



**VOORJAARZITTING 2024
AANGENOMEN BESLUITEN
(2024-I)**

Straatsburg, 13 juni 2024

VOORJAARSZITTING 2024

AANGENOMEN BESLUITEN

(2024-I)

Straatsburg, 13 juni 2024

INHOUD

Bladzijde

I.	Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda - Samenstelling.....	5
PROTOCOL 1	Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda.....	5
PROTOCOL 2	Samenstelling van de Centrale Commissie	5
PROTOCOL 3	Samenstelling van de Kamer van Beroep.....	5
II.	Juridische zaken	6
PROTOCOL 4	Memorandum van Overeenstemming tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC)	6
PROTOCOL 5	Toekenning van de status van erkende non-gouvernementele organisatie.....	47
III.	Economische aspecten	48
PROTOCOL 6	Economische situatie in de Europese binnenvaart	48
IV.	Schipperspatenten en bemanning	55
PROTOCOL 7	Wijzigingen voor het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10).....	55
PROTOCOL 8	Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikel 1.02, lid 57) - Aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1).....	59
PROTOCOL 9	Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) inzake Bijlage 1 – Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model).....	62
V.	Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	65
PROTOCOL 10	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR).....	65
PROTOCOL 11	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen (artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid).....	65
PROTOCOL 12	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid).....	69
VI.	Technische voorschriften voor schepen	73
PROTOCOL 13	Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB).....	73
VII.	Geautomatiseerd varen	73
PROTOCOL 14	Geautomatiseerd varen.....	73

VIII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg.....	74	
PROTOCOL 15	Uitbreiding van de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Altenheim (Altenheimer Wassersportclub AWSC) bij Rijnkilometer 283,700, aan de rechteroever.....	74
PROTOCOL 16	Bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser op de Oberrhein bij Rijnkilometer 218,400 en 224,500.....	79
PROTOCOL 17	Verlaging van het waterniveau in de stuwpanden in de Oberrhein tussen Straatsburg en Marckolsheim, Rijnkilometer 225 tot 288.....	85
PROTOCOL 18	Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn	86
PROTOCOL 19	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 2023 (2023-I-11)	90
IX. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	92	
PROTOCOL 20	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	92
X. Begroting en beheer	122	
PROTOCOL 21	Goedkeuring van de jaarrekeningen 2023 van de Centrale Commissie....	122
PROTOCOL 22	Begroting van de Centrale Commissie voor 2025.....	122
PROTOCOL 23	Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2023.....	122
PROTOCOL 24	Diversen	138
XI. Diverse mededelingen en punten ter informatie.....	138	
PROTOCOL 25	Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten.....	138
PROTOCOL 26	Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	138
PROTOCOL 27	Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 6 december 2023.....	138
PROTOCOL 28	Duitse initiatieven	158
PROTOCOL 29	Prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap	158
PROTOCOL 30	Persbericht	158
PROTOCOL 31	Datum van de volgende plenaire vergadering	159

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2024

I. Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda - Samenstelling

PROTOCOL 1

Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenstelling van de Centrale Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Samenstelling van de Kamer van Beroep

Besluit

De Centrale Commissie heeft op voorstel van de Nederlandse delegatie en overeenkomstig artikel 45bis van de Herziane Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, in de versie van 20 november 1963,

de heer Bart Jan LENSELINK tot rechter

bij de Kamer van Beroep benoemd voor de periode van 13 juni 2024 tot en met 12 juni 2030.

II. Juridische zaken

PROTOCOL 4
Memorandum van Overeenstemming
tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
en
het Europees Comité voor Normalisatie (CEN)
het Europees Comité
voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC)

Besluit aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 20 februari 2024

De Centrale Commissie,

Gezien de besluiten van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ('CESNI') van 13 oktober 2022, waarbij het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) en het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC) de status van erkende non-gouvernementele organisatie toegekend hebben gekregen,

overwegende dat het wenselijk is naar aanleiding van deze besluiten de beginselen en het kader vast te leggen voor samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de CCR en deze organisaties met betrekking tot de standaardiseringswerkzaamheden van CESNI,

verleent haar secretaris-generaal toestemming om met de directeur-generaal van het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) en het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC) over te gaan tot de ondertekening van de bijgevoegde Engelse versie van het Memorandum van Overeenstemming. De Duitse, Franse en Nederlandse versies van dit Memorandum van Overeenstemming zijn ter informatie eveneens bijgevoegd,

verzoekt de secretaris-generaal, gezien de tijdelijke aard van deze overeenkomst, na vier jaar kort schriftelijk verslag uit te brengen over het verloop van de samenwerking en met name over de voordelen ervan voor de CCR en CESNI.

Bijlagen

Memorandum of Understanding
between
the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)
and
the European Committee for Standardization (CEN)
the European Committee for Electrotechnical Standardization (CENELEC)

Memorandum of Understanding concluded between

the European Committee for Standardization AISBL (hereinafter referred to as CEN), a non-profit international association established under Belgian law with registered office at Rue de la Science 23, 1040 Brussels (Belgium), **the European Committee for Electrotechnical Standardization** AISBL (hereinafter referred to as "CENELEC"), a non-profit international association established under Belgian law with registered office at Rue de la Science 23, 1040 Brussels (Belgium),

represented by Ms Elena Santiago Cid, Director General, duly entitled to sign

and

The **Central Commission for the Navigation of the Rhine (hereinafter referred to as CCNR)**, with its headquarters located at 2, place de la République, F-67082 Strasbourg - France, represented by Ms Lucia Luijten, Secretary General, duly entitled to sign,

hereinafter referred to individually as "the Party" or collectively as "the Parties",

Preamble

- a) This Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as the "MoU") provides the principles and the framework for cooperation and exchange of information between the Parties regarding the works of CEN and CENELEC and the CCNR, exclusively in relation to the standardisation activities of its European committee for drawing up standards in the field of inland navigation (hereinafter referred to as "CESNI").
- b) This MoU complements the parallel CEN and CENELEC obtention of the CESNI Approved organisation status.
- c) CESNI has the following missions, in particular:
 - adopting technical standards in various fields, in particular as regards to vessels, information technology and crew to which the respective regulations at the European and international levels, including the European Union and the CCNR, will refer with a view to their application,
 - deliberating on the uniform interpretation and application of the said standards, on the method for applying and implementing the corresponding procedures, on procedures for exchanging information, and on the supervisory mechanisms among the Member States;
 - deliberating on derogations and equivalences of technical requirements for a specific craft;
 - deliberating on priority topics regarding safety of navigation, protection of the environment, and other areas of inland navigation.
- d) CEN and CENELEC are two of the three European Standardization Organizations (ESOs) whose main objective is to remove trade barriers for European industry and consumers. The mission of CEN and CENELEC is to produce European Standards to foster the European economy in global trading, the welfare of European citizens and the environment. CEN and CENELEC, through their services, have the institutional authority to provide a platform for the development and promotion of European Standards and other consensus-based publications in application of Regulation (EU) 1025/2012.

- e) Standardization plays a significant role in public policy and support of legislation in various industry sectors, the functioning of the European single market, the environment and consumer protection.
- f) CEN and CENELEC and CCNR/CESNI recognize the value of cooperating within the context of the competences and tasks entrusted to CESNI under the CCNR Resolution concerning the creation and functioning of CESNI (hereinafter referred to as “CCNR resolution CCNR 2015-I-3”).
- g) The CEN and CENELEC General Assemblies have defined the principles covering the policies of partnership with all stakeholders in the CEN-CENELEC Internal Regulations Part 2 and CEN-CENELEC Guide 25 “The concept of partnership with European organizations and other stakeholders” (hereinafter referred to as “Guide 25”). In particular, the category of 'European Institutional Stakeholder', as specified in clause 5, identifies partnerships with relevant European Commission’s Agencies, Research Services, or other European intergovernmental organisations, which applies in the framework of this MoU.
- h) The Parties shall treat as confidential the terms of this MoU or all information supplied by or on behalf of either Party pursuant to this MoU which is designated by either Party as confidential. ‘Confidential Information’ shall refer to non-public information or material disclosed or provided by a Party to the other, either orally or in writing, within the framework of this MoU, including without limitation to, draft or unpublished standards or other technical deliverables, working documents or content of standards accessed as part of a Technical Committee, as well as any information or material pertaining to proprietary know-how or sensitive or classified matters. This does not refer to any information or material that was already into the public domain prior to this MoU.
- i) Any personal data obtained under this MoU shall be processed without prejudice to the CEN and CENELEC Privacy Policy and in accordance with Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (hereinafter referred to as the “GDPR Regulation”). Personal data accessed under this MoU shall remain confidential and shall not be disclosed to third parties without a prior written agreement of the Parties.

NOW THEREFORE, in consideration of the foregoing the Parties hereby express the following intent:

PURPOSE AND MODALITIES OF COOPERATION

1. Definitions and interpretations

The Parties agree that the following definitions apply unless otherwise stated:

- “publication”: any work that has been made publicly available by CEN/CENELEC or CESNI, such as:
 - o CEN/CENELEC standards, draft standards, draft deliverables as listed in clause 1.2 of the CEN-CENELEC Internal Regulations - Part 2

- CESNI standards, draft standards, explanatory notices, draft explanatory notices, FAQs, draft FAQs.
- “deliverable”: any other technical specification than a standard, adopted by a European standardisation organisation for repeated or continuous application and with which compliance is not compulsory (art. 2.2 of the Regulation 1025/2012), such as CEN/CENELEC technical specification (TS), CEN/CENELEC technical report (TR), CEN Workshop Agreements (CWA).
- “contribution”: any intervention, advice, proposal, deliberation or any kind of input of the other party, that serve to assist for creation of publications. The term “deliberation” excludes any voting rights in Technical Committees.

2. Purpose of the MoU

The purpose of this MoU is to form a cooperative relationship between the Parties aiming at contributing to a high uniform level of inland navigation safety, protection of the environment and the climate and digitalisation of inland navigation in Europe.

3. Areas of cooperation

The Parties agree to cooperate in the specific areas listed in Annex I of this MoU. The Parties may jointly express the intention to add new areas of cooperation or to stop cooperation in certain areas by modifying the Annex I.

4. Goals of the cooperation

The cooperation aims at ensuring complementarity of activities and consistent evolution of standards by regularly exchanging information regarding ongoing and future work, including pre-normative R&D activities, in areas of common interest to both Parties especially those areas listed in Annex I to this MoU.

5. Modalities of cooperation

5.1. Main structure of cooperation

The Cooperation is guided by the following general division of tasks:

- CESNI sets the general rules within the EU and CCNR regulatory framework.
- CEN and CENELEC consider developing detailed standards for implementation of the CESNI standards by the industry, thereby playing an important role for assuring interoperability.
- In the fields of competence of the CESNI, CESNI proposes CEN and CENELEC standards that might be useful to the industry, completing the requirements set out in the CESNI standards.
- CEN and CENELEC consider developing detailed standards as proposed by CESNI.

5.2. Detailed modalities of cooperation

5.2.1. Within the framework of the CEN and CENELEC standardisation activities, CCNR and CESNI will respect Guide 25 of CEN and CENELEC and in particular its Chapter 5 on European Institutional Stakeholder.

5.2.2. Subject to the policies, rules and guidance documents applicable to each Party, CESNI may, with regard to matters included in the Annex I:

- formulate advice on current and future CEN and CENELEC activities in accordance with Article 10 of Regulation (EU) No 1025/2012, e.g., by indicating needs and by proposing priorities;
- propose technical documents with a view to their possible incorporation in the body of European standards through their normal approval procedures;
- deliver expert advice where appropriate on the impact of European standards developed by CEN and CENELEC;
- provide input on the development of European standards as well as share information and data, related to CEN and CENELEC technical activities in the areas of cooperation specified in the Annex I, where appropriate.
- inform CEN and CENELEC about any activity that could be relevant to the work of CEN and CENELEC on European standards requested by the European Commission under Article 10 of Regulation 1025/2012 in the field of inland navigation or in relation with CCNR regulations on Rhine navigation.

5.2.3. Subject to the policies, rules and guidance documents applicable to each Party, the Parties may, with regard to matters included in the Annex I:

- attend and participate in meetings of the other Party;
- share information and data related to the other Party's activities and with its prior written consent.

5.2.4. The participation in identified Technical Committees of CEN and CENELEC or in the CESNI activities is subject to the rules established by the concerned Party.

5.2.5. Whenever appropriate within the scope of this MoU, each Party informs the other of relevant events it organises, (such as the initiation of standards procedures, publication of policy documents and initiation of public consultation procedures and other public events).

5.2.6. Whenever appropriate within the scope of this MoU, the Parties may meet in order to exchange views, inform on ongoing developments and cooperate on policy or technical matters of common interest to both Parties.

5.2.7. The Parties express the intention to commit to take reasonable measures in order to avoid divulging to third parties not linked to the activities covered by this MoU any information or documents on such cooperation, unless required so by law or unless otherwise agreed upon by the Parties.

5.2.8. The Parties understand that nothing in this MoU or the cooperation which takes place within its scope should be construed to lead to one Party holding the other liable for any damages suffered by it as a result of the cooperation under this MoU.

6. Communication

6.1 In order to facilitate cooperation and exchange of information, the Parties appoint the following contact persons:

CEN and CENELEC:

- Mr. Thierry Legrand, Mobility – Account Manager (CCMC).
- All legal or contractual matters shall also be addressed to the CEN-CENELEC Legal Department (legal@cencenelec.eu).

CCNR/CESNI:

- Mr. Han Grooten-Feld, CESNI assistant

Each Party shall notify the other in writing should any of the contacts above change.

6.2 All communications, requests for information or assistance are made under this MoU to the indicated contact persons. Electronic communication may be used as a means of communication under this MoU.

6.3 Communications and/or documents are exchanged in the English language.

7. Copyright and acknowledgment of contributions

7.1. The copyright of CEN and CENELEC publications or any intellectual property rights (IPR) of CEN and CENELEC, including intellectual property rights contained on CEN and CENELEC standards or other deliverables, whatever their nature or origin, remain the exclusive property of CEN and/or CENELEC.

7.2. CCNR acknowledges the need for CEN and CENELEC to secure the legal protection of the copyright on their European standards or other deliverables in accordance with CEN-CENELEC Guide 10 "Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications".

7.3. CEN and CENELEC acknowledge that the publications made by CESNI are in the public domain and available for distribution and exploitation in all forms known at present, free of charge, worldwide and in the official languages of CCNR (German, French, Dutch and English).

- 7.4. CCNR accepts to assign to CEN and CENELEC the necessary copyright to the content of CESNI contributions to CEN and CENELEC and to allow CEN and CENELEC to reproduce, publish and distribute these as part of CEN and CENELEC deliverables and publications. These copyrights are granted to CEN free of charge, worldwide and cover all languages and all forms of exploitation known at present. However, CEN and CENELEC shall not use, reproduce, or modify CESNI publications, in whole or in parts, in their own publications, without the prior written permission of CCNR.
- 7.5. CEN and CENELEC understands and accepts that any granting of copyright on CESNI contributions does not preclude CESNI from continuing to exploit its own contributions without any limitation for its own purposes.
- 7.6. CEN and CENELEC accept to assign CCNR the necessary copyright to the content of CEN's and CENELEC's contributions to CESNI activities and allow CESNI to reproduce, publish and distribute these as part of CESNI deliverables and/or publications. This excludes any copyrighted elements contained in any CEN and CENELEC publications or in any subsequent publications deriving from the national implementations thereof by the CEN and CENELEC Members.
- 7.7. CCNR and/or CESNI shall not use or reproduce any part of CEN and CENELEC publications, in any form or by any means, in their own publications, without the prior written permission of CEN and CENELEC. This MoU does not cover any terms and conditions for accessing, using and/or reproducing CEN and CENELEC publications, in whole or in parts, by CCNR and/or CESNI.
- 7.8. CESNI understands and accepts that any granting of copyrights on CEN's and CENELEC's contributions does not preclude CEN and CENELEC from continuing to exploit its own contributions without any limitation for its own purposes.
- 7.9. The Parties acknowledge that publications by third parties (including CEN and CENELEC members and CESNI member states), whatever their nature or origin, remain the exclusive property of their rightful owners unless agreed otherwise.

8. Costs of Access to publications

The conditions for accessing and using CEN's and CENELEC's publications shall be subject to two separate license agreements.

9. Dispute resolution and laws of the Parties

- 9.1. This MoU does not modify or supersede any laws, regulations and requirements in force in, or applying to the Parties.

