



**VOORJAARZITTING 2017
AANGENOMEN BESLUITEN
(2017-I)**

Schaffhausen, 31 mei 2017

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (17) 1 final

VOORJAARSZITTING 2017

AANGENOMEN BESLUITEN

(2017-I)

Schaffhausen, 31 mei 2017

INHOUD

Pagina

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

Protocol 1: Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	1
---	---

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Samenwerking van de CCR met Europese Unie	1
Protocol 3: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	1
Protocol 4: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	1
Protocol 5: Juridische zaken	1
Protocol 6: Klacht van de Fährverein Nibelungen e.V. en de Wirtschafts-& Verkehrsverein Lampertheim e.V.	2

III. Economische aspecten uiken

Protocol 7: Economische situatie in de Europese binnenvaart	4
---	---

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 8: Schipperspatenten en bemanning	10
--	----

V. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart

Protocol 9: Ver Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 1.08, 4.07 en 7.01)	10
Protocol 10: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Specifieke ligplaatsen (artikel 7.06, derde lid en bijlage 7)	10
Protocol 11: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Betekenis van enige uitdrukkingen (artikel 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (artikel 4.07), meldplicht (artikel 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)	14
Protocol 12: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord (artikel 1.10) en marifoon (artikel 4.05)	24
Protocol 13: Nieuwe editie van het algemene deel van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart	29
Protocol 14: Aanneame van de Stablieiteitsgids voor het containertransport in de Binnenvaart in de binnenvaart	76

VI. Technische voorschriften voor schepen

- Protocol 15: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artikelen 11.02, vierde t/m zevende lid, 11.04, tweede lid, hoofdstuk 14a, met uitzondering van 14a.07 eerste lid, 15.14, eerste lid, 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikelen 11.02, vierde lid, 11.04, eerste en tweede lid, 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2 en vijfde lid, 24.06 vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikelen 11.02, vierde lid, 11.04, tweede lid, 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2 en vijfde lid, bijlage I, schets 10, bijlagen Q, R en S) 102
- Protocol 16: Moratorium voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artikelen 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikelen 8.05, zesde lid, 8.10, derde lid, 10.04, 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, 15.06, zesde lid, 15.07, 15.08, derde lid, 24.03, eerste lid, overgangsbepalingen bij artikelen 3.04, zevende lid, 7.01, tweede lid, 8.10, tweede lid, 9.01 en 12.02, vijfde lid, 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikelen 10.04, 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, 15.06, zesde lid, 15.07, 15.08, derde lid) 103

VII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

- Protocol 17: Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren 105

VII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

- Protocol 18: Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden..... 105
- Protocol 19: Vervoer Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2016-I-15) 107
- Protocol 20: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2016 (2016-I-16) 112
- Protocol 21: Vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau..... 116

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

- Protocol 22: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften 122

X. Begroting en beheer

Protocol 23: Begroting voor 2018 van de Centrale Commissie.....	213
Protocol 24: Begroting voor 2018 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	213
Protocol 25: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2016.....	213

XI. Diversen

Protocol 26: Persbericht	227
Protocol 27: Datum van de volgende vergadering	227

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2017

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

PROTOCOL 3

**Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de
binnenvaart (CESNI)**

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Juridische zaken

Geen besluit.

PROTOCOL 6

Klacht van de Fährverein Nibelungen e.V. en de Wirtschafts-& Verkehrsverein Lampertheim e.V.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het verslag van de voorzitter van haar Comité Binnenvaartrecht,

draagt haar secretaris-generaal op de bijgaande brief aan de verzoekers te richten.

Bijlage

Bijlage bij protocol 6

Meester,

De CCR heeft overeenkomstig artikel 45, eerste lid, letter a) van de Herziene Rijnvaartakte de klacht van de Fährverein Nibelungenland e.V. en de Wirtschafts- & Verkehrsverein Lampertheim e.V. van 28 oktober 2016 onderzocht. De indieners van de klacht roepen artikel 28 van de Herziene Rijnvaartakte in en voeren aan dat het niet onderhouden van het vaarwater van de Rijn in de vorm van de Lampertheimer Altrhein - tussen Altrhein-km 2,6 en Altrhein-km 4,75 - een schending inhoudt van de eerder genoemde bepaling.

Overeenkomstig artikel 45, eerste lid, letter a) van de Herziene Rijnvaartakte onderzoekt de CCR alle klachten die voortvloeien uit de toepassing van dit Verdrag en uit de uitvoering van door de regeringen van de oeverstaten vastgestelde reglementen en genomen maatregelen. In het onderhavige geval gaat het om een oude zijarm van de Rijn, dus niet om de eigenlijke Rijn. De vraag of de Herziene Rijnvaartakte gezien deze omstandigheid hier toepasselijk is, met andere woorden of de Herziene Rijnvaartakte geldt voor oude Rijnarmen, staat nog te bezien.

Onderwerp van de klacht kunnen overeenkomstig artikel 2 van het Reglement inzake het Klachtrecht beslissingen, handelingen of nalatigheden zijn. Hier gaat het om het feit dat nagelaten zou zijn de Lampertheimer Altrhein uit te baggeren, respectievelijk om de beslissing van de bevoegde autoriteit, deze zijarm niet uit te baggeren.

De beide indieners van de klacht – de Fährverein Nibelungenland e.V. en de Wirtschaft- und Verkehrsverein Lampertheim e.V. – zijn ingeschreven verenigingen en dus rechtspersonen. Zij hebben derhalve het recht een klacht in te dienen, indien zij overeenkomstig artikel 3 van het Reglement inzake het Klachtrecht een rechtmatig belang hebben. Als exploitant van de veerpont heeft de vereniging een rechtmatig belang dat er gebaggerd wordt, want de veerpont kan vanwege de verzanding van het desbetreffende gedeelte van de oude Rijn ondanks de geringe diepgang van de veerpont alleen bij hoge waterstanden van de Rijn de dienst onderhouden. De Wirtschafts- und Verkehrsverein Lampertheim e.V. is, zoals de naam al aangeeft, opgericht ter bevordering van de economie en het verkeer in Lampertheim en heeft daarom eveneens een rechtmatig belang bij het functioneren van het vervoer op de aldaar gelegen oude Rijnarm.

De verzoekers baseren de klacht op artikel 28, eerste lid, eerste volzin, van de Herziene Rijnvaartakte. Op grond daarvan zijn de Verdragsluitende Partijen verplicht het “vaarwater van de Rijn” goed te onderhouden. In dit geval gaat het echter niet om de hoofdrijver de Rijn, maar om een oude zijtak. Deze maakte echter ten tijde van de ondertekening van de Herziene Rijnvaartakte, dus in 1868, nog deel uit van de hoofdvaarweg. Overeenkomstig hun uiteenzettingen werd de opening op deze plaats pas in 1879 gemaakt. Er zijn sterke aanwijzingen dat oude Rijnarmen niet beschouwd moeten worden als vaarwater van de Rijn in de zin van artikel 28. Met name de uitgebreide herziening van de Herziene Rijnvaartakte in 1963 wettigt de conclusie dat niet uitgegaan moet worden van de historische toestand op het moment van de ondertekening van de Herziene Rijnvaartakte in 1868, maar van de actuele toestand. Dit staat echter uiteindelijk nog te bezien, net als de vraag of een derde aan artikel 28, eerste lid, eerste volzin, het recht kan ontleenen te eisen dat baggerwerkzaamheden worden verricht door de verdragsluitende partij. In ieder geval staat artikel 24 de geëiste baggerwerkzaamheden ten gunste van de veerdiensten inderdaad in de weg. Op grond van dit voorschrift gelden de bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte, dus ook artikel 28, namelijk niet voor het vervoer van de ene oever naar de andere. Daar gaat het hier echter wel om, dat wil zeggen het vervoer van de ene oever naar de andere, omdat hier het onderhouden van een veerdienst mogelijk gemaakt zou moeten worden. De in artikel 24 genoemde uitzondering, waarvoor de bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte wel toepassing zouden vinden, betreft uitsluitend overtredingen krachtens artikel 32, die hier niet van toepassing zijn.

De CCR meent dat de klacht in het licht van het voorafgaande ongegrond is.

PROTOCOL 7

Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart voor 2016.

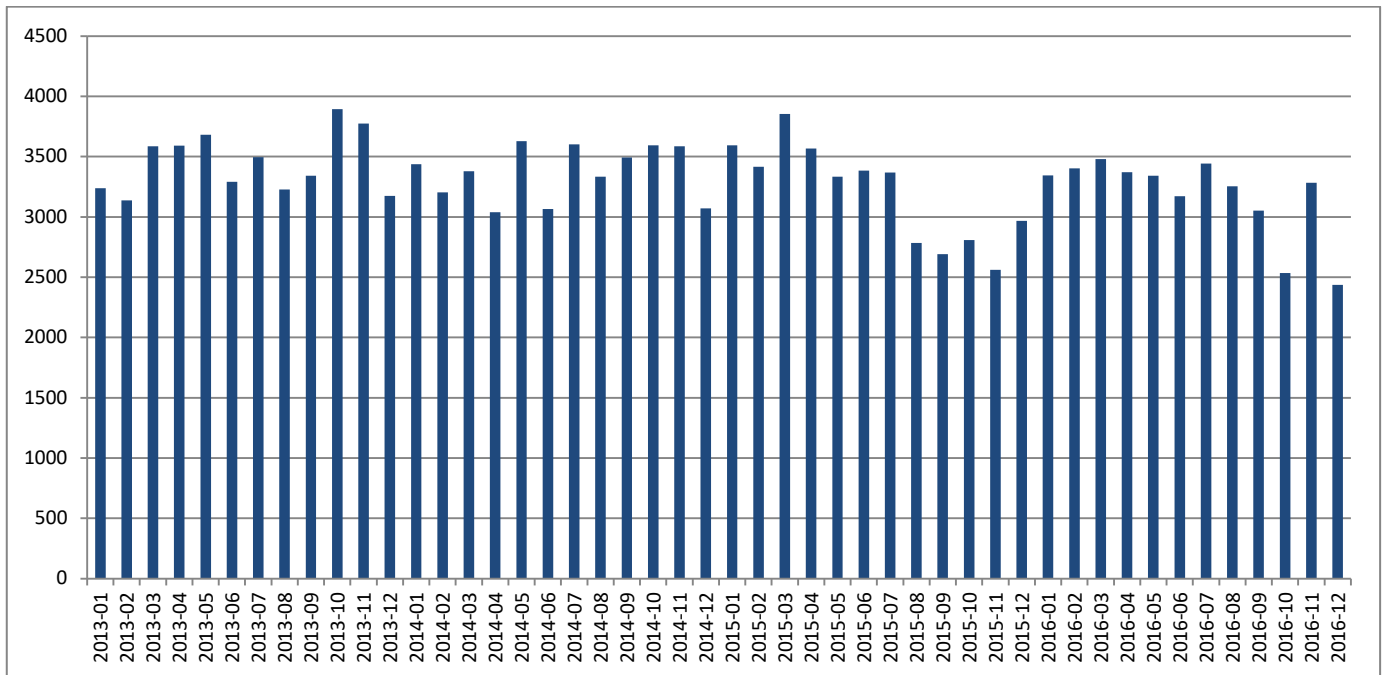
Bijlage

1. Focus op het goederenvervoer in 2016

De hoeveelheden over de Rijn vervoerde goederen werden in de loop van 2016 sterk beïnvloed door de periodes laag water. In 2015 deed zich een laagwaterperiode voor tussen de maand augustus en oktober, hetgeen de vervoersprestatie in de laatste zes maanden van 2015 sterk onder druk zette. De eerste helft van 2016 liet herstel zien, maar om hetzelfde vervoersniveau te bereiken als in de eerste helft van 2015 verliep toch niet geheel zonder problemen. Als men het eerste semester van 2016 vergelijkt met dezelfde tijdspanne in 2015, kan worden vastgesteld dat de vervoersprestatie over de traditionele Rijn 4% lager lag (met een daling van 2,2% in het volume van de vervoerde goederen). In de tweede helft van 2016 deed zich opnieuw een periode met laag water voor, maar die begon later dan het laagwater dat in 2015 de binnenvaart parten speelde. Vanaf oktober 2016 had het laagwater een significante uitwerking op de vervoer over de Rijn. De waterstanden waren alles bij elkaar genomen beter dan in 2015, hetgeen zich weerspiegelt in een toename van de vervoersprestatie van 4,8% ten opzichte van de tweede helft van 2015 (en een stijging van 3,9% in het vervoerde goederenvolume).

Desalniettemin moet er op gewezen worden dat de voor de traditionele Rijn vastgestelde vervoersprestatie in de tweede helft van 2016 respectievelijk 13% en 14% lager lag dan in de tweede helft van 2014 en 2013. Aan deze cijfers kan worden afgelezen wat de impact was van de lage waterstanden aan het einde van 2016.

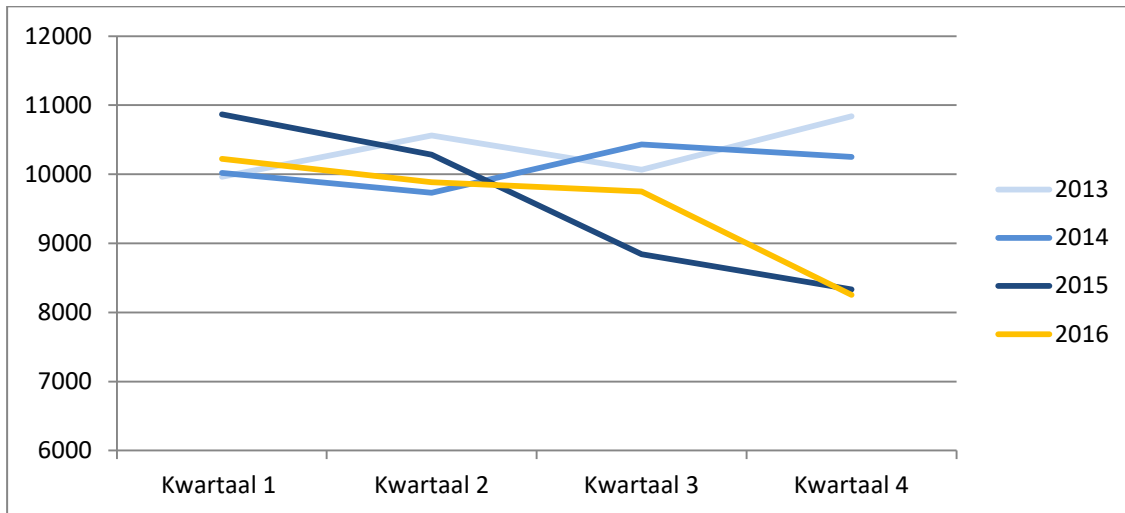
Afbeelding 1 – Goederenvervoer over de traditionele Rijn – maandelijkse vervoersprestatie in miljoen TKM



Bron: CCR – Destatis

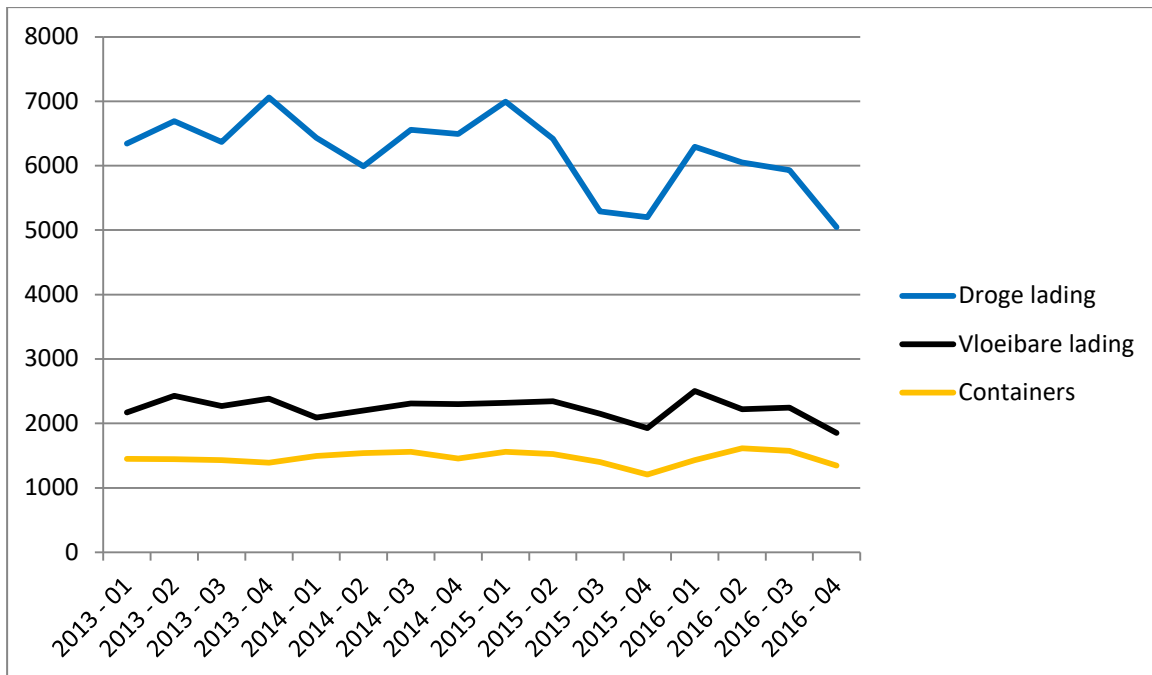
Het jaar 2016 laat verder zien dat de sector er goed in slaagt meer te vervoeren als de waterstanden gunstig zijn. De maand november 2016 biedt daarvoor een goed voorbeeld met een vervoersprestatie die opklom tot het maandelijks gemiddelde van de laatste vier jaar, terwijl de maand oktober cijfers laat zien die 25% lager liggen dan het gemiddelde. **Afbeelding 2** laat ook zien dat, afgezien van de perioden van laag water, het niveau van het vrachtvervoer over de traditionele Rijn vrijwel te vergelijken valt met dat van de twee daaraan voorafgaande jaren. Met name de vervoersprestatie in het eerste en tweede kwartaal van beide jaren is de afgelopen vier jaar vrijwel gelijk gebleven.

Afbeelding 2 – Goederenvervoer over de traditionele Rijn – vervoersprestatie per kwartaal in miljoen TKM per jaar



Bron: CCR en Destatis

Afbeelding 3 – Goederenvervoer over de traditionele Rijn per goederensegment – vervoersprestatie per kwartaal in miljoen TKM



Bron: CCR en Destatis

Zowel in het vervoer van droge lading, als bij vloeibare bulk en containers, is het gevolg van de lage waterstanden af te lezen, maar daarbij kan tevens worden vastgesteld dat de dynamiek anders is. Het vervoer van vloeibare bulkgoederen en containers herstelde zich in 2016 sneller van de laagwaterperiode dan in 2015. De kwartaalcijfers voor het vervoer van vloeibare goederen en containers bereikten in 2016 het hoogste niveau sinds vier jaar, met een piek in het eerste en tweede kwartaal van 2016. Dat neemt niet weg dat deze segmenten alle drie in het laatste kwartaal van 2016 de gevolgen van het lage water goed te merken kregen, waardoor de prestatie in vergelijking met hetzelfde kwartaal een jaar eerder tussen de 15 en 20% lager uitviel.

Afbeelding 4 – Ontwikkeling van het jaarlijks vervoerde volume over de traditionele Rijn naar goederensoort – volume in duizend ton

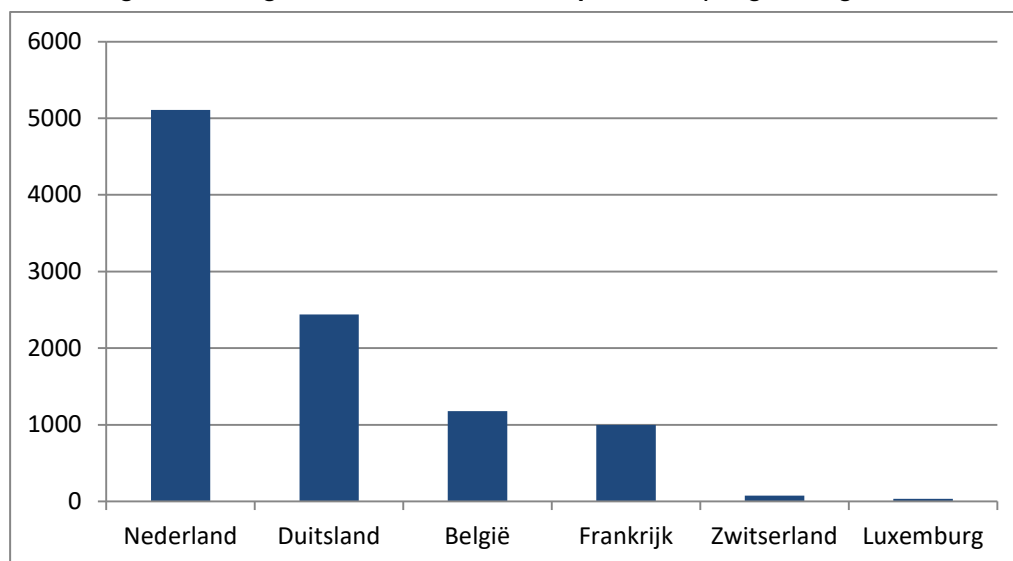
	2015 (1000 t)	2016 (1000 t)	Verandering 2016 t.o.v. 2015	Verandering 2016 t.o.v. gemiddelde 2013- 2015
Kolen	30 453	30 923	2%	-3%
Aardolieproducten	28 681	28 466	-1%	-4%
Containers	24 890	26 117	5%	3%
Ertsen	25 993	25 600	-2%	1%
Bouwmaterialen	23 994	24 107	0%	-3%
Chemische producten	19 883	20 942	5%	1%
Landbouwproducten	20 603	20 057	-3%	-7%
Metalen	11 138	10 727	-4%	-3%
Totaal	185 635	186 939	1%	-2%

Bron : CCR en Destatis

Met behulp van de tabel in **afbeelding 4** kan afgelezen worden wat de verandering was in het getransporteerde volume ten opzichte van 2015 en ten opzichte van het gemiddelde volume dat tussen 2013 en 2015 vervoerd werd (waarbij 2013 en 2014 jaren zijn die niet sterk getroffen werden door laagwaterperiodes). Daarbij kan met name worden vastgesteld dat kolen in 2016 in vergelijking met 2015 weliswaar een positieve ontwikkeling laat zien, maar dit vooral samenhangt met de lange periode laag water in 2015, want als men het gemiddelde van de vervoerde hoeveelheden tussen 2013 en 2015 met elkaar vergelijkt, komt het in feite neer op een daling die overigens representatief is voor de dalende tendens in dit vervoerssegment. De segmenten die over de jaren 2013 tot 2015 een algemeen stijgende trend laten zien, zijn de containers, chemische producten en ertsen. Het segment landbouwproducten werd in 2016 geconfronteerd met een bijzonder negatieve conjuncturele situatie die te wijten was aan de slechte oogsten, hetgeen zich dan ook weerspiegelt in de significante daling van het vervoerde volume in 2016.

2. Focus op het aanbod aan laadruimte in het vrachtvervoer in 2016

Afbeelding 5 – Omvang van de vloot in West-Europa in 2016 (droge lading, tankvaart, duw- en sleepboten)

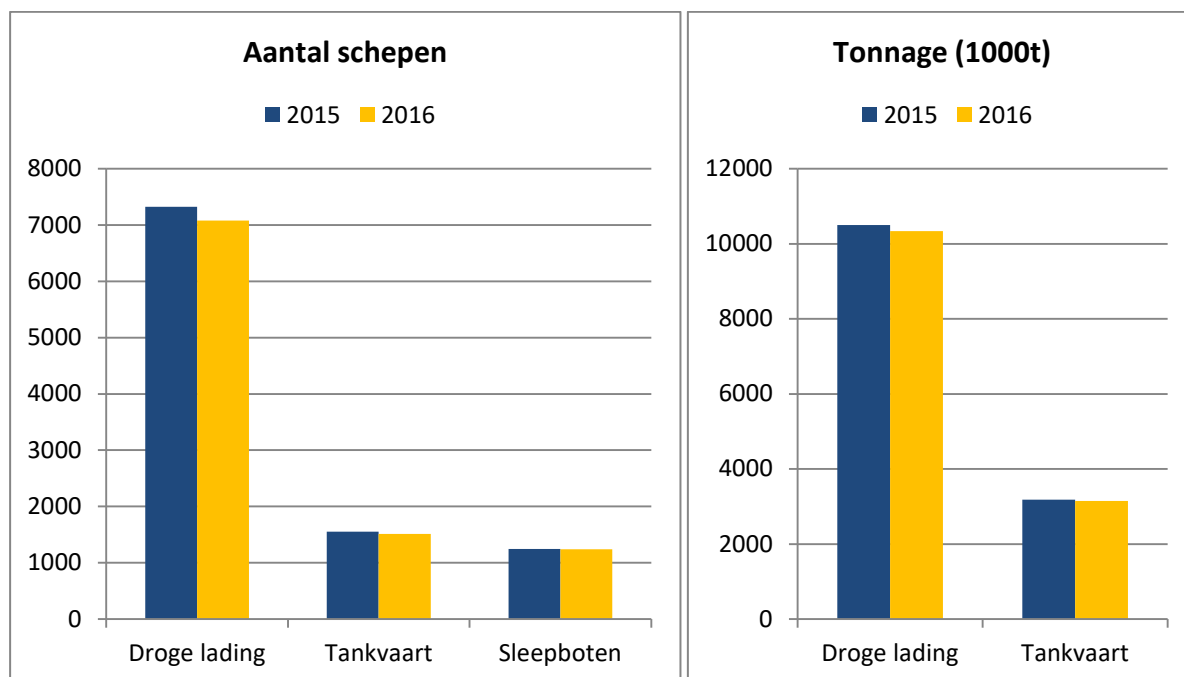


Bron: nationale bureaus voor de statistiek

Opmerking: Voor Duitsland hebben de gegevens betrekking op 2015.

De Nederlandse vloot biedt in West-Europa het meeste laadruim en vertegenwoordigt qua aantal de helft van de aangeboden laadruimte. Het aantal binnenvaartschepen in West-Europa dat bestemd is voor het vervoer van goederen lag in 2016 bij 9833, in vergelijking met 10.120 schepen die in 2015 geregistreerd stonden. Het verschil tussen beide vormt een daling van 2,8%.

Afbeelding 6 – Evolutie van de vloot in West-Europa tussen 2015 en 2016 (droge lading, tankvaart, duw- en sleepboten)

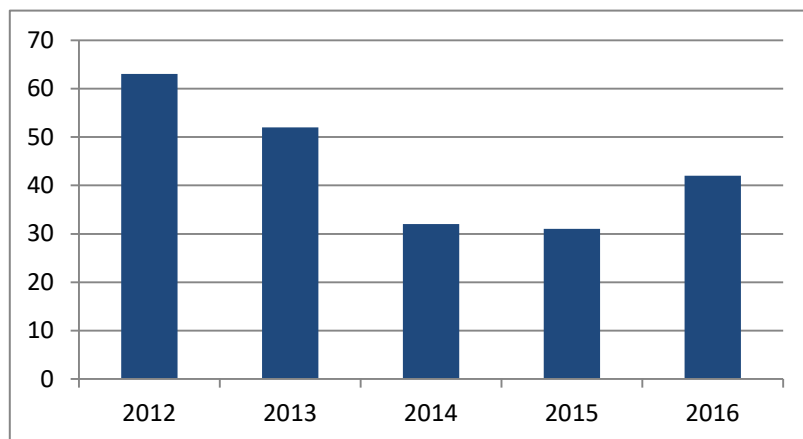


Bron: nationale bureaus voor de statistiek

Opmerking: Voor Duitsland hebben de gegevens betrekking op 2015.

Vastgesteld kan worden dat vloot en vloottonnage tussen 2015 en 2016 gedaald zijn en wel voor alle type vrachtschepen. De belangrijkste daling betreft de drogeladingschepen, waarvan het aantal met 3,3% afnam. De daling in laadcapaciteit is groter in aantal dan in tonnage en dit geldt zowel voor de tankvaart als voor de drogeladingschepen. Voor de tankvaart bijvoorbeeld, bedraagt de daling in aantal tussen 2015 en 2016 2,6%, terwijl dit uitgedrukt in tonnage slechts 1,1% is. De reden hiervoor is dat het gemiddelde tonnage van de nieuw gebouwde schepen groter is dan dat van de schepen die de West-Europese markt verlaten.

Afbeelding 7 – Evolutie in nieuw gebouwde schepen voor het vervoer van goederen over water in West-Europa



Bron: IVR

In 2016 werden in West-Europa veertien nieuwe motorschepen voor het vervoer van droge lading in de vaart genomen (inclusief schepen voor het vervoer van containers), die goed zijn voor een totaal tonnage van 50.000 ton. Bij deze veertien schepen gaat het om twee duwstellen voor het vervoer van containers, vijf nieuwe motorschepen voor het vervoer van containers, vijf motorschepen voor droge lading en twee motorschepen voor het vervoer van zand en grind. In het algemeen kan worden gesteld dat de type schepen die in 2016 in bedrijf werden genomen, structureel gezien, een weerspiegeling vormen van het groeipotentieel in het vervoer van containers in West-Europa.

In 2016 werden er twintig nieuwe motortankschepen voor het vervoer van vloeibare producten te water gelaten en drie nieuwe bunkerboten. Het totale tonnage van deze nieuwe motortankschepen bedraagt 51.000 ton (daarbij werden de bunkerboten niet meegeteld). Dit is een sterke afname in vergelijking met 2015, toen voor het vervoer van vloeibare bulkgoederen 89.000 ton nieuw op de markt kwam. In 2016 werd in Europa een schip met de naam ECOLINER in bedrijf genomen. Dit schip is tot nu toe het meest milieuvriendelijke schip in de binnenvaart in Europa. Op de Schelde werd het grootste binnenvaarttankschip ter wereld (LAPRESTA) voor het vervoer van bitumen in gebruik genomen.

In 2016 kwamen er vijf nieuwe duw- en sleepboten op de West-Europese markt bij. De meeste schepen zijn actief in het ARA-gebied (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) en de Benedenrijn. Eén duw-/sleepboot vaart op de Bovenrijn in het gebied rond de haven van Bazel.

PROTOCOL 8

Schipperspatenten en bemanning

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitierglement (Artikelen 1.08, 4.07 en 7.01)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement, de volgende voorschriften van tijdelijke aard:

- a) artikel 1.08, vijfde en zesde lid – Vermindering van verdrinkingsgevallen (aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-10)
- b) artikel 4.07, derde lid, tweede volzin - Inland AIS en Inland ECDIS (aangenomen bij Besluit 2014-I-12)
- c) artikel 7.01, vijfde lid – Vermindering van verdrinkingsgevallen (aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-10).

De voorschriften gelden vanaf 1 december 2017 tot en met 30 november 2020.

PROTOCOL 10

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) - Specifieke ligplaatsen (artikel 7.06, derde lid en bijlage 7)

1. In talrijke steden langs de Rijn is "wonen aan het water" een waargenomen trend, waarbij kan worden vastgesteld dat er problemen rijzen aangezien de aanwonenden zich in toenemende mate kanten tegen het lawaai en de verontreiniging die in verband met de aanwezigheid van stilliggende schepen wordt veroorzaakt. Zonder de mogelijkheid het gebruik van met diesel aangedreven generatoren aan boord te reglementeren, wordt het moeilijk de bestaande ligplaatsen langs de Rijn te behouden en de dringend benodigde extra ligplaatsen aan te leggen. Aangezien ligplaatsen echter absoluut noodzakelijk zijn om de veiligheid en het vlotte verloop van de binnenvaart te waarborgen, moeten maatregelen worden getroffen.
2. Dientengevolge hebben enkele staten het voornemen op sommige ligplaatsen een aansluiting op het elektriciteitsnet aan wal aan te leggen. In dat geval zou het ligplaats nemen uitsluitend toegestaan zijn indien de schipper zijn/haar schip op de walstroom aansluit. Die verplichting tot het gebruik van walstroom zou in de verstedelijkte gebieden aan het behoud van de bestaande ligplaatsen bijdragen.

3. De CCR zal aan de lokale bevoegde autoriteiten een reglementaire kader voorstellen, waarin zowel met de uitdagingen van de binnenvaart als met de verwachtingen van de aanwonenden rekening wordt gehouden. Het reglementaire kader biedt de mogelijkheid een op een ligplaats verblijvend schip tot een aansluiting op walstroom te verplichten. Ter wille van een betere informatieverstrekking aan de schipper en een waarborging van uniforme tekens langs de Rijn, is een nieuw teken gecreëerd.
4. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie zijn navolgend weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Met deze wijzigingen wordt in de eerste plaats beoogd artikel 7.06 van het RPR aan te vullen opdat een reglementair kader wordt gecreëerd op grond waarvan het mogelijk is een schip te verplichten tot het aansluiten op walstroom voor de volledige behoefte aan elektrische energie van dat schip. Sommige staten hebben namelijk geconstateerd dat het in dicht bevolkte gebieden steeds moeilijker is ligplaatsen voor vrachtschepen aantrekkelijk te laten blijven, aangezien er steeds vaker tegen het lawaai en de uitstoot van gassen wordt geprotesteerd.

In de tweede plaats bieden de wijzigingen de mogelijkheid ervoor te zorgen dat uniforme tekens langs de Rijn worden geplaatst, aangezien krachtens de wijzigingen in Bijlage 7 een nieuw gebodsteken B.10, dat met die verplichting overeenkomt, wordt opgenomen. Voorts is het toegestaan een bord onder het teken te plaatsen, waarmee die verplichting kan worden beperkt. Gevolg gevend aan een wens van het bedrijfsleven is het bijvoorbeeld mogelijk de verplichting niet te laten gelden voor kortstondig ligplaats nemen.

De lokale bevoegde autoriteiten besluiten of een teken wel of niet geplaatst wordt, onder voorbehoud dat een walaansluiting aanwezig is en dat de betrokken autoriteiten het wenselijk achten een aansluiting verplicht te stellen om lawaaioverlast en verontreinigende emissies te verminderen.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Het uitblijven van een reglementair kader is mogelijk, maar dat zou de lokale bevoegde autoriteiten er niet van weerhouden een dergelijke verplichting uit te vaardigen. De tekens zouden dan echter niet geharmoniseerd zijn, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers zou schaden.

Het niet toestaan van uitzonderingen op deze verplichting zou een andere mogelijkheid zijn. Het betreft echter een nieuwe verplichting en wil men zich ervan verzekeren dat met name het bedrijfsleven die verplichting aanvaardbaar vindt dan is een bepaalde soepelheid bij de tenuitvoerlegging nodig.

Consequenties van deze wijzigingen

Het nieuwe derde lid van artikel 7.06 biedt dus de mogelijkheid dat een op een ligplaats verblijvend schip ertoe verplicht wordt zich op een walstroomaansluiting aan te sluiten om de volledige behoefte aan elektrische energie te dekken. Dientengevolge hoeft de motor van het schip niet te blijven draaien voor de stroomvoorziening daarvan.

De lokale bevoegde autoriteiten kunnen met het nieuwe gebodsteken B.10 de schipper informeren over die verplichting. Met een onder het teken geplaatst bord kan, indien nodig, een uitzondering worden ingevoerd.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Er kan van de wijzigingen worden afgezien maar dat zou de lokale bevoegde autoriteiten er niet van weerhouden een dergelijke verplichting uit te vaardigen. De tekens zouden dan echter niet geharmoniseerd zijn, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers zou schaden.

Voorts wordt met deze wijzigingen beoogd de lokale bevoegde autoriteiten een andere mogelijkheid te bieden dan het simpelweg uitvaardigen van een verbod volgens welk het op een ligplaats niet is toegestaan een motor (of generator aan boord) van een schip te laten draaien.

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op de door de Centrale Commissie aangenomen Visie 2018, waarmee een verbetering van de voorwaarden voor een verdere reductie van de emissie van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes door de Rijn- en Europese binnenvaart werd voorzien,

ter verbetering van het imago van de binnenvaart als milieuvriendelijke vervoerswijze,

ter vermindering van de impact van de binnenvaart op het milieu,

strevend naar de waarborging van uniforme tekens langs de Rijn,

ter bevordering van het gebruik van walstroom op ligplaatsen,

in nauw overleg met het bedrijfsleven,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 7.06 en van bijlage 7 van het Rijnvaartpolitiereglement aan,

geeft haar Comité Politiereglement de opdracht om na de analyse van de mogelijkheid om alternatieve energieën aan boord te gebruiken die geen lawaai en geen schadelijke gassen veroorzaken en die om deze reden de aansluiting op het elektriciteitsnet aan wal onnodig maken, een voorstel te doen voor het aanpassen van de verplichting zoals genoemd in de bijlage van dit besluit.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden met ingang van 1 juni 2018.

Bijlage

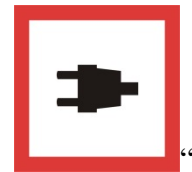
Bijlage bij protocol 10

1. *Aan artikel 7.06 wordt het derde lid als volgt toegevoegd:*

"3. Op ligplaatsen waar het teken B.10 (bijlage 7) is geplaatst, zijn alle schepen verplicht zich aan een bedrijfsklare walstroomaansluiting aan te sluiten en moet de volledige behoefte aan elektrische energie tijdens het stilliggen daaruit worden gedekt. Uitzonderingen van de in de eerste volzin bedoelde verplichting kunnen op een toegevoegd rechthoekig wit bord, dat onder het teken B.10 is aangebracht, worden aangegeven."

2. *In bijlage 7, afdeling I, onderafdeling B, wordt na het teken B.9 het volgende teken B.10 ingevoegd:*

"B.10 Verplichting tot het gebruik van
walstroomaansluitingen
(zie artikel 7.06, derde lid)



PROTOCOL 11

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Betekenis van enige uitdrukkingen (artikel 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (artikel 4.07), meldplicht (artikel 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)

1. In artikel 12.01 van het RPR is voor bepaalde schepen en de samenstellen een meldplicht voorgeschreven: de schipper of een derde moet een aantal gegevens met betrekking tot het schip of samenstel, de vervoerde goederen en de reis aan de bevoegde autoriteiten opgeven. Deze melding stelt de bevoegde autoriteiten bijvoorbeeld in staat om over essentiële informatie te beschikken voor de verbetering van het calamiteitenmanagement. In artikel 12.01 wordt aangegeven welke schepen aan deze verplichting zijn onderworpen, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen voor deze melding gebruikt kunnen of moeten worden (marifoon, telefonisch, schriftelijk, elektronisch) en op welk moment of plaats deze melding verricht moet worden.
2. Het onderhavige besluit betreft de wijziging van artikel 12.01 waarmee verschillende doelen worden beoogd.
3. Het eerste doel van deze wijziging is de voorschriften van tijdelijke aard omzetten in definitieve voorschriften. De CCR heeft artikel 12.01 voor het laatst gewijzigd tijdens de plenaire najaarsvergadering in 2015, toen de voorschriften van tijdelijke aard werden goedgekeurd (Besluit 2015-I-16). Deze zijn van kracht tot 30 november 2018 en waren in de eerste plaats bedoeld om de elektronische meldplicht uit te breiden tot alle schepen die containers vervoeren. In de tweede plaats werd de elektronische meldplicht uitgebreid tot schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken. In de derde plaats werd er duidelijkheid verschaft over de begrippen "soort vaartuig" en "scheepstype", met name om verwarring tussen de bestaande bepalingen te voorkomen, door de artikelen 12.01 (tweede en vierde lid) en 4.07 (vierde en vijfde lid) te wijzigen en een nieuwe bijlage 12 bij het RPR te voegen. In de vierde plaats werd artikel 12.01, tweede lid, aangevuld en werd vastgelegd dat er in het kader van de meldplicht aanvullende gegevens moeten worden verstrekt om de veiligheid van de Rijnvaart nog verder te verhogen.

Deze voorschriften van tijdelijke aard zijn nu twee jaar van kracht en hebben de veiligheid van de Rijnvaart verhoogd. Bovendien is het secretariaat niet in kennis gesteld van eventuele problemen bij de tenuitvoerlegging ervan. Het oorspronkelijke doel is dus bereikt en deze voorschriften van tijdelijke aard kunnen daarom in een definitieve wijziging van het RPR worden omgezet.

4. Het tweede doel van deze wijziging is de elektronische meldplicht uitbreiden tot tankschepen. Gezien de voordelen van de elektronische meldplicht en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, beoogt het onderhavige voorstel de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks. Deze maatregel moet het mogelijk maken de administratieve lasten voor de schippers en het personeel van de districtscentrales te verlichten en tegelijkertijd een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart te waarborgen. Schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks, vervoeren namelijk hoofdzakelijk gevaarlijke goederen. Een ongeval kan daarom aanzienlijke gevolgen hebben. Daarnaast wordt het door het vergaren van gegevens over alle tankschepen gemakkelijker om statistieken op te stellen. Tot slot maken deze gegevens een beter verkeersmanagement mogelijk daar waar dit voorhanden is.
5. Het derde doel van de wijzigingen in de bijlage is de bepalingen over de riviergedeelten waar de meldplicht geldt, te vereenvoudigen en duidelijker aan te geven welke schepen op bepaalde riviergedeelten van de meldplicht zijn vrijgesteld.

6. Het vierde doel is voorzien in de mogelijkheid om het aantal meldingen via de marifoon te beperken door het aantal plaatsen waar een gedeeltelijke melding verplicht is, te reduceren. Een schip zal niet langer verplicht zijn zich via de marifoon te melden wanneer het een verkeerspost of districtscentrale passeert. Als een land het melden op deze plaatsen wenst te handhaven, kan dit door een teken B.11 te plaatsen. Deze bepaling kan worden geschrapt dankzij de verplichte uitrusting met en het verplichte gebruik van de Inland AIS-apparatuur, waardoor de positie van een schip steeds bekend is.
7. Het laatste doel is het aanbrengen van enkele redactionele verbeteringen in artikel 12.01 waardoor de tekst duidelijker wordt.
8. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De wijzigingen in de bijlage beogen verschillende doelen:

- Het eerste doel van deze wijzigingen is de voorschriften van tijdelijke aard die bij Besluit 2015-I-16 werden goedgekeurd, om te zetten in definitieve voorschriften.
- Het tweede doel van deze wijzigingen is de elektronische meldplicht uit te breiden tot alle schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip bestemd is voor het vervoer van goederen in vaste tanks. Hierdoor kunnen de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en de voor het beheer van de waterwegen verantwoordelijke autoriteiten worden verlicht, terwijl de kwaliteit van de gegevens waar de autoriteiten over beschikken wordt verhoogd.
- Het derde doel van deze wijzigingen is de bepalingen over de riviergedeelten waar de meldplicht geldt, vereenvoudigen en verduidelijken welke schepen op bepaalde riviergedeelten van de meldplicht zijn vrijgesteld. Daarom wordt het aantal riviergedeelten in het achtste lid van artikel 12.01 beperkt, waardoor de toepasselijke regelgeving beter leesbaar en uniformer wordt. Daarnaast wordt expliciet vermeld dat schepen en samenstellen die aan de meldplicht zijn onderworpen, niet zijn vrijgesteld van de meldplicht op bepaalde riviergedeelten op basis van hun afmetingen.
- Het vierde doel is voorzien in de mogelijkheid om het aantal meldingen via de marifoon te beperken door het aantal plaatsen waar een gedeeltelijke melding verplicht is, te reduceren. Dankzij de informatie die door de Inland AIS-apparatuur wordt verzonden, kunnen de autoriteiten namelijk alle schepen in het riviergedeelte waarvoor zij bevoegd zijn, lokaliseren.
- In de laatste plaats zijn enkele redactionele verduidelijkingen aangebracht in artikel 12.01.

