwoordigd.

### III. KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2007 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

Rechters:

de heren HAEGEL (*Frankrijk*)  
BALL (*Duitsland*)  
CRAEYBECKX (*België*) **Voorzitter**  
HAAK (*Nederland*)  
STAEHELIN (*Zwitserland*)

Plaatsvervangend rechters:

de heren VILLA (*Frankrijk*)  
FROMMELT (*Duitsland*)  
RAPP (*Zwitserland*)  
VERSTREKEN (*België*)  
DE SAVORNIN-LOHMAN (*Nederland*)

Griffier: Mevr. TOURNAYE

onder voorzitterschap van de heer Craeybeckx, heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden op 8 maart, 13 september en 15 november 2007 te Straatsburg, en heeft zij in hoger beroep negen civiele vonnissen uitgesproken.

**PROTOCOL 35**

**Persbericht**

**Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

**PROTOCOL 36**

**Datum van de volgende vergadering**

**Besluit**

De volgende plenaire vergadering vindt plaats op 27 november 2008 te Straatsburg.