10. Amendment and termination

- 10.1. This MoU will enter into force once the decision to grant CEN and CENELEC the status of approved organisation of the CESNI has entered into force. It will remain in force for a period of five (5) years from the date of its signature by both Parties and be automatically extended for subsequent periods of five years. It may be amended at any time by written agreement between the Parties.
- 10.2. This MoU is governed by the laws of Belgium. In the event of any inconsistency or problem arising under or resulting from this MoU, the Parties express the intention to solve it amicably. In the absence of mutually agreeable resolution, any dispute, controversy or claim arising out of, or in relation to, this MoU, including the validity, invalidity, breach, or termination thereof, shall be resolved in accordance with the Belgian law rules.
- 10.3. Either Party may terminate this MoU at any time upon three months written notice to the other Party.

IN WITNESS WHEREOF, this MoU in English is made out in two original copies and is duly signed by authorized representatives of the Parties.

For and on behalf of CCNR

Name: Lucia LUIJTEN

Designation: Secretary General

Place of signature: Strasbourg

Date of signature:

Signature: _____

For and on behalf of CEN and CENELEC

CEN

CENELEC

Name: Elena SANTIAGO CID

Name: Elena SANTIAGO CID

Designation: Director General

Designation: Director General

Place of signature: Brussels

Place of signature: Brussels

Date of signature:

Date of signature:

Signature:

Signature:

Annex
Specific Areas of Cooperation

CESNI and CEN will cooperate in the following areas:

- 1) Work of the CEN technical committee CEN TC 15 - Inland Navigation Vessels
- 2) Work of the CEN technical committee CEN/TC 191 - Fixed firefighting systems
- 3) Work of the CEN technical committee CEN/TC 464 - Small Crafts
- 4) Work of the CEN technical committee CEN/TC 268 - Cryogenic vessels and specific hydrogen technologies applications
- 5) Work of the CEN technical committee CEN/TC 282 - Installation and equipment for LNG
- 6) Work of the CENELEC reporting secretariat CLC SR 105 - Fuel cell technologies
- 7) Work of the CEN-CENELEC joint technical committee CEN-CENELEC JTC 13 – Cybersecurity
- 8) Work of the CEN Workshops CEN/WS 106 - Specification for bunkering of methanol
- 9) Work of the CEN technical committee CEN/TC 326 - Natural gas vehicles - Fuelling and operation

Mémoire d'entente
entre
la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
et
le Comité européen de normalisation (CEN)
le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC)

Mémoire d'entente conclu entre

le Comité européen de normalisation AISBL (ci-après dénommé CEN), association internationale sans but lucratif de droit belge ayant son siège rue de la Science 23, 1040 Bruxelles (Belgique), **le Comité européen de normalisation électrotechnique AISBL** (ci-après dénommé CENELEC), association internationale sans but lucratif de droit belge ayant son siège rue de la Science 23, 1040 Bruxelles (Belgique),

représentés par Mme Elena Santiago Cid, Directrice générale, dûment habilitée à signer les présentes,
et

la **Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après dénommée CCNR)**, dont le siège est situé 2, place de la République, F-67082 Strasbourg - France, représentée par Mme Lucia Luijten, Secrétaire générale, dûment habilitée à signer les présentes,

ci-après dénommées individuellement « la Partie » ou collectivement « les Parties »,

Préambule

- a) Le présent Mémoire d'entente définit les principes et le cadre de la coopération et de l'échange d'informations entre les Parties en ce qui concerne les travaux du CEN et du CENELEC et de la CCNR, et ce exclusivement pour ce qui a trait aux activités de standardisation de son Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (ci-après dénommé « CESNI »).
- b) Le présent Mémoire d'entente complète le statut d'organisation agréée auprès du CESNI, obtenu parallèlement par le CEN et le CENELEC.
- c) Le CESNI est investi des missions suivantes, qui consistent notamment à :
 - adopter des standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations respectives aux niveaux européen et international, notamment celles de l'Union européenne et de la CCNR, se référeront en vue de leur application ;
 - délibérer sur l'interprétation et l'application uniformes desdits standards, sur les modalités d'application et de mise en œuvre des procédures y afférentes, sur les procédures d'échange d'informations ainsi que sur les mécanismes de contrôle entre les États membres ;
 - délibérer sur les dérogations et équivalences aux prescriptions techniques pour un bâtiment déterminé ;
 - délibérer sur des thèmes prioritaires concernant la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement et d'autres domaines de la navigation intérieure.
- d) Le CEN et le CENELEC sont deux des trois organismes européens de normalisation ayant pour objectif principal la suppression des barrières commerciales pour l'industrie et les consommateurs européens. La mission du CEN et du CENELEC consiste à produire des normes européennes pour favoriser l'économie européenne dans le cadre du commerce mondial, le bien-être des citoyens européens et l'environnement. Le CEN et le CENELEC, à travers leurs services, disposent de l'autorité institutionnelle pour fournir une plateforme dédiée au développement et à la promotion des normes européennes et d'autres publications reposant sur le consensus en application du règlement (UE) 1025/2012.

- e) La normalisation/standardisation joue un rôle majeur dans les politiques publiques et le soutien apporté à la législation dans divers secteurs industriels, le fonctionnement du marché unique européen, l'environnement et la protection des consommateurs.
- f) Le CEN et le CENELEC, ainsi que la CCNR et le CESNI, reconnaissent l'intérêt que revêt la coopération dans le cadre des compétences et des tâches confiées au CESNI en vertu de la résolution de la CCNR relative à la création et au fonctionnement du CESNI (ci-après dénommée « résolution 2015-I-3 de la CCNR »).
- g) Les assemblées générales du CEN et du CENELEC ont défini les principes régissant les politiques de partenariat avec l'ensemble des parties prenantes au Règlement intérieur du CEN-CENELEC, partie 2, et au Guide 25 du CEN-CENELEC intitulé « The concept of partnership with European organizations and other stakeholders » (ci-après dénommé « Guide 25 »). En particulier, la catégorie des parties prenantes institutionnelles européennes, telle que définie à l'Article 5, recouvre les partenariats avec les agences de la Commission européenne, les services de recherche ou d'autres organisations intergouvernementales européennes, qui s'appliquent dans le cadre du présent Mémoire d'entente.
- h) Les Parties respecteront le caractère confidentiel des termes du présent Mémoire d'entente et de l'ensemble des informations fournies par ou au nom de l'une ou l'autre des Parties en vertu du présent Mémoire d'entente et désignées comme confidentielles par l'une ou l'autre des Parties. Par « informations confidentielles », on entend les informations ou documents non publics divulgués ou fournis par une Partie à l'autre, oralement ou par écrit, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, y compris et sans limitation, les projets de normes/standards ou les normes/standards non publié(e)s ou d'autres livrables techniques, les documents de travail ou le contenu des normes consultés dans le cadre d'un comité technique, ainsi que toute information ou document concernant un savoir-faire exclusif ou des questions sensibles ou classifiées. Il ne s'agit pas d'informations ou d'éléments d'information qui se trouvaient déjà dans le domaine public avant l'entrée en vigueur du présent Mémoire d'entente.
- i) Toute donnée à caractère personnel obtenue dans le cadre du présent Mémoire d'entente sera traitée sans préjudice des règles de confidentialité du CEN et du CENELEC et conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (ci-après dénommé le « règlement général sur la protection des données »). Les données à caractère personnel auxquelles le présent Mémoire d'entente donne accès restent confidentielles et ne sauraient être divulguées à des tiers sans l'accord écrit préalable des Parties.

EN CONSÉQUENCE, compte tenu de ce qui précède, les Parties déclarent, par les présentes, être animées de l'intention exposée ci-après.

OBJET ET MODALITÉS DE LA COOPÉRATION

1. Définitions et interprétations

Les Parties conviennent que, sauf indication contraire, les définitions suivantes s'appliqueront :

- « publication » : tous travaux rendus publics par le CEN/CENELEC ou le CESNI, tels que :
 - o normes, projets de normes, projets de livrables du CEN/CENELEC tels qu'énoncés au paragraphe 1.2 du Règlement Intérieur du CEN-CENELEC - Partie 2 ;
 - o standards, projets de standards, notices explicatives, projets de notices explicatives, FAQ, projets de FAQ du CESNI.

- « livrable » : toute spécification technique autre qu'une norme, adoptée par une organisation européenne de normalisation pour application répétée ou continue et dont le respect n'est pas obligatoire (art. 2.2 du règlement 1025/2012), telle que la spécification technique (TS) du CEN/CENELEC, le rapport technique (TR) du CEN/CENELEC, les accords d'atelier du CEN (CWA)).
- « contribution » : toute intervention, conseil, proposition, délibération ou tout type d'apport de l'autre Partie, qui sert à aider à la création de publications. Le terme « délibération » exclut tout droit de vote au sein des comités techniques.

2. Objet du Mémoire d'entente

Le présent Mémoire d'entente a pour objet d'établir une relation de coopération entre les Parties afin de contribuer à un niveau de sécurité élevé et uniforme en navigation intérieure, à la protection de l'environnement et du climat et à la numérisation de la navigation intérieure en Europe.

3. Domaines de coopération

Les Parties conviennent de coopérer dans les domaines spécifiques énoncés à l'annexe I du présent Mémoire d'entente. Les Parties peuvent exprimer conjointement leur intention d'ajouter de nouveaux domaines de coopération ou de mettre fin à leur coopération dans certains domaines en modifiant l'annexe I.

4. Objectifs de la coopération

La coopération vise à assurer la complémentarité des activités et l'évolution cohérente des normes/standards à travers des échanges réguliers d'informations sur les travaux en cours et à venir, y compris les activités pré-normatives de recherche et développement, dans les domaines d'intérêt commun pour les deux Parties, en particulier les domaines énoncés à l'annexe I du présent Mémoire d'entente.

5. Modalités de la coopération

5.1. Structure principale de la coopération

La coopération est guidée par la répartition générale des tâches présentée ci-après :

- Le CESNI fixe les règles générales dans le cadre réglementaire de l'UE et de la CCNR.
- Le CEN et le CENELEC envisagent d'élaborer des normes détaillées aux fins de la mise en œuvre des standards du CESNI par le secteur, jouant ainsi un rôle important pour assurer l'interopérabilité.
- Dans les domaines de compétence du CESNI, celui-ci propose à CEN et CENELEC des normes susceptibles d'être utiles au secteur, en complétant les exigences définies dans les standards du CESNI.
- Le CEN et le CENELEC envisagent d'élaborer des normes détaillées comme le propose le CESNI.

5.2. Modalités détaillées de la coopération

5.2.1. Dans le cadre des activités de normalisation du CEN et du CENELEC, la CCNR et le CESNI respecteront le Guide 25 du CEN et du CENELEC, et en particulier son chapitre 5 sur les parties prenantes institutionnelles européennes.

5.2.2. Sous réserve des principes, règles et documents d'orientation applicables à chaque Partie, le CESNI peut, en ce qui concerne les domaines énoncés à l'annexe I :

- formuler des avis sur les activités actuelles et futures du CEN et du CENELEC conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 1025/2012, par exemple en indiquant les besoins et en proposant des priorités ;
- proposer des documents techniques en vue de leur incorporation éventuelle dans le corpus normatif européen par le biais de leurs procédures d'approbation normales ;
- fournir, le cas échéant, des conseils d'experts sur l'incidence des normes européennes élaborées par le CEN et le CENELEC ;
- contribuer, le cas échéant, à l'élaboration de normes européennes et partager des informations et des données relatives aux activités techniques du CEN et du CENELEC dans les domaines de coopération indiqués à l'annexe I.
- informer le CEN et le CENELEC de toute activité susceptible d'intéresser les travaux menés par le CEN et le CENELEC sur des normes européennes, dont l'élaboration est demandée par la Commission européenne en vertu de l'article 10 du règlement 1025/2012, dans le domaine de la navigation intérieure ou en relation avec les règlements de la CCNR relatifs à la navigation sur le Rhin.

5.2.3. Sous réserve des principes, règles et documents d'orientation applicables à chaque Partie, les Parties peuvent, en ce qui concerne les domaines énoncés à l'annexe I :

- assister et participer aux réunions de l'autre Partie ;
- partager des informations et des données relatives aux activités de l'autre Partie, avec le consentement écrit préalable de celle-ci.

5.2.4. La participation aux comités techniques nommément désignés relevant du CEN et du CENELEC ou aux activités du CESNI est soumise aux règles établies par la Partie concernée.

5.2.5. Le cas échéant, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, chaque Partie informe l'autre des événements pertinents qu'elle organise (tels que le lancement de procédures de normalisation/standardisation, la publication de documents d'orientation et le lancement de procédures de consultation publique et d'autres événements publics).

5.2.6. Le cas échéant, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, les Parties peuvent se réunir afin d'échanger leurs vues, de s'informer des développements en cours et de coopérer sur des questions de principe ou techniques d'intérêt commun pour les deux Parties.

5.2.7. Les Parties expriment l'intention de s'engager à prendre des mesures raisonnables pour éviter de divulguer à des tiers non liés aux activités couvertes par le présent Mémoire d'entente toute information ou document relatif à cette coopération, sauf si la loi l'exige ou si les Parties en décident autrement.

5.2.8. Les Parties comprennent que rien dans le présent Mémoire d'entente ou dans la coopération qui s'inscrit dans son cadre ne saurait être interprété comme conduisant une Partie à tenir l'autre pour responsable de tout dommage qu'elle aurait subi du fait de la coopération relevant du présent Mémoire d'entente.

6. Communication

6.1. Afin de faciliter la coopération et l'échange d'informations, les Parties désignent les personnes de contact suivantes :

CEN et CENELEC:

- M. Thierry Legrand, Mobility - Account Manager (CCMC).
- Toutes les questions juridiques ou contractuelles sont à adresser également au service juridique du CEN-CENELEC (legal@cencenelec.eu).

CCNR/CESNI :

- M. Han Grooten-Feld, assistant CESNI

Chaque Partie avisera par écrit l'autre Partie de tout changement concernant l'une des personnes de contact susmentionnées.

6.2. Toutes communications, demandes d'information ou d'assistance sont adressées, en vertu du présent Mémoire d'entente, aux personnes de contact indiquées. Les moyens de communication électroniques peuvent être utilisés dans le cadre du présent Mémoire d'entente.

6.3. Les communications et/ou documents sont échangés en langue anglaise.

7. Droits d'auteur et reconnaissance des contributions

7.1. Les droits d'auteur relatifs aux publications du CEN et du CENELEC ou tous droits de propriété intellectuelle du CEN et du CENELEC, y compris les droits de propriété intellectuelle contenus dans les normes du CEN et du CENELEC ou dans d'autres livrables, quelle que soit leur nature ou leur origine, demeurent la propriété exclusive du CEN et/ou du CENELEC.

7.2. La CCNR reconnaît la nécessité pour le CEN et le CENELEC d'assurer la protection juridique des droits d'auteur sur leurs normes européennes ou autres livrables conformément au Guide 10 du CEN-CENELEC, intitulé « Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications ».

7.3. Le CEN et le CENELEC reconnaissent que les publications du CESNI relèvent du domaine public et peuvent être distribuées et exploitées sous toutes les formes connues à ce jour, gratuitement, dans le monde entier et dans les langues officielles de la CCNR (allemand, français, néerlandais et anglais).

- 7.4. La CCNR accepte d'octroyer au CEN et au CENELEC les droits d'auteur nécessaires sur le contenu des contributions du CESNI et autorise le CEN et le CENELEC à les reproduire, publier et distribuer en tant que livrables et publications du CEN et du CENELEC. Ces droits d'auteur sont octroyés au CEN à titre gratuit, pour le monde entier et couvrent toutes les langues et toutes les formes d'exploitation connues à ce jour. Cela étant, le CEN et le CENELEC ne sauraient utiliser, reproduire ou modifier les publications du CESNI, en tout ou en Partie, dans leurs propres publications, sans l'autorisation écrite préalable de la CCNR.
- 7.5. Le CEN et le CENELEC comprennent et acceptent que tout octroi de droits d'auteur sur les contributions du CESNI ne saurait empêcher le CESNI de continuer à exploiter ses propres contributions sans aucune restriction pour ses propres besoins.
- 7.6. Le CEN et le CENELEC acceptent d'octroyer à la CCNR les droits d'auteur nécessaires sur le contenu des contributions du CEN et du CENELEC aux activités du CESNI et autorisent le CESNI à les reproduire, publier et distribuer en tant que livrables et/ou des publications du CESNI. Ceci exclut tous les éléments protégés par les droits d'auteurs contenus dans des publications du CEN et du CENELEC ou dans des publications consécutives à leur mise en œuvre nationale par les Membres du CEN et du CENELEC.
- 7.7. La CCNR et/ou le CESNI ne sauraient utiliser ou reproduire aucun extrait des publications du CEN et du CENELEC, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, dans leurs propres publications, sans l'autorisation écrite préalable du CEN et du CENELEC. Le présent Mémoire d'entente ne couvre pas les modalités et conditions d'accès, d'utilisation et/ou de reproduction des publications du CEN et du CENELEC, en tout ou en Partie, par la CCNR et/ou le CESNI.
- 7.8. Le CESNI comprend et accepte que tout octroi de droits d'auteur sur les contributions du CEN et du CENELEC ne saurait empêcher le CEN et le CENELEC de continuer à exploiter leurs propres contributions sans aucune restriction pour leurs propres besoins.
- 7.9. Les Parties reconnaissent que les publications de tiers (y compris les membres du CEN et du CENELEC et les États membres du CESNI), quelle que soit leur nature ou leur origine, demeurent la propriété exclusive de leurs propriétaires légitimes, sauf s'il en a été convenu autrement.