Eventueel alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Ten aanzien van het eerste en tweede doel zou een andere mogelijkheid eruit bestaan om terug te keren naar de formulering van artikel 12.01 voor de invoering van de voorschriften van tijdelijke aard op 1 december 2015. Dit zou de volgende twee consequenties hebben:

- Schepen of samenstellen die minder dan 20 containers vervoeren, alsmede schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks kunnen, indien zij dat wensen, hun melding elektronisch afgeven, maar dit zal niet tot de beoogde administratieve lastenverlichting leiden.
- Voor de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, zou een andere mogelijkheid dan een verplichte melding eruit bestaan deze informatie over het type brandstof door middel van het AIS-apparaat mee te delen, bijvoorbeeld door het acroniem LNG in verbinding met de naam van het schip te gebruiken. Deze oplossing is niet wenselijk. De informatie zou in dit geval inderdaad voor talrijke personen zichtbaar zijn. Tijdens de hoorzitting met het bedrijfsleven over de voorgestelde voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, heeft het bedrijfsleven aangegeven de voorkeur te geven aan een elektronische melding die rechtstreeks tot de autoriteiten gericht is. De door de AIS-apparaten uitgezonden informatie is, in tegenstelling tot de gegevens die in het kader van de elektronische meldplicht worden gezonden, voor iedereen toegankelijk.

Voor wat betreft het derde doel, zou een andere optie eruit bestaan de riviergedeelten waarin de verplichte melding geldt, anders in te delen. Het resultaat zou echter ingewikkelder zijn dat de twee riviergedeelten die in de voorgestelde wijziging voorzien zijn. Het zou de regelgeving minder leesbaar maken.

Consequenties van de voorgestelde wijzigingen

Het eerste lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 neemt de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen. Dit eerste lid legt vast voor welke schepen en samenstellen de verplichte melding geldt. De bepaling omvat met name de schepen en samenstellen die een LNG-installatie aan boord hebben. De autoriteiten willen deze schepen namelijk om veiligheidsredenen kunnen volgen, vooral om een gerichte interventie van reddingsdiensten bij ongevallen mogelijk te maken.

Voor het tweede lid van artikel 12.01 wordt eveneens voorgesteld de voorschriften van tijdelijke aard die in 2015 werden aangenomen, over te nemen.

Dit tweede lid legt dus vast welke gegevens gemeld moeten worden. Zij komen overeen met de gegevensvelden zoals vermeld in de standaard voor elektronische meldingen. Alle gegevensvelden die op grond van de standaard verplicht zijn, werden aan deze lijst toegevoegd. Voor samenstellen is voorzien dat voor elk schip dat deel uitmaakt van het samenstel, alle gegevens verstrekt moeten worden (naam, soort vaartuig, lengte en breedte). Dit maakt het in de praktijk mogelijk na te gaan welke lading zich in de diverse delen van het samenstel bevindt. Deze gegevens worden sinds het midden van de jaren negentig al door de schippers gemeld. Voor de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moet de schipper de aanwezigheid van een LNG-installatie aan boord melden, of dit nu in bedrijf is of niet. Ook voor het vervoer van containers geldt dat de gegevens die op grond van de standaard vereist zijn, nu in de voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen. Het betreft in het bijzonder het nummer van containers met gevaarlijke goederen of de respectieve plaats van de containers volgens het stuwplan. Deze gegevens zullen met name van nut zijn bij ongevallen met containerschepen en de opgave van deze gegevens leidt volgens deskundigen niet tot veel hogere kosten. Voor de containers moet de schipper - in aanvulling op het aantal containers aan boord dat nu al wordt opgegeven - ook de grootte, het type en de beladingstoestand (beladen of onbeladen) voor elke container vermelden. Deze informatie zal het calamiteitenmanagement verbeteren, bijvoorbeeld bij containers die over boord zijn geslagen.

In de laatste plaats is de lijst van gegevens anders ingedeeld: de lijst begint met de gegevens over het schip en eindigt met de gegevens over de lading.

Ook het derde lid van de voor artikel 12.01 voorgestelde wijziging neemt de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen. In vergelijking met de formulering uit 2015, zijn in de formulering van de huidige wijzigingen de verwijzingen geactualiseerd.

Het vierde lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 neemt de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen. Het vierde lid legt de modaliteiten vast voor de meldingen die elektronisch plaatsvinden. Het lid verwijst met name naar de *standaard voor het elektronisch melden* waarin de lijst van de scheeps- of samensteltypen is vastgelegd. De schipper moet bij een elektronische melding naar deze types verwijzen. Deze lijst van de scheeps- of samensteltypen is gebaseerd op aanbeveling nr. 28 (codes voor typen van vervoermiddelen) die door de Organisatie van de Verenigde Naties (TRADE/CEFACT) is aangenomen.

Het vijfde lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 neemt de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen en breidt deze uit tot andere type schepen en samenstellen. Het vijfde lid legt vast dat voor schepen en samenstellen die containers vervoeren en schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks een elektronische meldplicht geldt. Het gaat hierbij om een uitbreiding van de meldplicht. Deze schepen moeten de dienovereenkomstige software installeren om elektronisch te kunnen melden. De software kan gratis worden gedownload, maar de schepen moeten daarvoor wel over een computer beschikken. Op grond van de informatie waar het secretariaat over beschikt, zijn er geen schepen die regelmatig minder dan 20 containers aan boord hebben of vaste tanks hebben, maar geen computer aan boord zouden hebben. Tijdens de hoorzitting die in maart 2017 met het bedrijfsleven werd georganiseerd, is er door het bedrijfsleven geen gewag gemaakt van eventuele moeilijkheden in verband met het verplichte gebruik van deze software, op voorbehoud dat de software gratis blijft en regelmatig voor updates wordt gezorgd.

De formulering die gekozen is, namelijk “bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks” maakt het overigens mogelijk om hiermee alle schepen of samenstellen af te dekken, ongeacht de vervoerde lading en ongeacht het feit of ze geladen of leeg zijn. Dit maakt het tevens mogelijk gegevens over de tankvaart te vergaren en een gedegen statistisch overzicht van de tankvaart te verkrijgen.

Het begrip “vaste tanks” is tot nu toe nergens in het RPR gebruikt. Dit begrip wordt daarentegen wel gebruikt en gedefinieerd in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en in de *Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor de binnenvaart (ES-TRIN)*. Met betrekking tot de onderhavige wijzigingen wordt dan ook voorgesteld om deze definitie over te nemen in artikel 1.01 van het RPR.

Het zesde lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 neemt de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen. In vergelijking met de formulering uit 2015, zijn in de formulering van de huidige wijzigingen de verwijzingen geactualiseerd.

Het zevende lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 neemt de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen. In vergelijking met de formulering uit 2015, zijn in de formulering van de huidige wijzigingen de verwijzingen geactualiseerd en worden tevens de modaliteiten geregeld die van toepassing zijn wanneer de schipper tijdens de reis aan de bevoegde autoriteiten gewijzigde gegevens moet doorgeven. Daarvoor mag hij van verschillende middelen (radio, schriftelijke of elektronische melding) gebruik maken.

Het achtste lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 vereenvoudigt de voorschriften van tijdelijke aard die in 2015 werden aangenomen. Het aantal riviergedeelten waar de meldplicht voor geldt, werd tot twee gereduceerd. Deze vereenvoudiging biedt de mogelijkheid enerzijds de regels voor het melden te harmoniseren door het aantal uitzonderingen die verband houden met de respectieve riviergedeelten te reduceren en anderzijds de veiligheid van de scheepvaart te verhogen in een riviergedeelte met een hoog ongevalrisico. De nieuwe formulering heeft voor bepaalde samenstellen tot gevolg dat zij meer meldingen moeten afgeven, zij het in zeer geringe mate.

De formulering die in de onderhavige wijzigingen wordt voorgesteld, biedt de lidstaten de mogelijkheid het aantal meldingen per marifoon te beperken. Als een schip een verkeerspost of districtcentrale passeert, zou dan geen melding per marifoon meer nodig zijn. Indien een lidstaat op deze plaatsen de meldplicht wil handhaven, kan dat worden gedaan door de plaatsing van het teken B.11.

Het negende lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 is enigszins aangepast en daardoor duidelijker dan de voorschriften van tijdelijke aard die in 2015 werden aangenomen. De in 2015 aangenomen voorschriften voorzagen namelijk dat een samenstel op grond van zijn afmetingen en voor bepaalde riviergedeelten van de meldplicht kon worden vrijgesteld. Als het samenstel echter containers vervoerde, gold er een plicht tot elektronisch melden. Om interpretatieverschillen te voorkomen, is in de nu voorgestelde voorschriften voorzien dat een samenstel waarvoor een plicht tot elektronisch melden geldt, niet meer op grond van zijn afmetingen of in bepaalde riviergedeelten van de meldplicht kan worden vrijgesteld.

Het tiende lid van de nieuwe formulering van artikel 12.01 neemt de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen.

Toen de voorschriften van tijdelijke aard in 2015 werden aangenomen, is er tevens een bijlage 12 aan het RPR toegevoegd. De nu voorgestelde wijzigingen voorzien in een overname van deze bijlage. In deze bijlage worden de verschillende soorten vaartuigen en samenstellen gedefinieerd. Deze lijst is gebaseerd op de soorten vaartuigen en samenstellen die in artikel 1.01 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn worden gedefinieerd en komt overeen met de soort vaartuig die op het certificaat van onderzoek wordt vermeld. De schipper moet deze soort opgeven bij een melding per marifoon.

Het vierde en vijfde lid van de nieuwe formulering van artikel 4.07 nemen de voorschriften van tijdelijke aard over die in 2015 werden aangenomen. Deze voorschriften leggen vast dat de informatie over het scheeps- of samensteltypen, die overeenkomstig het vierde en vijfde lid van artikel 4.07 door het Inland AIS-apparaat wordt uitgezonden, gebaseerd moet zijn op dezelfde lijst als de lijst die voor de melding via elektronisch wordt gebruikt. Deze lijst is overgenomen uit de *standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart*.

Consequenties indien de voorgestelde wijzigingen worden verworpen

Het is mogelijk van deze wijziging af te zien. Hierdoor zouden verschillende, eerder toegelichte doelstellingen niet goed bereikt kunnen worden.

Wat het eerste doel betreft, zouden de voorschriften van tijdelijke aard niet meer van toepassing zijn. Dit zou de volgende consequenties hebben:

- tussen de gegevens die de schipper moet opgeven krachtens de meldplicht enerzijds en de verplichte gegevensvelden krachtens de *standaard voor het elektronisch melden* anderzijds zouden tegenstrijdigheden blijven bestaan;
- schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, zouden niet aan een meldplicht worden onderworpen. Gezien de opkomst van deze technologie en de specifieke risico's die dit soort schepen bij een ongeval met zich meebrengen, is het zinvol dat deze schepen door de autoriteiten geïdentificeerd kunnen worden;
- bepaalde gegevens die relevant zijn voor de veiligheid zouden niet meer worden doorgegeven.

Wat het tweede doel betreft, zou afwijzing van de voorgestelde wijzigingen tot gevolg hebben dat voor schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip bestemd is voor het vervoer van goederen in vaste tanks de verplichting tot elektronische melden niet van toepassing zou zijn. Er zou dus noch voor het bedrijfsleven, noch voor de waterwegbeheerders een verlichting van de administratieve lasten bereikt kunnen worden.

Wat het derde doel betreft, is het mogelijk om af te zien van de vereenvoudiging van de riviergedeelten waarvoor de elektronische meldplicht moet gaan gelden. Dit zou haaks staan op het streven de regelgeving leesbaarder te maken. Voor sommige samenstellen, waarvoor nu op grond van hun afmetingen een vrijstelling van de meldplicht mogelijk is, zou het probleem van een divergerende interpretatie van de elektronische meldplicht blijven bestaan.

Ten aanzien van het vierde doel, betekent een behoud van de systematische melding bij het passeren van een verkeerspost of, districtscentrale dat er geen verlichting van de administratieve lasten kan worden bereikt en de voordelen van door Inland AIS-apparaten uitgezonden gegevens niet ten volle benut kunnen worden.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de RIS-strategie die door de CCR bij Besluit 2012-I-10 is aangenomen en het belang dat wordt toegekend aan het gebruik van elektronische meldingen,

gezien de conclusies van de hoorzitting met het binnenvaartbedrijfsleven in maart 2017,

teneinde bij te dragen aan de verhoging van de veiligheid en in een streven de Rijnvaart nog verder te bevorderen,

overwegende

- dat het gebruik van elektronische meldingen ertoe bijdraagt administratieve lasten te verlichten en de kwaliteit van de gegevens te vergroten,
- dat de CCR in het kader van de toepassing van de voorschriften van tijdelijke aard die werden aangenomen in Protocol 2015-I-16 geen kennis heeft genomen van enige problemen,
- dat een verplichting tot elektronisch melden die wordt uitgebreid tot schepen en samenstellen met vaste tanks aan boord, de veiligheid in de Rijnvaart zal verhogen,

ernaar verwijzend dat een verplichting tot elektronisch melden in de toekomst tot andere soorten vaartuigen uitgebreid zou kunnen worden,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

hecht goedkeuring aan de bij dit besluit gevoegde wijzigingen in de inhoudsopgave, alsmede in de artikelen 1.01, 4.07, 12.01 en in bijlage 12 van het Rijnvaartpolitierglement.

De hier bijgevoegde wijziging wordt op 1 december 2018 van kracht.

Bijlage

Bijlage bij protocol 11

1. *De volgende vermelding bij de inhoudsopgave wordt als volgt toegevoegd:*

"Bijlage 12: Lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen".

2. *Volgende onderdeel ag wordt aan artikel 1.01 toegevoegd:*

"ag) "vaste tank": een met het schip verbonden tank, waarbij de tankwanden kunnen worden gevormd ofwel door de scheepsromp zelf ofwel door wanden die onafhankelijk zijn van de scheepsromp."

3. *Artikel 4.07, vierde lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:*

"c) scheeps- of samensteltype overeenkomstig de *Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart*";".

4. *Artikel 4.07, vijfde lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:*

"c) scheeps- of samensteltype overeenkomstig de *Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart*";".

5. *Artikel 12.01 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 12.01

Meldplicht

1. De schipper van de volgende schepen en samenstellen moet zich, alvorens de in het achtste lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, via de marifoon melden op het aangegeven kanaal:
 - a) schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is;
 - b) tankschip;
 - c) schip dat containers vervoert;
 - d) schip met een lengte van meer dan 110 m;
 - e) hotelschip;
 - f) zeeschip;
 - g) schip dat een LNG-systeem aan boord heeft;
 - h) bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21.

2. Bij de in het eerste lid bedoelde aanmelding moeten worden vermeld:
 - a) naam van het schip; en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - b) uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;

- c) soort vaartuig of samenstel; en bij samenstellen soort vaartuig voor alle schepen overeenkomstig bijlage 12;
 - d) laadvermogen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - e) lengte en breedte van het schip; en bij samenstellen lengte en breedte van het samenstel en van alle schepen van het samenstel;
 - f) aanwezigheid van een LNG-systeem aan boord;
 - g) voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is:
 - aa) de VN-nummers of de nummers van de gevaarlijke goederen,
 - bb) de officiële benaming voor het vervoer van de gevaarlijke goederen, voor zover van toepassing aangevuld met de technische benaming,
 - cc) de klasse, de classificatiecode en eventueel de verpakkingsgroep van de gevaarlijke goederen,
 - dd) de totale hoeveelheid van de gevaarlijke goederen, waarop deze gegevens betrekking hebben,
 - ee) het aantal blauwe lichten/kegels;
 - h) voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN niet van toepassing is en die niet in containers worden vervoerd: soort en hoeveelheid lading;
 - i) aantal containers aan boord naar grootte en beladingstoestand (beladen of onbeladen) en de respectievelijke plaats van containers overeenkomstig het stuwplan en containertype;
 - j) containernummer van de containers met gevaarlijke goederen;
 - k) aantal personen aan boord;
 - l) positie, vaarrichting;
 - m) diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
 - n) route met opgave van de vertrek- en bestemmingshaven;
 - o) haven waar is geladen;
 - p) haven waar wordt gelost.
3. De in het tweede lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder l en m, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon schriftelijk, telefonisch, of via elektronisch, aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld. In ieder geval moet de schipper het tijdstip van in- en uitvaren met zijn schip of samenstel van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, melden.
4. Voor zover de schipper, een andere plaats of een andere persoon zich via elektronisch meldt,
- a) moet de melding overeenkomstig de *Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart*, editie april 2013, worden overgedragen,
 - b) moet in afwijking van het tweede lid, onder c, het scheeps- of samensteltype overeenkomstig de onder a van dit lid genoemde standaard worden medegedeeld.

5. De in het tweede lid bedoelde melding, met uitzondering van de onder l en m bedoelde gegevens, moet via elektronisch worden overgedragen voor:
 - a) schepen en samenstellen met containers aan boord,
 - b) schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks.
6. Indien het schip zijn reis in een der in het achtste lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uren onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking melden.
7. Indien de in het tweede lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, worden gewijzigd, moet dit aan de bevoegde autoriteit onmiddellijk worden medegedeeld. Deze wijziging van de gegevens moet via de aangegeven weg worden overgedragen, schriftelijk of elektronische.
8. De riviergedeelten bedoeld in het bovenvermelde eerste lid, die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord "Meldplicht" zijn de volgende:
 - a) van Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) tot Gorinchem (km 952,50), en
 - b) van Pannerden (km 876,50) tot Krimpen aan de Lek (km 989,20).

De in het tweede lid, onderdeel a, b en c, bedoelde gegevens moeten eveneens worden verstrekt bij het passeren van de sluizen en van de meldplaatsen, die door het teken B.11 zijn aangeduid.

9. Uitgezonderd van de in het eerste lid bedoelde meldplicht zijn:
 - op het gedeelte bedoeld in het achtste lid, eerste volzin, onderdeel a, samenstellen die geen goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is, en met een lengte van 140 m of minder en een breedte van 15 m of minder,
 - op het gedeelte bedoeld in het achtste lid, eerste volzin, onderdeel b, samenstellen met een lengte van 110 m of minder en een breedte van 12 m of minder.

Deze vrijstelling van de meldplicht is niet van toepassing indien het samenstel aan de elektronische meldplicht als bedoeld in het vijfde lid onderworpen is.

10. De bevoegde autoriteit kan:
 - a) voor bunkerschepen een andere meldplicht vaststellen,
 - b) voor schepen voor dagtochten een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt.”

6. *Bijlage 12 wordt als volgt na bijlage 11 toegevoegd:*

"Bijlage 12

LIJST VAN DE SOORTEN VAARTUIGEN EN SAMENSTELLEN

Naam:

- motortankschip
- motorvrachtschip
- kanaalspits
- sleepboot
- duwboot
- sleeptankschip
- sleepvrachtschip
- tankduwbak
- vrachtduwbak
- zeeschipbak
- schip voor dagtochten
- hotelschip
- snel schip
- drijvend werktuig
- schip bestemd voor bouwwerkzaamheden
- bijboot
- duwstel
- gekoppeld samenstel
- sleep
- vaartuig, type onbekend."

PROTOCOL 12

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord (artikel 1.10) en marifoon (artikel 4.05)

1. De toepassing van het door de Internationale Telecommunicatie-unie (ITU) gepubliceerde Radioreglement geldt voor alle CCR-lidstaten. Het reglement is op Europees niveau toegepast door middel van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren (RAINWAT, Regional Arrangement on de Radiocommunication Service for Inland Waterways). Met deze regeling wordt het harmoniseren van de radiocommunicatiedienst beoogd, hetgeen positief zal bijdragen aan een doelmatig en effectief gebruik van het radiospectrum, en aldus aan een verhoogde veiligheid in de binnenvaart.
2. RAINWAT is op 18 april 2012 in werking getreden. Op die datum heeft RAINWAT de Regionale Regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart, die op 6 april 2000 te Bazel werd ondertekend, vervangen. Het Comité RAINWAT is belast met het beheer van de RAINWAT. Het Comité RAINWAT heeft de CCR en de Donaucommissie (DC) verzocht een handboek voor de radiocommunicatie overeenkomstig een uniform model voor te bereiden en te publiceren. De in de RAINWAT vermelde bepalingen gelden namelijk niet direct voor schippers. Op de Rijn worden de bepalingen van de regeling door middel van het handboek en het RPR toegepast.
3. Artikel 1.10 en 4.05 van het RPR refereren aan de in Bazel ondertekende Regionale Regeling en aan het Handboek voor de marifonie dat overeenkomstig die regeling is gepubliceerd. De verwijzingen van het RPR moeten dus geactualiseerd worden.
4. In een aantal bepalingen van de RAINWAT zijn tevens de te gebruiken talen bij marifoonverkeer vastgelegd, waarbij voorrang aan het Engels wordt gegeven. In de RAINWAT is vermeld dat in de politievoorschriften andere bepalingen vastgelegd kunnen zijn. Artikel 4.05 van het RPR is dus aangevuld om de huidige praktijken van de Rijnvaart in aanmerking te nemen.
5. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie zijn navolgend weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

In de eerste plaats wordt met deze wijzigingen de actualisering van een aantal verwijzingen in de artikelen 1.10 en 4.05 van het RPR beoogd. De in 2000 te Bazel ondertekende en in het RPR vermelde Regionale Regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart is namelijk vervangen door de in 2012 te Boekarest ondertekende Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren (RAINWAT).

In de tweede plaats wordt in de wijzigingen tevens verduidelijkt welke technische eisen voor een scheepsstation gelden en welke bepalingen voor het gebruik daarvan gelden. In de huidige tekst van het eerste lid van het RPR wordt namelijk zowel naar de bepalingen van de regionale regeling als naar de bepalingen van het Handboek voor de marifonie verwezen. In de in de bijlage vermelde herziene tekst van het eerste lid van artikel 4.05 wordt om de volgende redenen uitsluitend naar het nieuwe Handboek voor de radiocommunicatie verwezen:

- i. De RAINWAT is een administratieve regeling tussen overheidsinstanties. De bepalingen daarvan gelden niet direct voor de schipper.

- ii. Een verwijzing naar het handboek en naar de RAINWAT kan tot tegenstrijdigheden leiden omdat de twee documenten niet op hetzelfde moment geactualiseerd worden. Evenzo is het theoretisch gezien mogelijk dat bepaalde aanbevelingen van de RAINWAT niet op de Rijn in werking treden, hetgeen tot rechtsonzekerheid zou leiden wanneer naar het handboek en de RAINWAT wordt verwezen.
- iii. De schipper moet overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR een exemplaar van het handboek aan boord hebben. Hij/zij kent het handboek dus. Daarin kan de schipper de nodige informatie over de radiocommunicatie vinden. Verder weet een schipper niet wanneer de RAINWAT gewijzigd wordt. Daarvoor zou hij/zij regelmatig de RAINWAT-website moeten raadplegen.
- iv. De RAINWAT is niet in alle Rijnvaarttalen beschikbaar.

In de derde plaats wordt in de wijzigingen voorgesteld de redactie van het tweede lid aan te vullen om te verduidelijken welke taal bij marifoonverkeer tussen een scheepsstation en een walstation gebruikt moet worden. Met deze verduidelijking wordt de huidige praktijk overgenomen, volgens welke de taal van het walstation wordt gebruikt. Die bepaling is een uitzondering op de algemene regel zoals voorzien in de RAINWAT. In randnummer 2.1 van bijlage 4 van de RAINWAT is namelijk voorzien dat *"na een overgangperiode die op 1 februari 2022 verstrijkt, wanneer geen algemeen politiereglement van toepassing is, de volgende bepalingen toegepast zullen worden:*

- *schip-havenautoriteiten, het Engels zou als eerste taal moeten worden gebruikt. Anders mag de taal van het land worden gebruikt waar de walstations zich bevinden.*
- *schip-schip: het Engels zou als eerste taal moeten worden gebruikt voor navigatiedoeleinden."*

In de vierde plaats is in de huidige tekst voorzien dat in geval van communicatieproblemen de Duitse taal gebruikt moet worden. In de nieuwe redactie van de bepaling is verduidelijkt dat het communicatieproblemen betreft van zowel het marifoonverkeer tussen scheepsstations als tussen een scheepsstation en een walstation. In de aangebrachte verduidelijking wordt niets anders dan de huidige praktijk in het reglementaire kader weergegeven.

Ten slotte zijn enkele redactionele verbeteringen in artikel 4.05 aangebracht.

Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen

De andere mogelijkheid zou zijn de huidige verwijzingen naar artikel 1.10 en 4.05 van het RPR te actualiseren en de verwijzing naar Regionale Regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart van Bazel (2000) te behouden. Dat zou tot rechtsonzekerheid leiden.

Evenzo zou het behoud in het eerste lid van artikel 4.05 van een dubbele verwijzing naar de RAINWAT en naar het handboek voor radiocommunicatie een andere oplossing zijn. Dat zou echter ook rechtsonzekerheid geven aangezien er tegenstrijdigheden tussen de twee documenten zouden kunnen zijn.

Ten slotte zou men het tweede lid van artikel 4.05 redactioneel ongewijzigd kunnen laten, maar in dat geval zou het artikel op middellange termijn eventueel herzien moeten worden aangezien de bestaande praktijk op de Rijn niet overeenkomt met de algemene regels zoals voorzien in de regionale regeling.

Consequenties van de voorgestelde wijzigingen

Met de in de bijlage vermelde wijzigingen wordt in geval van radiocommunicatie verwezen naar de regionale regeling en verwezen naar het handboek wanneer het de binnenvaart betreft.

In het handboek zijn de bepalingen van de RAINWAT overgenomen. Daarin zijn de RAINWAT-bepalingen voorzien van uitleg voor schippers, in het bijzonder betreffende de procedures voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer. In het handboek zijn dus zowel de bepalingen inzake het gebruik van een scheepsstation als de technische eisen die voor de scheepsstations gelden, geactualiseerd.

Voorts verduidelijken de wijzigingen in het RPR de bestaande praktijken inzake de te gebruiken talen in geval van marifoonverkeer tussen een scheepsstation en walstation.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Een verwerping van deze wijziging zou een zekere rechtsonzekerheid ten gevolge hebben, aangezien de huidige geldende RPR-voorschriften naar een vervallen Regionale Regeling verwijzen. Evenzo zijn de in het huidige algemene deel van het Handboek voor de marifonie vermelde gegevens achterhaald. Ten slotte is de te gebruiken taal bij marifoonverkeer tussen een scheepsstation en een walstation (met inbegrip van communicatieproblemen) niet duidelijk gedefinieerd, hetgeen ook weer communicatieproblemen kan veroorzaken.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren (RAINWAT),

strevend naar het verbeteren van de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart,

gelet op het belang van de radiocommunicatie in de binnenvaart,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 1.10 en 4.05 van het Rijnvaartpolitiereglement.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden met ingang van 1 juni 2018.

Bijlage

Bijlage bij protocol 12

1. *Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Onderdeel k komt als volgt te luiden:*

“k) het marifoonbedieningscertificaat, bedoeld in bijlage 5 van de Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren,”.

b) *Onderdeel m komt als volgt te luiden:*

“m) het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, algemeen deel en regionaal deel Rijn/Moezel,”.

2. *Artikel 4.05 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 4.05

Marifoon

1. Ieder scheepsstation aan boord van een schip of een drijvende inrichting moet zijn uitgerust en worden gebruikt in overeenstemming met de bepalingen van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart.
2. Bij marifoonverkeer tussen scheepsstations moet de taal van het land worden gebruikt waar zich het scheepsstation bevindt waarmee het gesprek wordt aangevangen.

Bij marifoonverkeer tussen een scheepsstation en een walstation moet de taal van het land worden gebruikt waar zich het walstation bevindt.

In geval van communicatieproblemen bij marifoonverkeer tussen scheepsstations of tussen scheepsstations en walstations moet de Duitse taal worden gebruikt.

3. De kanalen van de marifooninstallatie bestemd voor het openbaar verkeer, het marifoonverkeer schip-schip, de nautische informatie en het marifoonverkeer schip-havenautoriteiten, mogen slechts worden gebruikt voor mededelingen die zijn voorgeschreven of toegelaten in dit Reglement of zijn toegelaten krachtens het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart.
4. Een motorschip, met uitzondering van een klein schip, mag slechts varen indien het is uitgerust met een marifooninstallatie die naar behoren functioneert en geschikt is voor het marifoonverkeer schip-schip, de nautische informatie en het marifoonverkeer schip-havenautoriteiten.

Met deze marifooninstallatie moet gelijktijdig op twee kanalen kunnen worden uitgeluisterd.

5. Een varend motorschip, met uitzondering van een klein schip, moet de marifooninstallatie op ontvangst hebben ingeschakeld op het voor het marifoonverkeer schip-schip toegewezen kanaal, tenzij in geval van bijzondere met redenen omklede omstandigheden op een ander kanaal uitgeluisterd moet worden, en moet op de voor het marifoonverkeer schip-schip en de nautische informatie toegewezen kanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke inlichtingen geven.

De marifooninstallatie moet de kanalen voor het marifoonverkeer schip-schip en de nautische informatie gelijktijdig op ontvangst hebben ingeschakeld.

6. Teken B.11 (bijlage 7) wijst op een door de bevoegde autoriteit opgelegde verplichting dat gebruik moet worden gemaakt van de marifoon.”

PROTOCOL 13

Nieuwe editie van het algemene deel van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart

1. Het door de Internationale Telecommunicatie-unie (ITU) gepubliceerde Radioreglement is van toepassing op wereldniveau en geldt dus ook voor alle CCR-lidstaten. Het reglement is op Europees niveau toegepast door middel van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren (RAINWAT, Regional Arrangement on de Radiocommunication Service for Inland Waterways). Met deze regeling wordt het harmoniseren van de radiocommunicatiedienst beoogd, hetgeen positief zal bijdragen aan een doelmatig en effectief gebruik van het radiospectrum, en aldus aan een verhoogde veiligheid in de binnenvaart.
2. RAINWAT is op 18 april 2012, de datum van ondertekening te Boekarest, in werking getreden. Op die datum heeft RAINWAT de Regionale Regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart, die op 6 april te Bazel werd ondertekend, vervangen. Alle CCR-lidstaten hebben uiterlijk begin 2014 de RAINWAT ondertekend.
3. RAINWAT regelt de radiocommunicatie. Onder radiocommunicatie wordt zowel de communicatie per marifoon als per radio, zoals de communicatie tussen twee Inland AIS-apparaten, verstaan. De regeling van Bazel betrof slechts de marifonie.
4. Het RAINWAT-Comité is belast met het beheer van de RAINWAT. Alle CCR-lidstaten, over het algemeen vertegenwoordigd door de autoriteiten die belast zijn met het frequentiebeheer, verlenen een medewerking. De secretariaten van de CCR en van de Donaucommissie (DC) nemen tevens deel aan de vergaderingen van het RAINWAT-Comité, opdat in de besluitvorming rekening wordt gehouden met de uitdagingen en de behoeften van de binnenvaart. Sinds 2014 neemt het secretariaat van de Moezelcommissie (MC) ook deel aan die vergaderingen.
5. Het RAINWAT-Comité heeft per besluit de CCR en DC verzocht een handboek overeenkomstig een uniform model voor te bereiden en te publiceren. De in de RAINWAT vermelde bepalingen gelden namelijk niet direct voor schippers. Op de Rijn worden de bepalingen van de regeling door middel van het handboek en het RPR toegepast.
6. Het handboek bevat een algemeen deel dat zowel voor de DC, MC als de CCR geldt en een regionaal deel dat heel operationeel (telefonische contacten, oproepkanaal van sluizen, enz.) en gemeenschappelijk aan de MC en CCR is. Het regionale deel wordt jaarlijks geactualiseerd door de secretariaten van de MC en CCR.
7. In het algemene deel van het handboek zijn een aantal bepalingen van de RAINWAT overgenomen om deze ter kennis van de schipper te brengen. Dat algemene deel biedt tevens de mogelijkheid voorbeelden van communicaties te geven.
8. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie zijn navolgend weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Met deze wijziging wordt de vervanging van het bij Besluit 2001-II-18 aangenomen algemene deel van het Handboek voor de marifonie beoogd. De in 2000 te Bazel ondertekende Regionale Regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart is namelijk door de in 2012 te Boekarest ondertekende Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren (RAINWAT) vervangen.

In toepassing van de in de bijlage bij de RAINWAT vermelde Resolutie nr. 1 heeft het RAINWAT-Comité de rivierencommissies verzocht een Handboek voor de radiocommunicatie op de binnenwateren te publiceren. De oude redactie van het algemene deel van het handboek dateerde uit de jaren 2000 en gezien de talrijke wijzigingen is een nieuwe algemeen deel opgesteld.

De wijzigingen betreffen met name de procedures voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer en overig verkeer, die net als de verschillende frequenties die voor de radiocommunicatie worden gebruikt, geactualiseerd moesten worden.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Geen nieuw handboek voor de radiocommunicatie publiceren zou een alternatief zijn, maar vele gegevens in het huidige handboek zijn achterhaald en onjuist.

Consequenties van de voorgestelde wijzigingen

In het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart zijn de bepalingen uit de RAINWAT overgenomen en voorzien van uitleg voor schippers, in het bijzonder betreffende de nieuwe procedures voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer en overig verkeer.

Consequenties indien de voorgestelde wijzigingen worden verworpen

Een verwerping van deze wijzigingen zou een zekere rechtsonzekerheid en een nadelige invloed op de veiligheid van de Rijnvaart ten gevolge hebben. De in het huidige algemene deel van het Handboek voor de marifonie vermelde gegevens zijn namelijk achterhaald en onjuist.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren (RAINWAT),

gelet op het belang van de radiocommunicatie in de binnenvaart,

in overleg met de Moezelcommissie en de Donaucommissie,

neemt het in de bijlage bij dit besluit vermelde algemene deel van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart aan,

geeft opdracht aan haar Comité Politie-reglement indien nodig op eigen initiatief het algemene deel van het handboek te actualiseren,

geeft opdracht aan haar secretariaat de geactualiseerde editie van het algemene deel van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart te publiceren.

Het in de bijlage vermelde handboek treedt op 1 juni 2018 in werking. Op die datum vervangt het handboek editie 2014 van het algemene deel van het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart.

Bijlage

**DONAUCOMMISSIE
MOEZELCOMMISSIE
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**HANDBOEK
VOOR DE RADIOCOMMUNICATIE IN DE
BINNENVAART**

Algemeen deel

Editie 2017

Straatsburg, Trier en Boedapest

HANDBOEK VOOR DE RADIOCOMMUNICATIE IN DE BINNENVAART

Algemeen deel

INHOUD

Artikel	Pagina
Voorwoord	5
1. Definities	7
1.1 Administratieve aanspreekpunten	7
1.2 AIS, zie Inland AIS	7
1.3 Aanspreekpunten voor de gegevensbank voor scheepsidentificatie (ATIS, MMSI)	7
1.4 ATIS	7
1.5 Radio-installatie en marifooninstallatie	7
1.6 Scheepsstation.....	7
1.7 Radiocommunicatiedienst op de binnenwateren	7
1.8 Blokkanaal	8
1.9 CARING	8
1.10 Committee RAINWAT	8
1.11 Digital Selective Calling (DSC)	8
1.12 Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	9
1.13 Portofoon	9
1.14 Inland AIS (automatisch Identificatiesysteem voor de binnenvaart)	9
1.15 IVS	9
1.16 Kleine schepen	9
1.17 Walstation	10
1.18 MIB	10
1.19 Maritieme identificatie voor mobiele diensten - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)	10
1.20 NIF	10
1.21 Radar	10
1.22 Verkeerspost of verkeerscentrale	10
1.23 RIS (River Information Services / informatiediensten voor de binnenvaart)	11
1.24 Marifoonverkeer op een sluiskanaal	11
1.25 Maritieme radiotelefoniedienst	11
1.26 Maritiem scheepsstation	11
1.27 Semi-Duplex (voorwaardelijk gelijktijdig spreken)	11
1.28 Simplex (afwisselend spreken)	11
1.29 Ruisonderdrukker	11
1.30 Contractsluitende overheidsinstanties	11
2. Tabellen van de kanalen, zendfrequenties en categorieën voor de binnenwateren	12
2.1 Tabel 1: Kanalen, zendfrequenties en categorieën voor de radiocommunicatie op de binnenwateren	13
2.2 Tabel 2: Bijzondere bepalingen	16

2.3	Categorie schip-schip	21
2.4	Categorie nautische informatie	21
2.5	Categorie schip-havenautoriteiten	21
2.6	Categorie communicatie aan boord	22
3.	Operationele en technische eisen aan de radio-elektrische installaties	23
3.1	Algemeen	23
3.2	Bijkomende eisen aan vast ingebouwde marifooninstallaties	24
3.2.1	Spreekknop	24
3.2.2	Antennes	24
3.3	Bijkomende eisen aan portofoons aan boord	24
3.3.1	Algemeen	24
3.3.2	Batterijen	24
3.3.3	Batterijlader	25
3.4	Zendvermogen van de marifooninstallaties	25
3.4.1	Uitgangsvermogen bij mobiele marifooninstallaties voor het gebruik op binnenwateren	25
3.4.2	Uitgangsvermogen bij portofoons voor het gebruik op binnenwateren	25
3.5	ATIS	25
4.	Marifoongesprekken voeren	26
4.1	Algemeen	26
4.1.1	Vorbereidende maatregelen	26
4.1.2	Marifoongespreksdiscipline	26
4.1.3	Taal	26
4.1.4	Testuitzending	27
4.1.5	Aanwijzingen van het walstation	27
4.1.6	Bevestiging van meldingen	27
4.2	Rangorde van marifoonverkeer	27
4.2.1	Noodgeval	28
4.2.1.1	Begin van noodverkeer	28
4.2.1.2	Bevestiging van een noodmelding	29
4.2.1.3	Radiostilte en beperking van het marifoonverkeer gedurende het noodverkeer	30
4.2.1.4	Beëindigen van het noodverkeer	30
4.2.2	Spoedverkeer	31
4.2.3	Veiligheidsbericht	31
4.2.4	Overig verkeer	32
5.	Spellingsalfabet en voorbeelden van gesprekken	33
5.1	Noodverkeer	34
5.2	Spoedverkeer	39
5.3	Veiligheidsbericht	40
5.4	Overig verkeer	41
6.	Geheimhouding van de radiocommunicatie	45
7.	Website van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren “RAINWAT”	45

VOORWOORD

Het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart wordt, gebaseerd op Resolutie nr. 1 van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren (Boekarest 2012), die momenteel door zeventien verdragsstaten (Duitsland, Oostenrijk, België, Bulgarije, Kroatië, Frankrijk, Hongarije, Luxemburg, Moldavië, Montenegro, Nederland, Polen, Roemenië, Servië, Slowakije, Zwitserland, Tsjechië) is ondertekend, gezamenlijk door de secretariaten van de Donaucommissie, Moezelcommissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart uitgegeven.

Het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart is onderverdeeld in een

algemeen deel,

dat informatie en aanwijzingen, die op binnenwateren van de genoemde verdragsstaten van betekenis zijn, bevat, zoals:

- definities;
- beschrijving en gebruik van categorieën;
- marifoongesprekken voeren, ook in noodgeval;
- voorbeelden ten behoeve van de afhandeling van marifoongesprekken en spellingsalfabet;
- deelname aan andere categorieën voor de radiocommunicatie en meldplicht

en in

regionale delen,

waarin voor bepaalde binnenwateren van de bovengenoemde verdragsstaten de volgende praktische zaken zijn samengesteld:

- de informatie met betrekking tot verplichte uitrusting met en gebruik van marifoon;
- een alfabetisch en cartografisch overzicht van stations aan de wal;
- een overzicht van de instanties aan de wal die 24 uur bereikbaar zijn; en
- de aanbevolen uitdrukkingen tijdens de vaart in de meest gebruikte talen.

Zowel het **Algemene deel** als het **Regionale Deel** van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart moeten permanent in de actuele versie aan boord zijn, wanneer een marifooninstallatie aanwezig is. In het verplicht aan boord aanwezige Regionale Deel moeten de binnenwateren waarop het schip zich op dat moment bevindt opgenomen zijn, evenals de binnenwateren die het schip op de verdere reis zal bevaren.

Het handboek is gebaseerd op internationale en nationale bepalingen, in het bijzonder op

- het door de Internationale Unie voor Telecommunicatie uitgegeven Radioreglement (Engels: Radio Regulations), en
- de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren, Boekarest, die op 18 april 2012 in werking is getreden.

De regionale delen van het handboek worden indien nodig geactualiseerd.

Wij hopen met de vernieuwde bewerking van dit Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart de scheepvaart weer een praktische en bruikbare hulp voor de radiocommunicatie op de binnenwateren ter hand te stellen. Suggesties ter verbetering worden in dank aanvaard. Wij wensen de gebruikers een goede vaart.

Boedapest

Trier

Straatsburg

secretariaat van de
Donaucommissie

secretariaat van de
Moezelcommissie

secretariaat van de
Centrale Commissie
voor de Rijnvaart

1. Definities

1.1 Administratieve aanspreekpunten

Door de contractsluitende overheidsinstanties aangewezen personen voor het behandelen van alle vragen betreffende de Radiocommunicatiedienst op de binnenwateren belast zijn.

1.2 AIS, zie Inland AIS

1.3 Aanspreekpunten voor de gegevensbank voor scheepsidentificatie (ATIS, MMSI)

Door de contractsluitende overheidsinstanties aangewezen personen die bevoegd zijn voor het beantwoorden van alle vragen betreffende de identificatie van de onder hun bevoegdheid vallende schepen.

1.4 ATIS

Automatic Transmitter Identification System

ATIS is een systeem voor de automatische identificatie van radiozenders van schepen overeenkomstig bijlage B van de Europese norm ETSI EN 300 698-1.

De uitzending van de ATIS-code volgt automatisch na loslaten van de spreekknop. Per schip is er slechts één ATIS-code.

1.5 Radio-installatie en marifooninstallatie

Een **radio-installatie** als bedoeld in dit handboek is een elektronische installatie die, binnen het spectrum van voor de radiocommunicatie bestemde frequenties, door het uitzenden en/of ontvangen van radio-elektrische golven kan communiceren.

Een **marifooninstallatie** is een radio-installatie voor spraaktransmissie.

1.6 Scheepsstation

Een **scheepsstation** is een installatie voor radiocommunicatie in de binnenvaart, die aan boord van een niet permanent gemeerd schip is geplaatst.

Een **scheepsstation** kan uit één of meerdere radio-installaties (bijv. Inland AIS en/of marifooninstallaties) bestaan.

1.7 Radiocommunicatiedienst op de binnenwateren

De Radiocommunicatiedienst op de binnenwateren maakt het tot stand komen van radiocommunicatieverbindingen voor bepaalde doeleinden op vastgelegde kanalen en volgens een vastgestelde gebruiksprocedure (categorieën) mogelijk, waarbij gebruik wordt gemaakt van ATIS.

Er zijn de volgende categorieën voor de radiocommunicatie op de binnenwateren:

- schip-schip,
verbindingen tussen scheepsstations.
- nautische informatie,
verbindingen tussen de scheepsstations en de stations van de autoriteiten die belast zijn met de operationele diensten op de binnenwateren. De stations van de bovengenoemde autoriteiten kunnen installaties aan wal of mobiele installaties zijn.
- schip-havenautoriteiten,
verbindingen tussen de scheepsstations en de stations van de autoriteiten die belast zijn met de operationele diensten in de binnenhavens. De stations van de bovengenoemde autoriteiten moeten bij voorkeur stations aan wal zijn.
- verbindingen aan boord,
interne verbindingen aan boord van een schip of tussen een groep schepen die gesleept of geduwd worden, alsook verbindingen voor het geven van instructies betreffende het hanteren van de trossen van de ankers en het meren.

1.8 Blokkanaal

Marifoonkanaal van verkeersposten en schepen voor de uitwisseling van berichten die betrekking hebben op de bescherming van personen en de veiligheid van de scheepvaart. Wordt in Nederland en België gebruikt.

Dit blokkanaal geldt, binnen een bepaald gebied, tegelijkertijd voor de categorieën schip-schip (bijv. koersafspraken) en nautische informatie.

1.9 CARING

Centre d'**A**lerte **R**hénan et d'**I**nformations **N**autiques de **G**ambsheim.
Aanduiding voor een Franse noodoproep- en informatiecentrale in Gambsheim.