8. Coûts de l'accès aux publications

Les conditions d'accès et d'utilisation des publications du CEN et du CENELEC feront l'objet de deux accords de licence distincts.

9. Règlement des différends et droit des parties

- 9.1 Le présent Mémoire d'entente ne modifie ni ne remplace les lois, règlements et prescriptions en vigueur ou s'appliquant aux Parties.

10. Modification et résiliation

- 10.1. Le présent Mémoire d'entente entrera en vigueur lorsque la décision d'accorder au CEN et au CENELEC le statut d'organisation agréée du CESNI aura pris effet. Il restera en vigueur pendant une durée de cinq (5) ans à compter de la date de sa signature par les deux Parties et sera automatiquement reconduit pour des périodes successives de cinq ans. Il peut être modifié à tout moment par accord écrit entre les Parties.
- 10.2. Le présent Mémoire d'entente est régi par le droit belge. En cas d'incohérence ou de problème découlant du présent Mémoire d'entente, les Parties expriment leur intention de trouver une solution amiable. En l'absence d'un règlement mutuellement acceptable, tout litige, controverse ou réclamation découlant du présent Mémoire d'entente ou en rapport avec celui-ci, y compris en rapport avec sa validité, son invalidité, sa violation ou sa résiliation, sera réglé conformément aux règles du droit belge.
- 10.3. Chacune des Parties peut résilier le présent Mémoire d'entente à tout moment sous réserve d'un préavis écrit de trois mois adressé à l'autre Partie.

EN FOI DE QUOI, la version anglaise du présent Mémoire d'entente, est établie en deux exemplaires originaux, dûment signés par les représentants autorisés des Parties.

Pour et au nom de la CCNR

Nom : Lucia LUIJTEN

Fonction : Secrétaire générale

Lieu de signature : Strasbourg

Date de signature :

Signature :

Pour et au nom du CEN et du CENELEC

CEN

Nom : Elena SANTIAGO CID

Fonction : Directrice générale

Lieu de signature : Bruxelles

Date de signature :

Signature :

CENELEC

Nom : Elena SANTIAGO CID

Fonction : Directrice générale

Lieu de signature : Bruxelles

Date de signature :

Signature :

Annexe
Domaines spécifiques de coopération

Le CESNI et le CEN coopéreront dans les domaines suivants :

- 1) Travaux du Comité technique CEN/TC 15 - Bateaux de navigation intérieure
- 2) Travaux du comité technique CEN/TC 191 - Systèmes fixes de lutte contre l'incendie
- 3) Travaux du comité technique CEN/TC 464 - Petits navires
- 4) Travaux du comité technique CEN/TC 268 - Récipients cryogéniques
- 5) Travaux du comité technique CEN/TC 282 - Installations et équipements relatifs au GNL
- 6) Travaux du secrétariat rapporteur du CENELEC CLC SR 105 - Technologies des piles à combustible
- 7) Travaux du comité technique commun CEN-CENELEC JTC 13 – Cybersécurité
- 8) Travaux des ateliers CEN/WS 106 - Ships and marine technology - Specification for bunkering of methanol
- 9) Travaux du comité technique CEN/TC 326 - Natural gas vehicles - Fuelling and operation

Memorandum of Understanding
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
und
dem Europäischen Komitee für Normung (CEN)
dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC)

Memorandum of Understanding geschlossen zwischen

dem Europäischen Komitee für Normung AISBL (im Folgenden „CEN“), einem internationalen gemeinnützigen Verein nach belgischem Recht mit Sitz Rue de la Science 23, 1040 Brüssel (Belgien),
dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung AISBL (im Folgenden „CENELEC“), einem internationalen gemeinnützigen Verein nach belgischem Recht mit Sitz Rue de la Science 23, 1040 Brüssel (Belgien),

vertreten durch Frau Elena Santiago Cid, Generaldirektorin, mit Unterschriftsberechtigung,

und

der **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt** (im Folgenden „ZKR“), mit Sitz 2, place de la République, F-67082 Straßburg (Frankreich),

vertreten durch Frau Lucia Luijten, Generalsekretärin, mit Unterschriftsberechtigung,

im Folgenden einzeln als „Partei“ und gemeinsam als „Parteien“ bezeichnet,

Präambel

- a) Dieses Memorandum of Understanding (im Folgenden „MoU“) enthält die Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Parteien zu den Arbeiten des CEN, des CENELEC und der ZKR, ausschließlich in Bezug auf die Standardisierungstätigkeiten ihres Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (im Folgenden „CESNI“).
- b) Parallel zu diesem MoU wird dem CEN und dem CENELEC der Status eines anerkannten Verbandes des CESNI gewährt.
- c) Der CESNI besitzt insbesondere die folgenden Aufgaben:
 - in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, technische Standards zu erlassen, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der Europäischen Union und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen,
 - über die einheitliche Auslegung und Anwendung dieser Standards, die Modalitäten der Anwendung und Durchführung der entsprechenden Verfahren, die Verfahren für den Informationsaustausch und die Überwachungsmechanismen zwischen den Mitgliedstaaten zu beraten,
 - über Abweichungen und Gleichwertigkeiten in Bezug auf die technischen Vorschriften für ein bestimmtes Fahrzeug zu beraten,
 - über wichtige Themen der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes und anderer Bereiche der Binnenschifffahrt zu beraten.
- d) Das CEN und das CENELEC sind zwei der drei europäischen Normungsorganisationen (ESOs), deren Hauptziel die Beseitigung von Handelshemmnissen für die europäische Industrie und die europäischen Verbraucher ist. Der Auftrag des CEN und des CENELEC besteht in der Erstellung europäischer Normen, um die europäische Wirtschaft im globalen Handel zu fördern, das Wohlergehen der europäischen Bürger zu gewährleisten und den Umweltschutz voranzutreiben. Das CEN und das CENELEC besitzen im Rahmen ihrer Dienste die institutionelle Kompetenz, eine Plattform für die Entwicklung und Förderung europäischer Normen und anderer auf Konsens gegründeter Veröffentlichungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 bereitzustellen.

- e) Normung/Standardisierung spielt eine bedeutende Rolle in der öffentlichen Ordnung und bei der Unterstützung der Gesetzgebung in verschiedenen Industriezweigen, dem Funktionieren des europäischen Binnenmarktes, dem Umwelt- und dem Verbraucherschutz.
- f) Das CEN und das CENELEC und die ZKR/der CESNI erkennen an, wie wertvoll eine Zusammenarbeit im Rahmen der dem CESNI gemäß dem ZKR-Beschluss zur Einrichtung und Arbeitsweise des CESNI (im Folgenden „ZKR-Beschluss ZKR 2015-I-3“) übertragenen Zuständigkeiten und Aufgaben ist.
- g) Die Generalversammlungen des CEN und des CENELEC haben die generellen Grundsätze für Partnerschaften mit sämtlichen Interessenträgern in der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung Teil 2 und im CEN-CENELEC-Leitfaden 25 „The concept of partnership with European organizations and other stakeholders“ (im Folgenden „Leitfaden 25“) festgelegt. Insbesondere unter der in Abschnitt 5 dargelegten Kategorie „europäischer institutioneller Interessenträger“ werden Partnerschaften mit einschlägigen Agenturen oder Forschungseinrichtungen der Europäischen Kommission oder sonstigen europäischen zwischenstaatlichen Organisationen, wie im Falle dieses MoU, genannt.
- h) Die Parteien behandeln die Bedingungen dieses MoU sowie alle Informationen, die von oder im Auftrag einer der Parteien gemäß diesem MoU bereitgestellt und von einer der Parteien als vertraulich eingestuft werden, vertraulich. Unter „vertraulichen Informationen“ werden nicht öffentliche Informationen oder Materialien verstanden, die eine Partei der anderen Partei im Rahmen dieses MoU mündlich oder schriftlich mitteilt oder bereitstellt, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Entwürfe für oder unveröffentlichte Normen oder andere technische Dokumente, Arbeitsdokumente oder Inhalt von Normen, auf die im Rahmen eines Technischen Komitees zugegriffen wird, sowie Informationen oder Materialien, die geschütztes Know-how oder sensible oder als Verschlussache eingestufte Angelegenheiten betreffen. Hierzu gehören keine Informationen oder Materialien, die bereits vor diesem MoU öffentlich zugänglich waren.
- i) Alle im Rahmen dieses MoU erhaltenen personenbezogenen Daten werden unbeschadet der Datenschutzbestimmungen des CEN und des CENELEC und im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (im Folgenden „DSGVO“) verarbeitet. Personenbezogene Daten, auf die im Rahmen dieses MoU zugegriffen wird, sind vertraulich zu behandeln und dürfen ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Parteien nicht an Dritte weitergegeben werden.

DIES VORAUSGESCHICKT bekunden die Parteien die folgende Absicht:

ZWECK UND MODALITÄTEN DER ZUSAMMENARBEIT

1. Begriffsbestimmungen und Auslegungen

Die Parteien vereinbaren, dass, sofern nicht anders angegeben, die folgenden Begriffsbestimmungen gelten:

- „Veröffentlichung“: jedes Werk, das von CEN/CENELEC oder CESNI öffentlich bereitgestellt wurde, wie:
 - o Normen, Normentwürfe, Dokumententwürfe des CEN/CENELEC gemäß Auflistung in Abschnitt 1.2 der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung Teil 2;

- Standards, Standardentwürfe, Erläuterungen, Erläuterungsentwürfe, FAQ, FAQ-Entwürfe des CESNI.
- „Dokument“: jede sonstige technische Spezifikation mit Ausnahme europäischer Normen, die von einer europäischen Normungsorganisation zur wiederholten oder ständigen Anwendung angenommen wird, deren Einhaltung jedoch nicht zwingend vorgeschrieben ist (Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012), wie eine Technische Spezifikation (TS) des CEN/CENELEC, ein Technischer Report (TR) des CEN/CENELEC, CEN Workshop Agreements (CWA).
- „Beitrag“: alle Interventionen, Empfehlungen, Vorschläge, Beratungen oder jedwede Art von Einsatz der anderen Partei, die bei der Erstellung von Veröffentlichungen hilfreich sind. Der Begriff „Beratungen“ schließt jegliche Stimmrechte in den Technischen Komitees aus.

2. Zweck des MoU

Zweck dieses MoU ist der Aufbau einer kooperativen Beziehung zwischen den Parteien mit dem Ziel, zu einem einheitlich hohen Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt, zum Schutz von Umwelt und Klima und zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt in Europa beizutragen.

3. Bereiche der Zusammenarbeit

Die Parteien vereinbaren eine Zusammenarbeit in den in Anlage I dieses MoU aufgeführten konkreten Bereichen. Die Parteien können durch eine Änderung von Anlage I gemeinsam die Absicht bekunden, neue Bereiche der Zusammenarbeit aufzunehmen oder die Zusammenarbeit in bestimmten Bereichen zu beenden.

4. Ziele der Zusammenarbeit

Ziel der Zusammenarbeit ist es, mithilfe eines regelmäßigen Informationsaustauschs über laufende und künftige Arbeiten, einschließlich pränormativer FuE-Tätigkeiten, in für beide Parteien interessanten Bereichen, insbesondere den in Anlage I dieses MoU aufgeführten Bereichen, eine Komplementarität der Tätigkeiten und eine konsistente Entwicklung von Normen sicherzustellen.

5. Modalitäten der Zusammenarbeit

5.1. Grundzüge der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit basiert auf der folgenden allgemeinen Aufgabenteilung:

- Der CESNI legt die allgemeinen Vorschriften im Rechtsrahmen der EU und der ZKR fest.
- Das CEN und das CENELEC erwägen die Ausarbeitung detaillierter Normen für die Umsetzung der CESNI-Standards durch die Industrie und spielen damit eine wichtige Rolle bei der Gewährleistung der Interoperabilität.
- Der CESNI schlägt in seinen Zuständigkeitsbereichen CEN- und CENELECNormen vor, die für die Industrie von Nutzen sein könnten und die Anforderungen der CESNI-Standards ergänzen.
- Das CEN und das CENELEC erwägen die Ausarbeitung detaillierter Normen gemäß dem Vorschlag des CESNI.

5.2. Detaillierte Modalitäten der Zusammenarbeit

5.2.1. Im Rahmen der Normungstätigkeiten des CEN und des CENELEC beachten die ZKR und der CESNI Leitfadens 25 des CEN und des CENELEC, insbesondere dessen Kapitel 5 über europäische institutionelle Interessenträger.

5.2.2. Vorbehaltlich der für jede Partei geltenden Richtlinien, Vorschriften und Leitlinien kann der CESNI in Bezug auf die in Anlage I aufgeführten Angelegenheiten:

- Empfehlungen zu derzeitigen und künftigen Tätigkeiten des CEN und des CENELEC gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 aussprechen, z. B. durch die Angabe von Bedürfnissen und das Vorschlagen von Prioritäten;
- technische Dokumente im Hinblick auf deren eventuelle Aufnahme in das europäische Normenwerk über die regulären Genehmigungsverfahren vorschlagen;
- ggf. Expertenrat zu den Auswirkungen von durch das CEN und das CENELEC ausgearbeiteten europäischen Normen bereitstellen;
- sich bei der Entwicklung europäischer Normen einbringen und ggf. Informationen und Daten im Zusammenhang mit technischen Tätigkeiten des CEN und des CENELEC in den in Anlage I aufgeführten Bereichen der Zusammenarbeit mitteilen;
- das CEN und das CENELEC über jegliche Aktivitäten informieren, die für die Arbeit des CEN und des CENELEC an durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 in Auftrag gegebenen europäischen Normen im Bereich der Binnenschifffahrt oder in Verbindung mit den ZKR-Verordnungen zur Rheinschifffahrt relevant sein könnten.

5.2.3. Vorbehaltlich der für jede Partei geltenden Richtlinien, Vorschriften und Leitlinien können die Parteien in Bezug auf die in Anlage I aufgeführten Angelegenheiten:

- an den Sitzungen der anderen Partei teilnehmen und mitwirken;
- Informationen und Daten in Bezug auf die Tätigkeiten der anderen Partei mit deren vorheriger schriftlicher Zustimmung weitergeben.

5.2.4. Die Beteiligung an bestimmten Technischen Komitees des CEN und des CENELEC oder an den Tätigkeiten des CESNI unterliegt den von der betreffenden Partei festgelegten Vorschriften.

5.2.5. Sofern dies im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses MoU angemessen ist, informiert jede Partei die andere über von ihr organisierte relevante Ereignisse (wie die Einleitung von Normenverfahren, die Veröffentlichung von Grundsatzdokumenten und die Einleitung von öffentlichen Anhörungsverfahren und andere öffentliche Ereignisse).

5.2.6. Sofern dies im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses MoU angemessen ist, können die Parteien Zusammenkünfte für die Zwecke eines Meinungsaustauschs, einer Unterrichtung über laufende Entwicklungen und einer Zusammenarbeit in politischen oder technischen Angelegenheiten von gemeinsamem Interesse für beide Parteien abhalten.

5.2.7. Die Parteien bekunden ihre Absicht, sich für die Ergreifung angemessener Maßnahmen einzusetzen, um die Weitergabe von Informationen oder Dokumenten zu dieser Zusammenarbeit an Dritte, die nicht mit den von diesem MoU erfassten Aktivitäten in Zusammenhang stehen, zu verhindern, es sei denn, dies ist gesetzlich vorgeschrieben oder die Parteien haben etwas anderes vereinbart.

5.2.8. Die Parteien sind sich darüber einig, dass nichts in diesem MoU oder der Zusammenarbeit, die in dessen Rahmen erfolgt, so auszulegen ist, dass eine Partei die andere Partei für Schäden verantwortlich machen kann, die ihr durch die Zusammenarbeit im Rahmen dieses MoU entstehen.

6. Kommunikation

6.1. Zur Erleichterung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs benennen die Parteien die folgenden Ansprechpartner:

CEN und CENELEC:

- Herr Thierry Legrand, Account Manager Mobility (CCMC).
- Alle rechtlichen oder vertraglichen Anliegen sind auch an die Rechtsabteilung von CEN-CENELEC (legal@cencenelec.eu) zu richten.

ZKR/CESNI:

- Herr Han Grooten-Feld, Assistent des CESNI

Die Vertragsparteien unterrichten einander schriftlich bei einer Änderung der oben genannten Ansprechpartner.

6.2. Jegliche Kommunikation, Auskunfts- oder Unterstützungsersuchen im Rahmen dieses MoU erfolgt bzw. erfolgen über die angegebenen Ansprechpartner. Die Kommunikation im Rahmen dieses MoU kann in elektronischer Form erfolgen.

6.3. Die Kommunikations- und Dokumentensprache ist Englisch.

7. Urheberrecht und dessen Einräumung für Beiträge

7.1. Das Urheberrecht für die Veröffentlichungen des CEN und des CENELEC und alle Rechte des CEN und des CENELEC an geistigem Eigentum, einschließlich der Rechte an geistigem Eigentum in Verbindung mit Normen oder anderen Dokumenten des CEN und des CENELEC, unabhängig von ihrer Art und ihrem Ursprung, liegen ausschließlich beim CEN und/oder beim CENELEC.

7.2. Die ZKR erkennt an, dass das CEN und das CENELEC den gesetzlichen Urheberrechtsschutz für ihre europäischen Normen und sonstigen Dokumente gemäß dem CEN-CENELEC-Leitfaden 10 „Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications“ sicherstellen müssen.

7.3. Das CEN und das CENELEC erkennen an, dass die Veröffentlichungen des CESNI öffentlich zugänglich sind und in den Amtssprachen der ZKR (Deutsch, Französisch, Niederländisch und Englisch) weltweit unentgeltlich in allen derzeit bekannten Formen verbreitet und verwertet werden können.

- 7.4. Die ZKR stimmt der Übertragung des notwendigen Urheberrechts für den Inhalt der CESNI-Beiträge für das CEN und das CENELEC an das CEN und das CENELEC zu und gestattet dem CEN und dem CENELEC, diese als Teil von CEN- und CENELEC-Dokumenten und -Veröffentlichungen zu vervielfältigen, zu veröffentlichen und zu verbreiten. Diese Urheberrechte werden dem CEN unentgeltlich weltweit übertragen und erstrecken sich auf alle Sprachen und alle derzeit bekannten Formen der Verwertung. Gleichwohl dürfen das CEN und das CENELEC Veröffentlichungen des CESNI weder ganz noch teilweise ohne vorherige schriftliche Genehmigung der ZKR in ihren eigenen Veröffentlichungen verwenden, wiedergeben oder ändern.
- 7.5. Das CEN und das CENELEC nehmen zur Kenntnis und akzeptieren, dass jegliche Einräumung des Urheberrechts für Beiträge des CESNI der weiteren uneingeschränkten Verwertung dieser Beiträge durch den CESNI für dessen eigene Zwecke nicht entgegensteht.
- 7.6. Das CEN und das CENELEC stimmen der Übertragung des notwendigen Urheberrechts für den Inhalt der CEN- und CENELEC-Beiträge zu den CESNI-Tätigkeiten an die ZKR zu und gestatten dem CESNI, diese als Teil von CESNI-Dokumenten und/oder -Veröffentlichungen zu vervielfältigen, zu veröffentlichen und zu verbreiten. Dies schließt jegliche urheberrechtlich geschützten Bestandteile in jeglichen CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen oder späteren Veröffentlichungen, die sich aus den nationalen Umsetzungen dieser Veröffentlichungen durch CEN- und CENELEC-Mitglieder ergeben, aus.
- 7.7. Die ZKR und/oder der CESNI dürfen Teile von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen ohne vorherige schriftliche Genehmigung des CEN und des CENELEC in keiner Art und Weise in ihren eigenen Veröffentlichungen verwenden oder wiedergeben. Dieses MoU erstreckt sich nicht auf die Bedingungen für den Zugang zu, die Nutzung und/oder die Vervielfältigung von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen in ihrer Gesamtheit oder in Teilen durch die ZKR und/oder den CESNI.
- 7.8. Der CESNI nimmt zur Kenntnis und akzeptiert, dass jegliche Einräumung von Urheberrechten für Beiträge des CEN und des CENELEC der weiteren uneingeschränkten Verwertung dieser Beiträge durch das CEN und das CENELEC für deren eigene Zwecke nicht entgegensteht.
- 7.9. Die Parteien erkennen an, dass Veröffentlichungen Dritter (einschließlich CEN- und CENELEC-Mitglieder und CESNI-Mitgliedstaaten) unabhängig von ihrer Art und ihrem Ursprung ausschließliches Eigentum ihrer rechtmäßigen Eigentümer bleiben, sofern nichts anderes vereinbart wurde.

8. Kosten des Zugangs zu Veröffentlichungen

Die Bedingungen für den Zugang zu und die Nutzung von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen werden durch zwei separate Lizenzvereinbarungen geregelt.

9. Streitbeilegung und für die Parteien relevante Rechtsvorschriften

- 9.1. Dieses MoU ändert oder ersetzt nicht die jeweiligen in Kraft befindlichen oder für die Parteien geltenden Gesetze, Verordnungen und Vorschriften.

10. Änderung und Beendigung

- 10.1. Dieses MoU tritt mit Inkrafttreten der Entscheidung in Kraft, mit dem dem CEN und dem CENELEC der Status eines anerkannten Verbandes des CESNI gewährt wird. Es wird für einen Zeitraum von fünf (5) Jahren ab dem Zeitpunkt seiner Unterzeichnung durch beide Parteien geschlossen und verlängert sich jeweils automatisch um weitere fünf Jahre. Es kann jederzeit durch eine schriftliche Vereinbarung zwischen den Parteien geändert werden.
- 10.2. Dieses MoU unterliegt belgischem Recht. Für den Fall, dass Unstimmigkeiten oder Probleme im Rahmen dieses MoU bestehen oder sich daraus ergeben, erklären die Parteien ihre Absicht, diese gütlich zu lösen. In Ermangelung einer für beide Seiten akzeptablen Lösung erfolgt die Beilegung sämtlicher Streitigkeiten, Auseinandersetzungen oder Ansprüche, die sich aus oder im Zusammenhang mit diesem MoU, einschließlich dessen Gültigkeit, Ungültigkeit, Verletzung oder Beendigung, ergeben, nach belgischem Recht.
- 10.3. Jede Partei kann dieses MoU jederzeit mit einer Frist von drei Monaten schriftlich beenden.

ZU URKUND DESSEN wird die englische Fassung dieses MoU in zwei Urschriften ausgefertigt und von bevollmächtigten Vertretern der Parteien ordnungsgemäß unterzeichnet.

Für und im Namen der ZKR

Name: Lucia LUIJTEN

Funktion: Generalsekretärin

Ort der Unterzeichnung: Straßburg

Datum der Unterzeichnung:

Unterschrift:

Für und im Namen des CEN und des CENELEC

CEN

CENELEC

Name: Elena SANTIAGO CID

Name: Elena SANTIAGO CID

Funktion: Generaldirektorin

Funktion: Generaldirektorin

Ort der Unterzeichnung: Brüssel

Ort der Unterzeichnung: Brüssel

Datum der Unterzeichnung:

Datum der Unterzeichnung:

Unterschrift:

Unterschrift:

Anlage
Konkrete Bereiche der Zusammenarbeit

Der CESNI und das CEN werden in folgenden Bereichen zusammenarbeiten:

- 1) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ des CEN
- 2) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 191 „Ortsfeste Brandbekämpfungsanlagen“ des CEN
- 3) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 464 „Kleine Wasserfahrzeuge“ des CEN
- 4) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 268 „Kryo-Behälter und spezielle Einsatzgebiete der Wasserstofftechnologie“ des CEN
- 5) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 282 „Anlagen und Ausrüstung für Flüssigerdgas“ des CEN
- 6) Arbeiten des CENELEC-Berichter-Sekretariats CLC SR 105 „Brennstoffzellentechnologien“
- 7) Arbeiten des Gemeinsamen Technischen Komitees CEN-CENELEC JTC 13 „Cybersicherheit“ von CEN-CELENEC
- 8) Arbeiten des CEN Workshops CEN/WS 106 „Spezifikation für die Bunkerung von Methanol“
- 9) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 326 „Erdgasfahrzeuge – Betankung und Betrieb“ des CEN

Memorandum van Overeenstemming
tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
en
het Europees Comité voor Normalisatie (CEN)
het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC)

Memorandum van Overeenstemming gesloten tussen

het **Europees Comité voor Normalisatie** IVZW (hierna 'CEN' genoemd), een internationale vereniging zonder winst oogmerk naar Belgisch recht, waarvan de statutaire zetel is gevestigd te 1040 Brussel (België), Wetenschapsstraat 23, het **Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie** IVZW (hierna 'CENELEC' genoemd), een internationale vereniging zonder winst oogmerk naar Belgisch recht, waarvan de statutaire zetel is gevestigd te 1040 Brussel (België), Wetenschapsstraat 23,

vertegenwoordigd door mevrouw Elena Santiago Cid, directeur-generaal, naar behoren gemachtigd dit Memorandum te ondertekenen,

en

de **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (hierna 'CCR' genoemd), waarvan de zetel is gevestigd te 67082 Straatsburg (Frankrijk), 2, Place de la République, vertegenwoordigd door mevrouw Lucia Luijten, secretaris-generaal, naar behoren gemachtigd dit Memorandum te ondertekenen,

hierna afzonderlijk 'de partij' of gezamenlijk 'de partijen' genoemd.

Preambule

- a) Dit Memorandum van Overeenstemming (hierna 'MvO' genoemd) legt de beginselen en het kader vast voor samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de partijen met betrekking tot de werkzaamheden van CEN en CENELEC en de CCR, uitsluitend wat betreft de standaardiseringsactiviteiten van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (hierna 'CESNI' genoemd).
- b) Dit MvO hangt samen met de gelijktijdige verkrijging door CEN en CENELEC van de status van erkende organisatie bij CESNI.
- c) CESNI heeft onder andere de volgende taken:
 - goedkeuring van technische standaarden op diverse gebieden, vooral met betrekking tot de schepen, informatietechnologie en bemanningen, waarnaar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip van die van de Europese Unie en de CCR, zullen verwijzen voor hun toepassing;
 - overleg over de uniforme uitleg en toepassing van de bedoelde standaarden, de methode voor de toepassing en implementatie van de voorziene procedures, de uitwisseling van informatie en de toezichthoudende mechanismen in de lidstaten;
 - overleg over de afwijkingen en gelijkwaardigheid met betrekking tot de technische voorschriften voor bepaalde schepen;
 - overleg over onderwerpen die prioritair zijn voor de veiligheid van de scheepvaart, de bescherming van het milieu en andere belangrijke binnenvaartaspecten.
- d) CEN en CENELEC zijn twee van de drie Europese normalisatieorganisaties (ENO's), waarvan het voornaamste doel is handelsbelemmeringen voor Europese bedrijven en consumenten weg te nemen. CEN en CENELEC hebben als taak Europese normen vast te stellen om de Europese economie in de wereldhandel, het welzijn van de Europese burgers en het milieu te bevorderen. CEN en CENELEC hebben de institutionele bevoegdheid om via hun diensten een platform te bieden voor de ontwikkeling en bevordering van Europese normen en andere op consensus berustende publicaties op grond van Verordening (EU) 1025/2012.

- e) Normalisatie speelt een belangrijke rol in het overheidsbeleid en de ondersteuning van wetgeving in verschillende bedrijfstakken, het functioneren van de Europese eengemaakte markt en de milieu- en consumentenbescherming.
- f) CEN en CENELEC en de CCR/CESNI erkennen de waarde van samenwerking in het kader van de bevoegdheden en taken die aan CESNI zijn toevertrouwd bij het CCR-besluit over de instelling en werkwijze van CESNI (hierna 'CCR-besluit 2015-I-3' genoemd).
- g) De algemene vergaderingen van CEN en CENELEC hebben de beginselen voor het beleid inzake partnerschappen met stakeholders vastgelegd in deel 2 van het Intern Reglement van CEN-CENELEC en Richtsnoer 25 van CEN-CENELEC die betrekking heeft op 'Het concept van partnerschappen met Europese organisaties en andere stakeholders' (hierna 'Richtsnoer 25' genoemd). Onder de in punt 5 van deze richtsnoer bedoelde categorie 'Europese institutionele stakeholders' vallen in het bijzonder partnerschappen met relevante agentschappen van de Europese Commissie, onderzoeksdiensten of andere Europese intergouvernementele organisaties, zoals het partnerschap in het kader van dit MvO.
- h) De partijen verbinden zich tot de vertrouwelijke behandeling van de bepalingen van dit MvO en alle informatie die door of namens een partij wordt verstrekt op grond van dit MvO en die door een partij als vertrouwelijk wordt aangemerkt. Onder 'vertrouwelijke informatie' wordt verstaan niet-openbare informatie die of niet-openbaar materiaal dat mondeling of schriftelijk door een partij aan de andere wordt bekendgemaakt of verstrekt in het kader van dit MvO, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, ontwerpnormen, niet-gepubliceerde normen of andere technische producten, werkdocumenten of inhoud van normen waartoe toegang is verkregen in het kader van een technisch comité, alsmede informatie die of materiaal dat betrekking heeft op door intellectueel eigendomsrecht beschermde knowhow of gevoelige of geheime aangelegenheden. Informatie die of materiaal dat al voor dit MvO openbaar was, valt hier niet onder.
- i) Persoonsgegevens die zijn verkregen op grond van dit MvO worden verwerkt onverminderd het privacybeleid van CEN en CENELEC en in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (hierna 'AVG' genoemd). Persoonsgegevens waartoe toegang is verkregen op grond van dit MvO blijven vertrouwelijk en worden niet bekendgemaakt aan derden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de partijen.

DERHALVE maken de partijen in het licht van het voorgaande het volgende voornemen kenbaar:

DOEL EN MODALITEITEN VAN DE SAMENWERKING

1. Definities en interpretaties

De partijen komen overeen dat de volgende definities van toepassing zijn, tenzij anders vermeld:

- 'publicatie': elk werk dat door CEN/CENELEC of CESNI openbaar is gemaakt, zoals:
 - o normen, ontwerpnormen en ontwerpproducten van CEN/CENELEC, zoals bedoeld in punt 1.2 van deel 2 van het Intern Reglement van CEN-CENELEC;

- standaarden, ontwerpstandaarden, toelichtingen, ontwerp-toelichtingen, FAQ's en ontwerp-FAQ's van CESNI.
- 'product': een door een Europese normalisatieorganisatie vastgestelde technische specificatie voor herhaalde of voortdurende toepassing, waarvan de naleving niet verplicht is en die geen norm is (artikel 2.2 van Verordening 1025/2012), zoals een technische specificatie van CEN/CENELEC (TS), een technisch rapport van CEN/CENELEC (TR) of een workshop-afspraken van CEN (CWA).
- 'bijdrage': een tussenkomst, advies, voorstel, overleg of elke vorm van inbreng van de andere partij, die als ondersteuning dient bij het tot stand komen van publicaties. Het begrip 'overleg' sluit stemrecht in de technische comités uit.

2. Doel van het MvO

Dit MvO heeft tot doel een samenwerkingsverband tussen de partijen tot stand te brengen om bij te dragen aan een hoog uniform niveau van veiligheid in de binnenvaart, de bescherming van het milieu en het klimaat, en de digitalisering van de binnenvaart in Europa.

3. Gebieden van samenwerking

De partijen komen overeen samen te werken op de specifieke gebieden die in bijlage I bij dit MvO zijn vermeld. De partijen kunnen gezamenlijk het voornemen kenbaar maken om op aanvullende gebieden samen te werken of de samenwerking op bepaalde gebieden te beëindigen door bijlage I te wijzigen.