1.10 Committee RAINWAT

Het 'Committee RAINWAT' (Comité RAINWAT) is voor het beheer, de harmonisatie en de optimalisatie van de Regionale Regeling (RAINWAT) ingezet.

1.11 Digital Selective Calling (DSC)

Een door de Internationale Maritieme Organisatie (International Maritime Organization – IMO) als internationale norm vastgelegde halfautomatische procedure met betrekking tot het tot stand brengen van maritieme MF-, HF- en VHF-verbindingen.

Het hoort bij het bestanddeel van het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), dat zich aan wal bevindt. Het gebruik daarvan is in Radiocommunicatiedienst op de binnenwateren niet toegestaan.

1.12 Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Het GMDSS is het wereldwijd maritiem nood- en veiligheidssysteem. Het systeem bestaat uit technische installaties, instanties en regels betreffende wereldwijde hulp bij nood op zee en voor de veiligheid van de zeevaart. De IMO heeft het GMDSS in het kader van het SOLAS-Verdrag (Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee) ingericht.

1.13 Portofoon

Een draagbare marifoon inclusief antenne en stroomvoorziening.

Portofoons hebben een beperkte accucapaciteit en een kleine reikwijdte.

1.14 Inland AIS (automatisch identificatiesysteem voor de binnenvaart)

Communicatiesysteem op basis van een protocol, dat gebruik maakt van de mobiele maritieme VHF-band om navigatiegegevens uit te wisselen.

Het Inland AIS is op de maritieme AIS-Standaard gebaseerd.

Informatiediensten voor de binnenvaart (River Information Services, RIS) gebruiken Inland AIS.

Inland AIS maakt het inrichten van systemen voor het volgen en opsporen van schepen (tracking & tracing) voor bepaalde doeleinden mogelijk, waarbij gebruik wordt gemaakt van vastgestelde kanalen volgens een vastgestelde gebruiksprocedure.

AIS is dus een automatisch scheepsidentificatiesysteem, door middel waarvan schepen onmiddellijk over de identiteit, actuele vaargegevens en manoeuvres van andere schepen die dit systeem eveneens geïnstalleerd hebben, kunnen informeren. Met AIS kan toezicht op het verkeer worden gehouden, terwijl de verkeerscentrales hun informatie via de AIS-walstations verkrijgen. AIS dient ter voorkoming van aanvaringen tussen schepen.

Klasse A is voor schepen die onderworpen zijn aan de uitrustingsverplichting, maar kan door alle schepen worden gebruikt. De zender past de repetiteerfrequentie van de uitzending van de vaarsnelheid en de manoeuvreersituatie aan.

Klasse B (beperkte functionaliteit) kan door alle schepen die niet onderworpen zijn aan de uitrustingsverplichting, bijvoorbeeld voor de vrije tijd, worden gebruikt. Klasse B zendt ten opzichte van klasse A met mindere prioriteit en langere intervallen uit.

1.15 IVS

Informatie Verwerkend Systeem.

Aanduiding van het Nederlandse en Belgische meld- en informatiesysteem in de binnenvaart.

1.16 Kleine schepen

Schepen met een totale lengte van minder dan 20 m en niet meer dan 12 passagiers in de zin van de Europese Code voor Binnenwateren ('Code Européen des Voies de Navigation Intérieure', CEVNI).

1.17 Walstation

Station van de mobiele dienst, dat niet bestemd is voor gebruik terwijl het in beweging is.

1.18 MIB

Meld- en Informatiesysteem in de Binnenvaart.

Duits, Frans en Zwitsers meld- en informatiesysteem in de binnenvaart.

1.19 Maritieme identificatie voor mobiele diensten - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)

MMSI is een eenduidig identificatienummer van negen cijfers, dat de autoriteiten aan hun zee- en binnenvaartscheepsstations toewijzen. De eerste drie cijfers geven het maritieme identificatiecijfer (MID, **M**aritime **I**dentification **D**igit) weer, dat de betrokken autoriteit identificeert.

De MMSI is voor het gebruik van Inland AIS bindend voorgeschreven.

Schepen die op de binnenwateren varen waarvoor de voorschriften van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren gelden, moeten over een MMSI beschikken om hun individuele ATIS-code te kunnen genereren. Het gebruik van ATIS is tevens bindend. Scheepeigenaren zijn verantwoordelijk voor de uitrusting van hun schepen met ATIS-compatibele radio-installaties en geldige ATIS-codes. Voor de bovengenoemde schepen wordt de ATIS-code gevormd door de MMSI vooraf te laten gaan van het cijfer '9' (voorbeeld: met MMSI 220278025 wordt de ATIS-code 9220278025).

1.20 NIF

Nautischer **I**nformations**f**unk. Systeem van nautische informatie dat de radiocommunicatie binnen de taakgebieden van sluisen, verkeerscentrales, verkeersposten en blokkkanalen omvat.

1.21 Radar

Radioplaatsbepalingssysteem, dat gebaseerd is op de vergelijking van referentiesignalen met radio-elektrische signalen die worden weerkaatst of teruggezonden vanuit de te bepalen positie.

Radars die op binnenwateren worden gebruikt maken deel uit van de navigatieradiodienst en zijn ontworpen ten behoeve van en voor de veilige exploitatie van schepen.

1.22 Verkeerspost of verkeerscentrale

Een centrale die onder andere meldingen van de scheepvaart in ontvangst neemt (bijv. noodoproepen) en die de scheepvaart over de toestand van de vaarweg informeert.

Het scheepvaartverkeer kan ook vanaf de verkeersposten worden begeleid.

1.23 RIS (River Information Services / informatiediensten voor de binnenvaart)

De RIS zijn de geharmoniseerde informatiediensten voor het ondersteunen van het verkeers- en vervoersmanagement in de binnenvaart. RIS omvat diensten als vaarweginformatie, verkeersinformatie, verkeersbeheer, ondersteuning van calamiteitenbestrijding, informatie voor vervoersmanagement, statistieken en douanediensten evenals vaarwegheffingen en havengelden.

1.24 Marifoonverkeer op een sluiskanaal

Gebruik van een kanaal in de categorie nautische informatie ten behoeve van de afwikkeling van de scheepvaart in en om een sluis.

1.25 Maritieme radiotelefoniedienst

Mobiele radiotelefoniedienst tussen stations aan de kust en op schepen op zee of tussen schepen op zee onderling.

1.26 Maritiem scheepsstation

Een maritiem scheepsstation is een mobiele installatie voor de radiodienst op zee, die zich aan boord van een schip bevindt dat geen permanente ankerplaats heeft.

Een maritiem scheepsstation kan uit één of meerdere radiozendapparaten bestaan. Het gebruik van een maritiem scheepsstation is op binnenwateren verboden.

Gecombineerde installaties bieden de mogelijkheid te kiezen tussen het gebruik als maritieme radio-installatie of als binnenvaartradio-installatie.

1.27 Semi-Duplex (voorwaardelijk gelijktijdig spreken)

Zendwijze met afwisselend spreken op een Duplexkanaal, zenden en ontvangen op twee afzonderlijke frequenties. Het uitzenden is uitsluitend afwisselend in beide richtingen van de radioverbinding mogelijk, bijvoorbeeld door handmatig om te schakelen. Scheepsstations kunnen elkaar onderling niet horen, tenzij een relaisinstallatie wordt gebruikt.

1.28 Simplex (afwisselend spreken)

Zendwijze met afwisselend spreken op één frequentie. Het uitzenden is uitsluitend afwisselend in beide richtingen van de radioverbinding mogelijk, bijvoorbeeld door handmatig om te schakelen. Gedurende het zenden met het eigen scheepsstation is de ontvangst van een ander station niet mogelijk. Zenden en ontvangen op één frequentie.

1.29 Ruisonderdrukker

Een ruisonderdrukker ('squelch' in het Engels) schakelt de luidspreker in, zodra een ontvangstsignaal een bepaalde instelbare drempel overschrijdt.

1.30 Contractsluitende overheidsinstanties

Contractsluitende overheidsinstanties zijn de overheidsinstanties van de landen die de Regionale Regeling hebben ondertekend.

2. Tabellen van de kanalen, zendfrequenties en categorieën voor de binnenwateren

De voor de radiocommunicatie in de binnenvaart te gebruiken kanalen en frequenties zijn uit de betreffende voorschriften van het Radioreglement (aanhangsel 18) overgenomen. De kanalen, de zendfrequenties, het effectief uitgestraald vermogen (ERP) of uitgangsvermogen (OP) van radio-installaties en de categorieën zijn in bijlage 2 van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren vermeld. Deze bijlage 2 is onderstaand vermeld.

Tabel 1 bevat de gegevens over VHF-kanaalgebruik door de contractsluitende overheidsinstanties bij radiocommunicatie in de binnenvaart overeenkomstig de in aanhangsel 18 van het Radioreglement vermelde indeling van de kanalen.

Kolom 1 t/m 3 geven de in aanhangsel 18 van het Radioreglement gedefinieerde indeling van de kanalen weer.

Kolom 4 t/m 6 geven de categorieën voor het gebruik van de kanalen weer.

Kolom 7 t/m 23 bevatten gegevens over het gebruik van de verschillende kanalen door de contractsluitende overheidsinstanties weer (de namen van de landen komen overeen met de ITU-codering - Internationale Telecommunicatie-unie¹).

Y = kanaal dat door de contractsluitende overheidsinstanties is toegewezen om op de binnenwateren waar zij bevoegd zijn te worden gebruikt.

N = kanaal dat door de contractsluitende overheidsinstanties is toegewezen om op de binnenwateren waar zij bevoegd zijn te worden gebruikt.

Y! = bijzondere voorschriften voor een bepaald land (zie tabel 2).

Tabel 2 bevat de verschillende frequenties en de daarbij behorende bijzondere bepalingen.

¹ De ITU-codering verschilt van de codering die in bepaalde politiereglementen, zoals het Rijnvaartpolitiereglement, worden gebruikt.

2.1 Tabel 1: Kanalen, zendfrequenties en categorieën voor de radiocommunicatie op de binnenwateren

Kanaalverdeling volgens aanhangsel 18 van het Radioreglement			Categorieën			Gebruik door de contractsluitende overheidsinstanties																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Schip-schip	Schip-haven	Nau-tische infor-matie	A U T	B E L	B U L	C Z E	D	F	H N G	H O L	H R V	L U X	M D A	M N E	P O L	R O U	S R B	S V K	S U I
	vanuit het scheeps-station	vanuit stations aan de wal																				
60	156,025	160,625			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
1	156,050	160,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
61	156,075	160,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
2	156,100	160,700			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
62	156,125	160,725			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
3	156,150	160,750			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
63	156,175	160,775			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
4	156,200	160,800			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
64	156,225	160,825			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
5	156,250	160,850			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
65	156,275	160,875			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
6	156,300	156,300	X			N	Y	N	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
66	156,325	160,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
7	156,350	160,950			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
67	156,375	156,375			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y!	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
8	156,400	156,400	X			Y	Y	N	Y!	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
68	156,425	156,425			X	N	Y	N	N	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
9	156,450	156,450			X	N	Y	N	Y	Y!	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
69	156,475	156,475			X	N	Y	N	Y	Y	Y!	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N

Kanaalverdeling volgens aanhangsel 18 van het Radioreglement			Categorieën			Gebruik door de contractsluitende overheidsinstanties																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Schip-schip	Schip-haven	Nau-tische infor-matie	A U T	B E L	B U L	C Z E	D	F	H N G	H O L	H R V	L U X	M D A	M N E	P O L	R O U	S R B	S V K	S U I
	vanuit het scheeps-station	vanuit stations aan de wal																				
10	156,500	156,500	X			Y	Y!	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
70	156,525	156,525				N	N	N	N	Y	N	N	Y!	N	N	N		N	Y	N	N	N
11	156,550	156,550		X		Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
71	156,575	156,575		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
12	156,600	156,600		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
72	156,625	156,625	X			Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y!	Y	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
13	156,650	156,650	X			Y!	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	Y
73	156,675	156,675			X	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	N
14	156,700	156,700		X		Y	Y		Y!	Y	Y		Y		Y			Y	Y	Y	Y	N
74	156,725	156,725		X		N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
15	156,750	156,750				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
75	156,775	156,775		X		N	Y	Y	N	Y	Y!	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
16	156,800	156,800				N	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y		Y	Y	Y!	N	N
76	156,825	156,825			X	N	Y	Y	N	Y	N	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
17	156,850	156,850				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
77	156,875	156,875	X			Y	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
18	156,900	161,500			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
78	156,925	161,525			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
19	156,950	161,550			X	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
79	156,975	161,575			X	N	Y!	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
20	157,000	161,600			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N

Kanaalverdeling volgens aanhangsel 18 van het Radioreglement			Categorieën			Gebruik door de contractsluitende overheidsinstanties																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Schip-schip	Schip-haven	Nau-tische informatie	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	vanuit het scheeps-station	vanuit stations aan de wal				U	E	U	Z			N	N	N	O	O	R	D	N	O	O	R
80	157,025	161,625			X	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
21	157,050	161,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
81	157,075	161,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
22	157,100	161,700			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
82	157,125	161,725			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
23	157,150	161,750			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
83	157,175	161,775			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
24	157,200	161,800			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
84	157,225	161,825			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
25	157,250	161,850			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
85	157,275	161,875			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
26	157,300	161,900			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
86	157,325	161,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
27	157,350	161,950			X	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
87	157,375	157,375			X	N	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
28	157,400	162,000			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
88	157,425	157,425			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	N
AIS 1	161,975	161,975				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!
AIS 2	162,025	162,025				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!

2.2 Tabel 2: Bijzondere bepalingen

Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Staat	Bijzondere bepalingen
	Schip	Wal		
60	156,025	160,625		
01	156,050	160,650		
61	156,075	160,675		
02	156,100	160,700		
62	156,125	160,725		
03	156,150	160,750		
63	156,175	160,775		
04	156,200	160,800		
64	156,225	160,825		
05	156,250	160,850		
65	156,275	160,875		
06	156,300	156,300	D, SUI	Dit kanaal mag tussen Rijn-km 150 en 350 niet worden gebruikt.
66	156,325	160,925		
07	156,350	160,950		
67	156,375	156,375	HOL	Dit kanaal wordt voor radioverbindingen ter plekke bij veiligheidsoperaties op de Noordzee, het IJsselmeer, de Waddenzee, de Oosterschelde en de Westerschelde gebruikt.
08	156,400	156,400	CZE	Dit kanaal wordt voor de categorie nautische informatie gebruikt.
68	156,425	156,425		
09	156,450	156,450	-	Dit kanaal kan ook voor het loodsen, meren, slepen en voor andere nautische doeleinden worden gebruikt.
			D, SUI	Dit kanaal mag tussen Rijn-km 150 en 350 niet worden gebruikt.
69	156,475	156,475	F	Dit kanaal mag op minder dan 40 km van de kust en van de riviermondingen niet worden gebruikt.
10	156,500	156,500	-	Dit kanaal is het eerste kanaal voor de categorie schip-schip, tenzij de bevoegde autoriteit een ander kanaal heeft toegewezen.
			BEL	Dit kanaal wordt op verschillende plaatsen ook voor de categorie schip-havenautoriteiten gebruikt.

Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Staat	Bijzondere bepalingen
	Schip	Wal		
70	156,525	156,525	-	Het gebruik van digitale selectieve oproep (DSC) is in de marifonie in de binnenvaart niet toegestaan.
			-	Op vaarwegen die als zee- of binnenwateren zijn gedefinieerd, is het gebruik van digitale selectieve oproep niet toegestaan. De gebruiksgebieden worden door nationale voorschriften vastgelegd en in het regionale deel van het handboek gepubliceerd.
			HOL	Op de grote Nederlandse binnenwateren (de Waddenzee, het IJsselmeer, de Oosterschelde en de Westerschelde), die onder de verantwoordelijkheid van de Nederlandse kustwacht vallen, is het gebruik van digitale selectieve oproep (DSC) toegestaan op vrijwillige basis.
11	156,550	156,550		
71	156,575	156,575	F	Dit kanaal mag op minder dan 40 km van de kust en van de riviermondingen niet worden gebruikt.
12	156,600	156,600		
72	156,625	156,625	-	Dit kanaal mag voor sociaal verkeer worden gebruikt.
			CZE	Dit kanaal wordt voor de categorie schiphavenautoriteiten gebruikt.
			HOL	Dit kanaal wordt ten behoeve van bergings- en sleepactiviteiten gebruikt en mag ook voor sociaal verkeer worden gebruikt.
13	156,650	156,650	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Dit kanaal wordt voor de categorie schiphavenautoriteiten gebruikt.
73	156,675	156,675	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Dit kanaal wordt voor de categorie schiphavenautoriteiten gebruikt.

Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Staat	Bijzondere bepalingen
	Schip	Wal		
			HOL	Dit kanaal wordt door de Nederlandse kustwacht voor radioverbindingen in geval van olievervuiling op de Noordzee en voor veiligheidsberichten op de Noordzee, het IJsselmeer, de Waddenzee, de Oosterschelde en de Westerschelde gebruikt.
			BEL	Dit kanaal wordt voor radioverbindingen in geval van olievervuiling op de Noordzee gebruikt.
14	156,700	156,700	-	Met een vergunning van de bevoegde autoriteit mag dit kanaal uitsluitend voor speciale evenementen van tijdelijke aard worden gebruikt.
			CZE	Dit kanaal wordt voor de categorie nautische informatie gebruikt.
74	156,725	156,725		
15	156,750	156,750	-	Dit kanaal wordt uitsluitend voor de categorie communicatie aan boord gebruikt, behalve op kleine schepen (met een lengte van minder dan 20 m) in de zin van de Europese Code voor Binnenwateren (CEVNI).
75	156,775	156,775	-	Dit kanaal wordt gebruikt voor de satellietontvangst van een automatisch systeem voor identificatie en toezicht (AIS), dat overal ter wereld op zee kan worden gebruikt.
			F	Het gebruik van dit kanaal is voorbehouden voor de autoriteiten van de binnenwateren voor het beheer en onderhoud van de vaarweg.
16	156,800	156,800	-	Dit kanaal mag uitsluitend voor nood- en veiligheidsverkeer en oproepen worden gebruikt op vaarwegen die als gemengde gebieden zee- en binnenvaart zijn gedefinieerd.
			HNG, SRB	Dit kanaal mag uitsluitend voor nood- en veiligheidsverkeer en oproepen worden gebruikt.
			BUL, HRV, ROU, MDA	Dit kanaal is het eerste kanaal voor de categorie schip-schip in plaats van kanaal 10.
76	156,825	156,825	-	Dit kanaal kan ook voor het loodsen, meren, slepen en voor andere nautische doeleinden worden gebruikt.
				Het uitgangsvermogen moet automatisch tot een waarde tussen 0,5 W en 1 W worden verminderd.

Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Staat	Bijzondere bepalingen
	Schip	Wal		
				Dit kanaal wordt gebruikt voor de satellietontvangst van een automatisch systeem voor identificatie en toezicht (AIS), dat overal ter wereld op zee kan worden gebruikt.
17	156,850	156,850	-	Dit kanaal wordt uitsluitend voor de categorie communicatie aan boord gebruikt, behalve op kleine schepen (met een lengte van minder dan 20 m) in de zin van de Europese Code voor Binnenwateren (CEVNI).
77	156,875	156,875	-	Dit kanaal mag voor sociaal verkeer worden gebruikt.
18	156,900	161,500	BEL	Dit kanaal wordt op verschillende plaatsen ook voor de categorie schip-havenautoriteiten gebruikt.
78	156,925	161,525		
19	156,950	161,550		
79	156,975	161,575	BEL	Dit kanaal wordt op verschillende plaatsen ook voor de categorie schip-havenautoriteiten gebruikt.
20	157,000	161,600	BEL	Dit kanaal wordt op verschillende plaatsen ook voor de categorie schip-havenautoriteiten gebruikt.
80	157,025	161,625	BEL	Dit kanaal wordt op verschillende plaatsen ook voor de categorie schip-havenautoriteiten gebruikt.
21	157,050	161,650		
81	157,075	161,675		
22	157,100	161,700	BEL	Dit kanaal wordt op verschillende plaatsen ook voor de categorie schip-havenautoriteiten gebruikt.
82	157,125	161,725	BEL, HOL	Dit kanaal mag worden gebruikt om berichten te versturen in verband met de bevoorrading en de proviandering. Het uitgangsvermogen moet handmatig tot een waarde tussen 0,5 W en 1 W worden vermindert.
23	157,150	161,750	F	Het gebruik van dit kanaal is voorbehouden voor de autoriteiten van de binnenwateren voor het beheer en onderhoud van de vaarweg.
			BEL	Dit kanaal wordt op verschillende plaatsen als schip-havenautoriteitenkanaal of "havenkanaal" gebruikt.
83	157,175	161,775		
24	157,200	161,800		
84	157,225	161,825		

Kanaal	Zendfrequenties (MHz)		Staat	Bijzondere bepalingen
	Schip	Wal		
25	157,250	161,850		
85	157,275	161,875		
26	157,300	161,900	F	Het gebruik van dit kanaal is voorbehouden aan de autoriteiten van de binnenwateren voor het beheer en onderhoud van de vaarweg.
86	157,325	161,925		
27	157,350	161,950		
87	157,375	157,375	-	Dit kanaal kan ook voor het loodsen, meren, slepen en voor andere nautische doeleinden worden gebruikt.
28	157,400	162,000	F	Het gebruik van dit kanaal is voorbehouden aan de autoriteiten van de binnenwateren voor het beheer en onderhoud van de vaarweg.
88	157,425	157,425	-	Met een vergunning van de bevoegde autoriteit mag dit kanaal uitsluitend voor speciale evenementen van tijdelijke aard worden gebruikt.
AIS 1	161,975	161,975	-	Dit kanaal wordt gebruikt voor een automatisch systeem voor identificatie en toezicht (AIS), dat overal ter wereld op zee en op de binnenwateren kan worden gebruikt.
			D, SUI	Tussen Rijn-km 174 en 350 mag aan wal geen station op een geëxponeerde plaats worden geïnstalleerd. Overeenkomstig de in het HCM-Akkoord beschreven procedure is een coördinatie met Zwitserland vereist.
AIS 2	162,025	162,025	-	Dit kanaal wordt gebruikt voor een automatisch systeem voor identificatie en toezicht (AIS), dat overal ter wereld op zee en op de binnenwateren kan worden gebruikt.
			D, SUI	Tussen Rijn-km 174 en 350 mag aan wal geen station op een geëxponeerdeplaats worden geïnstalleerd. Overeenkomstig de in het HCM-Akkoord beschreven procedure is een coördinatie met Zwitserland vereist.

2.3 Categorie schip-schip

- Doel:** tot stand brengen van verbindingen tussen scheepsstations onderling, bijvoorbeeld voor koersafspraken.
- Gebruiksvorm:** Simplex; automatische vermindering van het vermogen (zie 3.4.1 a).
- Inhoud van de berichten:** er mogen uitsluitend berichten worden uitgewisseld die betrekking hebben op de bescherming van personen, de navigatie of de veiligheid van schepen.
- Bijzonderheid:** berichten van sociale aard zijn uitsluitend op de kanalen 77 en 72 toegestaan. Deze kanalen mogen niet in alle landen worden gebruikt, zie tabel 1 en 2.

2.4 Categorie nautische informatie

- Doel:** tot stand brengen van verbindingen tussen scheepsstations en stations aan de wal van autoriteiten belast met het beheer van vaarwegen, bijvoorbeeld uitwisseling van berichten over de toestand van de vaarwegen, verkeersinformatie en verkeersbegeleiding.
- Gebruiksvorm:** Semi-Duplex; Simplex kanalen 73 en 76.
- Inhoud van de berichten:** er mogen uitsluitend berichten worden uitgewisseld die betrekking hebben op de bescherming van personen, de navigatie of de veiligheid van schepen.
- Bijzonderheid:** geen.

2.5 Categorie schip-havenautoriteiten

- Doel:** tot stand brengen van verbindingen tussen scheepsstations en stations aan de wal van havenautoriteiten, bijvoorbeeld ten behoeve van toewijzing van ligplaatsen of navigatie in havens.
- Gebruiksvorm:** Simplex; automatische vermindering van het vermogen (zie 3.4.1 a).
- Inhoud van de berichten:** er mogen uitsluitend berichten worden uitgewisseld die betrekking hebben op de bescherming van personen, de navigatie of de veiligheid van schepen.
- Bijzonderheid:** geen.

2.6 Categorie communicatie aan boord

Doel:	tot stand brengen van verbindingen tussen stations aan boord van schepen en samenstellen.
Gebruiksvorm:	Simplex; automatische vermindering van het vermogen (zie 3.4.1 a).
Inhoud van de berichten:	er mogen uitsluitend berichten worden uitgewisseld die betrekking hebben op de bescherming van personen, de navigatie of de veiligheid van schepen.
Bijzonderheid:	het gebruik van portofoons is uitsluitend op de kanalen 15 en 17 toegestaan (zie 3.3.1).

3. Operationele en technische eisen aan de radio-elektrische installaties

3.1 Algemeen

- a) Een in de binnenvaart gebruikt scheepsstation kan uit afzonderlijke marifooninstallaties voor elke categorie bestaan of uit marifooninstallaties voor meerdere categorieën.
- b) Bovendien kan het scheepsstation in de binnenvaart uitgerust zijn met een radar en/of een AIS-transponder.
- c) Een schip dat met een vast ingebouwde marifooninstallatie overeenkomstig de bepalingen van de Regionale Regeling is uitgerust en waarvoor een vergunning is afgegeven, mag bovendien portofoons voor de categorie communicatie aan boord gebruiken.
- d) Wanneer een scheepsstation aan meerdere categorieën deelneemt, moet verzekerd zijn dat deze gelijktijdig op alle daadwerkelijk gebruikte kanalen kunnen worden uitgeluisterd.
- e) Dual Watch, beurtelings beluisteren van twee kanalen, is niet toegestaan.
- f) DSC (Digital Selective Calling ofwel digitale selectieve oproep) is in de binnenvaart niet toegestaan.
- g) Marifooninstallaties in de binnenvaart die de in tabel 1 genoemde kanalen gebruiken, moeten aan de volgende normen voldoen of, voor de landen die Richtlijn 1999/5/EG van de EU toepassen, minstens aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen²:
 - EN 300 698-1 betreffende vast ingebouwde VHF-marifooninstallaties,
 - EN 301 178 betreffende VHF-portofoons.

Bovendien moeten marifooninstallaties aan de desbetreffende delen van Norm EN 60945 (Maritieme navigatie- en radiocommunicatie-apparatuur en -systemen voor de zeevaart – Algemene eisen – Beproevingsmethoden en vereiste beproevingsresultaten) voldoen.

- h) Ter vereenvoudiging van het onderzoek van scheepsongevallen, met eventuele consequenties voor de veiligheid van de scheepvaart, zou het wenselijk zijn apparatuur voor het registreren van het marifoonverkeer te voorzien.

Ter wille van de documentering kunnen bij stations aan de wal gesprekken worden geregistreerd.

- i) Ter aanvulling van de bovenstaande bepalingen zijn, indien gewenst, overheidsinstanties vrij, binnen de landsgrenzen het gebruik van portofoons om veiligheidsredenen voor de categorieën schip-schip, nautische informatie en schip-havenautoriteiten aan boord van kleine schepen op binnenwateren, toe te staan. Overheidsinstanties die het gebruik van dergelijke marifoons toestaan, moeten daar vermelding van maken in het Regionale Deel dat zich in de bijlage van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart bevindt.

Overheidsinstanties die dit soort gebruik toestaan, wordt aanbevolen, bij hun overwegingen de volgende aspecten naar behoren in aanmerking te nemen:

- de portofoon moet aan een schip verbonden zijn en mag uitsluitend aan boord van dat schip worden gebruikt;
- de portofoon moet op de vergunning vermeld zijn;
- de persoon die de marifoon gebruikt moet houder zijn van een geëigend marifoonbedieningscertificaat.

² Er wordt verondersteld dat installaties die aan deze normen voldoen, tevens voldoen aan de eisen van Richtlijn 1999/5/EG. De normen EN 300 698 en EN 301 178 zijn geharmoniseerde normen die aan de essentiële eisen van artikel 3.2 van Richtlijn 1999/5/EG van de EU voldoen.

3.2 Bijkomende eisen aan vast ingebouwde marifooninstallaties

3.2.1 Spreekknop

Voor het inschakelen van de zender moet een spreekknop, met veerbelasting en zonder blokkering, worden ingedrukt. Dit kan een met de hand of voet bedienbare knop zijn.

3.2.2 Antennes

De antennes moeten in het horizontale vlak een alzijdig gericht stralingsdiagram hebben.

Antennes met een versterking van $> 1,5$ dB en < -3 dB ten opzichte van een halvegolf lengtedipool zijn niet toegestaan.

De antennes moeten vrij staan, dat wil zeggen, zij behoren te worden geïnstalleerd op een afstand van ten minste 4 m van alle grote metalen constructies die daarboven uitsteken. Het hoogste punt van de antenne moet zich op niet meer dan 12 m boven het vlak van het inzinkingsmerk bevinden. Ingeval bij het passeren van een brug de antenne lager gezet wordt, moet erop gelet worden dat de polarisatie niet gewijzigd wordt.

Aanwijzing: het lager of schuin zetten van de antenne kan de reikwijdte verminderen.

Geëigende maatregelen dienen getroffen te worden om ervoor te zorgen dat de ont koppeling van de antennes tussen de verschillende marifooninstallaties voldoende is.

3.3 Bijkomende eisen aan portofoons aan boord

3.3.1 Algemeen

Het gebruik van portofoons is beperkt tot kanaal 15 en/of 17, tenzij nationale instanties het gebruik daarvan als zelfstandige of aanvullende installaties op kleine schepen voor alle categorieën binnen hun landsgrenzen als bedoeld in lid 3.1, onder i, heeft toegestaan.

3.3.2 Batterijen

De batterijen kunnen een vast onderdeel van de marifooninstallatie zijn.

Er kunnen primaire en/of secundaire batterijen worden gebruikt.

Indien de installatie met secundaire batterijen is uitgerust, moet door de fabrikant een geëigende batterijlader worden aanbevolen.

3.3.3 Batterijlader

Laders die speciaal voor het opladen van batterijen van radio-installaties zijn ontworpen, moeten aan de voorschriften voor de elektromagnetische compatibiliteit van apparatuur (EMC) in de desbetreffende delen van de norm EN 60945 voldoen, of, voor de landen die Richtlijn 2004/108/EG hebben geïmplementeerd, aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen.

3.4 Zendvermogen van de marifooninstallaties

3.4.1 Uitgangsvermogen bij mobiele marifooninstallaties voor het gebruik op binnenwateren

Bij mobiele marifooninstallaties moet het uitgangsvermogen op een waarde tussen 0,5 W en 25 W zijn ingesteld. Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen:

- a) in de categorie schip-schip, schip-havenautoriteiten en communicatie aan boord wordt het uitgangsvermogen bij het schakelen op een van deze kanalen automatisch tot een waarde tussen 0,5 W en 1 W beperkt;
- b) in de categorie nautische informatie kan een overheidsinstantie vereisen dat het uitgangsvermogen wordt beperkt tot een waarde tussen 0,5 W en 1 W voor schepen op haar grondgebied;
- c) bij een AIS-kanaal mag het uitgangsvermogen niet meer bedragen dan 12,5 W.

3.4.2 Uitgangsvermogen bij portofoons voor het gebruik op binnenwateren

Bij portofoons moet het uitgangsvermogen op een waarde tussen 0,5 W en 6 W zijn ingesteld; op deze regel gelden echter de volgende uitzonderingen:

- a) in de categorie schip-schip, schip-havenautoriteiten en communicatie aan boord wordt het uitgangsvermogen bij het schakelen op een van deze kanalen automatisch tot een waarde tussen 0,5 W en 1 W beperkt;
- b) in de categorie nautische informatie kan een overheidsinstantie vereisen dat het uitgangsvermogen wordt beperkt tot een waarde tussen 0,5 W en 1 W voor schepen op haar grondgebied.

3.5 ATIS

Alle marifooninstallaties en portofoons aan boord moeten met een codeersysteem voor het uitzenden van het ATIS-signaal zijn uitgerust.

Na loslaten van de spreekknop wordt het signaal automatisch op alle ingeschakelde kanalen uitgezonden.

De overheidsinstanties kunnen apparatuur voor marifooninstallaties toestaan, waarmee de ontvangst van het ATIS-signaal in de luidspreker of het handapparaat door geëigende technische maatregelen onderdrukt kan worden.

4. Marifoongesprekken voeren

4.1 Algemeen

Voor de radiocommunicatie in de binnenvaart gelden de regels van het Radioreglement.

In beginsel mogen er uitsluitend berichten worden uitgewisseld die betrekking hebben op de bescherming van personen, de navigatie of de veiligheid van schepen. Ten behoeve van het sociaal berichtenverkeer mogen uitsluitend de marifoonkanalen 77 en 72, overeenkomstig tabel 1 worden gebruikt.

De stations aan de wal garanderen de ontvangstmogelijkheid tijdens de dienstitijden op de daarvoor vastgestelde marifoonkanalen. Overeenkomstig het Radioreglement wordt bij stations aan de wal eerst de plaatsnaam en vervolgens de dienst genoemd (bijvoorbeeld Koblenz Sluis).

4.1.1 Voorbereidende maatregelen

Vóór de aanvang van ieder marifoonverkeer moet worden vastgesteld dat een ander marifoongesprek, in het bijzonder noodverkeer dat voorrang boven alles heeft, niet wordt gestoord.

4.1.2 Marifoongespreksdiscipline

In de categorieën schip-schip, nautische informatie en schip-havenautoriteiten mogen alleen berichten worden uitgewisseld die uitsluitend betrekking hebben op de bescherming van het menselijk leven, de navigatie of de veiligheid van schepen; dit geldt niet voor de schip-schipkanalen die voor communicatie van sociale aard zijn voorzien.

Ten behoeve van een vlotte afwikkeling van het marifoonverkeer moeten een aantal eenvoudige maar belangrijke algemene regels in acht worden genomen:

- eerst uitluisteren, dan zenden;
- kort en bondig, langzaam en duidelijk spreken;
- geen uitzending zonder identificering;
- beperken tot noodzakelijke gesprekken;
- volgens de procedureregels handelen;
- de spreekknop niet langer dan noodzakelijk ingedrukt houden;
- het zendvermogen in de categorie nautische informatie zo gering mogelijk houden, teneinde storing van andere verbindingen te vermijden;
- de ontvangst van een aan een scheepsstation gerichte melding moet worden bevestigd.

4.1.3 Taal

Bij marifoonverkeer tussen een scheepsstation en een walstation moet de taal van het land worden gebruikt waarin zich het walstation bevindt.

Bij marifoonverkeer tussen scheepsstations moet de taal van het land worden gebruikt waarin zich het scheepsstation bevindt waarmee het gesprek wordt aangevangen.

In geval van communicatieproblemen bij marifoonverkeer tussen scheepsstations of tussen scheepsstations en walstations moet de taal worden gebruikt die is aangegeven in het betrokken scheepvaartpolitierglement.

4.1.4 Testuitzending

Indien het noodzakelijk is een marifooninstallatie te testen, moet dit tot een minimum worden beperkt en mag de uitzending niet langer dan 10 seconden duren. De testuitzending dient de roepnaam van het scheepsstation te bevatten, gevolgd door het woord 'test'. De roepnaam en het woord 'test' moeten langzaam en duidelijk worden uitgesproken.

4.1.5 Aanwijzingen van het walstation

Bij marifoonverkeer met een walstation dienen de aanwijzingen van de laatstgenoemde te worden opgevolgd, zoals:

- een radiostilte te gebieden;
- het zendvermogen van het scheepsstation te reduceren;
- op een bepaald kanaal uit te luisteren.

Opmerking:

Indien dit een gevaarlijke situatie voor het schip oplevert, kan van de aanwijzingen van het walstation worden afgeweken. Het walstation dient daarover te worden geïnformeerd.

4.1.6 Bevestiging van meldingen

Op verzoek moet een ontvangen melding worden bevestigd.

4.2 Rangorde van marifoonverkeer

De stations (aan boord van een schip en aan de wal) moeten aan alle berichten die de veiligheid van mensenlevens op het vaarwater, aan land en in de lucht betreffen, voorrang boven alles verlenen.

Ter zekerstelling van deze voorrang moeten de stations het marifoonverkeer met voorrang speciaal aankondigen. De rangorde van het marifoonverkeer is als volgt:

1.	Noodverkeer	Distress	MAYDAY
2.	Spoedverkeer	Urgency	PAN PAN
3.	Veiligheidsverkeer	Safety	SECURITÉ
4.	Overig verkeer	Routine	---

Bij het nood-, spoed en veiligheidsverkeer worden een aantal sleutelwoorden zoals "MAYDAY", "MAYDAY RELAY", "SILENCE MAYDAY", "RECEIVED", "SILENCE FINI", "PAN PAN", "SECURITE", "THIS IS" et "ALL STATIONS" gebruikt.

De uitspraak van deze woorden is verderop in dit document verduidelijkt en in het Radioreglement gedefinieerd. Deze sleutelwoorden moeten ongewijzigd en onvertaald worden gebruikt. De rest van de communicatie verloopt in een op de betrokken vaarweg toegestane taal.

4.2.1 Noodgeval

Een noodgeval is aan de orde, indien direct gevaar van een mens of schip dreigt en onverwijld hulp verleend moet worden. Of er sprake is van een noodgeval, wordt door het voor het schip verantwoordelijke persoon beslist. Dit geldt ook bij het voorkomen van gevaar te land.

Geen voorschrift mag iemand ervan weerhouden maatregelen te treffen voor het redden van een mensenleven en ter voorkoming van gevaar.

Voordat men reddingsmaatregelen begint, moeten, indien mogelijk, de walstations in de categorie nautische informatie worden opgeroepen.

Via het scheepsstation dat in nood verkeert, mag de scheepvaart ook op een kanaal van de categorie schip-schip worden geïnformeerd.

Tijdens noodverkeer moeten de niet-deelnemende schepen radiostilte in acht nemen.

4.2.1.1 Begin van noodverkeer

Het noodverkeer begint met een noodoproep:

- noodsignaal "MAYDAY" [uitspraak: meedee], driemaal herhaald;
- de woorden "THIS IS";
- naam van het schip in nood, driemaal herhaald;
- oproepcode of een ander identificeringskenteken.

De rest van de communicatie verloopt in een op de betrokken vaarweg toegestane taal.

De noodmelding die na de noodoproep volgt moet op de volgende wijze verlopen:

- noodsignaal "MAYDAY";
- naam van het schip in nood;
- oproepcode of een ander identificeringskenteken;
- positie bij km;
- soort noodgeval;
- soort benodigde hulp;
- verdere nuttige informatie.

De relais van een noodmelding via een marifoon van een station dat zelf niet in nood verkeert moet op de volgende wijze verlopen:

- noodsignaal “MAYDAY RELAY” [uitspraak: meedee relais] driemaal herhaald;
- de woorden “ALL STATIONS” of de naam van het walstation, driemaal herhaald;
- de woorden “THIS IS”;
- de naam van het relaisstation, driemaal herhaald;
- de oproepcode of andere identificatie van het relaisstation.

De rest van de communicatie verloopt in een op de betrokken vaarweg toegestane taal.

Na deze oproep volgt een noodmelding met, voor zover mogelijk, dezelfde informatie als in de noodoproep of oorspronkelijke noodmelding.

4.2.1.2 Bevestiging van een noodmelding

In de categorie **nautische informatie** wordt de oproep door het walstations bevestigd.

In de categorie **schip-havenautoriteit** moet een bevestiging door de havenautoriteit worden afgewacht. Volgt er binnen één minuut geen bevestiging dan moet een scheepsstation het noodverkeer overnemen.

In de categorie **schip-schip** moet de noodmelding door een zich in de nabijheid bevindend scheepsstation worden bevestigd.

- Noodsignaal “MAYDAY”;
- naam en oproepcode of een andere identificatie van het oproepende station;
- de woorden “THIS IS”;
- naam en oproepcode of een andere identificatie van het bevestigende scheepsstation;
- het woord “RECEIVED”;
- noodsignaal “MAYDAY”.

4.2.1.3 Radiostilte en beperking van het marifoonverkeer gedurende het noodverkeer

De verkeerspost of –centrale dan wel de instantie die de bergingsactiviteiten coördineert, het station in nood of een ander station kunnen stations die deze communicatie storen tot radiostilte gebieden. De melding verloopt dan op de volgende wijze:

- de woorden "SILENCE MAYDAY" [uitspraak: sielans meedee];
- naam van het schip dat stoort of oproepcode van het storende station of "ALL STATIONS";
- de woorden "SILENCE MAYDAY".

Zolang elk station dat de radiostiltemelding heeft ontvangen geen melding heeft ontvangen waarin wordt meegedeeld dat het gebruikelijke verkeer opnieuw kan beginnen (zie onder punt 4.2.1.4) is het uitzenden door die stations op frequenties waarop het noodverkeer plaatsvindt niet toegestaan.

Gedurende het noodverkeer mogen de niet deelnemende stations het noodverkeer niet storen, dat betekent onder andere dat de radiostilte in acht wordt genomen.

4.2.1.4 Beëindigen van het noodverkeer

Het station dat om radiostilte heeft gevraagd moet laten melden dat het noodverkeer is beëindigd.

- Noodsignaal "MAYDAY";
- de woorden "ALL STATIONS", driemaal herhaald;
- de woorden "THIS IS";
- naam van het oproepende station, driemaal herhaald;
- oproepcode of andere identificatie van het oproepende station.

De rest van de communicatie verloopt in een op de betrokken vaarweg toegestane taal.

- Tijdstip waarop de melding plaatsvindt;
- de woorden "SILENCE FINI" [uitspraak : sielans fienie].

4.2.2 Spoedverkeer

Spoedverkeer wordt gevoerd wanneer berichten uitgewisseld moeten worden die de veiligheid van de bemanning of het schip aangaan, zoals ziektes zonder direct levensgevaar, of schade aan het schip zonder direct gevaar (bijvoorbeeld vastgevaren zonder dat lading te water geraakt).

Spoedprocedure

Spoedverkeer verloopt op de volgende wijze:

- spoedsignaal "PAN PAN" [uitspraak: pann pann], driemaal herhaald;
- naam van het opgeroepen station of de oproep "ALL STATIONS" driemaal herhaald;
- de woorden "THIS IS";
- naam van het oproepende station, driemaal herhaald;
- oproepcode of andere identificatie van het station.

De rest van de communicatie verloopt in een op de betrokken vaarweg toegestane taal.

- Spoedmelding (inhoud van het spoedverkeer met positie, enz.).

4.2.3 Veiligheidsbericht

Een veiligheidsbericht is een bericht met een belangrijke nautische waarschuwing of een belangrijke waarschuwing in verband met het weer.

Het veiligheidsbericht verloopt op de volgende wijze:

- veiligheidssignaal "SECURITE" [uitspraak: sekurietee], driemaal herhaald;
- naam van het opgeroepen station of de oproep "ALL STATIONS" driemaal herhaald;
- de woorden "THIS IS";
- naam van het oproepende station, driemaal herhaald;
- oproepcode of andere identificatie.

De rest van het veiligheidsverkeer moet in een op de betrokken vaarweg toegestane taal worden voortgezet.

- Veiligheidsbericht.

4.2.4 Overig verkeer

Richting schip-wal en schip-schip

- Naam van het opgeroepen station (maximaal driemaal herhaald);
- de woorden "THIS IS" of "DIT IS";
- soort schip en;
- naam van het oproepende schip (maximaal driemaal herhaald);
- positie van het schip;
- vaarrichting (in de haven eventueel niet vereist);
- onderwerp van het gesprek.

Richting wal-schip

- Naam van het opgeroepen station (maximaal driemaal herhaald) of
- de woorden "ALL STATIONS" of "OPROEP AAN ALLE SCHEPEN" (maximaal driemaal herhaald);
- de woorden "THIS IS" of "DIT IS";
- naam van het walstation (maximaal driemaal herhaald);
- onderwerp van het gesprek.