4. Doelstellingen van de samenwerking

De samenwerking is erop gericht te waarborgen dat werkzaamheden elkaar aanvullen en samenhangende normen worden ontwikkeld door regelmatig informatie uit te wisselen over lopende en toekomstige werkzaamheden, waaronder prenormatieve O&O-activiteiten, op gebieden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de partijen en in het bijzonder de in bijlage I bij dit MvO vermelde gebieden.

5. Modaliteiten van de samenwerking

5.1. Hoofdstructuur van de samenwerking

De samenwerking is gebaseerd op de volgende algemene taakverdeling:

- CESNI stelt de algemene regels vast binnen het regelgevingskader van de EU en de CCR.
- CEN en CENELEC beraden zich op de ontwikkeling van nadere normen voor de implementatie van de CESNI-standaarden door het bedrijfsleven en spelen daarmee een belangrijke rol bij het waarborgen van interoperabiliteit.
- CESNI stelt op zijn bevoegdheidsgebieden standaarden voor aan CEN en CENELEC die nuttig kunnen zijn voor het bedrijfsleven, ter aanvulling van de voorschriften die in de CESNI-standaarden zijn vastgelegd.
- CEN en CENELEC beraden zich op de ontwikkeling van nadere normen zoals voorgesteld door CESNI.

5.2. Nadere modaliteiten van de samenwerking

5.2.1. De CCR en CESNI zorgen in het kader van de normalisatiewerkzaamheden van CEN en CENENELEC voor de naleving van Richtsnoer 25 van CEN en CENELEC en in het bijzonder van punt 5 daarvan, dat betrekking heeft op Europese institutionele stakeholders.

5.2.2. CESNI kan, met inachtneming van de voor elke partij geldende beleidslijnen, regels en richtsnoeren, voor de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden:

- advies uitbrengen over de lopende en toekomstige werkzaamheden van CEN en CENELEC in overeenstemming met artikel 10 van Verordening (EU) nr. 1025/2012, bijvoorbeeld door aan te geven wat de behoeften zijn en door prioriteiten voor te stellen;
- technische documenten voorstellen, zodat deze eventueel kunnen worden opgenomen in het Europese normenstelsel volgens de normale goedkeuringsprocedures;
- waar nodig deskundig advies geven over de gevolgen van Europese normen die door CEN en CENELEC zijn ontwikkeld;
- bijdragen aan de ontwikkeling van Europese normen, alsook informatie en gegevens uitwisselen in verband met de technische werkzaamheden van CEN en CENELEC op de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden, waar van toepassing;
- CEN en CENELEC informeren over alle activiteiten die relevant kunnen zijn voor de werkzaamheden van CEN en CENELEC aan Europese normen waar de Europese Commissie om heeft verzocht op grond van artikel 10 van Verordening 1025/2012 en die betrekking hebben op de binnenvaart of verband houden met reglementen van de CCR voor de Rijnvaart.

5.2.3. De partijen kunnen, met inachtneming van de voor elke partij geldende beleidslijnen, regels en richtsnoeren, voor de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden:

- vergaderingen van de andere partij bijwonen en eraan deelnemen;
- informatie en gegevens uitwisselen die verband houden met de werkzaamheden van de andere partij, met diens voorafgaande schriftelijke toestemming.

5.2.4. Om deel te nemen aan specifieke technische comités van CEN en CENELEC of aan werkzaamheden van CESNI moeten de door de betreffende partij vastgestelde regels in acht worden genomen.

5.2.5. Waar passend binnen het toepassingsgebied van dit MvO, informeert elke partij de andere over belangrijke activiteiten die zij onderneemt (zoals het starten van normalisatieprocedures, het publiceren van beleidsdocumenten en het starten van openbare raadplegingsprocedures en andere openbare activiteiten).

5.2.6. Waar passend binnen het toepassingsgebied van dit MvO, kunnen de partijen bijeenkomen om van gedachten te wisselen, informatie te verstrekken over lopende ontwikkelingen en samen te werken op beleids- of technische gebieden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de partijen.

5.2.7. De partijen maken het voornemen kenbaar redelijke maatregelen te nemen om te voorkomen dat informatie of documenten over de onderhavige samenwerking worden bekendgemaakt aan derden die niet betrokken zijn bij de onder dit MvO vallende werkzaamheden, tenzij dit bij wet verplicht is of anderszins door de partijen is overeengekomen.

5.2.8. De partijen zijn het erover eens dat dit MvO of de samenwerking die op grond daarvan plaatsvindt niet zo mag worden geïnterpreteerd dat de ene partij de andere aansprakelijk kan stellen voor eventuele schade die zij heeft geleden als gevolg van de samenwerking op grond van dit MvO.

6. Communicatie

6.1. Elke partij wijst een contactpersoon aan, om de samenwerking en informatie-uitwisseling te vergemakkelijken:

CEN en CENELEC:

- Dhr. Thierry Legrand, Accountmanager – Mobiliteit (CCMC).
- Juridische of contractuele vragen moeten ook aan de juridische dienst van CEN-CENELEC worden gericht (legal@cencenelec.eu).

CCR/CESNI:

- Dhr. Han Grooten-Feld, assistent CESNI.

Elke partij stelt de andere partij schriftelijk op de hoogte van wijzigingen met betrekking tot deze contactpersonen.

6.2. Alle mededelingen en verzoeken om informatie of ondersteuning op grond van dit MvO worden aan de aangewezen contactpersonen gericht. Het gebruik van elektronische communicatiemiddelen is toegestaan in het kader van dit MvO.

6.3. Mededelingen en/of documenten worden in het Engels uitgewisseld.

7. Auteursrecht en erkenning van bijdragen

7.1. Het auteursrecht op publicaties van CEN en CENELEC of enige intellectuele eigendomsrechten (IER) van CEN en CENELEC, met inbegrip van de intellectuele eigendomsrechten op normen of andere producten van CEN en CENELEC, komen ongeacht de aard en herkomst ervan uitsluitend CEN en/of CENELEC toe.

7.2. De CCR erkent dat het voor CEN en CENELEC noodzakelijk is de rechtsbescherming van het auteursrecht op hun Europese normen of andere producten veilig te stellen in overeenstemming met Richtsnoer 10 van CEN-CENELEC die betrekking heeft op het 'Beleid inzake de verspreiding en de verkoop van en het auteursrecht op publicaties van CEN-CENELEC'.

7.3. CEN en CENELEC erkennen dat de publicaties van CESNI tot het publieke domein behoren en beschikbaar zijn om in alle op dit moment bekende vormen, kosteloos, wereldwijd en in de officiële talen van de CCR (Duits, Frans, Nederlands en Engels) te worden verspreid en gebruikt.

- 7.4. De CCR stemt ermee in CEN en CENELEC het noodzakelijke auteursrecht op de inhoud van bijdragen van CESNI aan de werkzaamheden van CEN en CENELEC te verlenen en CEN en CENELEC toe te staan deze bijdragen te reproduceren, publiceren en verspreiden als onderdeel van de producten en publicaties van CEN en CENELEC. Dit auteursrecht wordt kosteloos en wereldwijd aan CEN verleend en geldt voor alle talen en alle op dit moment bekende vormen van gebruik. CEN en CENELEC mogen publicaties van CESNI echter niet geheel of gedeeltelijk gebruiken, reproduceren of aanpassen in eigen publicaties, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de CCR.
- 7.5. CEN en CENELEC begrijpen en stemmen ermee in dat het verlenen van het auteursrecht op bijdragen van CESNI er niet aan in de weg staat dat CESNI eigen bijdragen onbeperkt blijft gebruiken voor eigen doeleinden.
- 7.6. CEN en CENELEC stemmen ermee in de CCR het noodzakelijke auteursrecht op de inhoud van bijdragen van CEN en CENELEC aan de werkzaamheden van CESNI te verlenen en CESNI toe te staan deze bijdragen te reproduceren, publiceren en verspreiden als onderdeel van producten en/of publicaties van CESNI. Auteursrechtelijk beschermde elementen die zijn opgenomen in publicaties van CEN en CENELEC of in daaropvolgende publicaties die verschijnen in het kader van de nationale implementatie daarvan door de leden van CEN en CENELEC, zijn hiervan uitgesloten.
- 7.7. De CCR en/of CESNI mogen geen delen van publicaties van CEN en CENELEC, in welke vorm of op welke wijze dan ook, gebruiken of reproduceren in eigen publicaties, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van CEN en CENELEC. Dit MvO heeft geen betrekking op de voorwaarden voor de toegang tot, het gebruik en/of de reproductie van gehele of gedeeltelijke publicaties van CEN en CENELEC door de CCR en/of CESNI.
- 7.8. CESNI begrijpt en stemt ermee in dat het verlenen van het auteursrecht op bijdragen van CEN en CENELEC er niet aan in de weg staat dat CEN en CENELEC eigen bijdragen onbeperkt blijven gebruiken voor eigen doeleinden.
- 7.9. De partijen erkennen dat publicaties van derden (met inbegrip van de leden van CEN en CENELEC en de lidstaten van CESNI), ongeacht de aard of herkomst ervan, uitsluitend de rechtmatige eigenaars ervan toekomen, tenzij anders overeengekomen.

8. Kosten van toegang tot publicaties

De voorwaarden voor toegang tot en gebruik van publicaties van CEN en CENELEC worden geregeld in twee afzonderlijke licentieovereenkomsten.

9. Geschillenbeslechting en door de partijen toegepaste wetgeving

- 9.1. Dit MvO wijzigt of vervangt de wetgeving, regelgeving en voorschriften die van kracht zijn voor of van toepassing zijn op de partijen niet.

10. Wijziging en beëindiging

- 10.1. Dit MvO treedt in werking zodra de beslissing om CEN en CENELEC de status van erkende organisatie bij CESNI te verlenen van kracht is geworden. Het MvO geldt voor een periode van vijf (5) jaar vanaf de datum van ondertekening ervan door de partijen en wordt automatisch verlengd voor opeenvolgende perioden van vijf jaar. De overeenkomst kan op ieder moment bij schriftelijke overeenkomst tussen de partijen worden gewijzigd.
- 10.2. Op dit MvO is het Belgische recht van toepassing. De partijen maken het voornemen kenbaar om meningsverschillen of problemen uit hoofde van of in verband met dit MvO in der minne te regelen. Als niet tot een wederzijds aanvaardbare oplossing kan worden gekomen, zullen geschillen, betwistingen of vorderingen uit hoofde van of in verband met dit MvO en de geldigheid, ongeldigheid, schending of beëindiging daarvan, worden geregeld volgens de Belgische rechtsregels.
- 10.3. Elke partij kan dit MvO op ieder moment beëindigen door de andere partij daarvan drie maanden van tevoren schriftelijk in kennis te stellen.

TEN BLIJKE WAARVAN dit MvO in het Engels is opgesteld in twee originele exemplaren en naar behoren is ondertekend door de gemachtigde vertegenwoordigers van de partijen.

Voor en namens de CCR

Naam: Lucia LUIJTEN

Hoedanigheid: secretaris-generaal

Plaats van ondertekening: Straatsburg

Datum van ondertekening:

Handtekening:

Voor en namens CEN en CENELEC

CEN

Naam: Elena SANTIAGO CID

Hoedanigheid: directeur-generaal

Plaats van ondertekening: Brussel

Datum van ondertekening:

Handtekening:

CENELEC

Naam: Elena SANTIAGO CID

Hoedanigheid: directeur-generaal

Plaats van ondertekening: Brussel

Datum van ondertekening:

Handtekening:

Bijlage
Specifieke gebieden van samenwerking

CESNI en CEN zullen op de volgende gebieden samenwerken:

- 1) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 15 – Binnenschepen'
- 2) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 191 – Vast ingebouwde brandblusinstallaties'
- 3) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 464 – Kleine schepen'
- 4) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 268 - Cryogene schepen en specifieke toepassingen van waterstoftechnologieën'
- 5) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 282 – LNG-installatie en -uitrusting'
- 6) Werkzaamheden van het rapportage-secretariaat van CENELEC 'CLC/SR 105 – Brandstofceltechnologieën'
- 7) Werkzaamheden van het gezamenlijk technisch comité van CEN-CENELEC 'JTC 13 – Cybersecurity'
- 8) Werkzaamheden van de workshops van CEN 'CEN/WS 106 – Specificatie voor het bunkeren van methanol'
- 9) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 326 – Voertuigen op aardgas - Brandstofvoorziening en gebruik'

PROTOCOL 5
Toekenning van de status van erkende non-gouvernementele organisatie
Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het verzoek tot erkenning van 30 april 2024 dat door het Internationaal Technisch Comité Brandbescherming en -bestrijding is ingediend,

gezien het Intern Reglement van de CCR en met name deel 12 met betrekking tot de toelating en deelname van non-gouvernementele organisaties,

gezien het Reglement inzake erkende non-gouvernementele organisaties (vastgesteld bij Besluit CCR 2001-I-3-II, pt. I-2) en met name artikel 1 over de toekenning van de status,

na een uitgebreide analyse van het verzoek van het Internationaal Technisch Comité Brandbescherming en -bestrijding om vast te stellen of dit voldoet aan de in artikel 1 van het genoemde reglement vastgelegde criteria voor de toekenning van de status,

gelet op het feit dat het Internationaal Technisch Comité Brandbescherming en -bestrijding zich ertoe heeft verbonden de regels voor erkende organisaties die zijn vastgelegd in artikel 3 van het Reglement inzake erkende non-gouvernementele organisaties, na te leven,

besluit aan het Internationaal Technisch Comité Brandbescherming en -bestrijding de status van erkende non-gouvernementele organisatie toe te kennen voor een periode van vijf jaar die stilzwijgend verlengd kan worden,

nodigt het Internationaal Technisch Comité Brandbescherming en -bestrijding uit om deel te nemen aan de werkzaamheden van de CCR, met name op het gebied van de verkeersvoorschriften, technische voorschriften, opleidingen, beroepskwalificaties, vervoer van gevaarlijke stoffen, automatisering en infrastructuur,

wijst erop dat de tenuitvoerbrenging van besluiten met betrekking tot de erkende non-gouvernementele organisaties geregeld is in de "modaliteiten voor de deelname van de erkende organisaties aan werkzaamheden van de CCR" (aansluitend bij het Reglement inzake erkende non-gouvernementele organisaties),

draagt de secretaris-generaal op om het Internationaal Technisch Comité Brandbescherming en -bestrijding van dit besluit in kennis te stellen.

III. Economische aspecten

PROTOCOL 6 Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

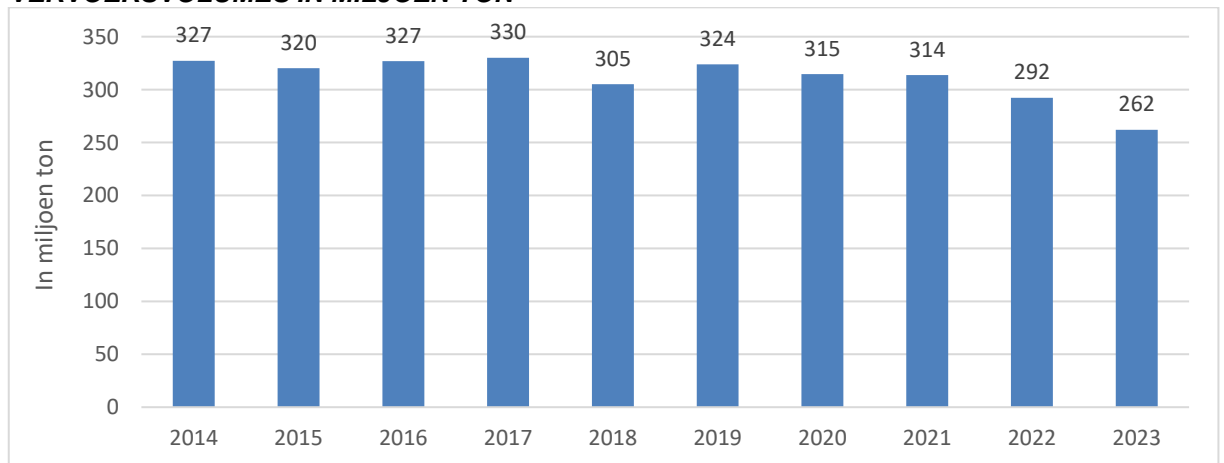
neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart voor het jaar 2023.