Bij een goede verbinding moet bij het oproepen de naam van het opgeroepen station eenmaal en het oproepende station of het soort schip en de naam van het oproepende schip tweemaal worden herhaald.

Bij een tot stand gekomen verbinding is het eenmalig noemen van de naam van het scheepsstation of van het walstation voldoende.

5. Spellingsalfabet en voorbeelden van gesprekken

Voor het spellen van een roepnaam, afkortingen of woorden wordt de navolgende tabel voor het spellen van letters gebruikt:

Door te geven letter	Codewoord	Uitspraak van het codewoord ³
A	Alfa	AL FAA
B	Bravo	BRAA WOO
C	Charlie	TSJAR LIE
D	Delta	DEL TAA
E	Echo	EK OO
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HOO TEL
I	India	IN DIE JA
J	Juliett	DJOE LIE ET
K	Kilo	KI E-LOO
L	Lima	LIE MAA
M	Mike	MAAIK
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OS KAR
P	Papa	PAA PAA
Q	Quebec	KIE BEK
R	Romeo	RO MEO
S	Sierra	SIE ER RAA
T	Tango	TANG GOO
U	Uniform	JOE NIE FORM
V	Victor	VIK TOR
W	Whiskey	WIS KIE
X	X-ray	EX REE
Y	Yankee	JENG KIE
Z	Zoulou	SOE LOE

Voor het spellen van cijfers of tekens wordt de navolgende tabel gebruikt. Voorts is het aanbevolen een getal cijfer voor cijfer door te geven (12 kan worden doorgegeven als 1-2 (uitspraak: "OE-NAA-WAN BIES-SOO-TOE").

Door te geven letter of teken	Codewoord	Uitspraak van het codewoord ⁴
0	NADAZERO	NAA-DAA-ZE-ROO
1	UNAONE	OE-NAA-WAN
2	BISSOTWO	BIES-SOO-TOE
3	TERRATHREE	TER-RAA-SRIE
4	CARTEFOUR	KAR-TE-FOER
5	PANTAFIVE	PAN-TAA-FAAIF
6	SOXISIX	SOK-SIE-SIKS
7	SETTESEVEN	SET-TEE-SEF-FUN
8	OKTOEIGHT	OK-TOO-EET
9	NOVENINE	NOO-VEE-NAAIN
Decimaalkomma	DECIMAL	DEE-SIE-MAAL
Punt	STOP	STOP

³ De beklemtoonde lettergrepen zijn vet gedrukt.

⁴ Alle lettergrepen worden op dezelfde wijze beklemtoond.

Beispiele	Exemples	Voorbeelden	Примеры
5.1 Notverkehr	5.1 Communications de détresse	5.1 Noodverkeer	5.1 Радиообмен в случае бедствия
<i>1. Beispiel:</i>	<i>1. Exemple :</i>	<i>1. Voorbeeld:</i>	<i>1-й пример:</i>
<i>Gütermotorschiff „Karin“ ruft auf Kanal 18 des Verkehrskreises Nautische Information die Revierzentrale Oberwesel und bittet nach Kollision wie folgt um Hilfe:</i>	<i>L'automoteur ordinaire « Karin » appelle la centrale de secteur d'Oberwesel (Oberwesel Revierzentrale) sur la voie 18 du réseau Informations nautiques et demande de l'aide après une collision :</i>	<i>Motorvrachtschip 'Karin' roept via kanaal 18 (nautische informatie) de verkeerscentrale Oberwesel op en verzoekt hulp na een aanvaring als volgt:</i>	<i>Самоходное грузовое судно "Карин" на канале 18 сети для навигационной информации вызывает зональную станцию надзора за движением Обервезель и просит о помощи после столкновения:</i>
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS	THIS IS	THIS IS	THIS IS
Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Gütermotorschiff Karin FM 1234 Zu Tal im Raum Mannheim Rheinkilometer 424,30	Automoteur ordinaire Karin FM 1234 Avalant près Mannheim p.k. 424,30	Motorvrachtschip Karin FM 1234 Afvarend in de omgeving van Mannheim Rijnkilometer 424,30	Самоходное грузовое судно Карин FM 1234 идущее вниз по течению возле Маннгейма на 424,30 км (Рейн)
Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff Ladung läuft aus	Suis entré en collision avec un automoteur-citerne De la cargaison s'écoule	Heb een aanvaring met een motortankschip Lading komt vrij	столкнулось с наливным судном Утечка груза

<p>Feuergefahr</p> <p>Bitte leiten Sie die erforderlichen Maßnahmen ein</p>	<p>Danger d'incendie</p> <p>Prenez les mesures nécessaires</p>	<p>Brandgevaar</p> <p>Verzoek de noodzakelijke maatregelen in gang te zetten</p>	<p>Опасность пожара</p> <p>Примите нужные меры</p>
<p><i>Antwort der Revierzentrale Oberwesel</i></p>	<p><i>La centrale de secteur d'Oberwesel répond :</i></p>	<p><i>Antwoord van de verkeerscentrale Oberwesel:</i></p>	<p><i>Ответ зональной станции надзора за движением Обервезель:</i></p>
<p>MAYDAY</p> <p>Gütermotorschiff Karin</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p>MAYDAY</p> <p>Automoteur ordinaire Karin</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p>MAYDAY</p> <p>Motorvrachtschip Karin</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p>MAYDAY</p> <p>самоходное грузовое судно Карин</p> <p>THIS IS</p> <p>Обервезель Ревирцентрале</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>
<p><i>Die Revierzentrale Oberwesel wird dann die Schifffahrt wie folgt informieren:</i></p>	<p><i>La centrale de secteur d'Oberwesel informe alors la navigation :</i></p>	<p><i>De verkeerscentrale Oberwesel zal vervolgens de scheepvaart als volgt informeren</i></p>	<p><i>Зональная станция надзора за движением Обервезель информирует далее судоходство:</i></p>
<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel</p>	<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel</p>	<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel</p>	<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале</p> <p>Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель</p>

Schiffskollision im Raum Mannheim bei Rheinkilometer 424,30 zwischen Gütermotorschiff Karin und Tankmotorschiff	Collision près de Mannheim p.k. 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un automoteur-citerne	Aanvaring in de omgeving van Mannheim ter hoogte van Rijnkilometer 424,30 tussen motorvrachtschip Karin en motortankschip	Столкновение судов возле Маннгейма у 424,30 км Рейна между самоходным грузовым судном Карин и наливным судном
Tankmotorschiff verliest Ladung	L'automoteur-citerne perd de la cargaison	Motortankschip verliest lading	Утечка груза с наливного судна
Benzin läuft aus	De l'essence s'écoule	Benzine komt vrij	Утечка бензина
Schiffahrt vom Rheinkilometer 423,00 bis Rheinkilometer 431,00 bis auf weiteres gesperrt	La navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du p.k. 423,00 au p.k. 431,00	Scheepvaart van Rijnkilometer 423,00 tot Rijnkilometer 431,00 tot nader order gestremd	Судоходство между 423,00 – 431,00 км Рейна прекращено до получения новых инструкций
<i>Nach Beendigung des Notfalls wird die Revierzentrale Oberwesel die Schiffahrt wie folgt informieren:</i>	<i>À la fin de la situation de détresse, la centrale de secteur d'Oberwesel informe la navigation comme suit :</i>	<i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal de verkeerscentrale Oberwesel de scheepvaart als volgt informeren:</i>	<i>После завершения случая бедствия зональная станция надзора за движением Обервезель проинформирует судоходство следующим образом:</i>
MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале
Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel	Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur	10 часов 15 минут
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	самоходное грузовое судно Карин

Rufzeichen FM 1234 SILENCE FINI	Indicatif d'appel FM 1234 SILENCE FINI	Oproepcode FM 1234 SILENCE FINI	позывной FM 1234 SILENCE FINI
<i>2. Beispiel:</i>	<i>2. Exemple :</i>	<i>2. Voorbeeld:</i>	<i>2-й пример</i>
<i>Tankmotorschiff „Corinna“ ruft wie folgt auf Kanal 10 im Verkehrskreis Schiff-Schiff andere Schiffe und teilt mit, dass eine Person über Bord gefallen ist.</i>	<i>L'automoteur-citerne « Corinna » appelle comme suit d'autres bateaux sur la voie 10 du réseau Bateau-Bateau et informe qu'un homme est tombé par-dessus bord.</i>	<i>Motortankschip 'Corinna' roept als volgt via kanaal 10 (ship-ship) andere schepen op en deelt mee dat er een man overboord is.</i>	<i>Самоходное наливное судно "Коринна" на канале 10 сети судно - судно вызывает другие суда и сообщает "человек за бортом".</i>
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна
OED4711 MAYDAY Tankmotorschiff Corinna	OED4711 MAYDAY Automoteur-citerne Corinna	OED4711 MAYDAY Motortankschip Corinna	OED4711 MAYDAY самоходное наливное судно Коринна
OED4711 Zu Tal bei Donaukilometer 1501,35	OED4711 Avalant près du p.k. danubien 1501,35	OED4711 Afvarend bij Donaukilometer 1501,35	OED4711 идущее вниз по течению Дуная на 1501,35 км
Mann über Bord	Homme à la mer	Man overboord	Человек за бортом
Fahrt einstellen	Interrompre la navigation	Stoppen	Прекратить судоходство
Weitere Informationen folgen	Suivre les informations ultérieures	Verdere informatie volgt	Направим дополнительную информацию

<p><i>Nach Beendigung des Notfalls wird das Tankmotorschiff Corinna die Schifffahrt wie folgt unterrichten:</i></p>	<p><i>À la fin de la situation de détresse, l'automoteur-citerne Corinna informe la navigation comme suit :</i></p>	<p><i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal tankmotorschip 'Corinna' de scheepvaart als volgt berichten:</i></p>	<p><i>После завершения случая бедствия самоходное наливное судно "Коринна" сообщает судоходству следующее:</i></p>
<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Tankmotorschiff Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10 Uhr 15</p> <p>Tankmotorschiff Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Automoteur-citerne Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10 heures 15</p> <p>Automoteur-citerne Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Motortankschip Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10.15 uur</p> <p>Motortankschip Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>самоходное наливное судно Коринна</p> <p>OED4711</p> <p>10 часов 15 мин.</p> <p>самоходное наливное судно Коринна</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>

5.2 Dringlichkeitsverkeer	5.2 Communications d'urgence	5.2 Spoedverkeer	5.2 Радиообмен в случае срочности
<p><i>Beispiel:</i></p> <p>Gütermotorschiff „Mara“ benötigt ärztliche Hilfe an Bord (keine Lebensgefahr) und bittet auf Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information die Revierzentrale Duisburg wie folgt um Hilfe:</p>	<p><i>Exemple :</i></p> <p>L'automoteur ordinaire « Mara » a besoin d'aide médicale à bord (pas de danger de mort) et demande de l'aide à la centrale de secteur de Duisbourg (Duisburg Revierzentrale) sur la voie 22 du réseau Informations nautiques :</p>	<p><i>Voorbeeld:</i></p> <p>Motorvrachtschip 'Mara' heeft aan boord medische hulp nodig (geen levensgevaar) en vraagt op kanaal 22 (nautische informatie) de verkeerscentrale Duisburg als volgt om hulp:</p>	<p><i>Пример:</i></p> <p>Самоходному грузовому судну "Мара" требуется медицинская помощь на борту (нет опасности для жизни); оно просит от зональной станции надзора за движением Дуисбурга помощи на канале 22 сети для навигационной информации:</p>
<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale</p> <p>THIS IS</p> <p>Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara</p> <p>OED1147</p> <p>Zu Tal bei Rheinkilometer 805,75</p> <p>Erbitte ärztliche Hilfe</p> <p>Matrose verletzt, vermutlich Armbruch</p> <p><i>Antwort der Revierzentrale Duisburg:</i></p>	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale</p> <p>THIS IS</p> <p>Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire, Mara, Automoteur ordinaire Mara</p> <p>OED1147</p> <p>Avalant près du p.k. 805,75</p> <p>Demande de l'aide médicale</p> <p>Matelot blessé, probablement fracture du bras</p> <p><i>Réponse de la centrale de secteur de Duisbourg :</i></p>	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale</p> <p>THIS IS</p> <p>Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara</p> <p>OED1147</p> <p>Afvarend bij Rijnkilometer 805,75</p> <p>Verzoek medische hulp</p> <p>Matroos gewond, vermoedelijk gebroken arm</p> <p><i>Antwoord van de verkeerscentrale Duisburg:</i></p>	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале</p> <p>THIS IS</p> <p>самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара</p> <p>OED1147</p> <p>идущее вниз по течению Рейна на 805,75 км</p> <p>просит о медицинской помощи</p> <p>Матрос ранен, вероятно, рука сломана</p> <p><i>Ответ зональной станции надзора за движением Дуисбурга:</i></p>
<p>PAN PAN</p>	<p>PAN PAN</p>	<p>PAN PAN</p>	<p>PAN PAN</p>

Gütermotorschiff Gütermotorschiff, Gütermotorschiff Mara OED1147 THIS IS	Mara, Mara	Automoteur ordinaire Automoteur ordinaire Automoteur ordinaire Mara OED1147 THIS IS	Mara, Mara, Mara	Motorvrachtschip Motorvrachtschip Motorvrachtschip Mara OED1147 THIS IS	Mara, Mara, Mara	самоходное грузовое судно Mara, самоходное грузовое судно Mara, самоходное грузовое судно Mara OED1147 THIS IS
Duisburg Duisburg Duisburg Revierzentrale Habe verstanden Verständige Krankenwagen Teile Ihnen mit, wo Krankenwagen eintrifft Bitte bleiben Sie auf Empfang	Revierzentrale, Revierzentrale, Revierzentrale	Duisburg Duisburg Duisburg Revierzentrale J'ai compris J'appelle une ambulance Je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend Restez à l'écoute	Revierzentrale, Revierzentrale, Revierzentrale	Duisburg Duisburg Duisburg Revierzentrale Ik heb u begrepen Ambulance wordt opgeroepen Deel u mee, waar de ambulance zal aankomen Blijft u uitluisteren op dit kanaal	Revierzentrale, Revierzentrale, Revierzentrale	Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале Понял вас Вызываю машину скорой помощи Проинформирую вас о месте, где вас ждет машина скорой помощи Продолжайте прием
5.3 Sicherheitsmeldung		5.3 Message de sécurité		5.3 Veiligheidsbericht		5.3 Сообщение безопасности
<i>Beispiel:</i>		<i>Exemple :</i>		<i>Voorbeeld:</i>		<i>Пример:</i>
<i>Der Verkehrsposten Dordrecht warnt die Schifffahrt auf dem Blockkanal 19 des Verkehrskreises Nautische Information vor dichtem Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas wie folgt:</i>		<i>Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur la voie imposée 19 du réseau Informations nautiques d'un épais brouillard sur l'Oude Maas (Vieille Meuse) dans le secteur de Dordrecht :</i>		<i>Verkeerspost Dordrecht waarschuwt op het blokkanaal 19 (nautische informatie) voor dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht als volgt:</i>		<i>Пункт надзора за движением Дордрехт (verkeerspos Dordrecht) на совмещенном канале 19 сети навигационной информации предупреждает судоходство о том, что на реке Оуде Маас на участке Дордрехт густой туман:</i>
SECURITE, SECURITE, SECURITE		SECURITE, SECURITE, SECURITE		SECURITE, SECURITE, SECURITE		SECURITE, SECURITE, SECURITE
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS		ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS		ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS		ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS		THIS IS		THIS IS		THIS IS

Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост
Dichter Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas	Épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur l'Oude Maas	Dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht	Густой туман на участке Дордрехт на реке Оуде Маас
Sichtweite etwa 50 Meter	Visibilité de 50 m environ	Zicht ongeveer 50 meter	Видимость примерно 50 метров
5.4 Routinegespräch	5.4 Conversation de routine	5.4 Overig verkeer	5.4 Обычные переговоры
<i>1. Beispiel:</i>	<i>1. Exemple :</i>	<i>1. Voorbeeld:</i>	<i>1-й пример:</i>
<i>Tankmotorschiff „Sylvia“ erkundigt sich auf Kanal 22 bei der Schleuse Birsfelden, ob die Einfahrt in den oberen Schleusenvorhafen frei ist:</i>	<i>L'automoteur-citerne « Sylvia » se renseigne sur la voie 22 auprès de l'écluse de Birsfelden (Birsfelden Schleuse) pour savoir si l'entrée dans le garage amont de l'écluse est libre :</i>	<i>Motortankschip 'Sylvia' meldt zich op kanaal 22 bij de sluis Birsfelden en vraagt of de invaart in de bovenvoorhaven vrij is:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Сильвия" на канале 22 просит шлюз Бирсфельден сообщить, свободен ли вход в аванпорт верхнего бьефа шлюза:</i>
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“ Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal) Beladen zu Tal bei Grenzach	Birsfelden Schleuse (trois fois au plus) “THIS IS“ ou “ICI“ Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus) Chargé, avalant près de Grenzach	Birsfelden sluis (maximaal driemaal) "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Sylvia (maximaal driemaal) Geladen afvarend bij Grenzach	Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз) груженое, идущее вниз возле Гренцах
Ist die Einfahrt in den Schleusenvorhafen frei? Bitte kommen	L'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre ? À vous	Is de invaart in de voorhaven vrij? Over	Можем ли мы войти в аванпорт шлюза? Приём
<i>Die Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:</i>	<i>L'écluse de Birsfelden répond comme suit :</i>	<i>Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:</i>	<i>Шлюз Бирсфельден отвечает:</i>

<p>Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“</p> <p>Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal) Die Einfahrt ist frei. Bitte kommen</p>	<p>Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus) “THIS IS” ou “ICI”</p> <p>Birsfelden Schleuse (trois fois au plus) L'entrée est libre. À vous</p>	<p>Motortankschip Sylvia (maximaal driemaal) "THIS IS" of "DIT IS"</p> <p>Birsfelden sluis (maximaal driemaal) De invaart is vrij. Over</p>	<p>Самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"</p> <p>Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз) Вход в шлюз свободен Приём</p>
<p><i>Bestätigung durch die Schiffsfunkstelle wie folgt:</i></p>	<p><i>Accusé de réception de la station de bateau :</i></p>	<p><i>Bevestiging door het scheepsstation is als volgt:</i></p>	<p><i>Судовая радиостанция подтверждает прием следующим образом:</i></p>
<p>Birsfelden Schleuse „THIS IS“ oder „HIER IST“ Tankmotorschiff Sylvia</p> <p>Habe verstanden Einfahrt ist frei. Ende</p>	<p>Birsfelden Schleuse “THIS IS” ou “ICI” Automoteur-citerne Sylvia</p> <p>J'ai compris L'entrée est libre. Fin</p>	<p>Birsfelden sluis "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Sylvia</p> <p>Begrepen Invaart vrij. Uit</p>	<p>Бирсфельден Шлейзе "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" самоходное наливное судно Сильвия</p> <p>Понял вас Вход свободен Конец связи</p>
<p><i>2. Beispiel:</i></p>	<p><i>2. Exemple :</i></p>	<p><i>2. Voorbeeld:</i></p>	<p><i>2-й пример</i></p>
<p><i>Schleuse Hasselt gibt auf Kanal 20 folgende Meldung durch:</i></p>	<p><i>L'écluse de Hasselt (Hasselt sluis) adresse un message sur la voie 20 :</i></p>	<p><i>Sluis Hasselt geeft op kanaal 20 de volgende melding door:</i></p>	<p><i>Шлюз Хассельт передает нижеследующее сообщение на канале 20:</i></p>
<p>„ALL STATIONS“ oder „An alle Schiffsfunkstellen“ (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“</p>	<p>« ALL STATIONS » ou « A toutes les stations de bateau » (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI »</p>	<p>“ALL STATIONS” of “aan alle scheepsstations” (maximaal driemaal) "THIS IS" of "DIT IS"</p>	<p>"ALL STATIONS" или "Всем судовым радиостанциям" (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"</p>

Hasselt sluis (höchstens dreimal)	Hasselt sluis (trois fois au plus)	Hasselt sluis (maximaal driemaal)	Хассельт слюис (не более трех раз)
Auf dem Albertkanal findet ab 18.30 Uhr unterhalb der Schleuse eine Wassersportveranstaltung statt. Die Schifffahrt ist daher von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr gesperrt.	Sur le Canal Albert aura lieu à partir de 18.30 heures une manifestation sportive à l'aval de l'écluse. La navigation sera interrompue de 18.00 à 20.00 heures.	Op het Albertkanaal vindt vanaf 18.30 uur beneden de sluis een watersportmanifestatie plaats. De scheepvaart is tussen 18.00 en 20.00 uur gestremd.	На канале Альберт ниже шлюза с 18.30 часов проводится водноспортивное мероприятие. По этой причине судоходство прекращено с 18.00 до 20.00 часов.
Ende	Fin	Uit	Конец связи
3. Beispiel:	3. Exemple :	3. Voorbeeld:	3-й пример:
<i>Tankmotorschiff „Britta“ fährt auf dem Main auf die Mainmündung zu und fragt auf Kanal 10 des Verkehrskreises Schiff-Schiff wie folgt nach Schifffahrt auf dem Rhein:</i>	<i>L'automoteur-citerne « Britta » sort du Main et demande comme suit sur la voie 10 s'il y a de la navigation sur le Rhin :</i>	<i>Motortankschip 'Britta', afvarend op de Main, vraagt via kanaal 10 (schip-schip) of er zich scheepvaart op de Rijn bevindt:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Бритта", двигаясь по реке Майн в направлении устья Майна, запрашивает на канале 10 сети судно – судно информацию о движении судов по Рейну:</i>
„ALL STATIONS im Bereich der Mainmündung“ oder „An alle Schiffsfunkstellen im Bereich der Mainmündung“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS dans le secteur de l'embouchure du Main » ou « À toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main » (trois fois au plus)	“ALL STATIONS in de nabijheid van de monding van de Main” of “Aan alle scheepsstations in de nabijheid van de monding van de Main” (maximaal driemaal)	"ALL STATIONS в зоне устья Майна" или "Всем судовым радиостанциям в зоне устья Майна" (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal driemaal)	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз)
Zu Tal auf dem Main, ca. 1 Kilometer vor der Mündung.	Avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure.	Afvarend op de Main, ongeveer 1 kilometer voor de monding.	Идущее вниз по течению по Майну примерно в 1 км от устья.
Möchte zu Berg auf den Rhein	Veux monter le Rhin	Ga in de opvaart op de Rijn	Хочет следовать вверх против течения по Рейну.
Ist Berg- oder Talfahrt in der Nähe?	Y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage ?	Is er op- of afvaart in de directe omgeving?	Имеются ли вблизи идущие вверх или вниз суда?

Bitte kommen	À vous	Over	Приём
<i>Gütermotorschiff „Tanja“ antwortet wie folgt:</i>	<i>L'automoteur ordinaire « Tanja » répond comme suit :</i>	<i>Motorvrachtschip 'Tanja' antwoordt als volgt:</i>	<i>Самоходное грузовое судно "Таня" отвечает следующим образом:</i>
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal) „THIS IS" oder „HIER IST"	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI »	Motortankschip Britta (maximaal driemaal) "THIS IS" of "DIT IS"	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal) Zu Berg 500 Meter unterhalb der Mainmündung Keine Schifffahrt Bitte kommen	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus) Montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main Pas d'autre navigation À vous	Motorvrachtschip Tanja (maximaal driemaal) Opvarend 500 meter beneden de monding van de Main Geen scheepvaart Over	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз) идущее вверх против течения на 500 м ниже устья реки Майн Нет других судов Приём
<i>Tankmotorschiff Britta bestätigt wie folgt:</i>	<i>L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :</i>	<i>Motortankschip Britta bevestigt als volgt:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Бритта" подтверждает прием сообщения следующим образом:</i>
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal) „THIS IS" oder „HIER IST" Tankmotorschiff Britta	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI » Automoteur-citerne Britta	Motorvrachtschip Tanja (maximaal driemaal) "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Britta	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" Самоходное наливное судно Бритта
Habe verstanden Danke Gute Fahrt Ende	J'ai compris, merci Bonne route Fin	Begrepen. Dank u Goede vaart Uit	Понял вас, спасибо Доброго пути Конец связи

6. Geheimhouding van de radiocommunicatie

Overeenkomstig het Radioreglement verplichten de overheidsinstanties zich ertoe de nodige maatregelen te nemen om het volgende te verbieden en te beboeten:

- a) het niet-toegestaan onderscheppen van radiocommunicaties die niet voor een algemeen publiek gebruik zijn bestemd;
- b) het niet-toegestaan bekendmaken van de inhoud of het bestaan ervan, het publiceren of willekeurig gebruiken van informatie van welke aard dan ook, door radiocommunicaties als bedoeld in onderdeel a te onderscheppen.

7. Website van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren “RAINWAT”

Voor het ter beschikking stellen van informatie voor de verkeerscentrales en de openbare informatie is een website ingericht:

<http://www.rainwat.bipt.be>.

De lijst van de verschillende officiële contactpunten van iedere staat die de Regionale Regeling heeft ondertekend is op de RAINWAT-website beschikbaar. De contactpunten zijn personen die bevoegd zijn inzake alle kwesties betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.

De laatste versie van de actueel geldende Regionale Regeling kan tevens worden gedownload van de website.

PROTOCOL 14

Aanname van de Stabiliteitsgids voor het containertransport in de binnenvaart in de binnenvaart

1. De afgelopen jaren heeft de markt containervervoer de sterkste groei geregistreerd. Momenteel vertegenwoordigt het containervervoer op de Rijn meer dan 8% van de totale tonnage en is het een essentiële schakel in de multimodale logistieke vervoersketens.
2. De containerbinnenvaart is een bijzonder veilige vorm van vervoer. Ieder jaar vervoert de binnenvaart miljoenen containers op veilige en duurzame wijze. De laatste jaren hebben echter enkele ongevallen plaatsgevonden. Zo verloor de Excelsior in het voorjaar van 2007 31 containers met als gevolg dat de Rijn meer dan een week gestremd was. Ook heeft in 2007 het containerschip de Arc-en-Ciel na een ongeval 30 containers op de Seine verloren. De scheepvaart werd een week stilgelegd. In 2006 kenterde tevens de Ferox in Rotterdam.
3. De CCR heeft een rondetafelconferentie over de stabiliteit van containerschepen georganiseerd, ter gelegenheid waarvan alle betrokken partijen bijeen zijn gekomen. Die bijeenkomst werd op 5 september 2013 te Bonn gehouden. Uit de rondetafelconferentie is gebleken dat het bedrijfsleven inmiddels globaal goede praktijken weet toe te passen, waardoor bijvoorbeeld het gebrek aan nauwkeurige of juiste gegevens over het gewicht van de vervoerde containers minder impact heeft. Dankzij die goede praktijken is het aantal aan containers toegeschreven ongevallen vrij gering. Dat is bijzonder belangrijk want dergelijke ongevallen kunnen extreem nadelige gevolgen voor de scheepvaart hebben, die tot een totale stopzetting van het verkeer kunnen leiden.
4. Door een gids op te stellen wenste de CCR, in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven (de Europese Schippersorganisatie en Europese Binnenvaart Unie) en de politie te water (Aquapol), enerzijds die goede praktijken te documenteren en te verspreiden en anderzijds de grondbeginselen van de stabiliteit in herinnering te brengen.
5. De gids is in eerste plaats bestemd voor de schipper en bemanningsleden van containerschepen in de binnenvaart, die bij het uitoefenen van hun dagelijkse werk verantwoordelijk zijn voor de stabiliteit en de veiligheid van hun schip. Daarnaast is de gids nuttig voor werknemers in de verschillende sectoren die bij de binnenvaart betrokken zijn, zoals handhavers of terminalmedewerkers.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

in nauwe samenwerking met de 'internationale samenwerking van de politie te water' (Aquapol) en het bedrijfsleven (de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Binnenvaart Unie (EBU)),

onder verwijzing naar Besluit 2011-II-8 inzake de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg,

rekening houdend met de resultaten van de rondetafelconferentie over de stabiliteit van containerschepen, die op 5 september 2013 te Bonn heeft plaatsgevonden,

rekening houdend met de conclusies van de enquêtes die ten gevolge van de ongevallen van de schepen Arc-en-Ciel en Excelsior zijn gehouden,

met als doel, de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart verder te verbeteren,

bewust zijnde dat andere maatregelen ter verbetering van de stabiliteit van containerschepen noodzakelijk zouden kunnen zijn,

dankt Aquapol, de EBU en ESO, die het initiatief hebben genomen deze gids op te stellen,

neemt met instemming kennis van de in de bijlage bij dit besluit vermelde Stabiliteitsgids voor het containertransport in de binnenvaart,

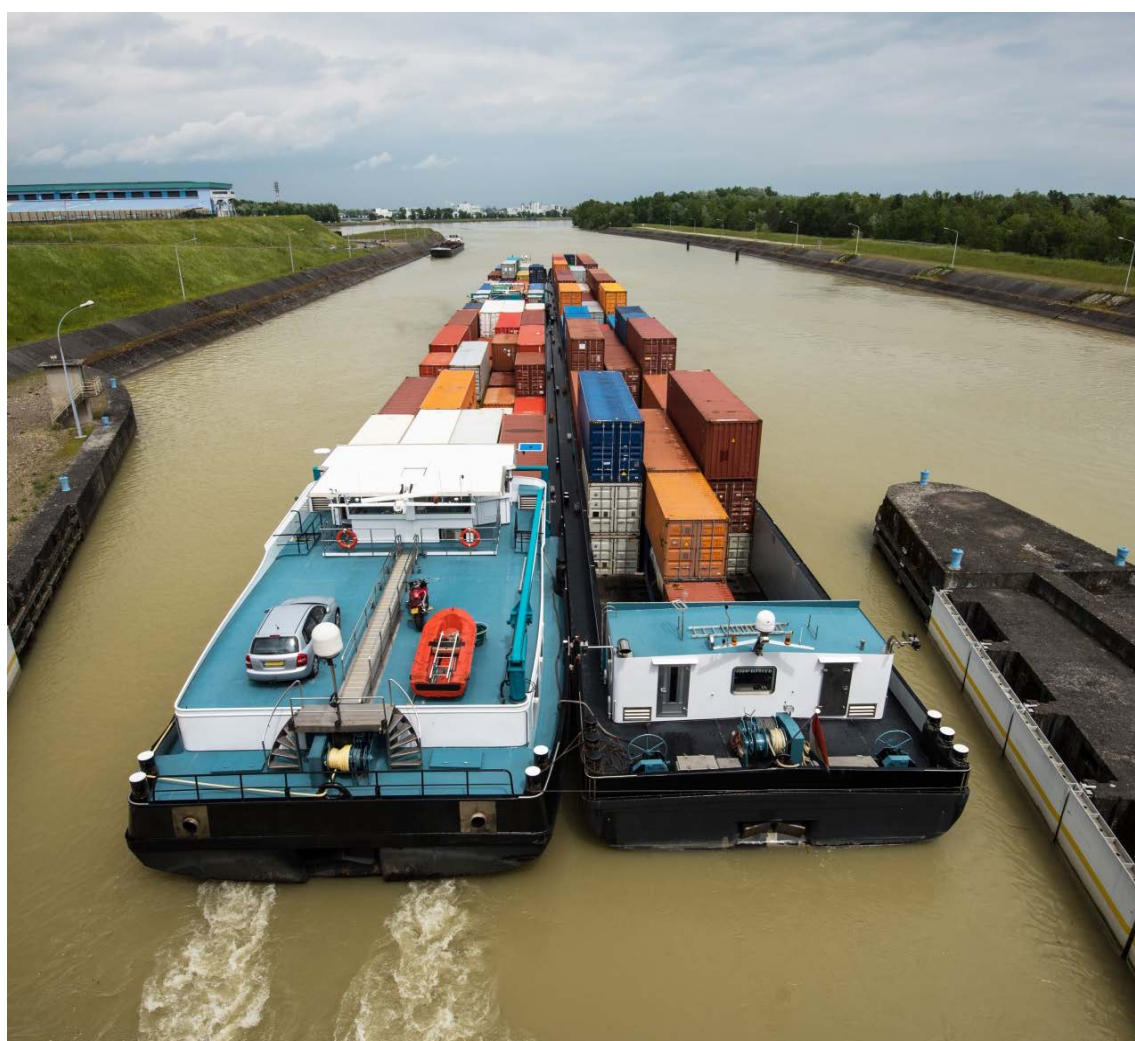
verduidelijkt dat de onderhavige gids niet van bindende aard is maar dat met de gids aan de verbetering van de veiligheid van de Rijnvaart en aan het verspreiden van goede praktijken wordt bijgedragen,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement de tenuitvoerlegging van de gids te beoordelen en de gids eventueel op voorstel van het bedrijfsleven te actualiseren.

Bijlage

STABILITEITSGIDS

VOOR HET CONTAINERTRANSPORT IN DE BINNENVAART



Uitsluiting van aansprakelijkheid

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese Schippersorganisatie (ESO), de Europese Binnenvaart Unie (EBU) of Aquapol (internationale samenwerking van de politie te water - International police cooperation on the water) kunnen geenszins aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik dat van de in deze gids vermelde informatie wordt gemaakt.

Deze gids is niet van bindende aard en vervangt de geldende reglementaire voorschriften dus in geen enkel geval. Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen wij naar de lijst met boeken en websites achter in dit document.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	81
2.	Algemene kennis betreffende stabiliteit en stuwage	82
2.1.	Wettelijke regels omtrent stabiliteit en stuwage	82
2.1.1.	Rijnvaartpolitiereglement	82
2.1.2.	Meldplicht	82
2.1.3.	Stabiliteit aantonen	82
2.1.4.	Uitzonderingen op de stabiliteitscontrole	83
2.1.5.	Verplichte stabiliteitscontrole	83
2.1.6.	Bijzondere bepalingen voor ADN-containers	83
2.1.7.	Reglement Onderzoek schepen op de Rijn	83
2.2.	Algemene kennis inzake stabiliteit	84
2.2.1.	Krachten die de stabiliteit beïnvloeden	84
2.2.2.	Stabiliteit en instabiliteit: theoretische geheugenopfrissers	85
2.2.3.	Vrijevloeistofeffect	88
2.3.	Algemene kennis betreffende stuwage	89
3.	Best practices	90
3.1	Best practices vóór belading	90
3.2.	Best practices tijdens het laden	91
3.2.1.	Best practices inzake stabiliteit	91
3.2.1.1.	Uitwisselingen tussen de terminal en schipper	92
3.2.1.2.	Gewicht van de containers	92
3.2.1.3.	Stabiliteitsberekening	93
3.2.2.	Best practices stabiliteit die extra aandacht verdienen	94
3.3	Best practices tijdens de vaart	95
3.4	Aanvullende best practices met betrekking tot stuwage	95
3.5	Aanvullende best practices	95
4.	Bij- en nascholing	95
5.	Invoering van de verplichting tot het wegen van containers die aan boord van een schip worden geladen en de gevolgen voor de binnenvaart	96
6.	Toekomstige ontwikkelingen van het containertransport	97
6.1	Elektronische berichtenuitwisseling	97
6.2	Kwaliteitssystemen	97
7.	Bibliografie	97
8.	Verklarende woordenlijst	98

1. Inleiding

De containerbinnenvaart is een bijzonder veilige vorm van vervoer. Jaarlijks vervoert de binnenvaart miljoenen containers op veilige en duurzame wijze tussen de zeehavens enerzijds en het achterlandterminals langs de Rijn en andere binnenwateren anderzijds.

Niettemin zijn er de afgelopen jaren enkele ongevallen geweest waaruit lering getrokken kan worden. Zo verloor de Excelsior in het voorjaar van 2007 31 containers met als gevolg dat de Rijn meer dan een week gestremd was. In het voorjaar van 2007 heeft het containerschip de Arc-en-Ciel na een ongeval 30 containers op de Seine verloren. De scheepvaart werd een week stilgelegd. In 2006 kenterde tevens de Ferox in Rotterdam.

Uit deze enkele voorbeelden blijkt dat, ondanks de hoge veiligheid van containervervoer, ongevallen plaatsvinden die gerelateerd kunnen worden aan gebrek aan stabiliteit. Stabiliteitsgebreken kunnen meerdere oorzaken hebben: onjuiste stuwage, onjuiste informatie over bijvoorbeeld de containergewichten, maar ook onvoldoende kennis van de parameters die van belang zijn voor de stabiliteit, kunnen een rol spelen.

Alhoewel stabiliteit integraal deel uitmaakt van de reguliere binnenvaartopleidingen, kan vastgesteld worden dat het behoud van het kennisniveau op langere termijn een uitdaging is voor alle bemanningsleden in de binnenvaart.

Tegen deze achtergrond hebben het bedrijfsleven (ESO, EBU), Aquapol en de CCR besloten deze best practices-gids te publiceren. Met de gids worden de basisuitgangspunten van stabiliteit en van goede praktijkgewoonten die een positieve bijdrage aan de stabiliteit leveren nog eens onder de aandacht gebracht.

De primaire doelgroepen van deze gids zijn dan ook de schipper c.q. de bemanningsleden in de containerbinnenvaart, die in de uitvoering van hun dagelijkse werk verantwoordelijk zijn voor de stabiliteit en veiligheid van hun schip. Daarnaast is de gids nuttig voor werknemers in sectoren rondom de binnenvaart, zoals handhavers of terminalmedewerkers.

Deze gids is niet van bindende aard en vervangt de geldende reglementaire voorschriften dus in geen enkel geval. Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen wij naar de lijst met boeken en websites achter in dit document.

2. Algemene kennis betreffende stabiliteit en stuwage

2.1 Wettelijke regels omtrent stabiliteit en stuwage

2.1.1 Rijnvaartpolitierglement

De wettelijke basis voor deze stabiliteitsgids voor het containertransport in de Rijnvaart is te vinden in het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en zoals in artikel 1.02 staat, is de schipper verantwoordelijk voor de naleving van die regels. Dat betekent niet dat anderen geen verantwoordelijkheid hebben, maar de schipper zal altijd als eerste worden aangesproken als er stabiliteitsproblemen ontstaan.

De belangrijkste voorschriften waar de schipper verantwoordelijk voor is, staan in artikel 1.07 van het RPR. De eerste algemene bepaling luidt: *“De stabiliteit van schepen die containers vervoeren moet te allen tijde zijn gewaarborgd”* en in het bijzonder is vermeld dat een schip niet mag vertrekken als door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht. Daarom moet de schipper aantonen dat hij/zij de stabiliteit gecontroleerd heeft. Dat moet op drie momenten gebeuren: vóór het laden, vóór het lossen en vóór vertrek.

Verder kunnen de eisen betreffende het directe uitzicht gevolgen hebben voor de belading. Ook die eisen zijn in artikel 1.07 van het RPR vermeld. Volgens dat artikel mag het vrije uitzicht door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 m vóór de boeg. Indien geschikte hulpmiddelen worden gebruikt, mag de dode hoek tot 500 m worden vergroot.

Op andere vaarwegen dan de Rijn moeten de daar geldende voorschriften worden nageleefd.

2.1.2 Meldplicht

Alle schepen die één of meerdere containers op de Rijn vervoeren moeten dit verplicht melden volgens artikel 12.01 van het RPR. Die melding moet verplicht via elektronisch en overeenkomstig de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart worden gedaan.

Daarbij moet onder andere worden gemeld:

- aantal containers aan boord naar grootte, type en beladingstoestand (beladen of onbeladen) en de respectievelijke stuwplaats van containers,
- containernummer van de containers met gevaarlijke goederen.

2.1.3 Stabiliteit aantonen

De RPR-voorschriften vermelden ook duidelijk hoe de schipper dat moet aantonen. Zo staat er in de voorschriften hoe hij/zij de controle kan doen; handmatig of met behulp van een stuwprogramma met geïntegreerde stabiliteitsberekening (in het RPR beladingscomputer genoemd). Het handmatig berekenen vereist wel van de schipper dat hij/zij voldoende kennis heeft van de rekenmethodes, van de stabiliteitsbescheiden van het schip en van de gewichten van de containers. In de huidige praktijk komt het er op neer dat de schipper heel vaak een beladingscomputer aan boord heeft, dat wil zeggen een computer waarop een stuwprogramma (software) met stabiliteitsberekening draait. Het resultaat van die stabiliteitscontrole én het stuwplan moeten, net als de stabiliteitsbescheiden van het schip, aan boord bewaard worden en de schipper moet die te allen tijde kunnen laten zien.

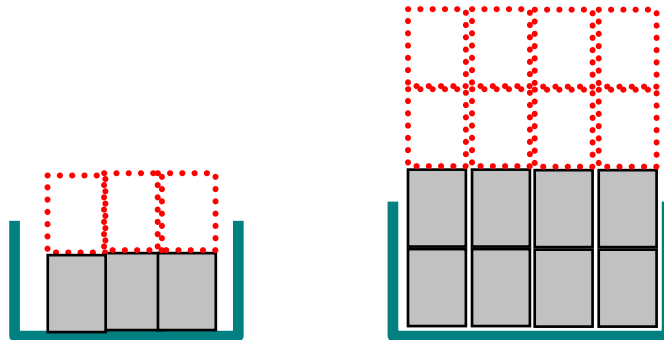
2.1.4 Uitzonderingen op de stabiliteitscontrole

Een stabiliteitscontrole is niet verplicht als het schip:

- maximaal drie rijen in de breedte in één laag heeft geladen of
- maximaal vier rijen in twee lagen vanaf de laadruimbodem.

2.1.5 Verplichte stabiliteitscontrole

In de onderstaand afgebeelde gevallen, dat wil zeggen indien één of meerdere containers zich op een rood gestippeld aangegeven plaats bevindt, is een stabiliteitscontrole verplicht:



2.1.6 Bijzondere bepalingen voor ADN-containers

Als een schip ADN-containers vervoert, moet er in alle gevallen, dus ook bij de bovengenoemde uitzonderingen, een stuwplan aan boord aanwezig zijn. Ook moet de schipper de samenladingsverboden, als bedoeld in randnummer 7.1.4.5 van het ADN, in acht nemen. Volgens deze voorschriften moet aan de stuwage- en scheidingsvoorschriften van de IMDG-code worden voldaan. Aldus moet tussen twee ADN-containers een scheidingsafstand in acht worden genomen. In de praktijk gebruikt de schipper een stuwprogramma met een module die rekening houdt met de beperkingen ten aanzien van ADN-containers.

Daarnaast zijn er inmiddels zeer handige ADN-apps ontwikkeld die exact aangeven welke samenlading van gevaarlijke goederen verboden is, maar de schipper moet ook rekening houden met bijvoorbeeld de afstand tussen ADN-containers en koel- en vriescontainers (reefers) aan boord op het elektriciteitsnet zijn aangesloten.

2.1.7 Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

In hoofdstuk 22 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) wordt nauwkeurig aangegeven wat er in de stabiliteitsbescheiden van een containerschip (artikel 22.01) moet staan. Die bescheiden worden hierna in deze gids "stabiliteitsboek" genoemd. In de Algemene Bepalingen van hoofdstuk 22 staat uitdrukkelijk dat die bescheiden de schipper begrijpelijke informatie moeten bieden over het schip in elke voorkomende beladingstoestand.

De opleiding van een schipper moet voldoende zijn om hem/haar in staat te stellen de voor hem/haar op het schip beschikbare stabiliteitsgegevens duidelijk te kunnen begrijpen. Krachtens het ROSR moet in het stabiliteitsboek ook een goede voorbeeldberekening of handleiding staan, waar de schipper zijn voordeel mee kan doen.

Het ligt voor de hand dat de inhoud van de wettelijke stabiliteitsbescheiden de basis vormt voor het door de schipper gebruikte stuwprogramma. Dat betekent dat het stuwprogramma is ingesteld voor de specifieke eigenschappen van het betreffende schip waarop het programma wordt gebruikt. Overeenkomstig het ROSR is dus toegestaan dat de schipper voor de verplichte stabiliteitsberekening gebruikt maakt van elektronica, maar de uitkomst moet wel hetzelfde zijn.