Bijlage

1. Goederenvervoer in 2023

De hoeveelheid goederen die in 2023 over de Rijn werd vervoerd, had sterk te lijden onder de verslechtering van de algemene conjunctuur. Het vervoersvolume van 262 miljoen ton lag zelfs lager dan in het laagwaterjaar 2022, met een daling van -10,4% in 2023 ten opzichte van het voorgaande jaar. De bovengenoemde economische verslechtering had vooral negatieve gevolgen voor de drogeladingvaart en de containervervaart.

AFBEELDING 1: GOEDERENVERVOER IN DE GEHELE RIJNVAART* – JAARLIJKSE VERVOERSVOLUMES IN MILJOEN TON



Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

**In eerdere verslagen werden alleen de vervoersvolumes op de traditionele Rijn gerapporteerd, dat wil zeggen, de Rijn van Bazel tot aan de Duits-Nederlandse grens. Voortaan kan verslag worden gedaan van de vervoersvolumes op de gehele Rijn van Bazel tot aan de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding). Bij de berekening van de totale hoeveelheid vervoerde goederen over de hele Rijn zijn alle maatregelen genomen om dubbeltellingen te voorkomen.*

Afbeelding 2 illustreert in het bijzonder dat het qua volume omvangrijke segment van zand, stenen, grind en bouwmaterialen al enkele jaren te maken heeft met volumeverlies. Naast de laagwaterperiode in 2022 is dit vooral te wijten aan economische factoren. De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne heeft geleid tot verstoringen in de toeleveringsketen voor bouwmaterialen. Daarnaast heeft de hoge inflatie een renteverhoging noodzakelijk gemaakt. De gestegen financieringskosten in de bouwsector hebben een negatief effect gehad op de bouwsector.

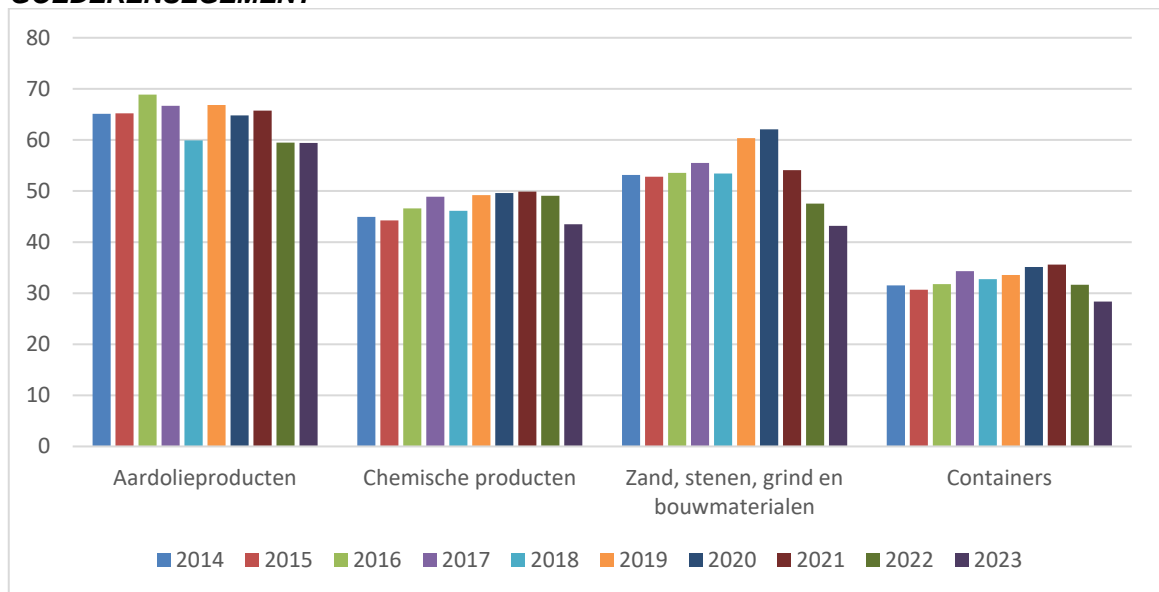
Alles bij elkaar genomen werd het goederenvervoer over de hele Rijn in 2023 negatief beïnvloed door factoren zoals een lagere totale vraag als gevolg van de hoge inflatie, de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en andere geopolitieke conflicten die leidden tot een afzwakking van de wereldwijde economie. Om een voorbeeld te noemen: de productie van chemicaliën in het grootste productieland (Duitsland) daalde in 2023 met -11% door een lagere algehele vraag naar chemicaliën. Deze daling is identiek aan de daling van -11,4% in het vervoer van chemische stoffen over de Rijn.

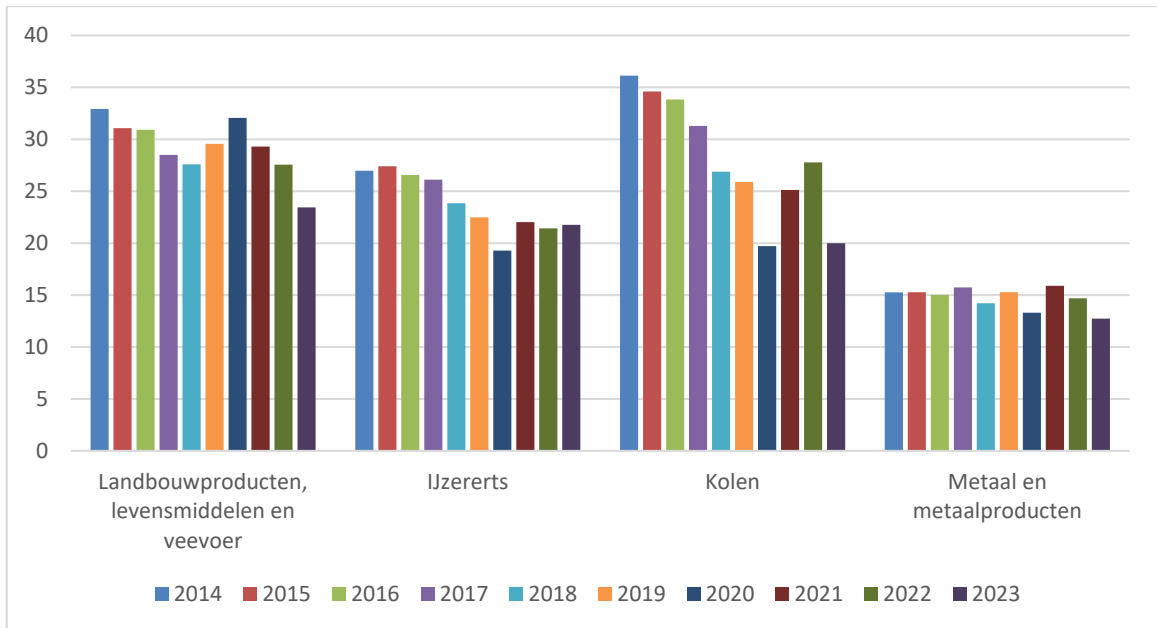
De daling van andere goederensegmenten van de binnenvaart wordt eveneens verklaard door de achteruitgang in andere economische sectoren, zoals de wereldhandel. Statistieken over de zeevaart zijn representatief voor de wereldhandel, aangezien 90% van de totale wereldhandel over zee verloopt. Vanuit dit oogpunt is het belangrijk om te verwijzen naar het maritieme containervervoer in de haven van Rotterdam, dat in 2023 met -7% is gedaald ten opzichte van 2022. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de lagere consumptie, de lagere productie in Europa en het verlies van volumes van en naar Rusland als gevolg van de sancties. Deze daling is lager dan de afname van de containervaart op de Rijn (-10,4%). Hieruit kan worden geconcludeerd dat de binnenvaart niet alleen te lijden had onder de bovengenoemde factoren, maar ook marktaandeel in het containervervoer verloor aan andere vervoerswijzen.

Het vrij positieve resultaat voor ijzererts is te verklaren doordat in 2023 de ijzerertsvoorraden werden aangevuld. De ijzerertsvoorraden werden weer aangevuld nadat er in 2022 slechts weinig ijzererts werd ingevoerd als gevolg van de lage staalproductie. Het negatieve resultaat voor landbouwproducten is te wijten aan droogte en overstromingen en de daaruit voortvloeiende misoogsten in de Europese landbouw. De graanoogst in de Rijnstaten was in 2023 uitzonderlijk laag.

Er kan ook worden opgemerkt dat het kolentransport in 2023 niet sterk is gestegen, in tegenstelling tot het jaar ervoor. De reden hiervoor is de dalende vraag naar kolen in de energiesector. Het qua volume grootste goederensegment, aardolieproducten, kon in 2023 niettemin nog steeds het resultaat van het jaar ervoor evenaren.

AFBEELDING 2: GOEDERENVERVOER IN DE GEHELE RIJNVAART NAAR GOEDERENSEGEMENT





Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* Totale Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot aan de Noordzee (incl. Rijn-Scheldeverbinding met Antwerpen)

TABEL 1: EVOLUTIE VAN DE JAARLIJKSE VERVOERSVOLUMES IN DE TOTALE RIJNVAART* NAAR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN – HOEVEELHEDEN IN MILJOEN TON

	2022 (Mln. t)	2023 (Mln. t)	Wijzigingspercentage 2023 ten opzichte van 2022
Aardolieproducten	59,48	59,42	-0,1%
Chemische producten	49,08	43,50	-11,4%
Zand, aarde, grind, bouwmaterialen	47,55	43,17	-9,2%
Containers	31,64	28,36	-10,4%
Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoer	27,56	23,44	-14,9%
IJzererts	21,42	21,77	+1,6%
Kolen	27,78	20,00	-28,0%
Metaal en metaalproducten	14,69	12,74	-13,3%
Totaal **	292,0	262,0	-10,4%

Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat.

* Totale Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot aan de Noordzee (incl. Rijn-Scheldeverbinding met Antwerpen)

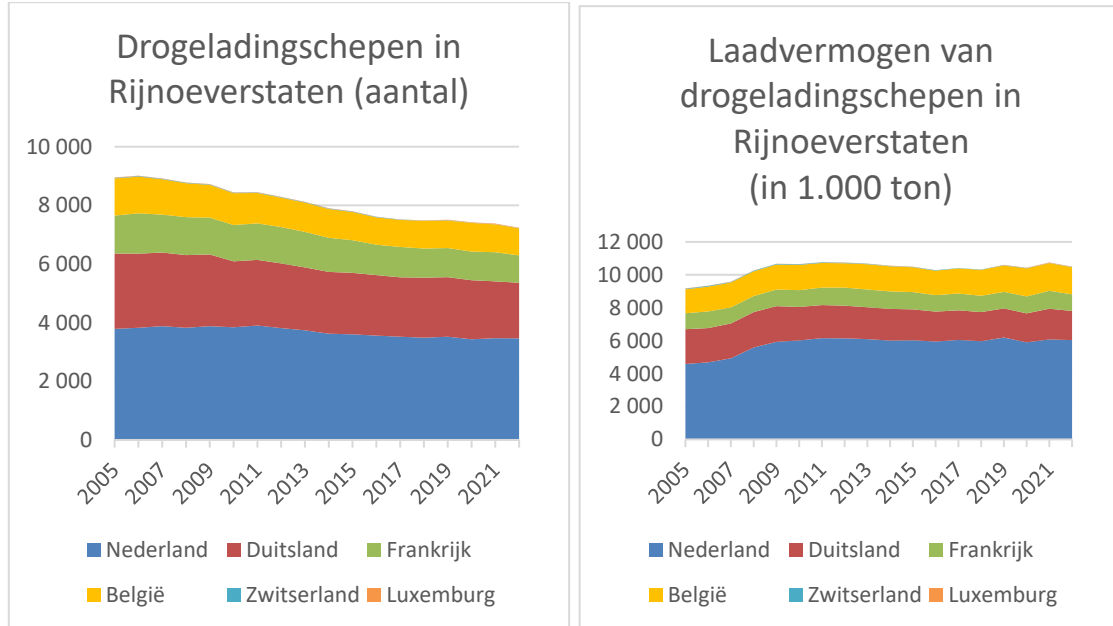
** Het totale resultaat is niet de som van de afzonderlijke goederensegmenten, aangezien hier alleen de belangrijkste goederensoorten vermeld worden.

2. De aanbodkant – Vlootgegevens

Aangezien de vlootgegevens voor Frankrijk en Zwitserland voor 2023 nog niet beschikbaar zijn, lopen de gegevens in de afbeeldingen 3 en 4 tot 2022.

De Nederlandse vloot beschikt over de grootste laadruimcapaciteit in West-Europa. Het aantal Nederlandse binnenvaartschepen in de drogeladingvaart is iets minder dan de helft van het totale aantal drogeladingschepen in West-Europa. Het laadvermogen van Nederlandse drogeladingschepen bedraagt zelfs 57% van de totale laadcapaciteit van de West-Europese vloot.

AFBEELDING 3: EVOLUTIE VAN DE VLOOT IN WEST-EUROPA - DROGELADINGVAART

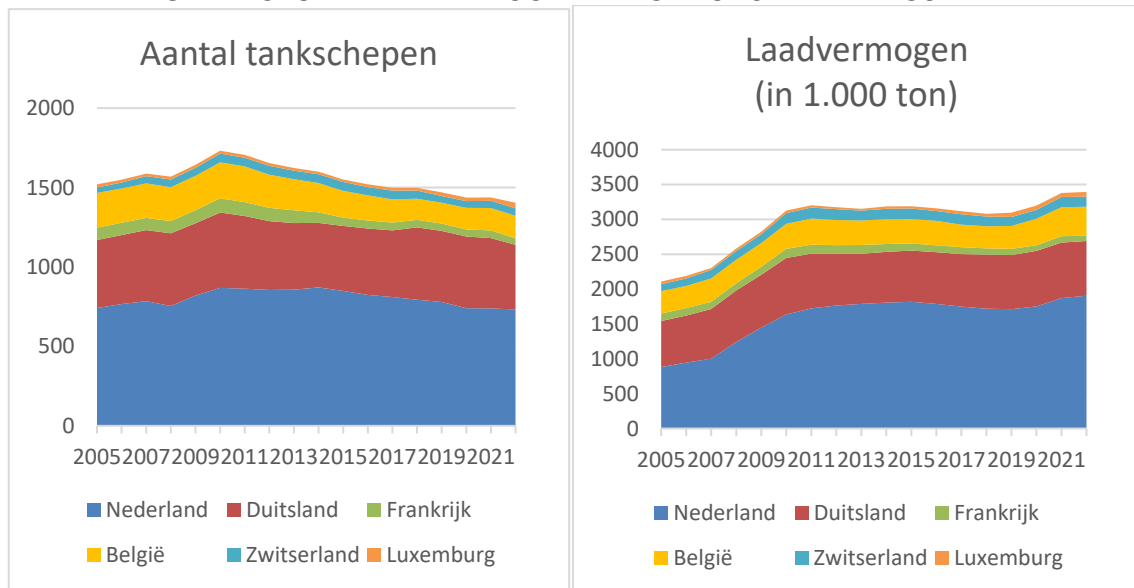


Bronnen: VNF (Frankrijk), CBS/Rijkswaterstaat (Nederland), ITB (België), Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Duitsland), Flottenregister (Luxemburg), Schweizerische Rheinhäfen (Zwitserland)

Het aantal drogeladingschepen neemt echter af. Tussen 2012 en 2022 daalde het aantal schepen met ongeveer -13%. Het beschikbare laadvermogen daalde daarentegen slechts met ongeveer -2%. Dit komt doordat vooral kleine schepen de markt hebben verlaten en er grotere schepen zijn bijgekomen. Hierdoor is het totale laadvermogen vrijwel constant gebleven.

Ook het aantal tankschepen is de afgelopen jaren afgenomen. Tussen 2012 en 2022 bedroeg de daling ongeveer -15%. Daarentegen is het laadvermogen van West-Europese tankschepen in dezelfde periode met ongeveer +7% gestegen. Dit is het gevolg van de structurele vernieuwing van de tankvloot, die werd gekenmerkt door de omschakeling van enkelwandige naar dubbelwandige schepen.