Het belangrijkste van de wettelijke voorschriften voor stabiliteit is dat de schipper bij een negatieve uitkomst van de stabiliteitsberekening de nodige maatregelen neemt om die stabiliteit te waarborgen overeenkomstig zijn/haar verplichtingen. Dit zal in de praktijk inhouden dat hij/zij containers op andere plaatsen in het ruim moet zetten of misschien zelfs moet weigeren. Verderop in deze praktische gids zal daar dieper op worden ingegaan.

2.2 Algemene kennis inzake stabiliteit

De theorie en wetenschappelijke onderbouwing van het begrip stabiliteit is omvangrijk. In deze paragraaf wordt een korte algemene beschrijving gegeven van de relevante aspecten van de stabiliteit voor containerbinnenvaartschepen. Meer informatie is te vinden in de bibliografie (zie 8).

2.2.1 Krachten die de stabiliteit beïnvloeden

Een schip mag uitsluitend aan de scheepvaart deelnemen indien de stabiliteit is gewaarborgd, in het bijzonder mag de stabiliteit niet door de wijze van laden of lossen in gevaar worden gebracht.

Stabiliteit is het vermogen van een voorwerp (schip) om, als het door een van buiten komende kracht uit zijn mechanische evenwichtstoestand wordt gebracht, daarin terug te keren als de kracht ophoudt te bestaan. Van buiten komende krachten in de scheepvaart zijn bijvoorbeeld:

- sterk roer geven,
- sterke uitwijkmanoeuvre,
- wind, in het bijzonder zijdelingse wind,
- stroming,
- grond raken of stranden,
- waterkracht optredend bij opdraaien, ontmoeten en schutten in sluizen,
- binnenkomend water door lekkage,
- lading die niet midscheeps wordt geplaatst.

Van buiten komende krachten kunnen worden versterkt door lading die verschuift of door het verlopen van vloeistoffen (zie 2.2.3).

Binnenvaartschepen hebben een hoge aanvangsstabiliteit. Dit komt door de grote breedte in verhouding tot de diepgang, maar hoe dieper het schip ligt des te geringer wordt de stabiliteitsomvang.

2.2.2 Stabiliteit en instabiliteit: theoretische geheugenopfrissers

Twee vormen van stabiliteit zijn relevant voor de binnenvaart:

1. het schip voldoet aan stabiliteitscriteria en is geschikt om veilig aan de scheepvaart deel te nemen;
2. het schip voldoet niet aan de stabiliteitscriteria, het bevindt zich in instabiele toestand en kan kapseizen.

De stabiliteit wordt beïnvloed door de ligging van:

1. het zwaartepunt (G) van het schip;
2. het drukkingspunt (B) van het schip;
3. het metacentrum (M) van het schip.

De stabiliteit van het schip is afhankelijk van de verdeling van het gewicht, de diepgang, de helling, het vrijvloeistofeffect (zie 2.2.4) en de vorm van de waterlijn. Indien de gewichtsverdeling of de vorm van het onderwaterschip verandert, zal dus de stabiliteit van een schip eveneens veranderen.

Zwaartepunt

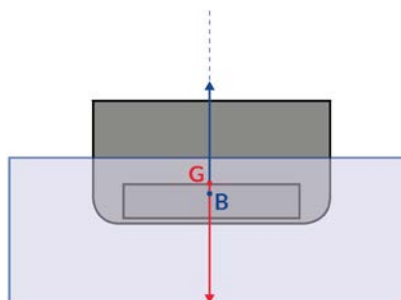
Het zwaartepunt of gravitatiepunt (G) is het verzamelpunt van alle naar beneden gerichte krachten, zoals:

- het gewicht van het casco;
- het gewicht van de uitrusting van het schip;
- het gewicht van de (brandstof)voorraad;
- het gewicht van de lading.

Drukkingspunt

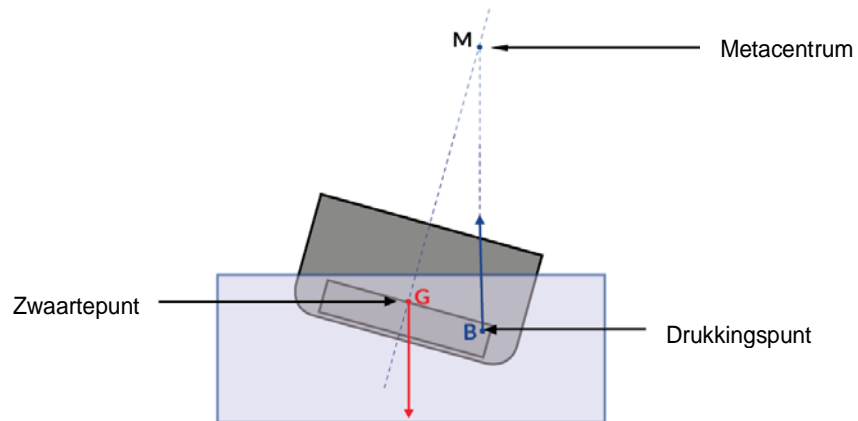
Als een schip in het water ligt, ondervindt het een verticale opwaartse kracht (volgens de "Wet van Archimedes"). Het verzamelpunt van die stuwkracht wordt het drukkingspunt genoemd. Die kracht, vaak aangegeven met de letter "B" van het Engelse woord "buoyancy", is afhankelijk van de vorm van het i onderwaterschip.

De zwaartekracht en de opwaartse kracht zijn gelijkwaardig qua sterkte en tegengesteld qua richting (afbeelding 1).



Afbeelding 1

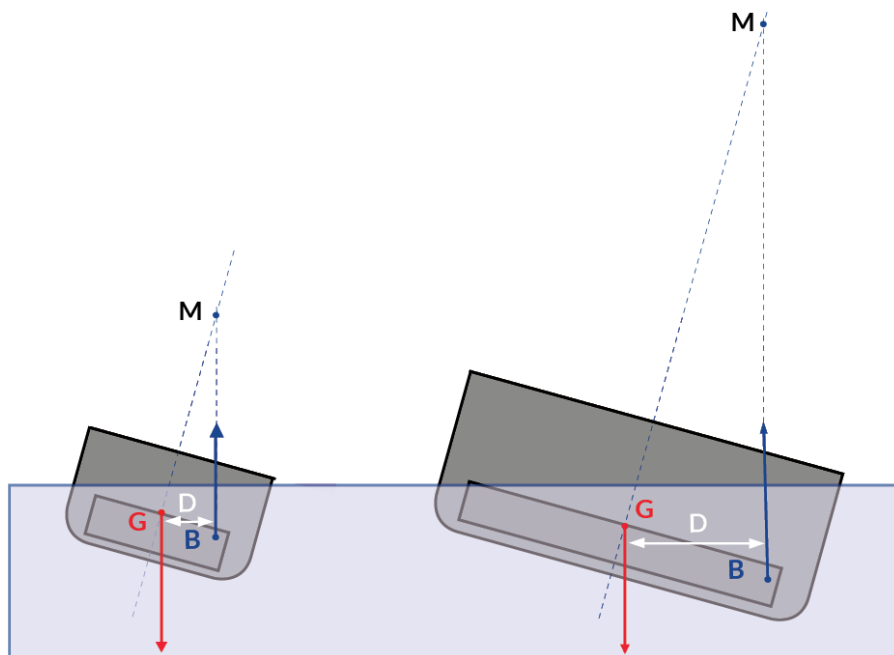
Wanneer een schip slagzij maakt, verplaatst het drukkingspunt zich en ontstaat er een koppel van krachten (gewicht/verticale opwaartse kracht) (afbeelding 2).



Afbeelding 2

De grootte van de afstand (D) tussen dat koppel van krachten is recht evenredig met de grootte van de kracht.

Met andere woorden, een schip met een grote breedte is stabiel dan een schip met een kleine breedte (afbeelding 3).



Afbeelding 3

Metacentrum

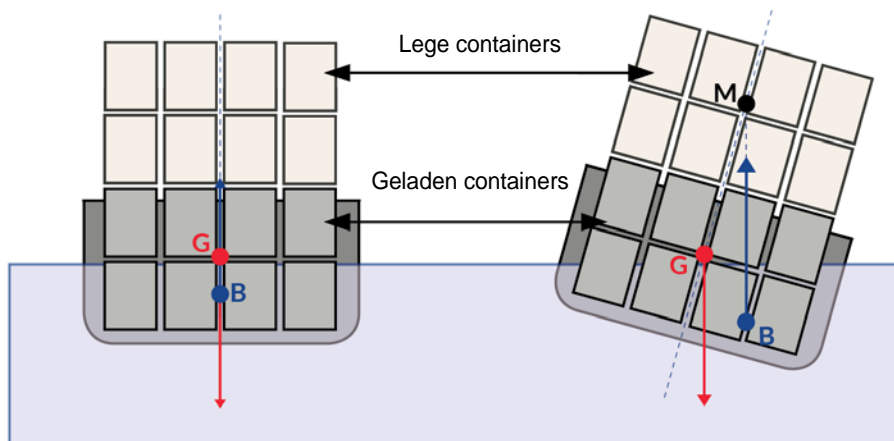
De loodrechte, vanaf het drukpunt van een licht slagzij makend schip getrokken lijnen, snijden zich in een punt dat het metacentrum (M) wordt genoemd.

Het aanvangsmetacentrum is het snijpunt van de werklijn van de opwaartse kracht bij slagzij en het vlak van kiel en stevens. Tot een helling van ongeveer 5 of 7 graden ligt het metacentrum praktisch in het vlak van kiel en stevens maar bij meer helling loopt het uit dat vlak door de verandering van de vorm van het onderwaterschip.

Het metacentrum kan als het draaipunt van een schip dat slagzij met een kleine hellingshoek maakt, beschouwd worden.

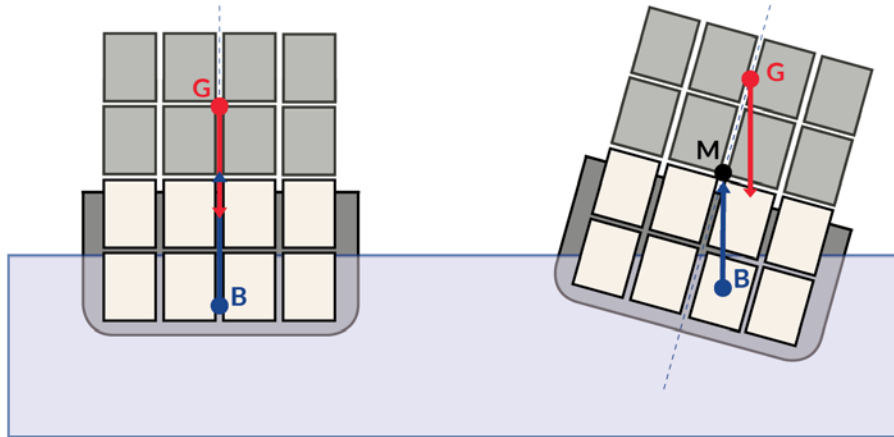
De metacentrische hoogte (GM-afstand) is de afstand tussen het metacentrum en het zwaartepunt. Dat is een essentieel criterium voor de stabiliteit van een schip.

Hoe hoger het metacentrum, hoe groter de stabiliteit, want de afstand GM is dan groot en positief. Immers, wanneer het metacentrum zich boven het zwaartepunt bevindt, is het evenwicht stabiel. Zolang het zwaartepunt zich onder het metacentrum bevindt, is er een richtend stabiliteitsmoment en zal het schip terugkeren in zijn evenwichtstoestand (afbeelding 4).



Afbeelding 4

Wanneer het metacentrum zich echter onder het zwaartepunt van het schip bevindt, is de afstand GM klein en negatief: het evenwicht is niet stabiel en er is een negatief stabiliteitskoppel. Het schip zal een nog grotere helling krijgen en kapseizen (afbeelding 5).



Afbeelding 5

Kortom, voor de stabiliteit is in de binnenvaart de hoogte van het zwaartepunt ten opzichte van de kiel een belangrijke factor. De stabiliteit wordt verbeterd door een diepliggend zwaartepunt en verslechterd door een hoog liggend zwaartepunt. Zo kunnen we door zware containers onder in het schip en lege op de bovenste lagen te plaatsen, zorgen voor een positieve bijdrage aan de stabiliteit. Op afbeelding 4 zijn de geladen containers onder in het schip geplaatst en is het zwaartepunt dienengevolge lager dan op afbeelding 5, waar de geladen containers op de bovenste lagen zijn geplaatst.

In tegenstelling tot de ligging van het drukingspunt en het metacentrum is het zwaartepunt beïnvloedbaar door de schipper. Het zwaartepunt wordt immers grotendeels bepaald door de ingenomen lading van het schip.

2.2.3 Vrijvloestofeffect

Op containerschepen treedt het vrijvloestofeffect op als (ballast)tanks (drinkwater, brandstof, enzovoort.) niet geheel gevuld zijn of als er om een andere reden vrijvloestofoppervlakken aan boord zijn (bijvoorbeeld regenwater in het ruim): als het schip slagzij krijgt, komt de vloeistof in beweging. De vloeistof beweegt zich naar de kant waarnaar het schip overhelmt, en vergroot op die manier de al bestaande slagzij.

Een vrijvloestofoppervlak heeft een nadelige invloed op de stabiliteit van het schip omdat met de beweging van de vloeistof ook het zwaartepunt G zich verplaatst. Het oprichtend moment neemt daardoor af.

Voor een maximale stabiliteit moet elke (ballast)tank dus ofwel helemaal vol, ofwel helemaal leeg zijn.

Het vrijvloeistofeffect kan een cruciale invloed hebben op de stabiliteit, en een schipper moet zich hier dan ook terdege van bewust zijn. Ballast zetten tijdens het laden/lossen van het schip is zeer gevaarlijk, omdat juist tijdens het proces van het ballast zetten het vrijvloeistofeffect optreedt.

2.3 Algemene kennis betreffende stuwage

Stuwage

Als een binnenvaartschip containers laadt, moet altijd een stuwplan gemaakt worden. Een goed stuwplan maken is niet eenvoudig. Er moet namelijk rekening worden gehouden met veel verschillende aspecten zoals:

- de stabiliteit van het schip;
- de stabiliteit tussentijds na het laden of lossen van een partij op een tussenliggende bestemming;
- het aantal en de locatie van de laadterminals;
- het aantal en de locatie van de losterminals;
- de brughogten en vaardiepten;
- het gewicht van containers, zwaarste containers onder in het schip;
- de reebers moeten aan boord soms op het elektriciteitsnet zijn aangesloten;
- de krachten en spanningen op het schip;
- de trim en helling van het schip;
- de voorschriften betreffende het laden van ADN containers;
- de zichtlijn van het schip.

Stackers en twistlocks

Containers mogen niet gaan schuiven tijdens het varen, als het schip scheef komt te liggen of bij stoten. Het is daarom van belang de containers goed te borgen. Dit gebeurt door middel van stackers of twistlocks.

De stackers worden geplaatst op de hoeken van de containers, de zogenaamde cornerkasten. Alle lagen die boven de denneboom uitsteken kunnen door middel van stackers op elkaar gekoppeld worden. Dit is meestal de derde en vierde laag containers waarbij ook aan de buitenzijde van de container stackers geplaatst worden. Voor een container die in het midden staat, maar geen container naast zich heeft, kan een stacker ook goed gebruikt worden voor het op elkaar koppelen. Bij het gebruik van stackers worden de containers niet aan elkaar vast gezet; de stackers dienen slechts om te voorkomen dat ze verschuiven.

Er kunnen zich nautische omstandigheden voordoen, waarbij twistlocks de voorkeur hebben boven stackers, denk hierbij aan varen op ruime vaarwateren (de Westerschelde bijvoorbeeld) in extremere weersomstandigheden, of met lege containers. Bij het gebruik van twistlocks staan de containers daadwerkelijk aan elkaar vast. Twistlocks hebben geen invloed op de stabiliteit als zodanig; zij houden de containers slechts aan elkaar vast waardoor ze minder snel overboord zullen slaan. Bij een positieve stabiliteit hebben twistlocks een positieve invloed op de veiligheid. (Bij een negatieve stabiliteit juist niet.) In de praktijk kan een stabiliteit echter niet negatief zijn indien de reglementaire criteria in acht zijn genomen.



Twistlock (foto Maira van Helvoirt)

3. Best practices

Wanneer de wettelijke stabiliteitskaders voor binnenvaartschepen, zoals beschreven in punt 2.1, nageleefd worden, kan een schip veilig aan de vaart deelnemen. Aanvullend op de geldende stabiliteitsregels zijn door het binnenvaartbedrijfsleven een aantal best practices geformuleerd, die de stabiliteit, stuwage of logistieke dienstverlening van de containerbinnenvaart verder kunnen verbeteren. Stabiliteit en stuwage van de lading van containerschepen zijn zowel scheeps- als reisafhankelijk. De **schipper** blijft altijd **zelf verantwoordelijk** voor belading en stuwage.

Gebruikelijke werkwijzen met betrekking tot laden en lossen van schepen gelden ook voor containerschepen. Gezien de bijzondere aard van containerlading kunnen aanvullende tips wellicht doelmatig zijn. De verplichte regelgeving betreffende stabiliteit dient te allen tijde naar behoren te worden toegepast en nageleefd teneinde de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende te waarborgen.

3.1 Best practices vóór belading

1. Bij de voorbereiding van de reis moet aan het volgende worden gedacht:
 - informatie over de nautische omstandigheden tijdens de reis (weersomstandigheden, getijdenstroming, vaargebied, enz.);
 - de eventueel te verwachten hoogte-of diepgangsbepalingen;
 - stuwage van de lading en nagaan of de in het stabiliteitsboek vermelde stabiliteitscriteria (zie 2.1.7) in acht zijn genomen;
 - nagaan of de lading veilig en stabiel ingenomen kan worden;
 - de containerlogistiek, nagaan of de goede dienstverlening geboden kan worden binnen de vereiste stabiliteitskaders;
 - de geschikte seinvoering wanneer ADN-containers aan boord zijn (blauwe kegels).
2. Voor zover mogelijk behoren de containers op schade of lekkage gecontroleerd te worden in voorkomend geval dient dit aan de opdrachtgever gemeld te worden.
3. Bij het opstellen van het stuwplan houdt de schipper rekening met de plaats van reefers. Een reefer moet gekoeld blijven en dient aan boord vaak aangesloten te worden op het elektriciteitsnet.

4. Als containers met gevaarlijke goederen zijn geladen, dan is het belangrijk (en verplicht!) dat men weet waar deze containers volgens het stuwplan staan. Bij noodsituaties (ongeval) is dan sneller vast te stellen of deze containers schade hebben.
5. Om logistieke redenen wordt een schip meestal met 'verticale blokken' gestuwd. Schepen laden de containers dan per terminalbestemming bij elkaar, in één rij verdeeld over verschillende lagen in de hoogte opgesteld. Bij deze wijze van stuwen, blokstuwen, moet worden gecontroleerd dat aan de geldende voorschriften inzake stabiliteit is voldaan!



3.2 Best practices tijdens het laden

3.2.1 Best practices inzake stabiliteit

6. De stabiliteit wordt verbeterd door een diepliggend zwaartepunt en verslechterd door een hoog liggend zwaartepunt, daarom plaatsen we zo veel als mogelijk de zwaarste containers onder in het schip en de lichte boven.
7. De slingertijd van het schip is direct gekoppeld aan de stabiliteit; hoe groter de stabiliteit, hoe korter de slingertijd.

3.2.1.1 Uitwisselingen tussen de terminal en schipper

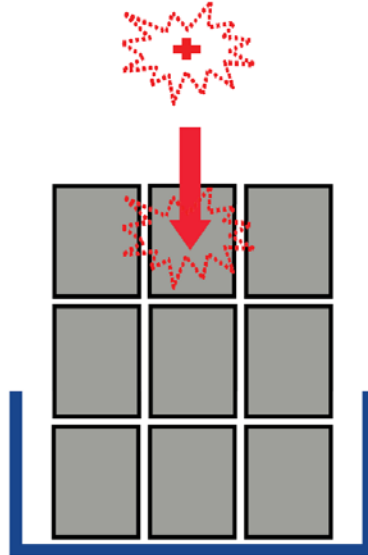
8. De schipper geeft de volgorde van belading aan op basis van een vooraf door hem opgesteld stuwplan. De stuwadoor is verplicht dit stuwplan te volgen. Als dit om zeer uitzonderlijke redenen niet mogelijk is en afgeweken moet worden van het stuwplan, kunnen ongewenst de grenzen van de stabiliteit in beeld komen. Het 'laag voor laag' stuwen kan dan uitkomst bieden. Men laadt laag voor laag het schip vol en verwerkt daarbij de gewichten laag voor laag in de stabiliteitsberekening. Bij het laden van elke laag kan berekend worden of het schip nog wel stabiel ligt. Indien de stabiliteitsgrenzen zouden naderen, kan tijdig gestopt worden met laden.
9. De schipper geeft vóór het begin van het laden een goede laadinstructie aan de terminal. De schipper is verantwoordelijk voor zijn schip en bepaalt hoe zijn schip geladen wordt. De schipper zal proberen het schip eenvoudig en efficiënt te stuwen. Om de veiligheid altijd te waarborgen, moeten de terminalmedewerkers bij het laden en lossen van containers te allen tijde rekening houden met de instructies van de schipper.

3.2.1.2 Gewicht van de containers

10. Het aanleveren van de juiste containergewichten blijft voor het bedrijfsleven een belangrijk uitgangspunt. De VGM (Verified Gross Mass zie punt 5 Invoering van de verplichting tot het wegen van containers die aan boord van een zeeschip worden geladen en de gevolgen voor de binnenvaart) zal hier hopelijk een positieve bijdrage aan leveren. Om de stabiliteitsberekening te kunnen maken moet de schipper zich ervan vergewissen dat hij/zij over het brutogewicht van elke container beschikt.
11. Een schipper die tijdens het laden van een container een groot verschil tussen het werkelijke en het gemelde gewicht constateert, moet de container weigeren. Bij twijfel over de stabiliteit, moeten containers achtergelaten worden bij de terminal! Risico's worden veelal genomen onder druk van derde partijen, de schipper moet daar als eindverantwoordelijke tegen bestand zijn!
12. De schipper kan een eventueel groot verschil tussen het geladen totale gewicht en het verwachte theoretische totale gewicht inschatten door het vergelijken van:
 - de som van het gewicht van alle containers aan boord gebaseerd op de door de terminal gemelde informatie;
 - het daadwerkelijk geladen gewicht. Dat kan door het meten van de inzinking van het schip worden bepaald. Aan de hand van de meetbrief kan bij een bepaalde inzinking het aan boord geladen gewicht worden berekend.

13. Bij twijfel over het totale gewicht van de containers wordt aangeraden een stabiliteitsberekening te maken door het veronderstelde extra gewicht bij de bovenste laag op te tellen.

Verschil in het gewicht (overschot aan gewicht)



3.2.1.3 Stabiliteitsberekening

14. Het gebruik van een stuwprogramma met geïntegreerde stabiliteitsberekening, vereenvoudigt het stuwen enorm en wordt dan ook sterk aanbevolen. Het stuwprogramma moet voor het schip en daarvoor ingesteld, Het gebruik van software spreadsheets wordt daarentegen sterk afgeraden vanwege het risico dat rekenformules per ongeluk, onbedoeld gewijzigd of gewist worden.
15. Het gebruik van het stuwprogramma van een zusterschip is verkeerde zuinigheid. Vergelijkbare schepen kunnen op diverse punten (zoals de indeling van tanks) zodanig afwijken dat de stabiliteitsgegevens niet met elkaar vergelijkbaar zijn.
16. Bij de ingebruikname van het stuwprogramma controleert de schipper met de installateur of voor het stuwplan de juiste gegevens gebruikt zijn door een handmatige berekening te maken en die te vergelijken met de berekening van het stuwprogramma.
17. Bij het maken van een handmatige berekening behoort de juiste tabel van het stabiliteitsboek (zie 2.1.7) te worden gebruikt.
- Zodra er minstens één HC-container geladen is, behoort voor alle containers de HC-tabel (HC – zie verklarende woordenlijst) gebruikt te worden.
 - Containers gelden alleen als "vastgezet" bij cellulaire schepen; in alle andere gevallen is géén sprake van "vaste" containers en behoort dus de tabel voor "losse" containers gebruikt te worden.
 - Zodra er minstens één ADN-container geladen is, behoort voor alle containers de ADN-tabel gebruikt te worden.



(fotos van een cellulair schip, Benjamin Boyer)

3.2.2 Best practices stabiliteit die extra aandacht verdienen

18. Vrij bewegend water in het schip beïnvloedt de stabiliteit nadelig, verraderlijk daarbij is regenwater. Controleer vóór belading en vóór het vertrek regelmatig of er geen water in het schip staat. In bepaalde gevallen is het aan te bevelen om ook de verbindingsleidingen (crossovers) van gasolie- en drinkwatertanks te sluiten.
19. Evenzo behoren grote oppervlakken van vrij bewegende vloeistoffen aan boord zo veel mogelijk te worden vermeden. Indien ballast moet worden gebruikt, dient altijd rekening te worden gehouden met de vrijvloeistofmomenten. Ballasttanks, zeker die van zij tot zij lopen, moeten volledig leeg of volledig gevuld zijn. Dit in verband met het vrijvloeistofmoment en het scheef vallen.
 - Indien ballast nodig is, moet dit **vóór** belading ingenomen worden.
 - Vul nooit ballasttanks als het schip een lage stabiliteit heeft of over zijn stabiliteitsgrenzen beladen is; tijdens het innemen van ballastwater verslechtert de stabiliteit enorm!
20. Houdt rekening met weersverwachtingen, ook wind is van invloed. Pas hier indien nodig de stuwage op aan.
21. Containerschepen laden soms de rijen containers met veel ruimte ertussen. Bij smalle schepen kunnen bijvoorbeeld net geen drie rijen naast elkaar worden geladen. Wees er op bedacht dat als tussen de rijen te veel ruimte is, de containers zich bij slagzij, stoten of aanvaren kunnen verplaatsen. In voorkomend geval behoort ruimte tussen de containers te worden vermeden.
22. Controleer, voordat het laden begint, de laadlijst op het type containers en houd rekening met de specifieke eisen van bijzondere containers. Er zijn vele containertypes die afwijken van standaard-containers. Bijvoorbeeld:
 - HC (High Cube)-containers zijn 30 cm hoger;
 - super high cube containers zijn 60 cm hoger;
 - 45 feet pallet wide containers zijn 6 cm breder;
 - 20 feet tankcontainers zijn soms 10 cm lager;
 - diverse tussenmaten zoals 23 ft, 25 ft, 30 ft;
 - reefers hebben ventilatie en soms een kabelaansluiting nodig.

3.3 Best practices tijdens de vaart

23. De schipper past het vaargedrag aan de beladingtoestand aan, met name bij het varen en keren van stilstaand of rustig water naar vrij stromend water, of bij het varen bij (dwars)golven en sterke (dwars)wind.
24. Water in het gangboord dient te worden voorkomen. Gangboorden die voor een groot gedeelte onder water liggen kunnen een bijkomende factor zijn, die het oprichtend vermogen van het schip vermindert.

3.4 Aanvullende best practices met betrekking tot stuwage

25. De schipper controleert of de containers volgens het stuwplan geplaatst worden, zowel op de juiste plaats, als op de juiste wijze. De container moet met de hoeken (cornerkasten) op de hoeken van de container eronder staan.
26. Stapels met lege containers in het midden van het ruim zijn zeer gevoelig voor omstoten, probeer een vak vol te stuwen of plaats ze tegen de zij aan.
27. Het gebruikte stuw materiaal is in goede staat.

3.5 Aanvullende best practices

28. Het doorgeven van de juiste kruiplijnhoogte na belading aan de bemanning is belangrijk voor de veiligheid tijdens de vaart; ongevallen met betrekking tot de doorvaarthoogte van bruggen kunnen aldus worden vermeden.
29. Het goed merken van de containervakken voorkomt verwarring tijdens laden en lossen. Dit kan door middel van strepen aan de binnen- en buitenkant van de denneboom, nummers aan de binnen- en buitenkant van de denneboom en eventueel strepen/kruizen en nummers op de vloer.
30. Plaats geen 20ft containers op de 40ft containers. De 20ft containers kunnen de 40ft containers beschadigen omdat deze geen versterking hebben in het midden van de container.
31. Flatrack- of open top containers met uitstekende lading behoren goed bereikbaar te zijn op het moment van lossing, zodat de terminalmedewerkers erbij kunnen om ze eventueel met kettingen te kunnen lossen.

4. Bij- en nascholing

Goede primaire en secundaire scholing is van groot belang. Het is zelfs niet onwaarschijnlijk dat een goed kennisniveau bij de bemanningen een grotere bijdrage aan de veiligheid levert dan andere factoren die door de schipper veel minder te beïnvloeden zijn (zoals de juistheid van de containergewichten).

Sinds 1 januari 2015 wordt stabiliteit geleidelijk ingevoerd in de opleiding van het basisdiploma ADN.

Het wordt aangeraden om een regelmatige na- en bijscholing (dat wil zeggen gedurende de hele loopbaan) op te nemen in de risk assessment en onderdeel te maken van een aan boord gehanteerd kwaliteitssysteem.

Meerdere argumenten pleiten voor een regelmatige na- en bijscholing, want stabiliteit is een complexe kwestie. Wanneer een nieuw stuwprogramma aan boord wordt geïnstalleerd, moet de schipper vertrouwd raken met de mogelijkheden en de beperkingen daarvan, om fouten te vermijden.

Controleer met de installateur:

- de stabiliteitsberekening,
- het gebruik van de juiste tabellen in de stuwsoftware,
- de juiste toepassing van de vrijvloeistofoppervlakcorrectie.

Evenzo biedt bijscholing de mogelijkheid kennis op het gebied van regelgeving uit te breiden en te actualiseren.

5. Invoering van de verplichting tot het wegen van containers die aan boord van een zeeschip worden geladen en de gevolgen voor de binnenvaart

Het belang van juiste containergewichten is evident. Immers: foutieve containergewichten zullen per definitie tot onjuiste stuwplannen leiden. De invoering van weegverplichting komt ten goede van de nauwkeurigheid van het gewicht van de containers.

Sinds 1 juli 2016 mogen containers pas aan boord van een zeeschip geladen worden als hun gewicht op gecertificeerde wijze vastgesteld. Dit gewicht wordt Verified Gross Mass (VGM) genoemd. De IMO (Internationale Maritieme Organisatie) heeft twee methodes voor het bepalen van de VGM goedgekeurd:

- a) er wordt met een gekalibreerde weegschaal gewogen, of;
- b) het gewicht wordt aan de hand van een gecertificeerde methode berekend.

De verantwoordelijkheid daarvoor ligt primair bij de verlader. In de praktijk besteedt de verlader het vaststellen van VGM vaak uit aan een logistiek dienstverlener (bijvoorbeeld de inland terminal).

Idealiter zal de VGM al vastgesteld zijn vóór de container in het achterland op een binnenschip geladen wordt. De VGM hoeft echter pas bekend te zijn vóór belading op het zeeschip, en een verlader kan de container dus in principe ook op de deepseaterminal laten wegen. Het ontbreken van een VGM kan dus niet als reden worden aangevoerd om een container te weigeren.

Zelfs met gekalibreerde apparatuur blijkt het onmogelijk om 100% accurate gewichten te bereiken. De verschillende lidstaten van de IMO hanteren daarom een (verschillende) marge. De schipper heeft geen enkele verplichting – en ook niet de mogelijkheid – om de VGM te controleren; hij mag er vanuit gaan dat de verschafte gegevens correct zijn. Mocht hij in de praktijk niettemin ontdekken dat het feitelijke gewicht wel degelijk afwijkt van de opgegeven VGM, dan moet hij de container natuurlijk weigeren zodat deze niet aan boord geladen wordt.

De beschikbaarheid van juiste gewichten zal voor de binnenvaart pas tot positieve effecten leiden, als die correcte gewichten bij de verschillende schakels in de logistieke keten vervolgens ook correct in de informatiesystemen opgenomen worden. Dit vereist organisatorische/procesmatige aanpassingen. Om de elektronische uitwisseling van het containergewicht tussen de verschillende partijen mogelijk te maken is inmiddels een nieuw EDI-bericht (EDI, Electronic Data Interchange) ontwikkeld, het zogeheten VERMAS-bericht, en zijn andere, bestaande EDI-berichten (zoals de COPRAR-Load) aangepast.

Hoewel de verplichting om de containergewichten op gecertificeerde wijze vast te stellen in principe een positieve bijdrage aan de veiligheid in de binnenvaart zal leveren, zal nog moeten blijken wat het daadwerkelijke positieve effect voor de binnenvaart zal zijn.

6. Toekomstige ontwikkelingen van het containertransport

6.1 Elektronische berichtenuitwisseling

De komende jaren zal elektronische berichtenuitwisseling tussen barge operator, terminals en schip steeds verder toenemen. Een aantal proefprojecten waarbij gebruik gemaakt wordt van de EDI-berichten BAPLIES (scheepsplan) en MOVINS (stuwinstructies) zijn inmiddels gestart. Deze EDI-berichten worden automatisch in het systeem van de terminal ingelezen, hetgeen voor de terminal leidt tot een efficiëntere stackoperatie. Voordeel voor de schipper is, dat hij/zij na belading van zijn/haar schip een finale BAPLIE kan terugontvangen van de terminal, waardoor hij/zij een accuraat overzicht heeft van welke container waar is geladen. De stuwprogramma's zijn reeds aangepast en kunnen deze EDI-berichten verwerken.

Kortom, het gebruik van BAPLIES en MOVINS zal terminals en binnenvaart in staat stellen om schepen op efficiënte wijze volgens een gedetailleerd stuwplan te laden.

Bovengenoemde berichtenuitwisseling via EDI is niet hetzelfde als de elektronische berichtenuitwisseling via de BICS-software in het kader van de op de Rijn geldende meldplicht. Het voldoen aan de meldplicht van artikel 12.01 van het RPR via de BICS-software zal echter gewoon mogelijk blijven via de stuwprogramma's. De werkwijze voor de schipper zal daarom nauwelijks wijzigen.

6.2 Kwaliteitssystemen

Waar kwaliteitssystemen als EBIS in de tankvaart al langer gemeengoed zijn, is dat in de containerbinnenvaart nog niet het geval. Daarom wordt, door een aantal marktpartijen, op dit moment een door het bedrijfsleven geïnitieerd en gedragen integraal kwaliteitssysteem ontwikkeld. Schepen worden hierbij niet alleen beoordeeld aan de hand van criteria als staat van onderhoud, milieuprestatie, certificering en bemanningsvoorschriften, maar er wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de aanwezigheid van procedures, instructies en management evenals van veiligheids- en kwaliteitssystemen.

Een risk assessment, waarbij het specifieke stabiliteitsrisico in kaart wordt gebracht, zal hier ook in meegenomen worden. Op basis van deze risk assessment kunnen adequate maatregelen worden opgenomen in de standaardscheepsprocedures. Ook de frequentie, de inhoud en het niveau van de (bij-)scholing voor bemanningsleden moet hierin opgenomen worden.

7. Bibliografie

Voor het samenstellen van deze gids is gebruik gemaakt van de volgende literatuur:

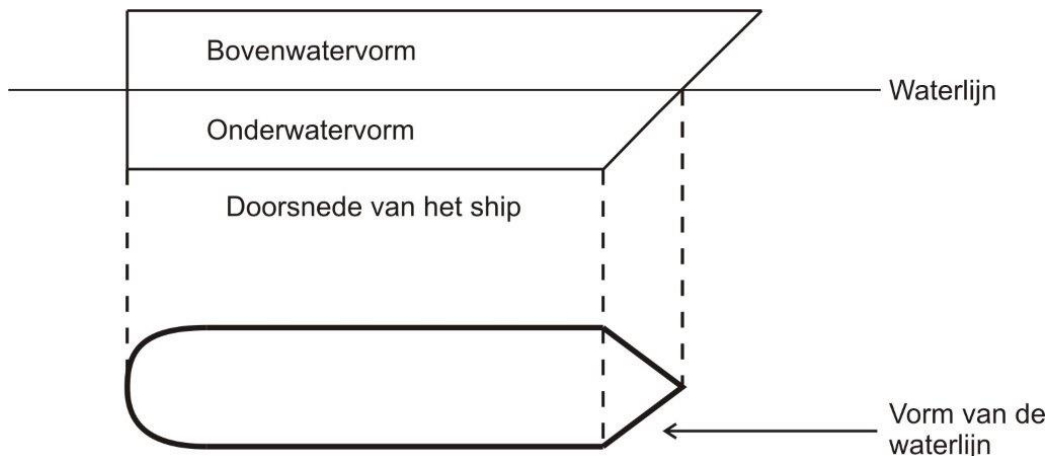
- CCNR, CCR-reglementen, [online] www.ccr-zkr.org/13020500-nl.html
- CEREMA, CETMEF (Centre d'Etudes Techniques Maritimes Et Fluviales), *Stabilité des bateaux - Examen d'un dossier*, 2012, 50 blz., pdf, [online] http://www.eau-mer-fleuves.cerema.fr/IMG/pdf/AGj_Web_R12-07_StabilitedesBateaux_140113_cle653bc1.pdf
- CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart) *Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN)*, 2015, [online] www.cesni.eu/documents

- EICB (Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart), syllabus *De basisbegrippen van de scheepsstabiliteit*, 2009, 12 blz., pdf, [online] <http://www.cbrb.nl/publicaties/42-themabijsenkomsten/343-stabiliteit-19-03-2009-eicb-syllabus-de-basisbegrippen-van-de-scheepsstabiliteit>
- Foulard Marc et Krieger Kai, *Les cahiers maritimes, Calculs de stabilité*, InfoMer, 2003, 70 blz., ISBN-10: 2-9135-9629-0 en ISBN-13: 978-2-9135-9629-0
- Autorengemeinschaft Hermann, Landwehr, Schütze, *Kentersicherheit in der Binnenschifffahrt, BSBG (Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft)*, 50 blz.
- Dipl.-Ing. Klaus Schmitt *Stabilität des Binnenschiffes - Lehrheft für die Schiffsführer-ausbildung (Fachkunde für Binnenschiffer)*, Binnenschifffahrts-Vlg, 1989, 32 blz., ISBN 978-3-87078-035-7
- Prof. Andreas Meyer-Bohe, *Schwimmfähigkeit und Stabilität von Schiffen*, Cuvillier Verlag Göttingen, 134 blz.
Uittreksel: https://cuvillier.de/uploads/preview/public_file/975/9783869556888.pdf
- Raad voor de Transportveiligheid, *De stabiliteitsrisico's van binnenschepen en drijvende werktuigen*
- Sys, Christa, *Lesboek Laden en lossen in de binnenvaart: onderhandeling, regelgeving of gebruik*, Academia Press, 2014, 269 blz., ISBN 978-9-0382-2444-2
- UNECE (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties), *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)*, 2017, 1024 blz., [online] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/ADN2017/ADN_2017_E_Web.pdf
- van Dokkum Klaas, *Scheepsstabiliteit*, Dokmar, 2010, 176 blz. ISBN 978-9-0715-0016-9

Voor het samenstellen van deze gids zijn de volgende websites geraadpleegd:

- Sail Skills, Sail Skills - Stability. http://sailskills.co.uk/Stability/stability_index.html
- IMO (International Maritime Organization). Our Work. Maritime Safety. Stability and Subdivision <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/StabilityAndSubdivision/Pages/Default.aspx>

8. Verklarende woordenlijst



Bovenaanzicht van het schip

ADN-container	Een ADN-container bevat gevaarlijke goederen in de zin van het ADN-Verdrag (zie bibliografie)
EDI, Electronic Data Interchange	Uitwisseling van elektronische gegevens (EDI) is een uitwisseling tussen twee computers, waarbij handelsdocumenten in elektronisch formaat tussen handelspartners worden uitgewisseld.
Gewicht	Het gewicht is een neerwaartse kracht die op een aan zwaartekracht onderworpen object wordt uitgeoefend.
HC-container (High Cube)	Een container heeft de volgende standaardbuitenafmetingen: lengte 20 ft (6,058 m) of 40 ft (12,192 m), breedte 8 ft (2,438 m) en hoogte 8,5 ft (2,591 m). De hoogte van een HC-container is 9 ft (2,743 m) of 9,5 ft (2,896 m).
Nettogewicht/brutogewicht	Brutogewicht = nettogewicht + gewicht van de lege container
Slingertijd	De slingertijd is de tijdsduur die verloopt tussen twee momenten waarop het schip zich weer in dezelfde positie bevindt.
Stuwprogramma / Beladingscomputer	<p>Een instrument bestaande uit een computer (hardware) en een digitaal programma (software) dat het mogelijk maakt te waarborgen dat bij ieder geval van ballasten of laden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de toelaatbare waarden voor langssterkte en maximale diepgang niet worden overschreden; en - de stabiliteit van het schip in overeenstemming is met de voorschriften die op het schip van toepassing zijn. <p>Hiertoe moeten de stabiliteit in onbeschadigde toestand en de stabiliteit in beschadigde toestand worden berekend.</p> <p>Ter wille van de doeltreffendheid moet een dergelijke software ingesteld zijn voor de specifieke eigenschappen van het schip (zwaartepunt, vorm van de romp, indeling, enzovoort.)</p> <p>Voorts is het stuwprogramma vaak gecombineerd met een softwareprogramma voor het ontwerpen van een stuwplan.</p>
Waterlijn	Het snijpunt tussen de scheepsromp en het water. Die lijn is horizontaal.

CONTACTEN

AQUAPOL

www.aquapol-police.com

EBU

Vasteland 78
NL-3011 BN Rotterdam
Nederland

www.ebu-uenf.org

ESO

Sint-Anna Business & Seminar Center
Sint Annadreef 68B
B-1020 Bruxelles
België

www.eso-oeb.org

CCR

Palais du Rhin
2 place de la République
F-67000 Strasbourg
Frankrijk

www.ccr-zkr.org

Editie mei 2017

De zeven gouden regels voor het verzekeren van de stabiliteit van een containerschip

- De verplichte regelgeving betreffende stabiliteit toepassen en naleven.
- Laadinstructions geven aan terminalmedewerkers om zeker te stellen dat het schip volgens het stuwplan wordt geladen.
- Zware containers onder in het schip plaatsen en lege containers op de bovenste lagen.
- Ballasttanks moeten volledig leeg of volledig gevuld zijn.
- Bij een na het laden instabiel schip, niet proberen te stabiliseren door bepaalde ballasttanks met water te vullen.
- Bij gebruik van een stuwprogramma voor het controleren van de stabiliteit, moet het programma specifiek voor het schip worden ingesteld.
- **Een stabiliteitsberekening en een goed stuwplan maken kost minder tijd en geld dan het lichten.**



PROTOCOL 15

**Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard
overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
(artikelen 11.02, vierde t/m zevende lid, 11.04, tweede lid, hoofdstuk 14a, met uitzondering van
14a.07 eerste lid, 15.14, eerste lid, 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikelen 11.02,
vierde lid, 11.04, eerste en tweede lid, 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2 en vijfde lid, 24.06 vijfde
lid, overgangsbepalingen bij artikelen 11.02, vierde lid, 11.04, tweede lid, 14a.02, tweede lid,
tabel 1 en 2 en vijfde lid, bijlage I, schets 10, bijlagen Q, R en S)**

Besluit

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

- a) artikel 11.02, vierde t/m zevende lid – Bescherming tegen vallen
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- b) artikel 11.04, tweede lid – Gangboord
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- c) hoofdstuk 14a, met uitzondering van art. 14a.07 eerste lid – Boordzuiveringsinstallaties
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- d) artikel 15.14, eerste lid – Voorzieningen voor het verzamelen en het verwijderen van huishoudelijk afvalwater
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- e) artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.02, vierde lid
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- f) artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.04, eerste en tweede lid
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- g) artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2 en vijfde lid
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- h) artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.02, vierde lid
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- i) artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.04, tweede lid
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- j) artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2 en vijfde lid
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- k) bijlage I, schets 10 – Veiligheidstekens
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14)
- l) bijlagen Q, R en S – Boordzuiveringsinstallaties
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27, laatstelijk verlengd bij Besluit 2014-I-14).

De voorschriften gelden vanaf 1 december 2017 tot en met 6 oktober 2018.

De Centrale Commissie geeft haar Comité Reglement van onderzoek de opdracht in het voorjaar van 2018 over te gaan tot een evaluatie van de vervaldatum van de desbetreffende voorschriften met het oog op de mogelijke wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn die tot doel heeft verwijzingen in te voeren naar de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN).

PROTOCOL 16

Moratorium voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard

overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

(artikelen 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikelen 8.05, zesde lid, 8.10, derde lid, 10.04, 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, 15.06, zesde lid, 15.07, 15.08, derde lid, 24.03, eerste lid, overgangsbepalingen bij artikelen 3.04, zevende lid, 7.01, tweede lid, 8.10, tweede lid, 9.01 en 12.02, vijfde lid, 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikelen 10.04, 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, 15.06, zesde lid, 15.07, 15.08, derde lid)

Besluit

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

- a) artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 8.05, zesde lid, derde tot vijfde zin - Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen van brandstoftanks
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16)
- b) artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 8.10, derde lid; artikel 24.03, eerste lid – Overgangsbepaling bij artikel 3.04, zevende lid, artikel 7.01, tweede lid, artikel 8.10, tweede lid en artikel 12.02, vijfde lid - Geluidsgrens voor stilliggende schepen, door een varend schip voortgebracht geluid, ten hoogste toegestane niveau van de geluidsdruk in de machinekamer, niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip bij de stuurstelling, geluidshinder en trillingen in verblijven
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16)
- c) artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 10.04; artikel 24.06, vijfde lid – Overgangsbepaling bij artikel 10.04 - Toepassing Europese norm op bijboten
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16)
- d) artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid; Artikel 24.06, vijfde lid – Overgangsbepaling bij artikel 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid - Fabriekslabel voor kranen, beveiliging, bescheiden aan boord
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16)
- e) artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 15.06, zesde lid, letter c; artikel 24.06, vijfde lid – Overgangsbepaling bij artikel 15.06, zesde lid, letter c - Vluchtwegen niet door keukens van passagiersschepen
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16)
- f) artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 15.07; Artikel 24.06, vijfde lid – Overgangsbepaling bij artikel 15.07 - Eisen aan het voortstuwingssysteem van passagiersschepen
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16)
- g) artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 15.08, derde lid; Artikel 24.06, vijfde lid – Overgangsbepaling bij artikel 15.08, derde lid - Eisen aan de alarminstallatie voor het waarschuwen van het boordpersoneel en de bemanning van passagiersschepen
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16)

- h) artikel 24.03, eerste lid – Overgangsbepaling bij artikel 9.01 - Eisen aan elektrische installaties
(aangenomen bij Besluit 2014-I-16).

De bedoelde voorschriften gelden vanaf 1 december 2017 tot en met 6 oktober 2018.

De Centrale Commissie geeft haar Comité Reglement van onderzoek de opdracht in het voorjaar van 2018 over te gaan tot een evaluatie van de vervaldatum van de desbetreffende voorschriften met het oog op de mogelijke wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn die tot doel heeft verwijzingen in te voeren naar de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN).

PROTOCOL 17

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 18

Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en Milieu, kennis van het gewijzigde tijdschema van de onderbrekingen van het sluisbedrijf,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen en over de inspanningen om de gevolgen voor de scheepvaart door de gelijktijdig uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen in de Boven-Rijn te beperken,

betuigt haar tevredenheid over de door de Franse delegatie georganiseerde bijeenkomst met de deelname van alle sluisbeheerders en vertegenwoordigers van het scheepvaartbedrijfsleven om te informeren over de vertragingen bij de onderhoudswerkzaamheden van de sluizen in de Boven-Rijn,

benadrukt het belang van een regelmatige communicatie van de sluisbeheerders met het scheepvaartbedrijfsleven, in het bijzonder in het kader van de voorlichtingsbijeenkomsten die minstens eenmaal per jaar plaatsvinden,

stelt vast dat de onderbrekingen van het sluisbedrijf voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk en adequaat zijn,

verzoekt de Duitse en Franse delegatie

- de werkzaamheden zo veel mogelijk te bespoedigen en de scheepvaart zo gering mogelijk te belemmeren,
- de scheepsexploitanten vroegtijdig en met gebruik van River Information Services over de onderbrekingen van het sluisbedrijf en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke planningen te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de onderbrekingen van het sluisbedrijf op hun schutting moeten wachten, gereed te houden.

Bijlage

Bijlage bij protocol 18

**Overzicht van het buiten bedrijf zetten van de sluisen in 2017
in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace
herzien op 30.04.2017**

De gewijzigde gegevens ten opzichte van Besluit 2016-II-16 zijn vet gedrukt

Exploitant	Sluis	Begin van de onderbreking van de scheepvaart	Einde van de onderbreking van de scheepvaart	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluis	09.10.2017	27.10.2017	Beperking
EDF	Kembs oostelijke sluis	01.01.2017	11.08.2017	Mogelijke hinder ¹
EDF	Ottmarsheim kleine sluis	15.05.2017	01.09.2017	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluis	06.03.2017	10.03.2017	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluis	06.06.2017	15.09.2017	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluis	01.01.2017	03.02.2017	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün kleine sluis	10.04.2017	13.07.2017	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün grote sluis	27.03.2017	31.03.2017	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluis	03.04.2017	22.09.2017	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluis	06.03.2017	17.03.2017	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluis	15.05.2017	25.08.2017	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluis	01.01.2017	24.04.2017	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim kleine sluis	03.04.2017	09.06.2017	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluis	06.03.2017	10.03.2017	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluis	06.06.2017	04.08.2017	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluis	06.03.2017	10.03.2017	Beperking
VNF	Gamsheim westelijke sluis	22.05.2017	09.06.2017	Mogelijke hinder ²
		03.07.2017	28.07.2017	Mogelijke hinder en beperking bij hoogwater ²
VNF	Gamsheim oostelijke sluis	12.06.2017	30.06.2017	Mogelijke hinder ²
		31.07.2017	25.08.2017	Mogelijke hinder en beperking bij hoogwater ²
WSV	Iffezheim westelijke sluis	18.09.2017	20.10.2017	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluis	17.07.2017	21.07.2017	Mogelijke hinder

¹ Voortzetting van het buiten bedrijf zetten van de oostelijke sluis bij Kembs, gestart in 2016

² Cf. protocol "Herbouw van de brug over de sluisen van Gamsheim"

PROTOCOL 19

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2016-I-15)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

neemt op grond van informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu, kennis van de geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

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

stelt vast dat deze maatregelen

- aan een verbetering van de veiligheid en het goede verloop evenals van de duurzame ontwikkeling van de scheepvaart bijdragen
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk belemmeren.

Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Duitse Rijn
in 2016 - 2017**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,0 - 338,0	In uitvoering De sedimentaanvulling wordt zonder wijzigingen voortgezet. In 2016 werd 152.248 m³ grind toegevoerd. In 2017 zal naar schatting 185.000 m ³ worden bijgevoerd.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0 - 352,0	In uitvoering Doel: voorkomen van verdere erosie van de rivierbodem, stabilisatie van de bodem. Daar waar de rivier te diep geworden is, zal een laag waterbouwstenen van ca. 0,50 m tot 1,00 m worden gelegd. In 2016 werd bij Rijn-km 336,1 tot Rijn-km 341,4 7.686 m³ waterbouwstenen ingebouwd. Voor het jaar 2017 is de aanleg van ca. 1600 m ³ materiaal ter stabilisatie van de bodem gepland.	Geen
3	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	423,9 - 425,8	Begin: maart 2017 Gereed: april 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 50.000 m ³ grind.	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
4	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	446,9 - 447,6	Begin: mei 2017 Gereed: mei 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 13.000 m ³ grind.	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
5	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	443,0	Begin: april 2017 Gereed: juni 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 5.000 m ³ slib.	Geen

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
6	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	362,5	Begin: maart 2017 Gereed: april 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 10.000 m ³ slib.	Geen
7	Oeverherstel bij Daxlanden	358,8 - 359,3	Begin: juni 2017 Gereed: oktober 2017 Aanleg van alternatieve voorzieningen	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
8	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	377,5 - 378,6	Begin: februari 2017 Gereed: mei 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 20.000 m ³ grind.	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
9	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	382,8 - 383,6	Begin: februari 2017 Gereed: mei 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 17.000 m ³ grind.	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
10	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	356,8 - 357,5 357,8 - 358,2	Begin: augustus 2017 Gereed: september 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 35.000 m ³ grind.	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
11	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	386,5 - 387,7	Begin: februari 2017 Gereed: mei 2017 Herstel van het vereiste profiel. Baggeren van 50.000 m ² grind.	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
12	Sedimentbeheer Midden-Rijn Sedimentopstuwing Weisenau	493,3 - 494,46	Begin: januari 2016 Gereed: maart 2016 8.500 m ³ Baggerwerkzaamheden in regie.	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
13	Sedimentbeheer Midden-Rijn Sedimentopstuwing Weisenau	493,3 - 494,46	gepland voor 2017 gepland 15.000 m ³	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
14	Sedimentbeheer Midden-Rijn Sedimentaانvulling Wallersheim	593,0 - 596,4	Begin: oktober 2016 Gereed: maart 2017 35.000 m ³	Geen
15	Averijligplaats Bingen	527,7 - 527,95	2016 Opsporing en verwijdering van oorlogstuig.	Geen
16	Sedimentaانvulling midden Neder-Rijn, fase 3	743,0 - 747,0 759,7 - 763,5	Begin: medio 2016 Gereed: einde 2017 Sedimentmanagement Aانvulling op 4 plaatsen	Geen
17	Sedimentaانvulling benedenloop Neder-Rijn Fase 2	813,5 - 818,5 826,5 - 838,7 847,0 - 850,0	Begin: medio 2016 Gereed: einde 2018 Sedimentmanagement Aانvulling op 8 plaatsen	Geen
18	Oeverherstel bij Wardt	828,0 - 830,0	Begin: medio 2016 Gereed: einde 2018 Sanering van afdekking	Geen
19	Verlenging van de kribben aan de linker Rijnoever bij „Hübschwer Grintort“, fase 3	832,0 - 839,0	Begin: medio 2017 Gereed: einde 2019 Onderhoudswerkzaamheden aan bovenkant kribben en bijstorting ontgrondingskuil	Geen
20	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Duisburg.-Rhein	-	gepland voor 2017	Geen, Bekendmaking in ELWIS
21	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Keulen	-	gepland voor 2017	Geen, Bekendmaking in ELWIS

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn
in 2016 - 2017**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	863 860	Alle benodigde projectbesluiten zijn genomen. 1 ^e fase - <u>in uitvoering</u> : aanpassing bestaande haven Tuindorp, modernisering van ca. 20 ligplaatsen. 2 ^e fase: <u>gepland eind 2019</u> : nieuwbouw haven Spijk voor ca. 50 ligplaatsen.	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Grensproject Spijk	862 – 864,3	Zandsuppletie. 1 ^e fase is voltooid. 2 ^e fase: 2019	Hinder tijdens de werkzaamheden, op termijn verbeterde diepgang
4	Kribverlaging met aanleg Langsdammen kmr 911-922	911 – 922	Kribverlagingen en aanleg langsdammen op de Waal zijn uitgevoerd. In 2017/2018 worden de kribben langs het Pannerdensch kanaal verlaagd.	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
5	Verbeteren invaart haven Haaften	936	Verbreden van de invaart en plaatsen van palen in het verlengde van de steigers in de haven, zodat langere schepen makkelijker ligplaats kunnen nemen. Realisatie in 2017	
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
6	Algemene renovatie van de sluisen en stuwen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Planning voor uitvoering: - Amerongen: najaar 2017 - Hagestein: voorjaar 2018 - Driel: najaar 2018	Enige hinder tijdens de werkzaamheden

PROTOCOL 20

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2016 (2016-I-16)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van de sluis Iffezheim van 2,80 m bij ORL,
- 1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn bij Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR en
- 1984-I-29 waarmee zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg/Neuburgweier en dientengevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector kennis heeft genomen,

neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en Milieu en in het bijzonder van het volgende:

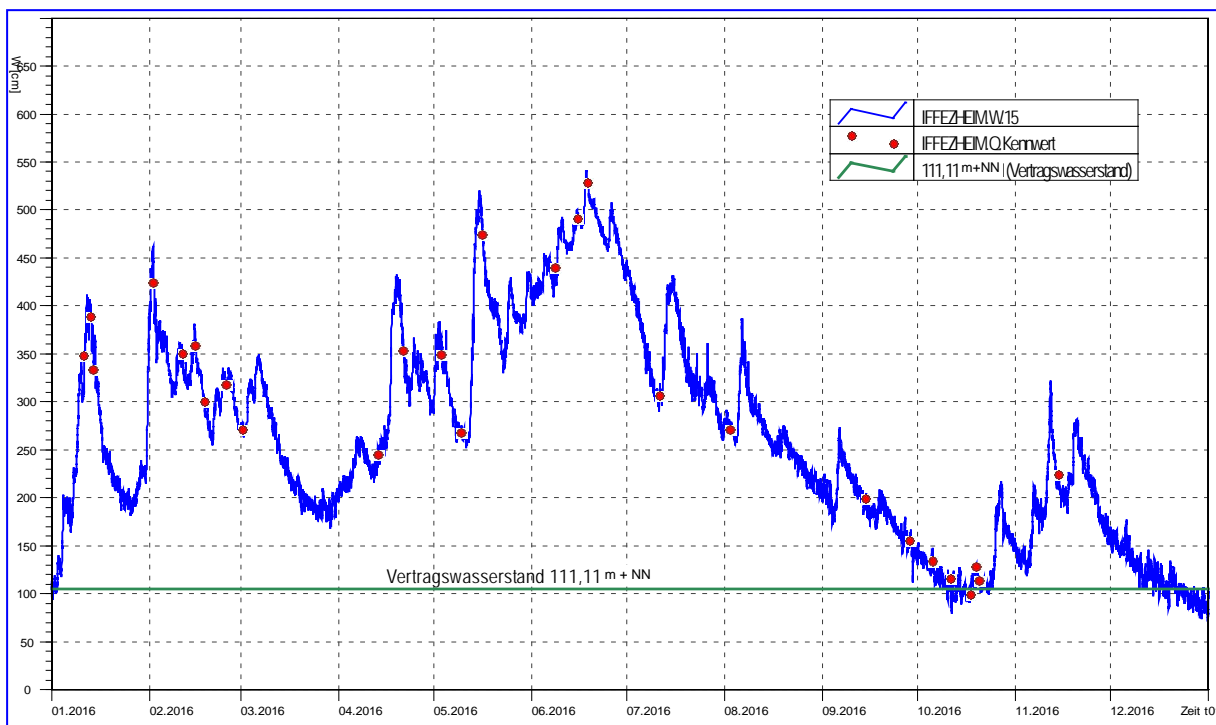
- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluis bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.

Bijlage

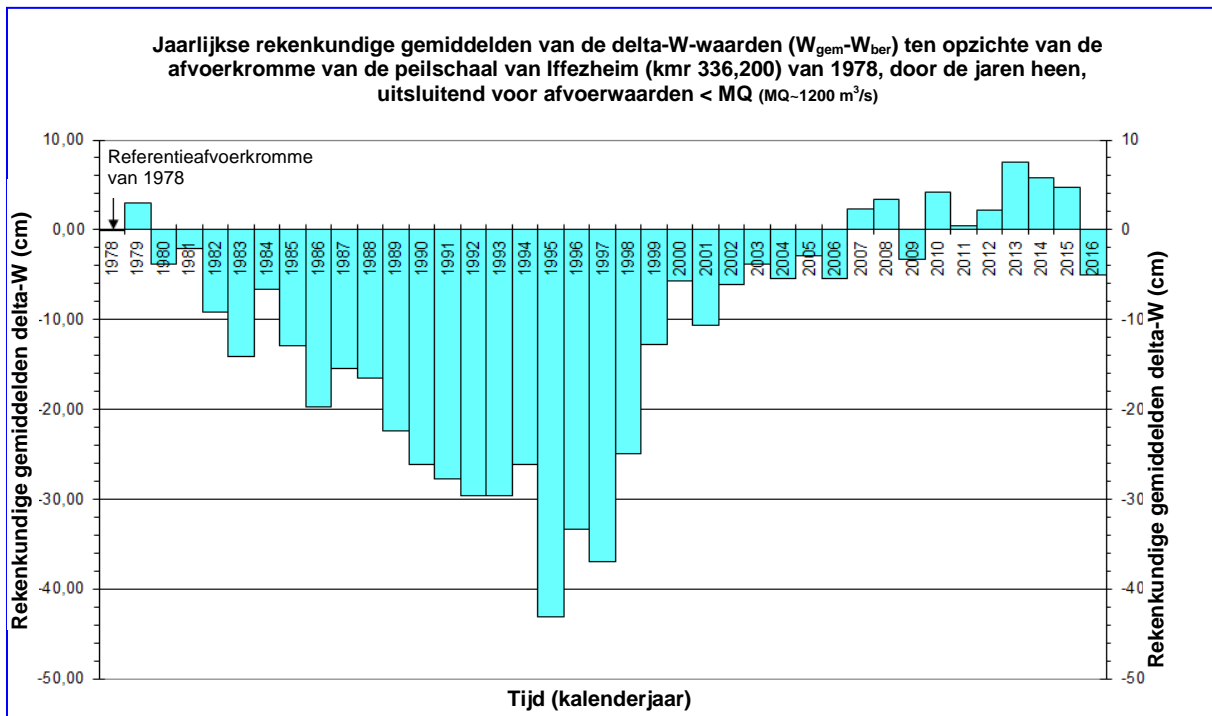
Controle van de door de overeenkomst bepaalde waterstand bij Iffezheim voor het jaar 2016 ter overlegging aan de CCR

Het jaar 2016 werd gekenmerkt door een hoge hoogwaterstand in het midden van het jaar en laagwaterstanden die in oktober en december onder de overeengekomen waterstand van 105 cm respectievelijk 111,11 m + NN lagen. De piek van de hoogwaterstand in juni vond plaats op 16 juni 2016 met 541 cm / 115,47 m NHN, de laagste stand op 11 oktober 2016 met 79 cm / 110,85 m NHN. De maanden januari, februari en maart werden gekenmerkt door verhoogde waterstanden en gering hoogwater, eind maart viel de waterstand terug tot een niveau dat aanzienlijk onder de gemiddelde waterstand lag. Vanaf het begin van april onderging de waterstand in verschillende cycli een vrijwel continue stijging tot half juni. Vanaf medio juni viel de waterstand opnieuw cyclusgewijs terug tot half oktober. Tot half november steeg de waterstand weer tot de gemiddelde waterstand om vervolgens tot het einde van het jaar continu te dalen tot een waterstand onder de overeengekomen waterstand.

De totale afvoer bedroeg voor het jaar 2016 circa 43 miljard m³, waarvan circa 28 miljard m³ voor rekening kwam van het hoogwater in het midden van het jaar (begin tot eind, april - oktober). Ter vergelijking: de totale afvoer in de jaren 2014 en 2015 bedroeg 36 respectievelijk 38 miljard m³. Dit verklaart dat het hoogwater van medio 2016 morfologisch tot een grote sedimentafvoer heeft geleid.

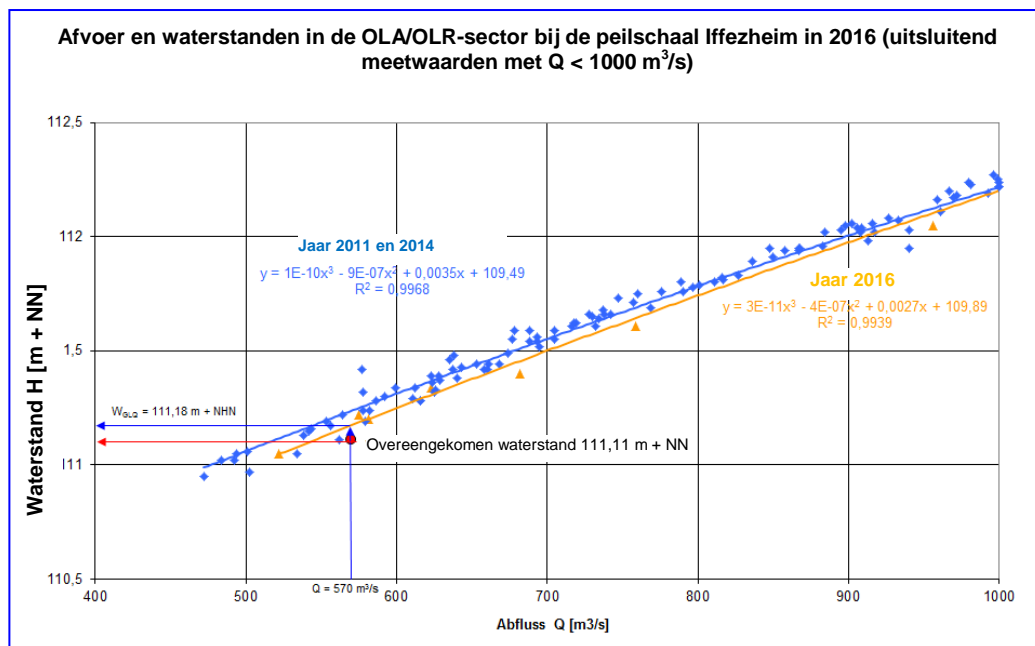


In 2016 zijn 27 afvoermetingen uitgevoerd bij de peilschaal van Iffezheim (kvr 336,200). De waarden lagen tussen 575 m³/s en 3490 m³/s. Deze metingen zijn tussen 11 januari en 14 november 2016 uitgevoerd.

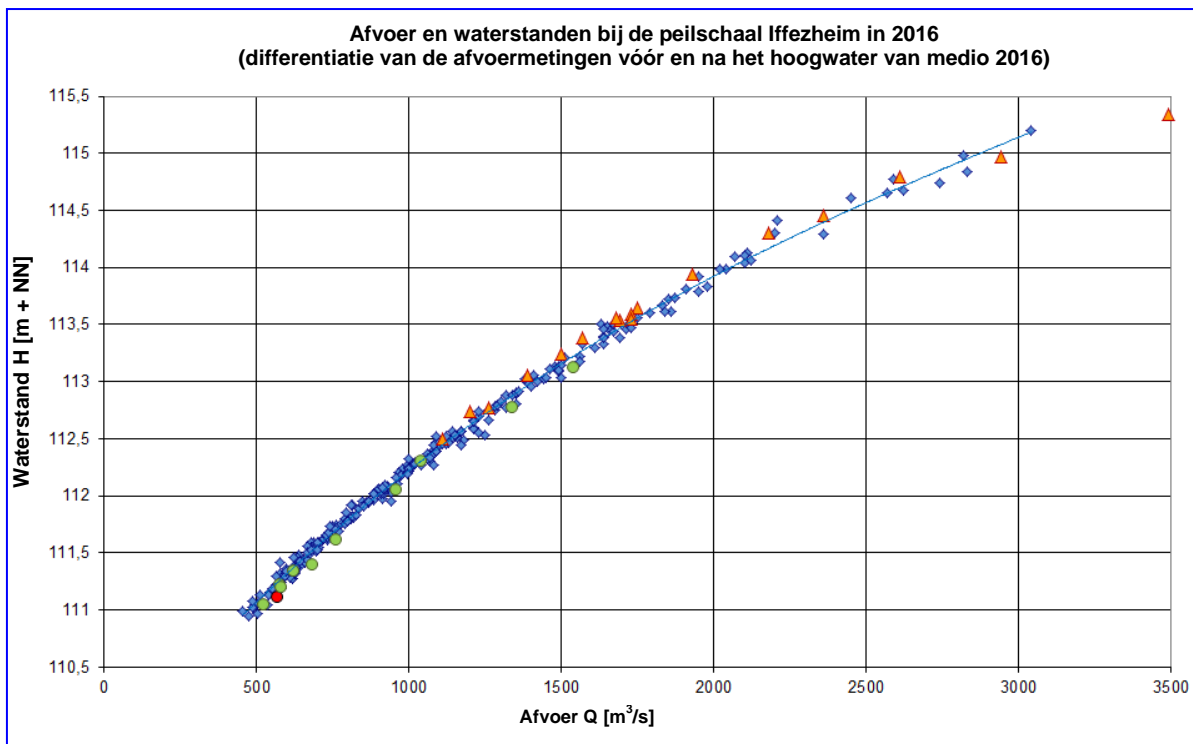


Alle afvoermetingen < $1200 \text{ m}^3/\text{s}$ hebben in de tweede helft van het jaar plaatsgevonden, dus na het geconstateerde hoogwater. Dit hield in dat het rekenkundige **gemiddelde van metingen in 2016 < $1200 \text{ m}^3/\text{s}$ (~MQ)** circa 5,0 cm onder de delta-W-waarden ($W_{gem} - W_{ber}$) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim van 1978 (referentieafvoerkromme) lag.

Uitgaande van het diagram "Afvoer en waterstanden in de OLA/OLR-sector bij de peilschaal Iffezheim" in 2016 (uitsluitend meetwaarden met $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)" vertoont het kalenderjaar 2016 praktisch geen wijziging bij een referentieafvoer van $570 \text{ m}^3/\text{s}$. De waterspiegel voor het kalenderjaar 2016 (overeenkomstig punt 1.3 van de overeenkomst van december 1982, Bondsrepubliek Duitsland en Franse Republiek, artikel 1(1)a)) ligt bij 111,18 m NHN en dus boven de overeengekomen waterstand van 111,11 m + NN.



De sedimentafvoer door het hoogwater van medio 2016 wordt ook teruggevonden in de exploitatie van de afvoermetingen. De metingen uit de eerste helft van het jaar voor de piek van het hoogwater liggen in vergelijking met een afvoerkromme uit de jaren 2011 en 2014 aanzienlijk hoger (gele driehoeken), de metingen uit de tweede helft (groene stippen) aanzienlijk lager, ook bij gelijke afvoerwaarden. De sedimentafvoer lijkt te beginnen bij afvoeren van circa $\sim 2700 \text{ m}^3/\text{s}$.



PROTOCOL 21

Vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en Milieu betreffende het bouwproject vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau aan de linkeroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

Bijlagen

**Vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau
Bouw en onderhoud van een passage met verplaatsbaar reservoir te Rhinau**

Samenvatting

Edf, Unité de Production Est, is voornemens bij de waterkrachtcentrale van Rhinau een vispassage te bouwen. Deze vispassage omvat een inlaatwerk voor een pompstation aan de oever van de stroomafwaarts gelegen wachtplaats voor de sluis (voor de lokstroom), alsook een ligplaats voor een schip dat de migrerende vissen stroomopwaarts zal brengen.

Context

- 1. Soort bouwwerk**
Inlaatwerk voor een pompstation (pompdebiet: 14 m³/s).
Ligplaats voor een schip voor het vervoer van de vissen.
- 2. Dichtstbijzijnde plaats / stad**
Centrale van Rhinau in de gemeente Diebolsheim (Frankrijk).
- 3. Rijnkilometer**
Tussen 256,700 en 256,810 (ongeveer), m.a.w. aan de linkeroever van de stroomafwaarts gelegen wachtplaats voor de sluisen van Rhinau.
- 4. Soort bouwwerkzaamheden**
Civieltechnische werkzaamheden voor het pompstation (damwand, graafwerk, beton).
Dukdalven om het pompstation af te schermen en voor het aanleggen van het schip voor het vervoer van de vissen.

Algemene beschrijving

- 5. Breedte van het vaarwater**
Kanaalbreedte stroomafwaarts van de sluisen van Rhinau: 116 m op niveau 160 mNN.
- 6. Breedte van de vaargeul**
100 m.
- 7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het inlaatwerk**
Inlaat:
13 m in de richting oost/west
17,50 m in de richting noord/zuid
10,20 m diep vanaf het platform
De inlaat is zodanig ontworpen dat de dwarse aanzuigsnelheid, loodrecht op de inlaat, minder dan 0,3 m/s bedraagt.
Ligplaats voor het schip:
Ongeveer 80 m
- 8. Situatie ten opzichte van de vaargeul en het vaarwater**
Op de linkeroever van de stroomafwaarts gelegen wachtplaats voor de sluisen van Rhinau. Buiten de vaargeul (ook tijdens de werkzaamheden).
- 9. Afstand tot het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts en stroomafwaarts)**
Gesitueerd op 300 m stroomafwaarts van de infrastructuur van Rhinau.

Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

- 10. Vorm van het bouwwerk over de vaargeul (recht, gebogen)**
Het bouwwerk komt niet in de vaargeul.
- 11. Laagste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogte-referentiesysteem)**
Laagste punt van het inlaatwerk op 153,80 m NN, maar buiten de vaargeul.
- 12. Hoogste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogte-referentiesysteem)**
164,00 m NN, maar buiten de vaargeul.
- 13. MHW (m, hoogte-referentiesysteem)**
161,15 m NN.
- 14. Doorvaarthoogte bij [MHW]**
Bedding van de stroomafwaarts gelegen wachtplaats op 154,00 m NN (gegevens van de dieptemeting in 2016), dus 7,15 m.
- 15. Doorvaartbreedte bij [MHW] met een hoogte van (9,10 m / 7,00 m)**
De vaargeul, momenteel 100 m breed, wordt niet minder breed door het inlaatwerk (noch tijdens, noch na voltooiing van de werkzaamheden).
- 16. Dekking van kabels, leidingen of bouwwerken in de rivierbodem**
Niet van toepassing.

Inachtneming van de radarvaart

- 17. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut**
Civieltechnisch bouwwerk in gewapend beton, zonder blootliggende metalen onderdelen: geen storingen door radarecho's verwacht.
- 18. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's**
Niet van toepassing.
- 19. Geplande constructievorm van het bouwwerk**
Recht.
- 20. Gepland constructiemateriaal**
Tijdelijke waterkering van damwanden, in de hoogte even hoog als de bestaande dekplaten. Onderwaterbeton voor de bodemplaats van de inlaat en de zijwanden van het bouwwerk.

Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

21. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

Plaatsen van de dukdalven om de bouwplaats te beschermen en de ligplaats voor het schip voor het vervoer van de vissen af te bakenen.

Inkorten van de dekplaten voor de plaatsing van de damwand.

Plaatsen van een damwand om de inlaat van het pompstation af te schermen en om het graafwerk te verrichten en onder water de betonnen bodemplaat te plaatsen.

Inkorten van de damwanden op de hoogte van de bestaande dekplaten, zodra de werkzaamheden zijn voltooid.

Tijdens geen enkele fase van de werkzaamheden zal er hinder in de vaargeul ontstaan.

22. Periode van de uitvoering

Van september 2018 tot september 2019.

23. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

Vóór de werkzaamheden wordt de nodige signalisatie geplaatst.

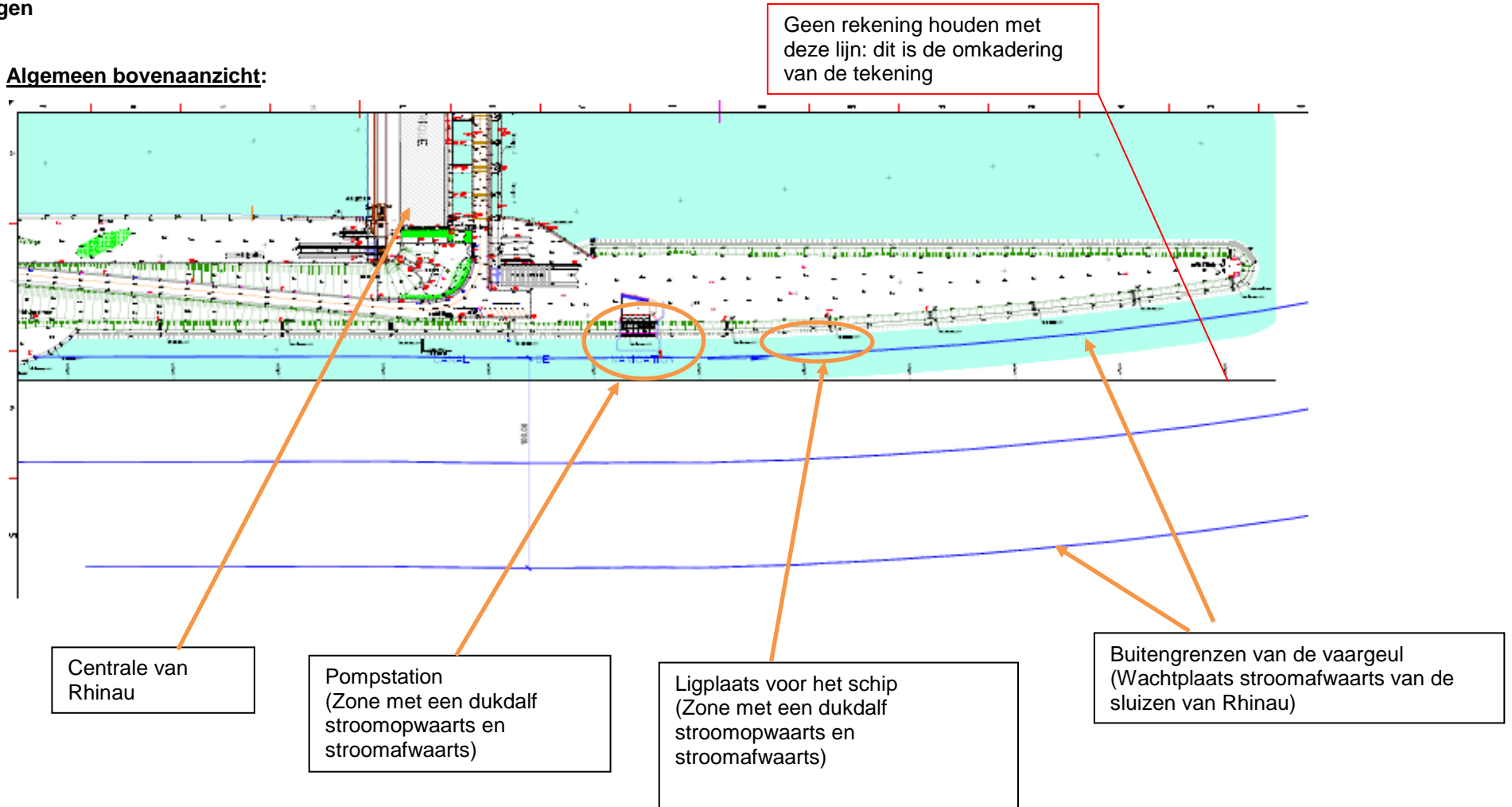
Snelheidsbeperking gedurende de bouw van de damwand en de plaatsing van de dukdalven: gedurende 5 maanden.

24. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)

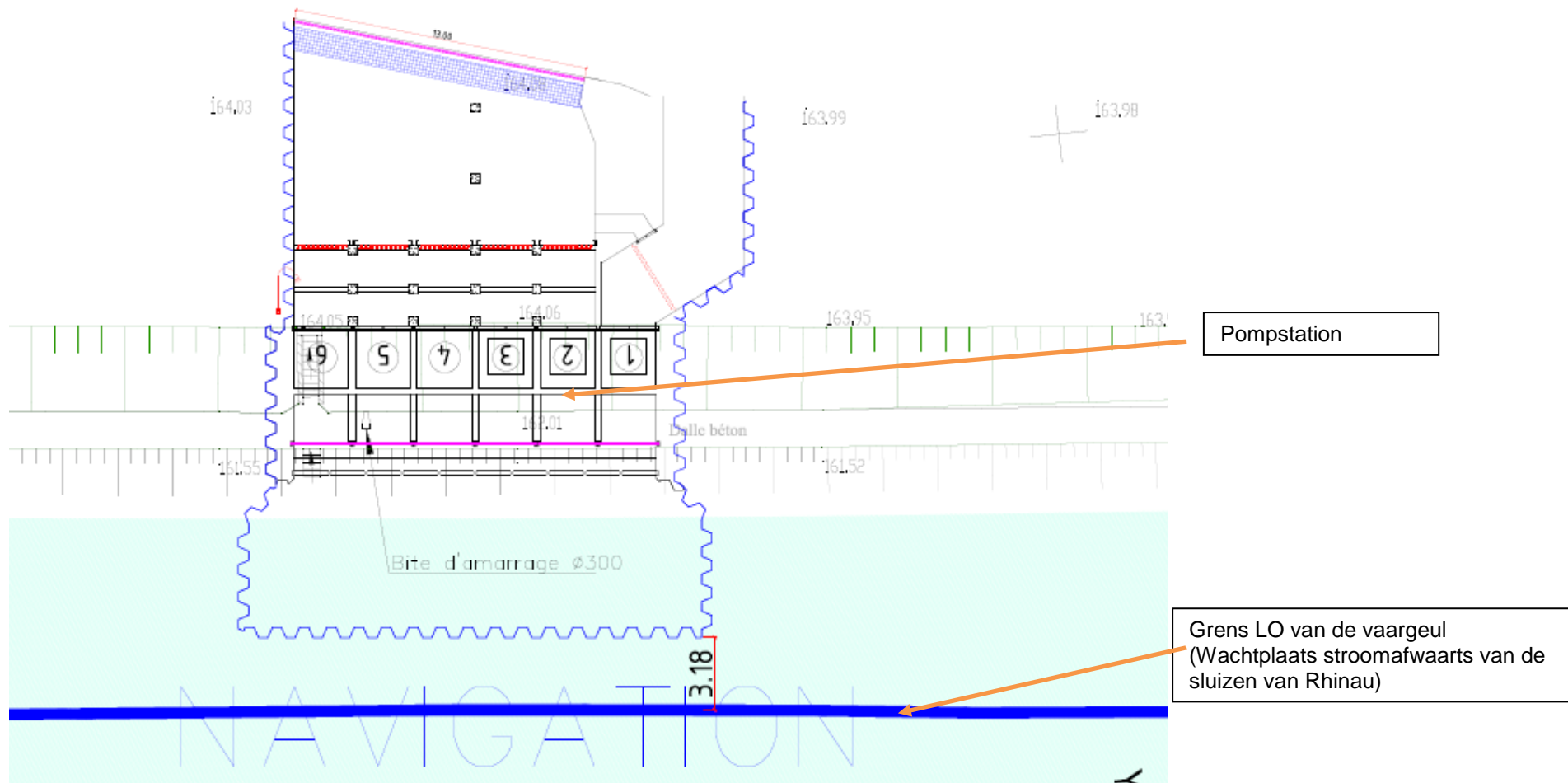
Niet van toepassing.

Tekeningen

Algemeen bovenaanzicht:



Schets van het inlaatwerk van het pompstation:



PROTOCOL 22

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

Bijlagen

Bijlagen bij protocol 22

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIeregLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes 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
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-		11.6.2014	-
2015-I-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Anker und Benutzung von Ankerpfählen (§ 7.03)	I	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	1.12.2016	19.6.2015
2015-I-15	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 1.06 Benutzung der Wasserstraße - § 11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge - § 11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge und endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05	I	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	1.12.2016	19.6.2015
2015-II-15	Änderungen der RheinSchPV durch §§ 1.10 und 7.08 Anordnungen Nr. 2 vorübergehender Art - Änderungen der Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas § 7.08 Nr. 5 und 6 (LNG) als Brennstoff nutzen	I	1.12.2016 1.2.2016	6.1.2016	12.5.2017	24.9.2016	11.12.2015
2015-II-16	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art - Änderung der Vorschriften für die freie Sicht (§ 1.07)	I	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	24.9.2016	12.1.2016
2015-II-17	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	1.12.2016	25.1.2016

*) 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
1998-II-26	§ 11.01 – Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014	21.11.2015	21.3.2016	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01)	I	1.12.2015	23.12.2016	21.3.2016	1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-II-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, und 24.02 Nr. 2)	W	1.4.2016	1.1.2009**)	21.3.2016	12.5.2017	1.7.2009	12.1.2016
2015-II-19	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anerkennung gleichwertiger anderer Genehmigungen für Bordkläranlagen (§ 14a.07)	I	1.12.2016	5.6.2014	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2015-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Informations- und Navigationsgeräte (Anlage M Teil I §§ 1 und 3)	I	1.12.2016	1.1.2013 9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2015-II-21	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Vorschriften für die freie Sicht (§§ 7.02, 15.01 Nr. 5 und 6, 24.02 und 24.06)	I	1.12.2016	9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2015-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO - Vorschriften für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, insbesondere Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen	I	1.12.2016	9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-10	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017					3.2.2017

3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel ("RSP"): Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

Inwerkingtreding van het Reglement, van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015			11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016			12.5.2017	22.6.2016	
2016-II-9	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017					3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, Deel V

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 003	Sigma 350 300°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	19.3.2014	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 004	AlphaTurn (River) MFM / MFL 90°/min, 300°/min + EBF01a	Alphatron Marine BV	Alphatron Marine B.V. Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	20.7.2015	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-086
FVT 005	Titan 300 90°/min, 270°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	7.11.2016	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-085
FVT 006	Titan 500 90°/min, 270°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	7.11.2016	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-084
FVT 007	Titan 1000 90°/min, 300°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	15.3.2017	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-083

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

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

...

Duitsland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	(0)9372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	(0)6232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(erkend van 1.4.1993 t/m 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	(0)38392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkt-service-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Niet meer in bedrijf sinds 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	(0)3933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
22.	Imtech marine germany GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Albert-Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
28.	Lammers Schiffeslektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	(0)40-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik <i>(Niet meer in bedrijf sinds 1.1.2017)</i>	Lärchenstraße 14 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	(0)991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	(0)3841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	(0)621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein <i>(Niet meer in bedrijf sinds 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
42.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
43.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	(0)203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
44.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
45.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
47.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
48.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
49.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
50.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
51.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

...

Nederland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(erkend van 6.1.2010 t/m 6.1.2016)</i> <i>(erkend van 11.2.2016 t/m 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(erkend van 12.9.2016 t/m 12.9.2017)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	Imtech Marine Netherlands <i>(erkend van 31.7.2009 t/m 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 16.2.2016 t/m 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 14.3.2016 t/m 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(erkend van 1.11.2016 t/m 1.3.2017)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10 428 33 44	info@radioholland.com www.radioholland.com

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
4.	Navimar B.V. <i>(erkend van 17.12.2009 t/m 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(erkend van 14.7.2010 t/m 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2015)</i> <i>(erkend vanaf 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
9.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
10.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
11.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
12.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtbv.nl www.dmtbv.nl
13.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
14.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
15.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
16.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
17.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
18.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
19.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, Deel III

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

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

...

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
2.	Argenaut GmbH (Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles (erkend van 17.9.2010 t/m 25.3.2014)	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Niet meer in bedrijf sinds 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
17.	IFE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 1.1.2017)</i>	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	service@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	tmginfo@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein <i>(erkend van 21.5.2010 t/m 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Vessel-Navigation-Systems	Blandorferstraße 25 D-26524 Hage	(0)4936 9172888	info@gallandt.de www.gallandt.de
37.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
38.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
39.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
40.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
41.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-0	yr@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
43.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
44.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
45.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden - Bauhof Minden (alleen voor vaartuigen van WSV)	Bauhofstraße 11 D-32425 Minden	(0)571 6458-2928	bhf-minden@wsv.bund.de
46.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

...