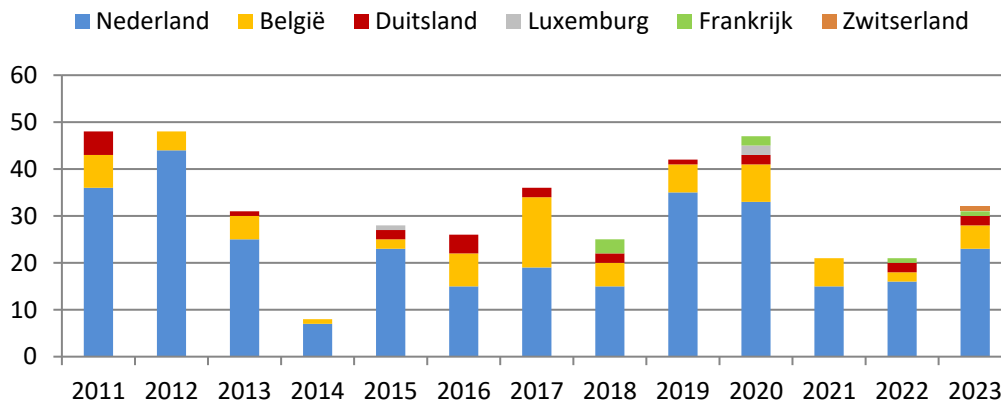
AFBEELDING 4: EVOLUTIE VAN DE VLOOT IN WEST-EUROPA - TANKSCHEPEN



Bronnen: zie afbeelding 3

In 2023 zijn er 32 nieuwe drogeladingschepen bijgekomen op de West-Europese markt. Dit was een toename ten opzichte van beide voorgaande jaren. Alleen al in Nederland werden 23 nieuwe schepen geregistreerd.

AFBEELDING 5: AANTAL NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN

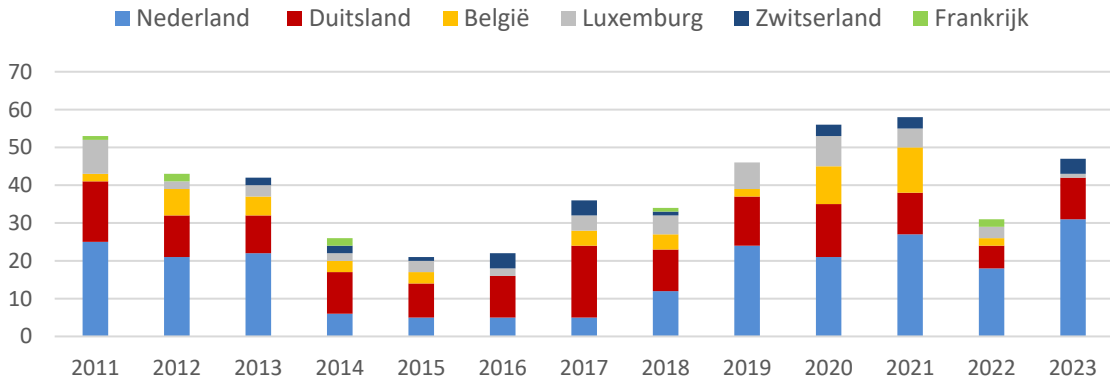


Bron: IVR

In 2023 werden net als het jaar ervoor duwbakken uit het Rijnstroomgebied verkocht aan ondernemingen in het Donaustroomgebied. Voor de eerste tien maanden van 2023 waren dat circa 100 drogeladingschepen uit Nederland, België en Duitsland.

In 2023 kwamen er 47 nieuwe tankschepen bij op de West-Europese markt; Nederland alleen nam daarvan al 31 schepen voor zijn rekening.

AFBEELDING 6: AANTAL NIEUWE TANKSCHEPEN



Bron: IVR

Verder kwamen er zes nieuwe duw- en sleepboten bij op de markt, waarvan vier in Nederland. Er werden ongeveer tien kleinere tot middelgrote duwboten aan bedrijven in het Donauebekken verkocht.

3. Vooruitzicht voor de vervoersvraag

De wereldeconomie groeide in 2023 met +3,2%. Hetzelfde percentage wordt ook verwacht voor 2024 en 2025. Het ligt onder het historische (2000-2019) jaargemiddelde van +3,8%. Dit weerspiegelt het restrictieve monetaire beleid en het intrekken van fiscale steun.

De groei in de geavanceerde economieën is van bijzonder belang voor de Rijnvaart. Deze zal licht toenemen, waarbij de stijging vooral het gevolg is van een herstel in de eurozone na de geringe groei in 2023. De groei in de eurozone zal naar verwachting stijgen van het lage percentage van naar schatting +0,4% in 2023, als gevolg van de relatief hoge last van de oorlog in Oekraïne, naar +0,8% in 2024 en +1,5% in 2025. De consumptie van huishoudens zal naar verwachting toenemen naarmate het effect van de energieprijsschok wegeeft en een daling van de inflatie de reële inkomensgroei ondersteunt. De groei in Duitsland, dat een sleutelrol speelt voor de Rijnvaart, zal ook herstellen, van -0,3% in 2023 tot +0,2% in 2024 en +1,3% in 2025. Tegen de achtergrond van deze economische prognoses wordt daarom verwacht dat de vervoersvraag licht zal herstellen in 2024 en 2025.

Kijkt men naar de afzonderlijke segmenten, dan wijst de nabije toekomst op een bescheiden, maar onzeker herstel van de belangrijkste markten voor de binnenvaart:

- Hoewel het vertrouwen in de chemische sector in het eerste kwartaal van 2024 een opwaartse trend vertoont en de inflatie naar verwachting zal dalen, is het nog te vroeg om te zeggen of de chemische industrie op weg is naar herstel.
- Wat de staalsector betreft, zal de aanhoudende economische en geopolitieke onzekerheid de groei van de staalmarkt de komende kwartalen blijven beïnvloeden. Eerste tekenen wijzen er echter op dat de wereldwijde vraag naar staal in 2025 weer zal aantrekken.
- Het containervervoer in de binnenvaart daalt ondanks de voorspellingen als groeiemarkt. Toch zou een herstel in het verschiet kunnen liggen, aangezien de vervoerde hoeveelheden in april 2024 vergelijkbaar waren met die in april 2023 en de groei van het containervervoer over zee zich naar verwachting vanaf 2024 zal stabiliseren op ongeveer +3% per jaar.

IV. Schipperspatenten en bemanning

PROTOCOL 7 Wijzigingen voor het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10)

1. De CCR heeft in Besluit 2022-II-9 van 8 november 2022 door middel van de schriftelijke procedure het nieuwe RSP vastgesteld, dat op 1 april 2023 in werking is getreden.
2. Het RSP bevat in hoofdstuk 16 de modaliteiten voor het verkrijgen van het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart. Bij de herziening van het RSP hebben de lidstaten besloten de regeling voor de Rijn te behouden, namelijk, de eis dat de kandidaat een erkende cursus moet hebben gevolgd die afgerond moet zijn met een succesvol afgelegd examen.
3. Richtlijn (EU) 2017/2397 biedt echter twee mogelijkheden voor de verkrijging van het kwalificatiecertificaat: de toegelaten cursus zoals voorzien in het RSP of uitsluitend een succesvol afgelegd administratief examen.
4. Sommige lidstaten willen kandidaten ook deze tweede mogelijkheid bieden.
5. Daarom stelt het Comité STF voor de artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10 te wijzigen om de lidstaten de flexibiliteit te bieden de modaliteiten voor het verkrijgen van de kwalificatie zelf te kiezen.
6. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, staan hieronder.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen bieden de CCR- en EU-lidstaten de mogelijkheid voor het verkrijgen van het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart nog een andere optie aan te bieden, namelijk dat er uitsluitend met succes een administratief examen wordt afgelegd. Daardoor wordt het Rijnvaartsysteem gemoderniseerd en vereenvoudigd en blijft dit voor kandidaten aantrekkelijk.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

De CCR zou ook kunnen besluiten de bepalingen van het RSP in deze vorm te behouden en niet te wijzigen. Dit zou echter de mogelijkheden beperken van de lidstaten die voor het verkrijgen van de kwalificatie graag een andere optie willen bieden.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Een wijziging van het RSP zou het voordeel hebben dat in de lidstaten dezelfde duidelijke en transparante regelingen zouden gelden.

Deze wijzigingen maken het de CCR- en EU-lidstaten mogelijk om zowel te voldoen aan de eisen van de Richtlijn als aan die van het RSP, zonder afbreuk te doen aan de reeds door sommige CCR-lidstaten getroffen beslissingen.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Als er geen wijziging zou worden aangebracht, zouden sommige lidstaten kandidaten voor het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart verliezen. Dit zou de attractiviteit van het Rijnsysteem nadelig beïnvloeden.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar streven om de eenheid van het Rijnregime te waarborgen,

onder verwijzing naar haar Besluit (2022-II-9) van 8 november 2022 tot vaststelling van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat op 1 april 2023 in werking is getreden,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

teneinde de praktische problemen waarmee de lidstaten worden geconfronteerd bij de tenuitvoerlegging van Besluit 2022-II-9 op doeltreffende wijze te verhelpen,

rekening houdend met Richtlijn (EU) 2017/2397 en in het licht van de beoogde harmonisatie van het rechtskader van de Rijn en de Europese Unie om gelijkwaardige voorwaarden voor het verkrijgen van kwalificaties te garanderen en daardoor de mobiliteit van de werknemers en attractiviteit van beroepsactiviteiten in de binnenvaart te verhogen,

op voorstel van haar Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

stelt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van de artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vast.

De in de bijlage vermelde wijziging zal in werking treden op 1 januari 2025.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 7

Wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10)

1. *Artikel 16.02 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 16.02

Verkrijging van het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart

1. Om voor de eerste maal het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart te verkrijgen, moet de kandidaat ten minste 18 jaar zijn en over de in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 5) genoemde competenties beschikken. Deze worden geacht aanwezig te zijn indien de betreffende persoon geslaagd is voor een examen overeenkomstig artikel 16.03, dat werd georganiseerd:
 - a) als onderdeel van een goedgekeurde opleiding overeenkomstig artikel 16.04, of
 - b) onder verantwoordelijkheid van een bevoegde autoriteit.
2. Het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart is vijf jaar geldig.
3. Iedere aanvrager van een verlenging van een kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart, moet het examen genoemd in het eerste lid opnieuw met succes afleggen.”

2. *Artikel 16.03 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 16.03

Examen voor deskundigen voor de passagiersvaart

Het examen bestaat uit een theoretisch en praktijkgedeelte.

Aan het theoretisch gedeelte van het examen wordt voldaan wanneer de kandidaat aantoont dat hij beschikt over in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 5) genoemde kennis.

Aan het praktijkgedeelte wordt voldaan wanneer de kandidaat met goed gevolg een praktijkexamen heeft afgelegd overeenkomstig de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 2). Het praktijkgedeelte van het examen wordt afgelegd aan boord van een vaartuig of met behulp van een walinstallatie die voldoen aan de technische eisen zoals vastgelegd in de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 2).”

3. *Artikel 16.04 komt als volgt te luiden:*

**“Artikel 16.04
Opleiding voor deskundigen voor de passagiersvaart**

De opleiding als bedoeld in artikel 16.02, eerste lid, tweede zin, onderdeel a, wordt door de bevoegde autoriteit overeenkomstig de in artikel 16.05 vastgelegde voorwaarden toegelaten en moet bestaan uit:

- a) een theoretische scholing om de in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 5) genoemde kennis te verwerven;
- b) een praktische scholing om de in de ES-QIN (Deel II, hoofdstuk 2) genoemde vaardigheden op te doen.”

4. *Artikel 16.10, titel en eerste lid komen als volgt te luiden:*

**“Artikel 16.10
Aantonen van de functie**

1. De bevoegde autoriteit geeft na het succesvol afleggen van het examen, als bedoeld in artikel 16.03, het kwalificatiecertificaat af van deskundige voor de passagiersvaart overeenkomstig de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 1).”

PROTOCOL 8

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikel 1.02, lid 57) - Aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1)

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ('CESNI') ingesteld. Dit comité heeft met name tot taak technische standaarden aan te nemen op uiteenlopende gebieden, vooral met betrekking tot schepen, bemanningen en informatietechnologieën, waarnaar de verschillende regelgevingen op Europees en internationaal niveau – en met name die van de Europese Unie en de CCR – kunnen verwijzen met het oog op hun toepassing.
2. De CCR heeft bij Besluit 2022-II-9 van 8 november 2022 door middel van de schriftelijke procedure het nieuwe RSP goedgekeurd, dat op 1 april 2023 in werking is getreden.
3. CESNI heeft tijdens de vergadering op 11 april 2024 editie 2024/1 van ES-QIN aangenomen. Deze editie bevat verschillende wijzigingen ten opzichte van ES-QIN 2019/1, die met name betrekking hebben op:
 - toevoegingen ter versterking van bepaalde competenties voor het leidinggevend niveau voor het varen op binnenwateren van maritieme aard;
 - de actualisering van de verwijzingen naar ES-TRIN (Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen);
 - de actualisering van de verwijzingen naar ES-RIS (Europese standaard voor de rivierinformatiediensten);
 - de actualisering van de terminologie en de harmonisatie daarvan met Uitvoeringsverordening (EU) 2020/182 van de Commissie;
 - redactionele verbeteringen en verduidelijkingen.
4. ES-QIN is geen bindende standaard. Internationale organisaties of derde landen kunnen ernaar verwijzen in hun respectieve rechtskaders met het oog op de toepassing ervan. De CCR en de EU hebben het voornemen kenbaar gemaakt om ES-QIN 2024/1 vanaf 1 januari 2025 gecoördineerd te implementeren door ernaar te verwijzen in hun respectieve rechtskaders.
5. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Deze wijziging heeft tot doel de verwijzing naar ES-QIN in artikel 1.02, lid 57, van het RSP te actualiseren.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Er zijn geen alternatieven, behalve een verwerping van de voorgestelde wijziging.

Consequenties van de genoemde wijziging

De definitie van ES-QIN in artikel 1.02, lid 57, van het RSP is geactualiseerd.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het is mogelijk om af te zien van deze wijziging, maar dit zou een gecoördineerde implementatie van ES-QIN in de regelgevingskaders van de CCR en de EU in de weg staan.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluit van 8 november 2022 (2022-II-9) tot goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat op 1 april 2023 in werking is getreden,

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

gezien Besluit 2015-I-3 tot instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI),

gezien de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN), editie 2024/1, die op 11 april 2024 door CESNI is aangenomen,

gezien Richtlijn (EU) 2017/2397 en in het licht van de beoogde harmonisatie van het rechtskader voor de Rijn en dat van de Europese Unie om gelijkwaardige voorwaarden voor het verkrijgen van kwalificaties te garanderen en daardoor de mobiliteit van werknemers in de binnenvaart en attractiviteit van binnenvaartberoepen te vergroten,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

stelt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 1.02, lid 57, van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vast.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 januari 2025.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 8

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikel 1.02, lid 57) - Aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1)

Het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 1.02, lid 57, komt als volgt te luiden:

“57. “ES-QIN”: de Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart, editie 2024/1¹.”

¹ Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN), editie 2024/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2024-I-1 van 11 april 2024.

PROTOCOL 9

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) inzake Bijlage 1 – Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model)

1. Het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) dat is aangenomen bij Besluit 2022-II-9 is op 1 april 2023 in werking getreden.
2. Het RSP bevat in bijlage 1 het model van de medische verklaring dat in het kader van CESNI is ontwikkeld met het oog op de gewenste harmonisatie.
3. De Werkgroep voor beroepskwalificaties van CESNI (CESNI/QP) heeft op 23 mei 2024 besloten tot een aanvulling op het model voor de medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart. Deze aanvulling brengt dit model in overeenstemming met de standaarden inzake de medische geschiktheid van CESNI (ES-QIN, deel IV).
4. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De wijziging heeft tot doel bijlage 1 van het RSP in overeenstemming te brengen met het bijgewerkte CESNI-model voor de medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart.

Deze toevoeging brengt het model in overeenstemming met de standaarden inzake de medische geschiktheid van CESNI (ES-QIN, deel IV).

De erkende artsen kunnen op deze wijze aangeven dat het kleuronderscheidingsvermogen op basis van de uitzonderingsregeling in aanhangsel 1 bij deel IV van ES-QIN voldoende is. Deze regeling voorziet dat houders van vaarbewijzen die zijn afgegeven overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG van de Raad met een anomaal-quotiënt voor het kleurenonderscheidingsvermogen tussen 0,7 en 3,0 als geschikt moeten worden beschouwd op voorwaarde dat hun vaarbewijs is afgegeven vóór 1 april 2004.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Geen, behalve een verwerping van de voorgestelde wijziging.