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(erkend van 6.1.2010 t/m 6.1.2016)</i> <i>(erkend van 11.2.2016 t/m 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(erkend van 8.1.2010 t/m 8.1.2016)</i> <i>(erkend van 12.9.2016 t/m 12.9.2017)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2015)</i>	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
4.	Huisman Maritiem B.V. <i>(erkend van 9.11.2009 t/m 9.11.2015)</i>	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
5.	Imtech Marine Netherlands <i>(erkend van 31.7.2009 t/m 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 16.2.2016 t/m 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 14.3.2016 t/m 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(erkend van 1.11.2016 bis 1.3.2017)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10-4283344	info@radioholland.com www.radioholland.com
6.	Navimar B.V. <i>(erkend van 17.12.2009 t/m 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
7.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(erkend van 14.7.2010 t/m 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
8.	SAM Electronics Nederland B.V. <i>(erkend van 25.11.2009 t/m 25.11.2014)</i>	IJzerwerkerkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. & Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2020)</i>	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 317437 (0)228 755397	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/ radioinspections@shiptron.nl http://www.shiptron.com/
10.	Werkina Werkendam B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2015)</i> <i>(erkend vanaf 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
11.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
12.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
13.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
14.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
15.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
16.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
17.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtdv.nl www.dmtbv.nl
18.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
19.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
20.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
21.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
22.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
23.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasserdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
24.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl

4.3 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2013-I-16)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 4/2016 van 1 december 2016

ad artikel 10.03b– Vast ingebouwde brandblusinstallaties
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

SCENIC GEM

Voor de toepassing van artikel 2.19, eerste lid, en in afwijking op artikel 10.03b van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Scenic Gem” – met ENI-nummer 02335900 - toegestaan om de fijnsproeiwaternevelinstallatie van Knaack & Jahn Schiffbau GmbH met nozzle type MK6 systeem toe te passen in machinekamers, ketelruimen en pompkamers, onder de voorwaarden genoemd in deze aanbeveling.

Het water mag uitsluitend in de vorm van verneveld water in de te beschermen ruimte worden afgegeven. De druppelgrootte moet 5 tot 300 micrometer bedragen.

De bedoelde brandblusinstallaties moeten behalve aan de eisen bedoeld in artikel 10.03b, eerste tot en met zevende lid en in het negende lid, aan de volgende eisen voldoen, waarbij het achtste lid van overeenkomstige toepassing is:

- a) Brandblusinstallaties moeten beschikken over een typegoedkeuring op grond van MSC/Circ. 1165¹ of een andere door één van de lidstaten erkende norm. De typegoedkeuring wordt uitgevoerd door een erkend classificatiebureau of door een gemachtigde testinstelling. De gemachtigde testinstelling moet voldoen aan de Europese normen inzake de algemene eisen aan de kundigheid van test- en kalibreerlaboratoria (EN ISO/IEC 17025 : 2005).
- b) De brandblusinstallatie moet overeenkomstig de afmetingen van de grootste te beschermen ruimte gedimensioneerd zijn en het water gedurende ten minste 30 minuten continu in de ruimte kunnen sproeien.
- c) De pompen, hun schakelinrichtingen en de ventielen die nodig zijn voor de werking van de installatie moeten in een ruimte buiten de te beschermen ruimten worden geïnstalleerd. De ruimte waarin zij zich bevinden, moet gescheiden zijn van daarnaast gelegen ruimten door scheidingsvlakken van ten minste type A30.
- d) De brandblusinstallatie moet ten minste tot aan de inschakelventielen permanent volledig met water gevuld zijn en onder de vereiste bedrijfsdruk staan. De pompen voor de watertoevoer moeten bij een inschakeling van de installatie automatisch in werking treden. De installatie moet continu met water worden gevoed. De installatie moet beschermd zijn tegen verontreinigingen die het functioneren kunnen belemmeren.
- e) Het leidingsysteem van de installatie moet zijn gedimensioneerd aan de hand van een hydraulische berekeningsmethode.

¹ MSC/Circ. 1165 – Revised guidelines for the approval of equivalent water-based fire-extinguishing systems for machinery spaces and pump-rooms – aangenomen op 10 juni 2005 en gewijzigd bij resoluties MSC/Circ.1269 , MSC/Circ.1386 en MSC/Circ.1385.

- f) Het aantal en de plaatsing van de sproeikoppen moeten een toereikende verspreiding van het water in de te beschermen ruimten garanderen. De installatie van de sproeikoppen moet de verspreiding van het vernevelde water in de totale te beschermen ruimte garanderen, in het bijzonder op plaatsen met een verhoogd brandrisico, ook achter de installaties en onder de vloerplaten.
- g) De elektrische componenten van de brandblusinstallatie in de te beschermen ruimte moeten ten minste voldoen aan de beschermingsklasse IP54. Het systeem moet over twee onafhankelijke energiebronnen met automatische schakeling beschikken. Eén van de energiebronnen moet zich buiten de te beschermen ruimte bevinden. Elke energiebron moet de installatie op eigen kracht kunnen aandrijven.
- h) De brandblusinstallatie moet zijn voorzien van redundante pompen.
- i) De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met een controlesysteem dat in de volgende gevallen een alarmsignaal in het stuurhuis in werking kan stellen:
 - laag peil in de watertank (indien aanwezig),
 - wegvallen van de stroom,
 - drukverlaging in de leidingen van de lagedrukinstallatie,
 - drukverlaging in het hogedrukcircuit,
 - bij de inschakeling van de installatie.
- j) De benodigde documenten voor de installatie, de controle en de documentatie van de installatie zoals bedoeld in het negende lid, moeten ten minste omvatten:
 - een algemeen overzicht van het systeem met vermelding van de leidingsecties en de soorten sproeikoppen,
 - de hydraulische berekening bedoeld onder letter d,
 - de technische documentatie van de fabrikant met alle componenten van de installatie,
 - de onderhoudshandleiding.
- k) De installatie, en met name de toestand van de sproeikoppen, moet regelmatig overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant van de installatie of van het brandblusmiddel (technische gegevensbladen) worden onderhouden en gecontroleerd.

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 1/2017
van 23 februari 2017**

Bij artikel 10.03b, eerste lid - Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Droog aerosolvormend SBC¹-blusmiddel

ABEL TASMAN

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin van het ROSR wordt op het passagiersschip voor dagtochten "Abel Tasman" – met uniek Europees scheepsidentificatienummer 02324703 - toegestaan om het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel in de machinekamer toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede, derde, vijfde, zesde en negende lid moeten in acht worden genomen.
2. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel is typegoedgekeurd volgens Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen.
3. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel wordt in speciaal daarvoor voorziene drukloze reservoirs in de te beschermen ruimte opgeslagen. Deze reservoirs moeten zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaten werkzaam zijn.
4. Het in werking stellen van de blusinstallatie moet via een elektrische besturing als bedoeld in artikel 10.03b, vijfde lid, onderdeel c, geschieden. Ieder reservoir wordt afzonderlijk met de inrichting voor het in werking stellen verbonden.
5. De hoeveelheid droog aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 113 g/m³ van het brutovolume van de ruimte bedragen.
6. De reservoirs met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
7. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklasse B.
8. Bij de toe- en uitgangen van de machinekamer wordt een waarschuwingsbord geplaatst met het opschrift dat in de machinekamer geen materialen van klasse A (hout, papier of poetslappen) geplaatst of opgeslagen mogen worden.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (17) 11 rev. 1 worden gevonden.)

¹ Solid Bound Compound

5.1 Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2016-I-6)

**REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL OP DE RIJN
(RSP)**

A5 In het buitenland opgestelde, als gelijkwaardig erkende dienstboekjes

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit	
Tsjechische Republiek				
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobockapraha@plavebniurad.cz	2000-I-26	
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobockadecin@plavebniurad.cz		
Státní plavební správa Přešov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přešov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobockaprerov@plavebniurad.cz		
Oostenrijk				
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3	
Voor het aanbrengen van de controlestempels zijn ook de volgende instanties bevoegd:				
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at		

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit
Oostenrijk			
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at	2010-II-3
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at	
Bulgarije			
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg	2010-II-3
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg	
Hongarije			
Budapest Főváros Kormányhivatala, Közlekedési Főosztály Government Office of the Capital City Budapest, Department of Transport	Adresse postale : H-1387 Budapest 62, Pf. 1007 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62.	Tel. +36 1 474 1750 Fax +36 1 311 1412 hajozas@bfkh.gov.hu	2010-II-3
Polen			
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24 urząd@bydg.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk	Tél. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55 urząd@gda.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51 urząd@giz.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61 urząd@k.k.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Ujastek 1 31-752 Kraków	Tél. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61 urząd@kr.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29 sekretariat@szczecin.uzs.gov.pl	

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit
Polen			
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa	Tél. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30 urząd@waw.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław	Tél. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93 urząd@wroc.uzs.gov.pl	
Roemenië			
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r	2010-II-3
Slowaakse Republiek			
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	2010-II-3

Op de pagina van de website van de CCR die gewijd is aan informatie over de toepassing van de Administratieve Overeenstemming over de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes, zal het model van de erkende dienstboekjes toegankelijk zijn.

D5 Als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs

I. Vaarbevoegdheidsbewijzen van de lidstaten

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 het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden voorgelegd.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 0228/42968-0 Telefax: 0228/42968-1155	Model
D	Schifferpatent B			
NL	Groot vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd. - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn.	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Model afgegeven met ingang van 12 oktober 2016 Model afgegeven tot en met 11 oktober 2016
NL	Groot vaarbewijs B			
NL	Groot vaarbewijs I	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de 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 het KOFS	Model
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	<p>- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,</p> <p>- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,</p> <p>- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.</p>	<p>S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobilité en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès/ Vooruitgangsstraat 56 B-1210 Brussel</p>	<p>Model</p>
B	Certificat de conduite /Vaarbewijs B			
CH	Hochrheinpatent	<p>- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden voorgelegd.</p>	<p>Schweizerische Rheinhäfen Direktion Postfach CH-4019 Basel</p> <p>info@portof.ch</p>	<p>Model</p>

Duits model

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B
(85 mm x 54 mm – basiskleur blauw, overeenkomstig ISO-norm 7810)

(voorzijde)



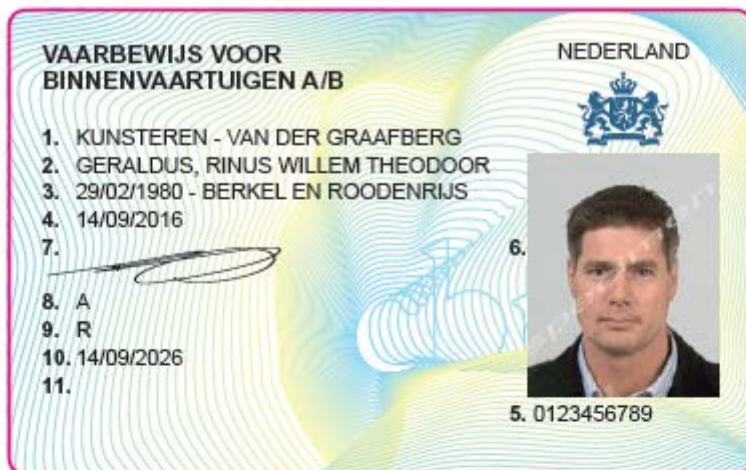
(achterzijde)



Nederlands Model

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (afgegeven met ingang van 12 oktober 2016)

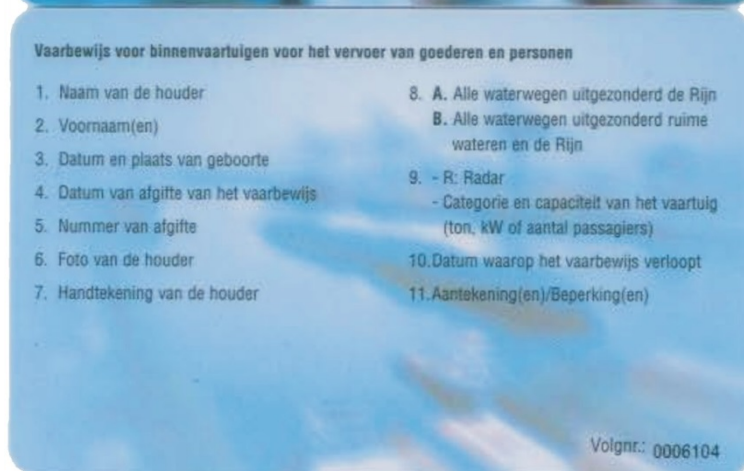
(voorzijde)



(achterzijde)

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (afgegeven tot en met 11 oktober 2016)
(85 mm x 54 mm – achtergrond blauw)

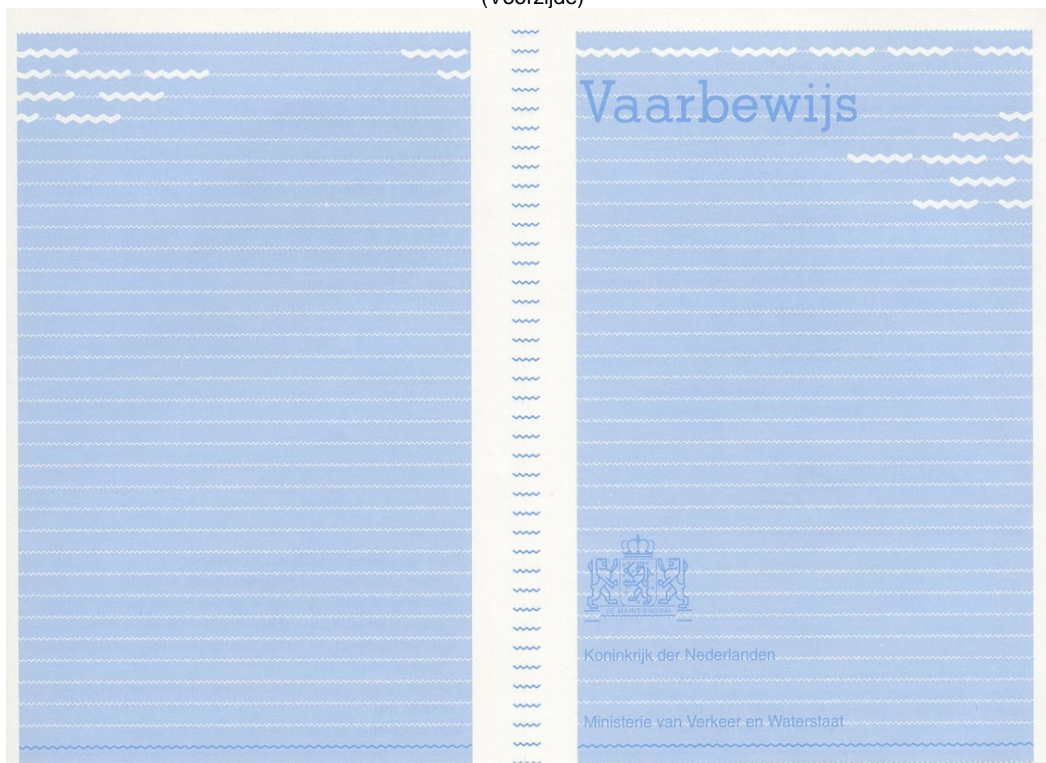
(Voorzijde)



(Achterzijde)

Groot vaarbewijs I en II:

(Voorzijde)



Groot vaarbewijs I*)

(Achterzijde)

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 VAARBEBEIJ 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 VAARBEBEIJ 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 7810

(Voorzijde)



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.		

(Achterzijde)

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 7810

(Voorzijde)

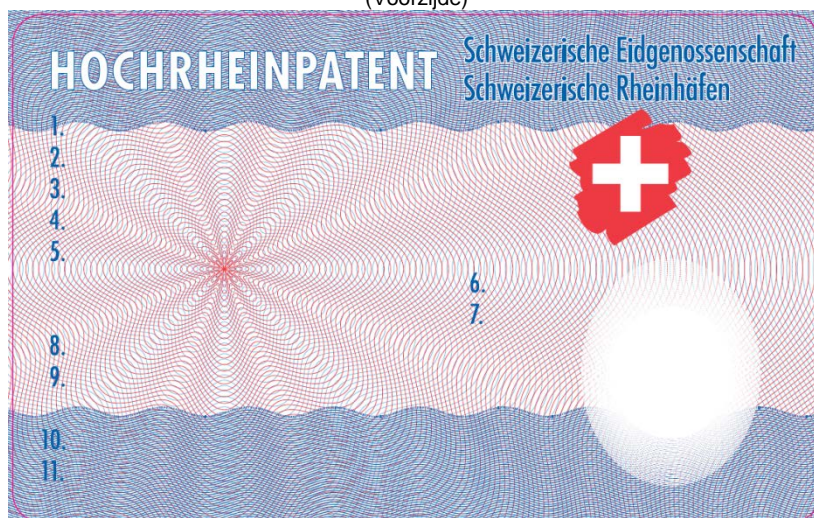
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE		BELGIQUE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUXELLES		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

(Achterzijde)

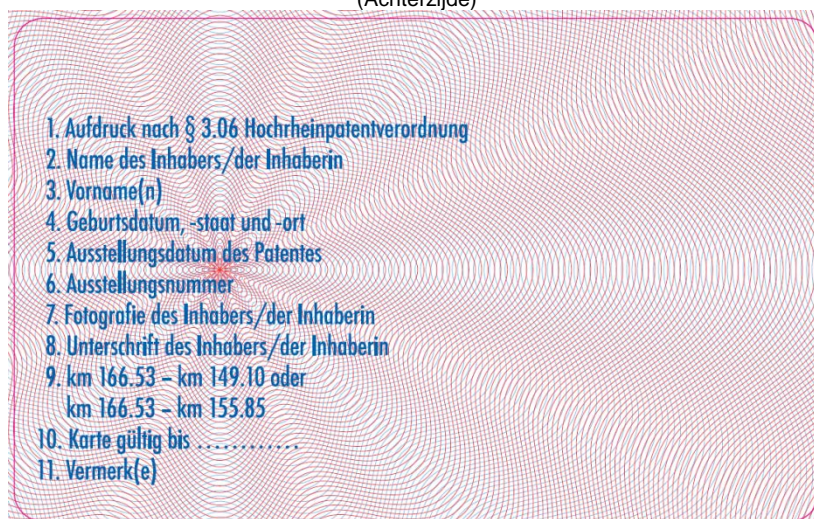
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1.	Nom du titulaire
2.	Prénom(s)
3.	Date et lieu de naissance
4.	Date de délivrance du certificat
5.	Numéro de délivrance
6.	Photographie du titulaire
7.	Signature du titulaire
8.	A. Valable sur 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	

Zwitsers model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



II – Vaarbevoegdheidsbewijs van derde landen

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 het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,	Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tél : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : rna@rna.ro	Model
RO	Vaarbewijs B	- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd		Model
CZ ¹	Vaarbewijs van kapitein klasse I (B) (geldig tot 31.12.2017)	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque Tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Model
CZ ²	Vaarbewijs categorie B (van kracht vanaf 15.03.2015)	- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd		Model
HU	Vaarbewijs Klasse A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd	Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie	Model
HU	Vaarbewijs Klasse B	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd	Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	Model

¹ In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

² In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
PL ¹	Vaarbewijs type A	<p>- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,</p> <p>-de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24</p> <p>Inland Navigation Office in Gdańsk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51</p>	<p>Model</p>
	Vaarbewijs type B		<p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Ujastek 1 31-752 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93</p>	<p>Model</p>

¹ In werking getreden amendering (Besluit 2010-II-5)

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
SK ¹	Vaarbewijs van kapitein klasse A (voorschrift van tijdelijke aard van 1.8.2015 tot en met 31.07.2018)	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Model
	Vaarbewijs van kapitein klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilostiLodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			Model
AT ²	Kapiteinspatent A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Model
	Kapiteinspatent B <i>Kapitänspatent</i>			Model
BG ³	Binnenvaartpatent <i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd; - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009	Model

¹ Successieve amenderingen in werking getreden op 1 oktober 2011 (Besluit 2011-I-8), op 1 januari 2013 (Besluit 2012-II-11), op 1 augustus 2015 (Besluit 2015-I-10)

² Definitieve inwerkingtreding (Besluit 2015-I-10)

³ In werking getreden amendering (Besluit 2011-II-16)

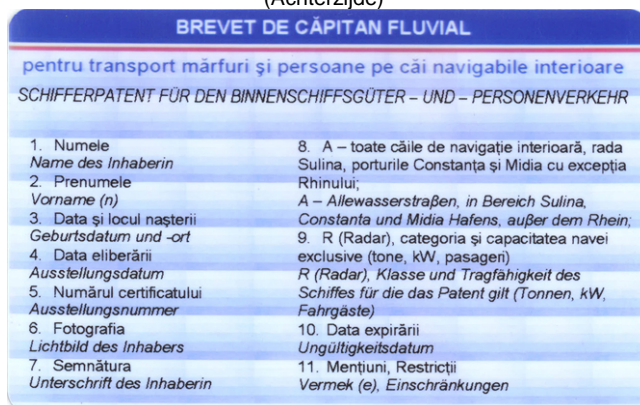
Model van de Roemeense vaarbevoegdheidsbewijzen van de klassen A en B

Vaarbevoegdheidsbewijs klasse A

(Voorzijde)



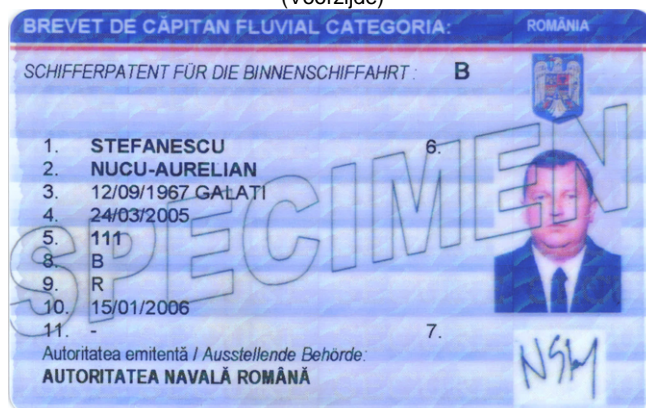
(Achterzijde)



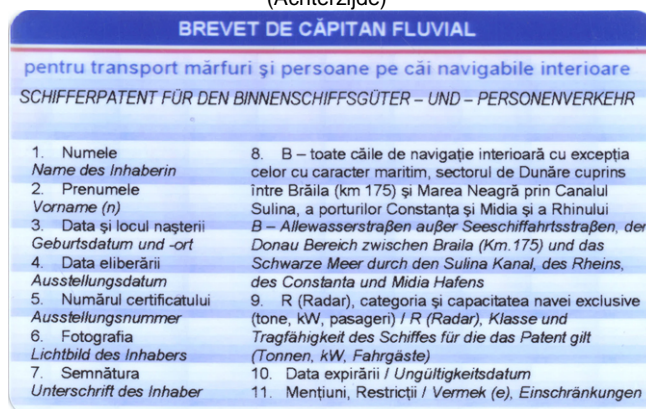
1. Naam van de houder
2. Voornaam
3. Geboortedatum en plaats
4. Datum van afgifte
5. Volgnummer van het bewijs
6. Pasfoto van de houder
7. Handtekening van de houder
8. Alle vaarwegen behalve de Rijn
9. R (Radar) – klasse en draagvermogen van het schip waarvoor het patent geldt (tonnen, kW, passagiers)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

Vaarbevoegdheidsbewijs klasse B

(Voorzijde)



(Achterzijde)



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

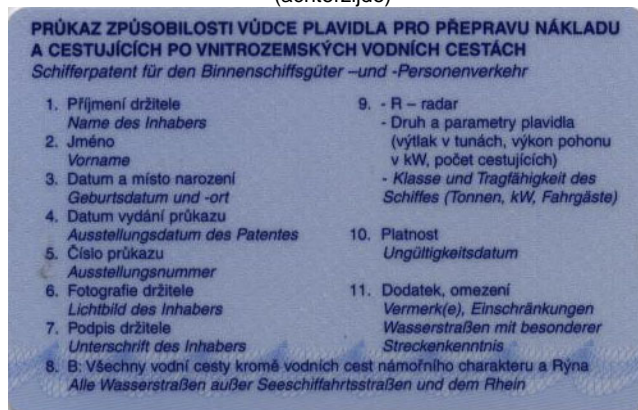
Modellen van het Tsjechische vaarbevoegdheidsbewijs

Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)



(achterzijde)



Vaarbewijs categorie B

(van kracht geworden op 15.3.2015)

(voorzijde)

 **PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA
PRO VNITROZEMSKOU PĚAVBU
KAPITÁN B** **ČESKÁ REPUBLIKA**
Státní plavební správa

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
7. _____
8. B
9. Bez omezení výtaku a výkonu motoru
/ Ist nicht beschränkt
10. Bez omezení / Ist nicht beschränkt
11. _____




6. 
fotografie držitele

5. 000000

(achterzijde)

**PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU
A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH
Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr**

1. Příjmení držitele
Name des Inhabers
2. Jméno
Vorname
3. Datum a místo narození
Geburtsdatum und -ort
4. Datum vydání průkazu
Ausstellungsdatum des Patentes
5. Číslo průkazu
Ausstellungsnummer
6. Fotografie držitele
Lichtbild des Inhabers
7. Podpis držitele
Unterschrift des Inhabers
8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna
Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein



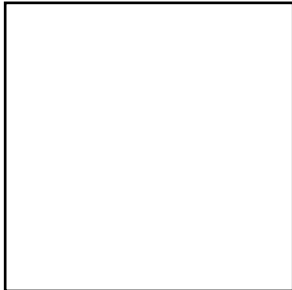
9. - R - radar
- Druh a parametry plavidla
(výtak v tunách, výkon pohonu
v kW, počet cestujících)
- Klasse und Tragfähigkeit des
Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)
10. Platnost
Unqültigkeitsdatum
11. Dodatek, omezení
Vermerk(e), Einschränkungen
Wasserstraßen mit besonderer
Streckenkenntnis

Hongaarse modellen vaarbewijs klasse A en klasse B

Vaarbewijs klasse A

(85 mm × 54 mm – Achtergrond lichtblauw)

(De fysieke kenmerken van de kaart moeten voldoen aan de ISO-norm 7810.)

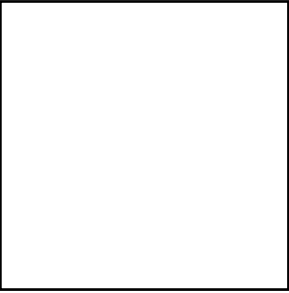
BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
A	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

Vaarbewijs Klasse B

(85 mm x 54 mm – Achtergrond lichtblauw

(De fysieke kenmerken van de kaart moeten voldoen aan de ISO-norm 7810.)



BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen dem Rhein/ B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

Model van de Poolse vaarbevoegdheidsbewijzen van de klassen A en B

Vaarbewijs type A

(voorzijde)



PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd ŻeglUGi Śródlądowej w
A	
1.	6. 
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. A	
9. R, M, I ,	
10.	
11.	
	5. Nr 000000

(achterzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 000000

Vaarbewijs type B

(voorzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
6.	
7. #####	
8. B	
9. R ,,	
10.	
11.	
.....	
	5. Nr 000000

(achterzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 000000

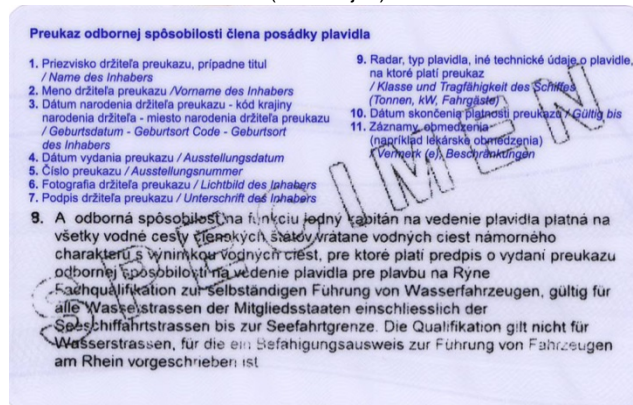
Modellen van de Slowaakse vaarbewijzen categorie A en categorie B

Vaarbewijs van kapitein klasse A

(voorzijde)



(achterzijde)



Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)

 **Preukaz odbornej spôsobilosti**
Ausweis der Fachqualifikation
B - Lodný kapitán I. triedy

Slovenská republika
Dopravný úrad

1. Vzorová Ing. Mgr., Csc.
2. Jana
3. 01.01.1990-SK-Bratislava
4. 01.01.2013
7.
8. B
9. Radar,
10. Bez obmedzenia
11. Duplikát

5. 1849/13



(achterzijde)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul / *Name des Inhabers*
2. Meno držiteľa preukazu / *Vorname des Inhabers*
3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu / *Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort des Inhabers*
4. Dátum vydania preukazu / *Ausstellungsdatum*
5. Číslo preukazu / *Ausstellungsnummer*
6. Fotografia držiteľa preukazu / *Lichtbild des Inhabers*
7. Podpis držiteľa preukazu / *Unterschrift des Inhabers*
8. **B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru**
Schiffskapitán I. Klasse, Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donauabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze
9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz / *Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)*
10. Dátum skončenia platnosti preukazu / *Gültig bis*
11. Záznamy, obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia) / *Vermerk(e), Beschränkungen*

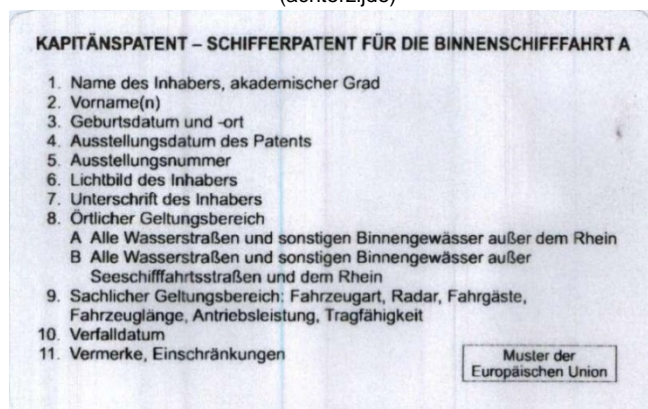
Oostenrijkse modellen van de kapiteinspatenten categorie A en categorie B

Kapiteinspatent A

(voorzijde)



(achterzijde)

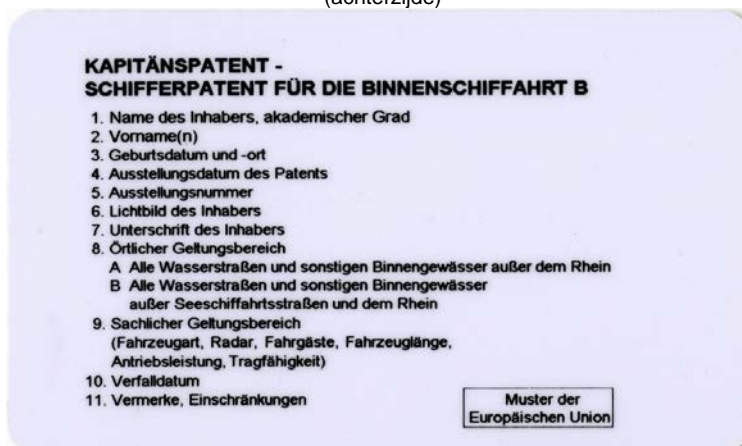


Kapiteinspatent B

(voozijde)



(achterzijde)



Model van het Bulgaarse vaarbewijs

(voorzijde)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА НА ЕВРОПА SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT		РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ REPUBLIK BULGARIEN Морска администрация Русе Seeadministration Ruse	
5. 24685	1. Димитров Dimitrov		
6. 	2. Камен Искренов Kamen Iskrenov		
	3. 11.08.1969 Русе Ruse		
	4. 29.10.2010		
	8. Капитан вътрешно плаване Kapitan in der Binnenschiffahrt		
6a. 6908116306	9. - R		
7. 	-		
10. 21.10.2015	11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0 Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0		

(achterzijde)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКИ И ПЪТНИЦИ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR	
1. Фамилия / Name des Inhabers	
2. Име /презиме/ Vorname(n)	
3. Дата и място на раждане / Geburtsdatum und -ort	
4. Дата на издаване / Ausstellungsdatum des Patentes	
5. Свидетелство № / Ausstellungsnummer	
6. Снимка на притежателя / Lichtbild des Inhabers	
6a. ЕГН / PersonenKennzahl	
7. Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers	
8. Правоспособност / Berechtigung	
9. R - (Радар / Radar) - Само за следните категории кораби (тонаж, KW, пътници) / Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgaste)	
10. Валидно до / Ungültigkeitsdatum	
11. Потвърждения и ограничения / Vermerk(e), Einschränkungen	

4501234

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

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 1

**Door middel van een bewijs van vaarbekwaamheid aangetoonde vaartijd buiten de Rijn
(artikel 3.09, derde lid)**

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet (Brevet de conduite) A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	FOD Mobiliteit en Vervoer	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs (Certificat de conduite) A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + aantekening P Vaarbewijs B + aantekening P	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	720, waarvan 180 als matroos
CH	1	Nationaler Schiffsführeraus- weis n. Art. 79 schw. Binnenschiffahrtsverordnung, Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und oder Straßenverkehrsämter	75 (tot en met 60 passagiers) 150 (meer dan 60 passagiers)
CH	2	Nationaler Schiffsführeraus- weis n. Art. 79 schw. Binnen- schiff-fahrtsverordnung, Ka- tegorie C Güterschiffe/ Schwimmende Geräte mit eige- nem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	720, waarvan 180 als matroos

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 1

1	2	3	4	5
Etat/ Staat/ Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrhein patent	Regierungspräsidium Freiburg	720, waarvan 180 als matroos
D	2	Schifferpatent Elbeschifferpatent Donaukapitänspatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, waarvan 180 als matroos
D	3	Schifferausweis	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	5	Fährführerschein	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	180
D	6	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, waarvan 360 als matroos
D	7	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, waarvan 360 als matroos
D	8	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180 als matroos
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180 als matroos
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D 2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	12	Fährführerschein E	Tot en met: 10.05.2000: Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 1

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, waarvan 180 als matroos
HU	2	Hajoskapitany		720, waarvan 180 als matroos
NL	1	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs)/CCV/CBR	720, waarvan 180 als matroos
NL	2	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs)/ CCV/CBR	720, waarvan 180 als ma- troos
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschiffahrt		720, waarvan 180 als matroos
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschiffahrt		570, waarvan 30 als matroos
PL	3	Leutnant der Binnenschiffahrt		300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschiffahrt		135

Bijlage 4 bij dienstinstructie nr. 2

**Bevoegde autoriteiten voor de afgifte en de uitbreiding van Rijnpatenten
(artikel 7.14, derde lid)**

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV/ Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN / Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel	alle patenten
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	alle patenten
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel	groot, sport- en overheidspatent
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155	groot, klein, sport- en overheidspatent
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60	alle patenten
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62	alle patenten

Bijlage 4 bij dienstinstructie nr. 2

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV/ Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN / Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 90 46	alle patenten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20	alle patenten
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tel : 00 33 (0)4 72 56 59 63	alle patenten
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80	alle patenten
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	groot patent, sportpatent

Bijlage 5 bij dienstinstructie nr. 2

**De als gelijkwaardig erkende examens
(artikel 7.13, eerste lid)**

n° d'ordre lfd. Nr. Nr	Etat Staat Land	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses / Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle / Instantie die het afgeeft	Matière justifiée conformément à l'annexe D7 du RPN/Dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D7 RheinSchPersV / Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 van het RSP	Epreuve à passer conformément à l'annexe D7 du RPN Noch zu prüfende Teile der Anlage D7 RheinSchPersV / Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 van het RSP
1	CH	Nautische Patente für die Hochseeschifffahrt	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	B-Schein für Hochseeyachten mit Anerkennungsstempel	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Matrosen-/Bootsmannsbrief oder Prüfungszeugnis nach § 34 Berufsbildungsgesetz	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Schiffsmechanikerbrief	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	Technische Befähigungszeugnisse der DDR: MI und MII (alt), M (neu) (Hinweis: M und MI entsprechen Matrosen-Motorwart)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2; 3.1; 3.4. MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Technische Befähigungszeugnisse: C-Patente (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2 overige C-Patenten: 1.6; 3.1 (gedeeltelijk); 3.2; 3.4 (gedeeltelijk)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4 overige C-Patenten: 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (gedeeltelijk), 3.3; 3.4 (gedeeltelijk)
7	D	Befähigungszeugnisse der Kategorien A und B (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt + 6 Landesbehörden	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (gedeeltelijk) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (gedeeltelijk)	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (gedeeltelijk) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (gedeeltelijk)
8	D	Dienstberechtigungsscheine der Wasserschutzpolizeien Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Polizeipräsident Duisburg WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Sportbootführerschein-See, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYY; Zentrale Verwaltungsstelle des DSV und DMYY	1.2, vervangt overigens het praktische examen	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

Bijlage 5 bij dienstinstructie nr. 2

n° d'ordre lfd. Nr.	Etat Staat Land	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses / Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle / Instantie die het afgeeft	Matière justifiée conformément à l'annexe D7 du RPN/Dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D7 RheinSchPersV / Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 van het RSP	Epreuve à passer conformément à l'annexe D7 du RPN Noch zu prüfende Teile der Anlage D7 RheinSchPersV / Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 van het RSP
10	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2; 3.3	1; 2 en 3.4
11	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	1.1 (gedeeltelijk); 2.1 en 3	1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2
12	F	Permis de conduire des bateaux de plaisance option eaux intérieures (et extension grande plaisance)	Services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2	1; 2 en 3.4
13	NL	Schippersdiploma RKM	CCV/CBR	1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7, 2.3 en 3	1.5, 2.1, en 2.2
14	NL	Schippersdiploma AB	CCV/CBR	1.1 - 1.4, 1.6, 1.7 en 3	1.5 en 2
15	NL	Schipper/Stuurman (MBO) Kapitein (MBO)	Via het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	1; 2.3 en 3	2.1 en 2.2
16	NL	Zeevaartopleiding	Via het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	2.3, 3.1, 3.2 - 3.4	1, 2.1 en 2.2
17	NL	Schipper – Machinist	STC Rotterdam	2.3, 3.1, 3.2 - 3.4	1; 2.1 en 2.2 ;
18	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	ROC Novacollege (IJmuiden) Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam	1.3, 3.2, 3.3	1.1, 1.2, 1.4 - 1.6; 2; 3.1, 3.4
19	alle	technische Lehrberufe wie Maschinen-, Motorschlosser, Kfz-Mechaniker		3.2	1; 2; 3.1; 3.3; 3.4

Bijlage 6 bij dienstinstructie nr. 2

Geldige vaarbevoegdheidsbewijzen van de Rijnoverstaten en België

Opmerking: KVR: Regels voor het voorkomen van aanvaringen (bijlage D7, nr. 1.2 van het RSP)
(artikel 7.13, derde lid)

Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'or- dre Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraan verbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung alle Fahrzeuge alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge Alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschiffer- patent Hochrheinpatent	Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schiffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßen- verkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
D	4	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasserstraßen- und Schiffahrts- ämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m ³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 7.02 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (einschl. KVR)

Bijlage 6 bij dienstinstructie nr. 2

Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'ordre Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraanverbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
D	7	Schifferpatent C2	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (afgegeven tot en met 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, Sportfahrzeuge bis 60 m	§ 7.04 (soweit mit Zusatz Seeschifffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 7.04 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 7.04 (ohne KVR)
D	11	Sportschifferzeugnis (afgegeven tot en met 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge bis 60 m	§ 7.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen ((afgegeven tot en met 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasserstraßen- und Schifffahrts- ämter	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)

Bijlage 6 bij dienstinstructie nr. 2

Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'ordre Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraanverbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
D	16	Fährführerschein F	Tot en met: 10.05.2000 Wasser- und Schiffahrtsämter. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschiffahrtsstraße)
D	17	Hochrhein- schifferpatent Hochrheinpatent	Regierungs- präsidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigungs- scheine, voor zover niet bijlage 5, nummer 9	insb. Bundes- wehr, Zoll, Bundesgrenz- schutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 6.02 Nr. 4, überwiegend § 7.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasserstraßen- und Schifffahrts- ämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A"	Services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A" avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge bis 20 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Permis plaisance option	Services instructeurs de sécurité fluviale	Sportfahrzeuge über 20 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV/CBR	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV/CBR	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (einschl. KVR)

Bijlage 8 bij dienstinstructie nr. 2

De door de CCR erkende bewijzen van vaarbekwaamheid en medische verklaringen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1. Bekwaamheidsbewijzen/Vaarbevoegdheidsbewijzen

Land	Nr	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het afgeeft	Opmerkingen
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	FOD Mobiliteit en Vervoer (SPF Mobilité et Transport)	Tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar vervolgens vanaf 65 jaar
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	2	Schifferausweis	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	4	Sportschifferzeugnis	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	5	Fährführerschein F	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOFS/CCV/CBR	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOFS/CCV/CBR	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	2	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	3	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	4	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

Bijlage 8 bij dienstinstructie nr. 2

2. Medische verklaringen

Land	Nr	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Opmerkingen
NL	1	Seafarer medical certificate	Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Infrastructuur en Milieu	

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 3

Bevoegde autoriteiten voor de opschorting en de intrekking van Rijnpatenten (artikel 7.20)

Staat Etat Land	Autorités Behörden Autoriteiten
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas- Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 90 46

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 3

Staat Etat Land	Autorités Behörden Autoriteiten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tel : 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80
NL	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Postbus 20904 NL-2500 EX Den Haag

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Bevoegde autoriteit voor de afgifte van dienstboekjes

Duitsland		+49
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hann.-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Duitsland		+49
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/27183155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen	Vorstadt 74-76 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Duitsland		+49
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marienortgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8489020
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171

België		+32
Binnenvaartloket	Hoogmolendijk 1 2900 Schoten	Tel. 03 546 06 83 binnenvaartcommissie@wenz.be
Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	Tel. 04 231 65 35 guichet.navigationsp.wallonie.be

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Frankrijk		+33
Préfet du Nord	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex	Tel. 03 27 94 55 60 Fax 03 28 24 98 21 ddtm-dmlni-douai@nord.gouv.fr
Préfet de Paris	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS	Tel. 01 44 06 19 62 Fax 01 40 61 85 85 dstf.sst.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Préfet du Bas-Rhin	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex	Tel. 03 88 88 91 00 Fax 03 88 88 91 91 ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr
Préfet de Loire-Atlantique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES	Tel. 02 40 67 26 20 Fax 02 40 71 02 19 ddtm-st-sfl@loire-atlantique.gouv.fr
Préfet du Rhône	Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03	Tel. 04 72 56 59 63 Fax 04 78 37 96 84 ddt-ptn@rhone.gouv.fr
Préfet de la Haute Garonne	Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 TOULOUSE Cedex 09	Tel. 05 61 10 60 80 Fax 05 81 97 71 90 ddt-unsf-srgc@haute-garonne.gouv.fr

Nederland		+31
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Waalhaven Z.Z. 19 3089 JH ROTTERDAM Postbus 5700 3008 AS ROTTERDAM	Tel. (010) 798 98 98 Fax (010) 404 80 19

Zwitserland		+41
Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL info@portof.ch	Tel. 616399595

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Tsjechische Republiek		+420
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7 pobocka@spspraha.cz	Tel. 234 637 111 Fax 266 710 545
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1 pobocka@spsdecin.cz	Tel. 412 557 411 Fax 412 557 410
Státní plavební správa Přešov	Seifertova 33 750 02 Přešov pobocka@spsprerov.cz	Tel. 581 284 254 Fax 581 284 256

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 4

Lijst van de door de bevoegde autoriteit erkende examens van de lidstaten van de CCR

Land	Nr.	Omschrijving van de verklaring	Naam van het opleidingsinstituut	Vaartijd in dagen	Duur van de opleiding in jaren	Bevoegdheid overeenkomstig artikel 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4ième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer /S.P.F. Mobilité et Transports	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360 (niet cumuleerbaar met 1)		Matroos-motordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (niet cumuleerbaar met 1 of 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis „Rheinmatrose“	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	“Matrosin/Matrose der Binnenschiffahrt“ des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	- Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar	360	2 jaar	Matelot

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 4

Land	Nr.	Omschrijving van de verklaring	Naam van het opleidingsinstituut	Vaartijd in dagen	Duur van de opleiding in jaren	Bevoegdheid overeenkomstig artikel 3.02
F	2	Baccalauréat professionnel du transport fluvial (examen de niveau IV)	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et CFA Emile Mathis Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) Tremblay sur Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar 	360	3 jaar	Maître matelot
NL	1	Matroos VMBO	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) - Dunamare Onderwijsgroep (Maritieme Academie Harlingen/ Maritiem College IJmuiden) - ROC Friese Poort (Urk) 	360	4 jaar	Matroos
NL	2	Matroos MBO	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) - Dunamare Onderwijsgroep (Maritieme Academie Harlingen/ Maritiem College IJmuiden) - ROC Friese Poort (Urk) 	360	2 jaar	Matroos
NL	3	Matroos (zij-instroom; start praktijkprogramma vanaf 19 jaar) door middel van het praktijkexamen matroos	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) 	Minimaal 60	9 maanden	Matroos

Land	Nr.	Omschrijving van de verklaring	Naam van het opleidingsinstituut	Vaartijd in dagen	Duur van de opleiding in jaren	Bevoegdheid overeenkomstig artikel 3.02
NL	4	Schipper binnenvaart	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) - ROC Friese Poort (Urk) 	540	3 jaar	Schipper
NL	5	Kapitein Binnenvaart	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) 	540	4 jaar	Schipper
D	1	Binnenschiffer	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 jaar 1 jaar vaartijd bij de opleiding inbegrepen	Matrosen-Motorwart und Bootsmann

Bijlage 1 bij Dienstinstructie nr. 5

Bevoegde autoriteit voor de erkenning van cursussen voor deskundige voor de passagiersvaart

Duitsland	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
België	
Frankrijk	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
Nederland	Inspectie Leefomgeving en Transport
Zwitserland	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel

Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen

Nr.	Verklaring van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
D-001	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 van het RSP (art. 5.03 van het RSP)
D-002	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e.V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
D-006	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Dirk Sobotka Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
D-007	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	
D-008	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Marineacademy Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
NL-001	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden e-mail: info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam e-mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	

Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5

Nr.	Verklaring van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
NL-004	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	zie bijlage C1 van het RSP (art.5.03 van het RSP)
NL-005	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-007	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL -008	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
F-001	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende opfriscursussen voor veiligheidsdeskundigen voor passagiersschepen

Nr.	Omschrijving van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
D-001	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 van het RSP
D-002	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	zie bijlage C1 van het RSP
D-003	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	zie bijlage C1 van het RSP
D-004	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	zie bijlage C1 van het RSP
D-005	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	zie bijlage C1 het RSP (§ 5.03 van het RSP)
D-006	Zonder inhoud		
D-007	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	zie bijlage C1 het RSP (§ 5.03 van het RSP)
NL-001	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	zie bijlage C1 van het RSP
NL-002	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden e-mail: info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	zie bijlage C1 van het RSP
NL-003	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam e-mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	zie bijlage C1 van het RSP
NL-004	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	zie bijlage C1 van het RSP
NL-005	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	zie bijlage C1 van het RSP
NL-006	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	zie bijlage C1 van het RSP

Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5

Nr.	Omschrijving van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
NL-007	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	zie bijlage C1 van het RSP
NL-008	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	Zie bijlage C1 van het RSP
F-001	Stage de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Bijlage 4b bij Dienstinstructie nr. 5

Niet rechtstreeks erkende bewijzen van opleidingen voor eerste- hulpverlener

Land, Nr.	Contactpersoon of internetadres waar de lijst verkrijgbaar is
DUITSLAND	De lijst van de bewijzen is via www.elwis.de beschikbaar. Bevoegd voor de afgifte van de verklaringen voor eerste-hulpverlener zijn de vaarweg- en scheepvaartdiensten.

5.3 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

Tachografen

**Erkende vakbedrijven voor de inbouw en controle overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn
Stand: Februari 2017**

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
1	Mannesmann-Kienzle	1318-09	SV 1294	FVT – WSV ¹

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Heinz Port GmbH
Theodor-Heuss-Str. 15
D-66130 Saarbrücken
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV ¹ , D

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ²

A&O Schiffselektrik und –elektronik
Kastanienstraße 10
D-47447 Moers
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

Carl Goldberg
Reeperbahn 37
D-21481 Lauenburg
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

DSD Hilgers Stahlbau GmbH
Hilgersstraße
D-56598 Rheinbrohl

E&M Engel & Meier
Schiffselektronik Duisburg
Döbelner Straße 4b
D-12627 Berlin

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Niet meer in bedrijf sinds 25.03.2014)

Elektro Jansen, Inh. J. Jansen
Boschstraße 22
D-49733 Haren (Ems)

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig) Seezeichenversuchsfeld (SV), Koblenz

² SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (voormalig: Rheinschifffahrtsdirektion Basel (RSD))

Elektrotechnik Kemming
Kirchstraße 21
D-45711 Datteln

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen

Jentson Nachrichtentechnik
Alter Postweg 150
D-26133 Oldenburg

K+K Systemtechnik
An de Deelen 63
D-28779 Bremen

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 8
D-79588 Efringen-Kirchen

KSE Schiffselektronik
Andreas Strake
Rother Berg 80
D-47589 Uedem

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Mohrs + Hoppe GmbH
Saaler Bogen 6
D-13088 Berlin

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Reystar Elektrotechnik
Liebigstraße 17b
D-47608 Geldern

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

Wolfgang Hagelstein
Anlagen für die Schifffahrt
Alte Heerstraße 63
D-56329 St. Goar-Fellen
(Niet meer in bedrijf sinds 19.11.2015)

Nautictronic-GmbH
Service-Center
Tramstrasse 66
CH-4142 Münchenstein

Alphatron Marine Deutschland GmbH
Nienhöfener Str. 29-37
D-25421 Pinneberg
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Technik-Service T. Schwerdtfeger
Am Streite 10
D-56729 Nachtsheim

Elektro Point Markus Mollus
Honigstraße 21
D-47137 Duisburg

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft
Am neuen Rheinhafen 14
D-67346 Speyer

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Nr. loodje: NT29

Snijder Scheepselektro B.V.
Sisalstraat 9
NL -8281 JJ Genemuiden
Nr. loodje: NT20

Schafberger Funktechnik
Georg Schafberger
Wolfsegger Str. 16
D - 93195 Wolfsegg-Stetten

Dr.-Ing. Dieter Urmann
Sachverständiger für Binnenschifffahrt
D-93049 Regensburg

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Niet meer in bedrijf sinds 25.03.2014)

Elektro Weber
Lessingstr. 1
D-74855 Haßmersheim
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
7	VAF CSI control system bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gecap
Dhr. C. den Breker
Postbus 475
NL-2900 AL Capelle A/D IJssel
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.
Dhr. T.N. van Maastricht
Bierbosch Haven Noord 1 b
NL-4251 NL Werkendam
CSI 11

Dolderman BV.
Dhr. A Rijsdijk
Postbus 266
NL-3300 AG Dordrecht
CSI-1

IGP
Dhr. P. Goovaerts
Maalderijstraat 87
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)
CSI-15

A. Rullen Installatiebedrijf BV.
Dhr. A. Meeuwissen
Postbus 96
NL-4940 AB Raamsdonkveer
CSI-3

Imtech Marine & Industry
Dhr. B. Breedveld
Postbus 5054
NL-3008 AB Rotterdam
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek
Dhr. G.H.G. Lammers
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

Van Fraeijenhove BV.
Dhr. Van Fraeijenhove
Stationsweg 60 a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

Elektrotechniek Irnsum Sneek
Dhr. R.G. Martens
Rijksweg 19
NL-9011 VA Irnsum
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel
Dhr. M.G. Burger
Postbus 3050
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel
CSI-10

INA – Litton
Dhr. K. Langius
Postbus 1590
NL-3000 BN Rotterdam
CSI-9

Schlömer Schiffswerft
Dhr. T. Verwoerd
Postfach 2109
D-26771 Leer
CSI-18

Linssen Electronica BV.
Dhr. H. Mestrom
Kloosterstraat 3
NL-6051 JB Maasbracht
CSI-13

Elektrikom
Dhr. Eerland
Westerkade 14
NL-3116 GJ Schiedam
CSI-20

CSI BV.
Dhr. H. Ouadi
Kaartenmakerstraat 4
NL-2984 CB Ridderkerk
CSI-8 CSI-21

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben Nr.: NT29

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
8		ESP 2000	NL-TR-89003	RDWV, NL

- Geen gegevens beschikbaar -

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
9	ICS	Veeder Root	NL-TR-89004	RDWV, NL

- Geen gegevens beschikbaar -

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
Nr. loodjes: M02

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Nr. loodjes: M34

DTM Techniek
Keteldiep 25F
NL-8321 MH Urk
Nr. loodjes: M27

Ultrans TM srl
Bd. Ferdinand 5
RO-900650 Constanta
Nr. loodjes: M12

ETB van Fraeijenhove
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
Nr. loodjes: M15

AiM Slurink Elektrotechniek BV
Ohmweg 71
NL-2952 BB Alblasserdam
Nr. loodjes: M06

Van Tiem Elektro BV
Industriestraat 5
NL-6659 AL WAMEL
Nr. loodjes: M 18

BOGENDA ELEKTRO B.V.
Noordeinde 5
NL-3341 LW Hendrik-Ido-Ambacht
Nr. loodjes: M38

Electric Marine Support Binnenvaart B.V.
Nieuwland Parc 307
NL-2952 DD Alblasserdam
Nr. loodjes: M31

Marble Automation
Keteldiep 6
NL-8321 CH Urk
Nr. loodjes: M01

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblasserdam
Nr. loodjes: M26

A. Rullens Installatiebedrijf bv
Sterrekroos 11
NL-4941 VZ Raamsdonksveer
Nr. loodjes: M05

Linssen Electronica BV
Postbus 7213
NL-6050 AE MAASBRACHT
Nr. loodje : M08

Werkina Werkendam BV
Biesboschhaven Noord 1b
NL4251 NL Werkendam
Nr. loodje : M10

Seko Scheepelektrotechniek B.V.
Buitenweistraat 4
NL-3372 BC Hardinxveld-Giessendam
Nr. loodje : M23

Hoogendijk Electric
Ijseldijk 422
NL-2922 BP Krimpen a/d IJssel
Nr. loodje : M25

Snijder Scheepselektro B.V.
Mr. Snijder
Sisalstraat 9
NL-8281 JJ Genemuiden
Nr. loodje : M28

Sterkenburg Elektrotechniek
Bereklaauw 11
NL-4251 KP Werkendam
Nr. loodje : M29

Verhoef Elektrotechniek
Industrieweg 79
NL - 3360 AB Sliedrecht
Nr. loodje: M21

Van Stappen & Cada Scheepselektro
Vosseschijnstraat haven 140
B-2030 Antwerpen
Nr. loodje: M04

VEM Elektrotechniek BV
Klokweg 16
NL-3034 KK Rotterdam
Nr. loodje: M16

M.E.Z. Maritiem Elektro Zeeland
Choorhoekseweg 2
NL- 4424 NW Wemeldinge
Nr. loodje: M36

Scheepselectra Antwerpen BvbA
Mexicostraat 1b
B-2030 Antwerpen
Nr. loodje: M41

De Keizer Marine Engineering B.V.
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
Nr. loodje: M19

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Nr. loodje: M32

Service Electro
Haven 138
B-2030 Antwerpen
Nr. loodje: M30

Teus Vlot Diesel & Marine BV
Baanhoek 182b
NL-3361 GN Sliedrecht
Nr. loodje: M37

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Nr. loodje: M43

Piet Brouwer Elektrotechniek Urk
Marsdiep 19
NL-8321 MC URK
Nr. loodje: M42

Gova Scheepselektronika B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
Nr. loodje: M11

LEEUWESTEIN SCHEEPSINSTALLATIES BV
Keizerhof 14
NL-3311 JP Dordrecht
Nr. loodje: M03

- 01 Oechies Elektrotechniek
- 02 Vogelenzang de Jong BV
L.P. van der Giessenweg 51
NL-2921 LP Krimpen A/D IJssel
- 03 Keizer van de Heuvel BV.
Noord 45 d
NL-2931 SJ Krimpen aan de IJssel
- 05 Fa. van Gent en Kooy
Maaskade 89
NL-3071 NE Rotterdam
- 50 Fa. Leeuwenstein Scheepinstallatie BV.
Keizershof 14
NL-3311 JP Dordrecht
- 06 Oechies Elektrotechniek
- 08 Visser & van Dijk BV.
Havenstraat 5 b
NL-6051 CR Maasbracht
- 09 Van Wijnen Scheepselektro
Rosmolenweg 9 a
NL-3356 LK Papendrecht
- 10 Oechies Elektrotechniek
- 11 Oechies Elektrotechniek
- 12 Van Meegen bunkerschip
Nieuwendammerdijk 526 s
NL-1023 BX Amsterdam
- 13 Droste Scheepselektro
De Krib 3
NL-6916 an Tolkamer
- eigen tang Hoveko BV.
Reigersingel 10
NL-2922 GP Krimpen a/d IJssel

OF3005

- eigen tang Radio Holland Marine Rotterdam
Eekhoutstraat 2
NL-3087 AB Rotterdam
- Radio Holland Marine Delfzijl
Zijlvest 12
NL-9936 GZ Delfzijl
- Radio Holland Marine Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 AA
NL-1781 AD Den Helder

Radio Holland Marine Harlingen
Nieuwe Visserhaven 11
NL-8861 NX Harlingen

Radio Holland Marine Lauwersoog
Haven 24
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen
Industrieweg 20
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk
Westhavenkade 32
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen
Stationsplein 11
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden
Trawlerkade 98
NL-1976 CC IJmuiden

RHG 01 Radio Holland Marine Rotterdam
A.D.C. Groeneveld

RHG 04 Radio Holland Marine Rotterdam
P. v/d Eijk

RHG 01 Radio Holland Marine Rotterdam
D. Monshouwer

RHG 02 Radio Holland Marine Rotterdam
K.G. Tas

RHG 01 Radio Holland Marine Rotterdam
P. Dijkshoorn

RHG 11 Radio Holland Marine Rotterdam
P. Stolk

RHG 03 Radio Holland Marine Rotterdam
A. Langstraat

Geen Radio Holland Marine Rotterdam
J.E.P Kruiswijk

RHG 08 Radio Holland Marine Urk
J. Verhoeff

ICS 110 Radio Holland Marine Vlissingen
J.F. Walhout

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle
Nieuwpoort

PROTOCOL 23

Begroting voor 2018 van de Centrale Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 24

Begroting voor 2018 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden

Besluit

De Centrale Commissie,

heeft kennis genomen van de begroting van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden voor 2018 ter hoogte van **51.000,- €**

De bijdrage per CASS-lidstaat bedraagt **8.500,- €**

PROTOCOL 25

Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2016

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2016 goed.

Bijlage

**Verslag van de werkzaamheden
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
in 2016**

**I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE
EN VAN HAAR SECRETARIAAT IN 2016**

VOORZITTERSCHAP EN VICEVOORZITTERSCHAP

Dhr. Dürler, directeur van de Zwitserse Dienst Maritieme Navigatie bij het federale Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Zwitserse Confederatie (Zwitserland) en hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van **voorzitter** van de CCR sinds 1 januari 2016.



Dhr. Wehrmann, directeur van de onderafdeling scheepvaart (WS2) van het Duitse Bondsministerie van Transport en digitale Infrastructuur en hoofd van de Duitse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van vicevoorzitter van de CCR sinds 1 januari 2016.



DELEGATIES

Mevr. Mungenast, afdelingshoofd, Scheepsregistratie, Internationaal recht van de Zwitserse Rijnhavens, is vanaf 1 januari als plaatsvervangend commissaris van Zwitserland bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Reutlinger, die met pensioen is gegaan.

Dhr. Bühler, *MLaw*, van het Federale Departement Milieu, Vervoer, Energie en Communicatie (DETEC) bij de Federale Dienst van Vervoer OFT, Afdeling Veiligheid, Sectie Navigatie, is vanaf 1 januari tot commissaris van Zwitserland bij de CCR benoemd.

Mevr. Coenen, coördinator team Hinterlandbeleid, Afdeling Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Overheid van België, is vanaf 1 januari plaatsvervangend commissaris van België bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Vervoort die op een andere post is benoemd.

Dhr. Ledent, directeur van de Directie Beheer Waterwegen, Waalse Overheidsdienst van België, is vanaf 1 januari tot commissaris van België bij de CCR benoemd.

Mevr. Peigney-Couderc, hoofd van de Dienst Binnenvaart, bij het Onderdirectoraat Havens en Binnenvaart van het Ministerie Milieu, Energie en Zee, is vanaf 10 februari als commissaris van Frankrijk bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Beaurain die op een andere post is benoemd.

Dhr. Rouas, territoriaal directeur van Voies Navigables de France in Straatsburg, is vanaf 10 februari als commissaris van Frankrijk bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart benoemd, ter vervanging van mevr. Andrivon, die op een andere post is benoemd.

Dhr. Lechat, adjunct directeur bij de Dienst Buurlanden van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken en Europese Zaken van België, hoofd van de Belgische delegatie bij de CCR, is vanaf 27 oktober als commissaris van België bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. Ardui, die met pensioen is gegaan.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2016, de volgende:

DUITSLAND

commissarissen:	de heren WEHRMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,	<i>vicevoorzitter</i>
plaatsvervangende commissarissen:	de heren HÄUSLER, KLICHE;	

BELGIË

commissarissen:	dhr. LECHAT, mevr. HOET, dhr. LEDENT, dhr. VERSCHUEREN,	
plaatsvervangende commissarissen:	mevr. COENEN, dhr. VAN DEN BORRE;	

FRANKRIJK

commissarissen:	dhr. ALABRUNE, mevr. PEIGNEY-COUDERC, de heren MORIN, ROUAS,	
plaatsvervangende commissarissen:	de heren GUYONVARCH, PIET;	

NEDERLAND

commissarissen:	mevr. GIJSBERS, de heren TEN BROEKE, POST, VAN DOORN,	
plaatsvervangende commissarissen:	dhr. MENSINK, mevr. LUIJTEN;	

ZWITSERLAND

commissarissen: de heren DÜRLER, **voorzitster**
BÜHLER,
HADORN,
KRATZENBERG,
plaatsvervangende commissarissen: mevr. MUNGENAST,
dhr. SUTER;

Het secretariaat werd op dezelfde datum geleid door:

secretaris-generaal: dhr. VAN DER WERF
dhr. GEORGES, vanaf 1 november
plaatsvervangend secretaris-generaal: mevr. MOOSBRUGGER
hoofdingenieur: dhr. PAULI

II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

1) Vergaderingen van de CCR-organen: plenaire vergaderingen, comité- en werkgroepsvergaderingen, raadgevende conferentie en partnerschapsvergaderingen

a) Plenaire vergaderingen

REGULIERE PLENAIRE VOORJAARSVERGADERING

De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van dhr. Dürler, op 2 juni haar reguliere voorjaarsvergadering te Straatsburg gehouden, in aanwezigheid van de volgende afvaardiging:

- voor de Europese Commissie, dhr. Vanderhaegen,
- voor de Moezelcommissie, mevr. Brückner.

REGULIERE PLENAIRE NAJAARSVERGADERING

De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van dhr. Dürler, op 8 december haar reguliere najaarsvergadering gehouden, in aanwezigheid van de volgende afvaardiging:

- voor de Europese Commissie, dhr. Baldwin en dhr. Theologitis,
- voor de Donaucommissie, de heren Margic en Stemmer,
- voor de Moezelcommissie, mevr. Brückner,
- voor de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn, mevr. Schulte-Wülwer-Leidig,
- voor de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, mevr. Molnar en Ivanova.

Tijdens het openbare deel van de plenaire vergadering waar het onderwerp "de uitdagingen voor de Europese binnenvaart" aan de orde kwam, waren de volgende erkende niet-gouvernementele organisaties aanwezig:

- AQUAPOL vertegenwoordigd door dhr. Hellemons,
- EDINNA vertegenwoordigd door de heren Van Reem en Mintjes,
- ERSTU vertegenwoordigd door dhr. Hebenstreit,
- ETF vertegenwoordigd door mevr. Chaffart,
- FEPI vertegenwoordigd door dhr. Hörner,
- IVR en EBU vertegenwoordigd door mevr. Hacksteiner,
- ESO vertegenwoordigd door mevr. Duursema.
(zie ook onder punt 2).

b) Comités en werkgroepen van de CCR

De comités en werkgroepen van de CCR zijn als volgt bijeengekomen:

COMITÉS

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van dhr. Dürler, op 1 juni en 7 december te Straatsburg;

het Subcomité Administratie, onder voorzitterschap van dhr. Bellenger, op 20 mei en 8 november te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van dhr. Dürler, op 16 maart, 1 juni, 12 oktober en 7 december te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Morin, op 15 maart, 1 juni, 11 oktober en 7 december te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. Kaune, op 15 maart en 13 oktober te Straatsburg;

het Comité Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. Rouas, op 5 april en 18 oktober te Straatsburg;

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. ten Broeke, op 6 april en 19 oktober te Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van dhr. ten Broeke, op 5 april en 19 oktober te Straatsburg;

het Comité Gevaarlijke Stoffen, onder voorzitterschap van dhr. Delaude, op 7 april te Straatsburg;

het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevr. Coenen, op 16 maart en 12 oktober te Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Gevaarlijke Stoffen, het Comité Infrastructuur en Milieu en het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding op 31 mei en 6 december te Straatsburg;

het Stuurcomité "Europees contract", onder voorzitterschap van dhr. Dürler, op 16 februari, 15 maart, 19 mei en 20 september te Straatsburg;

WERKGROEPEN

de Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. Maillard, van 16 tot en met 18 februari en van 23 tot en met 25 augustus te Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. Stuurman, op 1 en 2 maart, 29 en 30 juni, 13 en 14 september, evenals 13 en 14 december te Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. Henry, op 25 februari, 16 juni, 1 september en 1 december te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. Kwakernaat, op 27 januari te Straatsburg en op 8 september te Ispra (Italië), in beide gevallen over het onderwerp "bemanningen";

de Werkgroep Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van mevr. Valentin, op 3 maart en 15 september te Straatsburg;

c) Raadgevende Conferentie

De gewone raadgevende conferentie van de erkende organisaties vond, onder voorzitterschap van de secretaris-generaal, op 11 oktober te Straatsburg plaats.

d) Vergaderingen in het kader van partnerschappen met deelname van de CCR

ISGINTT

de Stuurcommissie *International Safety Guide for Inland Navigation Tank-Barges and Terminals (ISGINTT/SC)*, onder voorzitterschap van dhr. Jaegers, op 13 april te Rotterdam en op 30 juni te Londen;

de Werkgroep (ISGINTT/WG), onder voorzitterschap van dhr. Pöttmann, op 14 juni te Rotterdam.

ADN

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke expertvergadering over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. Rein, van 25 tot en met 29 januari en van 22 tot en met 26 augustus te Genève;

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), onder voorzitterschap van dhr. Rein, op 29 januari en 26 augustus te Genève;

de Conferentie Redactie en Vertaling ADN, onder voorzitterschap van dhr. Kempmann, van 26 tot en met 28 april te Straatsburg;

de Informele Werkgroep "Explosieveiligheid op tankschepen" (ADN), onder voorzitterschap van mevr. Brandes, op 16 maart te Straatsburg;

de Informele Werkgroep "Opleiding van erkend deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van de heer Weiner, op 14 en 15 maart en onder voorzitterschap van dhr. Bölker 26 tot en met 28 september te Straatsburg;

2) Onder de vlag van de Centrale Commissie georganiseerde evenementen

RONDETAFLCONFERENTIE OVER DE TOEKOMST VAN DE BINNENVAART IN DE TEN-T-CORRIDOR RIJN-ALPEN

De Centrale Commissie heeft onder voorzitterschap van dhr. Hans-Peter Hadorn, directeur van de Zwitserse Rijnhavens en commissaris van Zwitserland bij de CCR, op 2 maart te Straatsburg een rondetafelconferentie georganiseerd over de ontwikkelingsperspectieven van de binnenvaart in de Rijn-Alpencorridor, waaraan circa 40 belanghebbenden bij de binnenvaart hebben deelgenomen. De Europese Commissie, vertegenwoordigd door dhr. Lukasz Wojtas, heeft als vertegenwoordiger van de Europese coördinator van de Rijn-Alpencorridor uiteengezet op welke wijze de Europese Commissie sinds 2014, in samenwerking met de staten en de betrokken belanghebbenden, actief bijdraagt aan de ontwikkeling van de belangrijkste Europese vervoersas voor de binnenvaart in het kader van het forum voor de Rijn-Alpencorridor.

Een belangrijke conclusie van de rondetafelconferentie was dat een verder integreren van vervoermiddelen in de Rijn-Alpencorridor uitstekende perspectieven biedt voor een duurzaam en efficiënt multimodaal vervoer. Binnenhavens vervullen net als zeehavens belangrijke functies als fysieke en digitale knooppunten voor verschillende vervoermiddelen. De coördinerende rol van binnenhavens lijkt dus meer dan ooit van belang om in het achterland door middel van intermodale projecten logistieke ketens te creëren, die zonder belemmering en in een voor de binnenvaart gunstige concurrentiepositie kunnen functioneren. De kansen die er liggen voor een versterking van het multimodale vervoer moeten nu door alle betrokken partijen in het kader van de TEN-T-Rijn-Alpen-corridor worden opgepakt. De CCR zal zich, overeenkomstig de doelstellingen van haar "Visie 2018", blijven inzetten voor een optimale integratie van de Rijnvaart in een multimodaal, grensoverschrijdend beheer van de corridor.

ONTMOETING MET DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Na de gedachtewisselingen van 2001 en 2011, zijn de Commissie Vervoer en Toerisme en het secretariaat van de Centrale Commissie opnieuw bijeengekomen op 11 mei. Bij die derde ontmoeting werd het streven van beide instellingen naar wederzijdse informatie-uitwisseling om zoveel mogelijk synergiën ter bevordering van de binnenvaart te ontwikkelen, benadrukt.

De Commissie TRAN heeft, bij monde van haar voorzitter, dhr. Michael Cramer, het belang van een regelmatige informatie-uitwisseling over actuele kwesties betreffende de binnenvaart onderstreept. Aan de hand daarvan kan de ingewonnen informatie voor de lopende werkzaamheden in het Europees Parlement in aanmerking worden genomen.

Bij die ontmoeting heeft het secretariaat van de CCR met name de nieuwe Europese governance op het gebied van de binnenvaartregelgeving, die met de instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) in 2015 tot stand is gekomen, aan de Europarlementariërs gepresenteerd. Dat nieuwe orgaan heeft op 26 november 2015 de Europese standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) aangenomen.

Het overleg tussen de twee instellingen betrof onderwerpen die centraal staan in de actualiteit van de binnenvaart. De Commissie TRAN had namelijk kort daarvoor de triloog over de nieuwe richtlijn betreffende de technische voorschriften afgerond. Bij de ontmoeting is trouwens de kwestie van het behoud van de dynamische verwijzing naar de bovengenoemde standaard, die rechtstreeks de bevoegdheid van het Europees Parlement betreft, ter sprake gekomen. Voorts moest de Commissie TRAN kort daarna de EU-richtlijn betreffende de erkenning van de beroepskwalificaties in de binnenvaart onderzoeken. De Europarlementariërs toonden veel belangstelling voor het onderwerp dat, voor de burgers van de Europese Unie die zij direct vertegenwoordigen, meerdere essentiële zaken raakt: werk, beroepsopleiding, milieu en veiligheid.

Daarbij kwam onder andere de kwestie 'kennis van riviergedeelten' aan de orde. Het secretariaat heeft in herinnering gebracht dat de kennis van riviergedeelten integraal onderdeel uitmaakt van de Rijnregelgeving. Voor het waarborgen van de veiligheid van de scheepvaart is die bijkomende kennis namelijk noodzakelijk.

INFORMELE RONDETAFLCONFERENTIE

Op uitnodiging van de Zwitserse delegatie zijn de delegatiehoofden van de CCR-lidstaten met de directie van het secretariaat op 9 september te Bazel voor een informele rondetafelconferentie bijeengekomen; een platform voor een gedachtewisseling en een strategisch overleg over het functioneren en de toekomst van de organisatie.

OPENBARE PLENAIRE VERGADERING

Voortbouwend op haar Rijnervaring en op de actieve aanwezigheid en deelname aan de werkzaamheden van de nieuwe plaatsvervangend directeur-generaal Mobiliteit bij de Europese Commissie, dhr. Matthew Baldwin, evenals van vele andere hooggeplaatste vertegenwoordigers van zowel waarnemersorganisaties en -staten als van erkende niet-gouvernementele organisaties, heeft de Centrale Commissie de gelegenheid van haar plenaire najaarsvergadering op 8 december aangegrepen om de aandacht te vestigen op de toenemende Europese dimensie van haar activiteiten.

De Centrale Commissie heeft haar voldoening geuit over de perspectieven van de nieuwe versterking van haar partnerschap met de Europese Commissie op korte en langere termijn. Samen met de Europese Unie heeft de Centrale Commissie opnieuw het belang benadrukt van concrete samenwerkingen met de andere hoofdrolspelers van de sector, zoals de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de andere rivierencommissies (Donau, Moezel en Sava), de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn, evenals de talrijke representatieve organisaties van het bedrijfsleven. De plenaire vergadering was voor alle deelnemende partijen de gelegenheid om opnieuw de aandacht te vestigen op het gemeenschappelijke belang dat zij aan dergelijke samenwerkingen ten gunste van een steeds sterkere, duurzamere en veiligere Europese binnenvaart hechten, en de gelegenheid om de reeds bestaande praktijken te onderstrepen en nieuwe denksporen en actielijnen voor de toekomst voor te stellen.

3) Specifieke aandachtspunten van het jaar

EUROPEES COMITÉ VOOR DE OPSTELLING VAN STANDAARDEN IN DE BINNENVAART (CESNI)

In het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), dat in 2015 onder auspiciën van de CCR voor het harmoniseren van de Europese regelgeving op het gebied van de binnenvaart is ingesteld, komen de CCR- en EU-lidstaten, Europese Commissie, internationale organisaties met inbegrip van de rivierencommissies, evenals de representatieve niet-gouvernementele organisaties, bijeen. Het secretariaat wordt door de CCR verzorgd.

De rol van CESNI is bij te dragen aan het vastleggen van onderling overeengekomen uniforme standaarden voor de Rijn en het gehele binnenvaartnet van de Europese Unie teneinde

- de veiligheid en milieubescherming in het kader van de binnenvaart te verhogen,
- beroepen in de binnenvaart te bevorderen en de sector aantrekkelijker te maken, alsmede
- de vervoersactiviteiten en internationale handel te bevorderen.

Het comité is in 2016 driemaal, onder voorzitterschap van dhr. Nilles (Luxemburgse delegatie), op 9 februari, 2 juni en 20 oktober te Straatsburg bijeengekomen. Het comité heeft bij besluit (CESNI 2016-II-1) zijn meerjarig werkprogramma (2016-2018) aangenomen.

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

de Werkgroep Technische Voorschriften (CESNI/PT) is, onder voorzitterschap van mevr. Herrmann (Duitse delegatie), op 23 en 24 februari, 14 en 15 juni, 30 en 31 augustus evenals 29 en 30 november te Straatsburg bijeengekomen. Bovendien is een workshop over technische voorschriften voor elektrische installaties en aandrijvingen op 14 juni te Straatsburg en een ad-hoc-vergadering "standaard voor de uitstoot van motoren van binnenschepen" op 28 november, tevens te Straatsburg, georganiseerd;

de Werkgroep voor Beroepskwalificaties (CESNI/QP) is, onder voorzitterschap van dhr. Dabrowski (Tsjechische delegatie), op 28 januari te Straatsburg en op 7 september te Ispra bijeengekomen. Voorts zijn in 2016 drie tijdelijke werkgroepen ingesteld, die de taken onder toezicht van de Werkgroep CESNI/QP uitvoeren:

- de tijdelijke werkgroep voor medische standaarden (CESNI/QP/Med) is, onder voorzitterschap van dhr. Kwakernaat (Nederlandse delegatie), op 26 en 27 januari te Straatsburg, op 24 juni te Duisburg, op 8 en 9 september te Ispra en op 17 november te Straatsburg bijeengekomen;
- de tijdelijke werkgroep voor competentiestandaarden (CESNI/QP/Comp) is, onder voorzitterschap van dhr. Rusche, op 26 en 27 januari te Straatsburg, op 22 en 23 juni te Duisburg, op 5 september te Ispra en op 16 november te Straatsburg bijeengekomen;
- tot slot zou de tijdelijke werkgroep betreffende simulatorstandaarden (CESNI/QP/Simul), onder voorzitterschap van dhr. Blessinger (Zwitserse delegatie), voor het eerst in 2017 bijeenkomen.

OVERIGE WERKZAAMHEDEN VAN DE CCR

MARKTOBSERVATIE VAN DE EUROPESE BINNENVAART

De Centrale Commissie heeft een nieuw formaat voor de in samenwerking met de Europese Commissie uitgewerkte rapportage over de marktobservatie van de Europese binnenvaart aangenomen en gepubliceerd. De Centrale Commissie zal voortaan vier marktobservatieverslagen per jaar publiceren.

In het kader van dit project neemt de nauwe samenwerking met de Europese organisaties van het binnenvaartbedrijfsleven, de EBU en ESO, evenals met de rivierencommissies (Donau, Moezel en Sava), een centrale plaats in om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de informatie op Europees niveau te garanderen. De vier verslagen (drie kwartaalrapportages en één jaarrapportage) hebben ook een nieuwe visuele vormgeving gekregen en zijn in digitale vorm beschikbaar.

ERKENNING VAN HET FRANSE EINDEXAMEN MIDDELBAAR BEROEPSONDERWIJS BINNENVAART

Het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft tijdens zijn vergadering van 16 maart 2016 besloten het Franse eindexamen middelbaar beroepsonderwijs binnenvaart (*baccalauréat professionnel français du transport fluvial*) op de Rijn te erkennen.

Dat eindexamendiploma evenals de betrokken onderwijsinstellingen zijn voortaan erkend op grond van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zodra het diploma is verkregen, met het gevolg dat de betrokken personen 360 dagen minder beroepservaring nodig hebben om zich voor het patentexamen te kunnen aanmelden en dat zij de bevoegdheid als volmatroos op de Rijn hebben.

De eerste leerlingen die de opleiding hebben gevolgd en voor het examen zijn geslaagd, hebben in juni 2016 hun diploma gekregen.

De Centrale Commissie heeft op 1 juli de leerlingen van een Straatsburgs lyceum, die zojuist hun opleiding hadden afgerond, ontvangen, en aldus het nieuwe eindexamendiploma middelbaar beroepsonderwijs binnenvaart ingehuldigd.

ACTUALISATIE VAN DE BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN IN NAUWE SAMENWERKING TUSSEN DE CCR EN DE SOCIALE PARTNERS

De CCR heeft haar bemanningsvoorschriften in nauwe samenwerking met de sociale partners geactualiseerd. Daarbij is een bijzondere aandacht aan het behoud van het hoge veiligheidsniveau op de Rijn besteed. De vakbonden en werkgevers hadden onder andere voorgesteld de opleiding voor de binnenvaart aantrekkelijker te maken door de vrijstelling van de activiteit aan boord tijdens de opleidingsperioden te vereenvoudigen voor diegenen die op een beroepsschool worden opgeleid. Voorts zijn de eisen met betrekking tot gecharterde schepen voor dagtochten, en met betrekking tot grote samenstellen met meer dan vier duwbakken, verlaagd en is de achterhaalde bekwaamheid "matroos-motordrijver" komen te vervallen.

De CCR zal de voorstellen van de sociale partners waarmee de vereenvoudiging van de wisseling of herhaling van exploitatiewijzen worden beoogd, onderzoeken zodra de werkgevers en -nemers die voorstellen gezamenlijk hebben onderzocht.

De modernisering van de bemanningsvoorschriften wordt, op lange termijn en in nauwe samenwerking met de Europese Commissie en de sociale partners, onderwerp van algemene beschouwingen. De CCR heeft het voornemen van de sociale partners om de impact van de technologische vooruitgang op de werklust in de binnenvaart evenals de daaruit voortvloeiende uitdagingen te onderzoeken (deze TASCs-studie zou in 2017 moeten starten), uitdrukkelijk verwelkomd en ondersteund.

PUBLICATIE VAN HET TUSSENTIJDSE VERSLAG VAN DE VISIE 2018

De CCR heeft, overeenkomstig de doelstellingen en prioriteiten van het Zwitserse voorzitterschap, ter gelegenheid van haar plenaire najaarsvergadering het tussentijdse verslag over de uitvoering van de in het document "Visie 2018" vastgelegde doelstellingen gepubliceerd. In de acht belangrijke taakgebieden die in het in december 2013 aangenomen strategische stappenplan van de CCR zijn gedefinieerd, moet de positie van de binnenvaart versterkt worden om een duurzame ontwikkeling op ecologisch, sociaal en economisch vlak te garanderen. In het tussentijdse verslag zijn de geboekte vooruitgang per taakgebied en de uitdagingen die nog vóór eind 2018 overwonnen moeten worden, gepresenteerd. In het verslag wordt het weliswaar ambitieuze maar vooral haalbare streven van de bij de Visie 2018 betrokken partijen onderstreept.

ENQUÊTE VAN DE CCR OVER DE VERPLICHTE UITRUSTING MET EEN INLAND AIS-APPARAAT EN EEN VISUALISERINGSSYSTEEM VOOR ELEKTRONISCHE KAARTEN

De Centrale Commissie heeft een enquête onder de schippers, autoriteiten en inbouwbedrijven gestart met het doel de implementatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten te evalueren. Nadat het besluit tot de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten bijna twee jaar tevoren was geïmplementeerd, wenste de CCR een evaluatie uit te voeren om informatie in te winnen over de ervaringen en de ondervonden problemen, en dus om aan de betrokken partijen de mogelijkheid te bieden verbeteringen van de regelgeving voor te stellen. De CCR wenst rekening te houden met concrete behoeften en problemen bij het opstellen van de regelgeving in de toekomst.

De Centrale Commissie heeft zich verheugd meer dan 1000 antwoorden op de enquête te hebben ontvangen. Het is de bedoeling om in het tweede halfjaar van 2017 een samenvatting van de enquêteresultaten te publiceren.

4) Interinstitutionele betrekkingen

a) Europese Commissie

De in 2003 gestarte versterkte samenwerking tussen de Europese Commissie en de CCR, die in 2013 tot een administratieve overeenkomst tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat heeft geleid, is met de totstandbrenging van een meerjarig financieel kader (2016-2018) voor de ondersteuning van de werkzaamheden op het gebied van deze samenwerking opnieuw in een belangrijke fase gekomen. Dat kader kon gecreëerd en officieel vastgelegd worden in een dienstcontract dat door de Europese Commissie en de CCR is ondertekend en op 1 januari 2016 in werking is getreden.

De beoogde samenwerking betreft enerzijds de reglementaire werkzaamheden op het gebied van de technische voorschriften en de beroepskwalificaties via het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) en anderzijds de implementatie van een marktobservatie op Europees niveau. Inzake het contract vonden op 22 februari en 22 september de eerste twee stuurgroepvergaderingen met de vertegenwoordigers van het CCR-secretariaat en van de Europese Commissie (DG MOVE) te Brussel plaats.

Op 23 september heeft een coördinatievergadering over de samenwerking tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat te Brussel plaatsgevonden.

Het secretariaat heeft de CCR vertegenwoordigd bij een vergadering over de implementatie van NAIADES die op 18 januari te Brussel heeft plaatsgevonden.

Een informele vergadering heeft, in aanwezigheid van dhr. Olivier Onidi, directeur van DG MOVE, en van zijn medewerker, dhr. Marc Vanderhaegen, met de leden van het CCR-secretariaat op 29 april te Straatsburg plaatsgevonden.

In de marge van de plenaire najaarsvergadering van de Centrale Commissie heeft ook op 7 december een informele vergadering met dhr. Baldwin, plaatsvervangend directeur-generaal Mobiliteit bij de Europese Commissie, met vertegenwoordigers van de CCR-lidstaten en van het CCR-secretariaat, plaatsgevonden.

Tot slot heeft het secretariaat op 14 maart, 26 september en 5 december te Brussel de CCR bij de vergaderingen van het Forum "Rhine-Alpine Core Network Corridor" vertegenwoordigd.

b) Moezelcommissie

In het kader van de in 2014 ondertekende samenwerkingsovereenkomst heeft op 30 september te Straatsburg een derde vergadering tussen het MC-secretariaat en het CCR-secretariaat plaatsgevonden.

Er heeft een gedachtewisseling over de reglementaire en informatieve werkzaamheden plaatsgevonden op het gebied van

- de scheepvaartpolitie: harmonisatie van de meldplicht en uitbreiding van de verplichting tot elektronisch melden tot de tankschepen (artikel 12.01 van het RPR en 9.05 van het MPR), CCR-enquête over de implementatie van de verplichting tot uitrusting met en gebruik van een Inland AIS-apparaat en van het visualiseringssysteem voor elektronische kaarten, actualisering van het algemene deel van het handboek voor de radiotelefonie en actualisering van de boetecatalogus, en
- de marktobservatie en de uitwisseling van statistische gegevens: het resultaat van de samenwerking tussen beide instellingen in het eerste halfjaar op het gebied van de marktobservatie bleek bijzonder tevredenstellend, waarna de samenwerking zich in het tweede halfjaar voortzette.

Ook kan de deelname van de Moezelcommissie aan twee dagen (18 februari en 25 augustus) van de Werkgroep Politiereglement worden onderstreept.

c) Donaucommissie

De directies van het secretariaat van de Donaucommissie en van de Centrale Commissie zijn op 1 maart te Boedapest, op 4 april te Straatsburg en op 28 en 29 september te Boedapest bijeengekomen om het thema samenwerking tussen beide organisaties op het gebied van de marktobservatie van de Europese binnenvaart te behandelen.

d) Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn

Vertegenwoordigers van de secretariaten van de ICBR en CCR zijn op 8 juni te Straatsburg bijeengekomen voor een informele informatie-uitwisseling.

De vertegenwoordigers van beide secretariaten hebben verklaard bereid te zijn de samenwerking tussen de secretariaten in de context van de hedendaagse uitdagingen een nieuwe impuls te geven.

5) Internationale Organisaties

Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:

- de Europese Commissie (vergaderingen van verschillende werkgroepen die kwesties met betrekking tot de binnenvaart behandelen);
- het Comité Vervoer over Land van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij het onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
- hoorzittingen en colloquia van het Internationaal Transport Forum (ITF);
- de Donaucommissie (CD);
- de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Moezelcommissie (MC).

6) Administratieve overeenkomsten

Het secretariaat van de Centrale Commissie heeft deelgenomen aan beide vergaderingen (26-27 april en 11-12 oktober) van het RAINWAT-Comité dat met het beheer, de harmonisatie en optimalisering van de Regionale Regeling betreffende de Radiocommunicatiedienst op de Binnenwateren is belast.

7) Niet-gouvernementele organisaties

Het secretariaat heeft deelgenomen aan evenementen georganiseerd door:

- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- de Federation of European Tank Storage Associations (FETSA);
- de Internationale Vereniging voor de Behartiging van de Gemeenschappelijke Belangen van de Binnenvaart en de Verzekeringen en voor het Houden van een Rijnschepenregister (IVR);
- de Europese Binnenvaart Unie (EBU);
- Europese Schippersorganisatie (ESO);
- de "Education in Inland Navigation" (EDINNA);
- Europese Federatie van Binnenhavens (FEPI).

**III) HET ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID
VOOR DE RIJNVARENDEN**

Het Administratief Centrum is, onder voorzitterschap van mevr. Fougeron van de Franse delegatie, op 1 april en, onder voorzitterschap van dhr. Donis van de Belgische delegatie, op 28 oktober te Straatsburg bijeengekomen voor zijn 71e en 72e zitting.

IV) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2016 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

RECHTERS

dhr. Ball	Duitsland
dhr. De Baets	België
dhr. Woehrling	Frankrijk
dhr. De Savornin-Lohman	Nederland
mevr. Stamm	Zwitserland

PLAATSVERVANGENDE RECHTERS

dhr. Göbel	Duitsland
dhr. Bullynck	België
dhr. Bangratz	Frankrijk
dhr. Haak	Nederland
dhr. Lötscher	Zwitserland

GRIFFIER

Mevr. Braat, juridisch adviseur van de CCR.

RECHTSZITTINGEN

Onder voorzitterschap van mevr. Stamm heeft de Kamer van Beroep op 17 februari en 16 november te Straatsburg zitting gehouden en heeft zij in hoger beroep drie civiele vonnissen uitgesproken.

PROTOCOL 26

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 27

Datum van de volgende zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 7 december 2017 te Straatsburg.