Consequenties van de genoemde wijziging

Bijlage 1 van het RSP wordt bijgewerkt. De betrokken patenthouders konden sinds de inwerkingtreding van het RSP op 1 april 2023 en tot de inwerkingtreding van de wijziging op 1 januari 2025 gebruik maken van de overgangsbepalingen van hoofdstuk 20 van het RSP en de bepalingen van deel IV van ES-QIN. Het probleem was dat de artsen de toepassing van de uitzonderingsregeling niet op correcte wijze konden documenteren.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn om van deze wijziging af te zien. Het model in bijlage 1 zou worden behouden. Dit zou echter twee gevolgen hebben:

- 1) De artsen zouden niet de mogelijkheid hebben om de toepassing van de uitzonderingsregeling aan te kruisen; dit zou hen kunnen aanzetten tot handgeschreven aantekeningen die niet geharmoniseerd en dus minder leesbaar zijn.
- 2) Het model dat wordt afgegeven door de lidstaten van de CCR zou niet geharmoniseerd zijn met dat van de andere lidstaten van CESNI.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluit van 8 november 2022 (2022-II-9) tot vaststelling van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat op 1 april 2023 in werking is getreden,

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

teneinde op doeltreffende wijze te reageren op problemen die de lidstaten in de praktijk hebben vastgesteld bij de tenuitvoerlegging van Besluit 2022-II-9 met betrekking tot de documentatie van het gezichtsvermogen van houders van bepaalde vaarbewijzen die vóór 1 april 2004 zijn afgegeven,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart,

neemt de wijziging van bijlage 1 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zoals opgenomen in de bijlage bij dit besluit aan.

De wijziging die is opgenomen in de bijlage treedt in werking op 1 januari 2025.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 9

**Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) inzake
Bijlage 1 – Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de
binnenvaart (model)**

Bijlage 1 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:

Na de woorden 09 Beperkt tot de volgende taak:' worden de volgende woorden ingevoegd op een nieuwe regel, zonder inspringen:

Geschikt op voorwaarde dat het vaarbewijs overeenkomstig Richtlijn 96/50/EG is afgegeven vóór 1 april 2004'

V. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

PROTOCOL 10 **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard** **overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR)** **(Artikel 4.07)**

Besluit

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement, het volgende voorschrift van tijdelijke aard:

artikel 4.07, derde lid, derde volzin - Inland AIS en Inland ECDIS
(aangenomen bij Besluit 2014-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2021-I-12).

Het voorschrift geldt vanaf 1 december 2024 tot 30 november 2027.

PROTOCOL 11 **Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van** **de boordlichten van alleen varende motorschepen (artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en** **vijfde lid)**

1. Hoofdstuk 3 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat de algemene en bijzondere voorschriften voor de optische tekens en met name de lichten van schepen. De voorschriften voor de nachttekens van alleen varende motorschepen zijn in het bijzonder in artikel 3.08 vastgelegd. Volgens artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, van het RPR moet een alleen varend motorschip 's nachts boordlichten voeren "die zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip moeten bevinden. Zij moeten ten minste 1 m lager dan het toplicht en ten minste 1 m daarachter worden gevoerd en moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het rode licht niet van stuurboordzijde kan worden gezien".
2. Traditioneel werden de boordlichten op het achterschip gevoerd, waardoor zij zich op ruime afstand van het toplicht bevonden. Door de ontwikkelingen in de scheepsbouw worden de boordlichten nu soms op het voorschip gevoerd, waardoor afbreuk wordt gedaan aan het veiligheidsniveau van de scheepvaart op de Rijn.
3. Het bedrijfsleven heeft immers vastgesteld dat, als de boordlichten van een alleen varend motorschip op het voorschip worden gevoerd, de volledige lengte van het schip 's nachts niet meer kan worden onderscheiden, aangezien een groot deel ervan in het donker ligt. Dit kan leiden tot onveilige manoeuvres, vooral bij het in- en uitvaren van havens of het ontmoeten in een engte. Het zou daarom beter zijn dat de boordlichten op het achterschip worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het schip 's nachts duidelijk met het oog waarneembaar is. Volgens de analyse van het bedrijfsleven zou het voeren van de boordlichten op het achterschip het veiligheidsniveau aanzienlijk verhogen.
4. De onderhavige wijziging strekt ertoe artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, van het RPR aan te passen om rekening te houden met deze terugkoppeling van de opgedane ervaringen, en aan dit artikel een nieuw vijfde lid toe te voegen om de uitzonderingen op dit nieuwe voorschrift aan te geven.
5. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De eerste doelstelling is verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn. Het RPR bepaalt dat de boordlichten van een alleenvarend motorschip ten minste 1 m achter het toplicht moeten worden gevoerd. De boordlichten kunnen dus op het voorschip of het achterschip worden gevoerd. Als de boordlichten op het voorschip worden gevoerd, kan een schipper van een ander schip de volledige lengte van het schip 's nachts niet meer onderscheiden. Het is daarom wenselijk dat deze boordlichten altijd op het achterschip worden gevoerd.

De tweede doelstelling is de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen door ervoor te zorgen dat de volledige lengte van het schip 's nachts beter zichtbaar is, dankzij boordlichten die op het achterschip worden gevoerd. Dit zou bepaalde manoeuvres veiliger maken, zoals het in- en uitvaren van havens of het ontmoeten in een enge.

Deze wijziging stelt dus expliciet verplicht dat de boordlichten van bepaalde schepen op het achterschip worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het schip 's nachts duidelijk zichtbaar is.

Dit voorschrift om de boordlichten op het achterschip te voeren, kan echter problemen veroorzaken voor bepaalde typen schepen, of kan niet-gerechtigd zijn voor schepen die voldoende verlicht zijn. Daarom zijn er uitzonderingen op dit voorschrift voorzien.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van deze wijziging, maar dit zou afbreuk doen aan de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn. Zo zouden andere schepen met boordlichten op het voorschip in de vaart kunnen worden gebracht, waardoor het veiligheidsniveau van de scheepvaart op de Rijn niet zou kunnen worden verhoogd.

Consequenties van de genoemde wijziging

De wijziging strekt ertoe expliciet verplicht te stellen dat de boordlichten van alleenvarende motorschepen op het achterschip worden gevoerd. Bepaalde typen schepen zijn vrijgesteld van dit voorschrift.

De wijziging strekt er dus toe artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, van het RPR aan te passen. Met deze wijziging moeten de boordlichten:

- a) "ten minste 1 m lager dan het toplicht" worden gevoerd. Er wordt een nieuw Romeins cijfer 'i' ingevoegd om dit bestaande voorschrift over te nemen.
- b) Het voorschrift waarin werd bepaald dat de boordlichten ten minste 1 m achter het toplicht worden gevoerd, wordt geschrapt en vervangen door een voorschrift waarin uitdrukkelijk wordt bepaald dat de boordlichten "op het achterschip" worden gevoerd. Er wordt een Romeins cijfer 'ii' ingevoegd voor dit voorschrift.

Het bestaande voorschrift waarin wordt bepaald dat deze lichten ook "naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het rode licht niet van stuurboordzijde kan worden gezien" blijft ongewijzigd, waarbij er in dit voorschrift echter wel enkele redactionele wijzigingen zijn aangebracht.

Het voorschrift in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, bepaalt nu dat de boordlichten op het achterschip worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het schip 's nachts beter zichtbaar is.

Er is echter een nieuw vijfde lid toegevoegd aan artikel 3.08 van het RPR. Hierin worden alle uitzonderingen aangegeven:

- Schepen die zijn bestemd voor het vervoer van passagiers en waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 werd afgegeven, zijn vrijgesteld van de toepassing van het eerste lid, onderdeel b, onder ii (er wordt in herinnering gebracht dat een schip dat is bestemd voor het vervoer van passagiers een dagtochtsschip of een hotelschip kan zijn). Deze schepen zijn over het algemeen goed verlicht, met name omdat ze extra verlichting hebben, vaak voor decoratieve doeleinden. Het lijkt daarom niet gerechtvaardigd om voor de betrokken bestaande schepen verplicht te stellen dat de boordlichten worden verplaatst. Voor nieuwe schepen lijkt het echter wenselijk dat de lichten op het achterschip worden gevoerd. Het gebruikte criterium is hier de datum waarop een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal werd afgegeven. In dit verband wordt in het vijfde lid, onderdeel a, aangegeven dat het voorschrift in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, niet van toepassing is op schepen die zijn bestemd voor het vervoer van passagiers en waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 werd afgegeven.
- Het vijfde lid, onderdeel b, bepaalt dat het voorschrift in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, niet van toepassing is op pleziervaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.24, van ES-TRIN waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 werd afgegeven. Aangezien de overgrote meerderheid van de pleziervaartuigen een bescheiden lengte heeft, is het verschil tussen het voeren van de boordlichten op het voorschip of op het achterschip hier niet zo groot. Bovendien varen deze vaartuigen over het algemeen niet vaak 's nachts. Het lijkt dan ook niet gerechtvaardigd om de verplaatsing van de boordlichten voor bestaande pleziervaartuigen verplicht te stellen.
- Het vijfde lid, onderdeel c, bepaalt dat het voorschrift in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, niet van toepassing is op traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.28, van ES-TRIN. Voor de meeste traditionele vaartuigen worden de boordlichten al op het breedste deel van het schip gevoerd. Het breedste deel van een traditioneel vaartuig is echter het middenschip, waar zich vaak het stuurhuis bevindt. De reden hiervoor is dat traditionele vaartuigen van oorsprong een vrij achterdek nodig hadden voor het uitvoeren van werkzaamheden waarbij gebruikt wordt gemaakt van bijvoorbeeld sleepkabels of hefwerktuigen. Het historische karakter van traditionele vaartuigen is bovendien soms moeilijk verenigbaar met het voeren van de boordlichten op het achterschip.
- Het vijfde lid, onderdeel d, bepaalt dat het genoemde voorschrift niet van toepassing is op replica's van traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.29, van ES-TRIN. Voor replica's van traditionele vaartuigen geldt hier hetzelfde als voor traditionele vaartuigen.

Deze wijziging brengt extra kosten voor het bedrijfsleven met zich mee. Volgens de studie van het bedrijfsleven bedragen de kosten voor het verplaatsen van de boordlichten naar het achterschip naar schatting € 3.000 tot € 5.000 per schip. Het aantal betrokken schepen is echter beperkt. De datum van inwerkingtreding van deze wijziging is uitgesteld tot 1 december 2026, zodat het bedrijfsleven tijdig op de hoogte kan worden gebracht van deze wijziging in de regelgeving. Deze uitgestelde datum van inwerkingtreding zou het voordeel hebben dat het bedrijfsleven meer dan twee jaar de tijd krijgt om zich zo goed mogelijk voor te bereiden. In de praktijk zouden bepaalde schepen die boordlichten op het voorschip voeren, tot 1 december 2026 de tijd hebben om ze naar het achterschip te verplaatsen.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar in dat geval zou geen verdere bijdrage kunnen worden geleverd aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

in een streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2026.

Bijlage

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 3.08 wordt als volgt gewijzigd:

a) *Het eerste lid, onderdeel b, komt als volgt te luiden:*

- “b) boordlichten die zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip moeten bevinden. Zij moeten worden gevoerd:
- i. ten minste 1 m lager dan het toplicht;
 - ii. op het achterschip.

Deze lichten moeten bovendien naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het rode licht niet van stuurboordzijde kan worden gezien;”.

b) *Na het vierde lid wordt het volgende vijfde lid toegevoegd:*

- “5. Het voorschrift in het eerste lid, onderdeel b, onder ii, is niet van toepassing op:
- a) schepen die zijn bestemd voor het vervoer van passagiers en waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 werd afgegeven;
 - b) pleziervaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.24, van ES-TRIN waarvoor een Certificaat van Onderzoek of een als gelijkwaardig erkend certificaat voor de eerste maal vóór 1 december 2026 werd afgegeven;
 - c) traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.28, van ES-TRIN;
 - d) replica's van traditionele vaartuigen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 1.29, van ES-TRIN.“

PROTOCOL 12

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid)

1. De RIS-strategie van de CCR omvat 26 maatregelen ‘voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn’. De RIS-strategie voorziet tevens, op middellange en lange termijn, de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot schepen die niet aan de meldplicht als bedoeld in artikel 12.01 van het RPR zijn onderworpen. Het elektronisch melden vereenvoudigt de gegevensuitwisseling tussen de schepen en de verkeerscentrales in vergelijking met de meldingen die via de marifoon of langs schriftelijke weg verlopen. Het elektronisch melden is een RIS-key technology, die de volgende RIS-diensten vereenvoudigt: strategische verkeersinformatie, verkeersmanagement, voorkomen van ongevallen en statistische analyses.
2. In artikel 12.01 van het RPR wordt voor bepaalde schepen en samenstellen een meldplicht voorgeschreven: de schipper of een derde moet een aantal gegevens met betrekking tot het schip of het samenstel, de vervoerde goederen en de reis aan de bevoegde autoriteiten opgeven. Deze melding verschaft de autoriteiten met name alle informatie die nodig is voor een efficiënt calamiteitenmanagement. In artikel 12.01 van het RPR 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 op welke plaats deze melding gedaan moet worden.

3. De bepalingen van artikel 12.01 van het RPR zijn in de afgelopen jaren meerdere malen gewijzigd, met name in verband met de invoering van de elektronische meldplicht. De elektronische meldplicht is gefaseerd ingevoerd vanaf 2010, waarbij de meldplicht is uitgebreid tot de respectieve scheepstypen in verschillende stappen, te weten in 2010, 2015, 2018 en 2021.
4. Gezien de voordelen van het elektronisch melden en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, wenst de Centrale Commissie de elektronische meldplicht uit te breiden tot nog diverse andere scheepstypen.
5. De CCR heeft bij Besluit 2023-I-8 de principiële beslissing genomen om de elektronische meldplicht uit te breiden tot bepaalde schepen die tot nu toe nog niet onder de in artikel 12.01, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bedoelde meldplicht vielen, waarbij het scheepvaartbedrijfsleven werd geïnformeerd over de datum waarop deze verplichting in werking treedt, namelijk op 1 december 2026.
6. Tegelijkertijd heeft de CCR haar Comité Politiereglement opgedragen om concrete voorstellen met betrekking tot de noodzakelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement en, in voorkomend geval, tot andere ondersteunende maatregelen aan haar voor te leggen. Het onderhavige besluit bevat de vereiste wijzigingen van het RPR, alsook een aantal redactionele verbeteringen om de begrijpelijkheid van de nieuwe versie van het reglement te verhogen.
7. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De wijziging die in de bijlage wordt voorgesteld, heeft tot doel de reglementaire wijzigingen te voltrekken overeenkomstig het besluit over de uitbreiding van de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2026 tot:

- schepen met een lengte van meer dan 86 m en minder dan of gelijk aan 110 m die beschikken over één of meer laadruim(en) voor het vervoer van goederen,
- schepen die voor hun voortstuwing een andere energiebron gebruiken dan gasolie of vloeibaar aardgas. Deze nieuwe verplichting geldt ook voor schepen voor dagtochten die een andere energiebron gebruiken dan gasolie of vloeibaar aardgas (LNG). De bevoegde autoriteit kan op grond van deze wijziging echter een uitzondering op de meldplicht zoals bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, toestaan voor dagtochtschepen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het RPR niet te wijzigen en de huidige versie van artikel 12.01 RPR van kracht te laten, is geen haalbaar alternatief. De CCR heeft bij Besluit 2023-I-8 namelijk al de beslissing genomen om de in artikel 12.01 van het RPR bedoelde elektronische meldplicht uit te breiden tot bepaalde schepen, en het bedrijfsleven ook al geïnformeerd over de datum waarop deze verplichting in werking treedt, namelijk op 1 december 2026.

Consequenties van de genoemde wijziging

Artikel 12.01, eerste lid, onderdeel d, wordt gewijzigd. Het doel is om de elektronische meldplicht uit te breiden tot schepen met een lengte van meer dan 86 m die beschikken over één of meer laadruimen voor het vervoer van goederen. Een aanvaring met een schip met een lengte van meer dan 86 m kan namelijk zeer grote consequenties hebben voor het scheepvaartverkeer op de Rijn. Het is dus belangrijk om over de relevante gegevens te beschikken, zodat deze aan de hulpdiensten doorgegeven kunnen worden. Deze uitbreiding geldt niet voor bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, gezien de wijze waarop deze schepen worden ingezet, ook al zijn zij langer dan 86 m.

Artikel 12.01, eerste lid, onderdeel g, wordt gewijzigd. Het doel is om de elektronische meldplicht uit te breiden tot alle schepen die voor hun voortstuwing een andere energiebron gebruiken dan gasolie of vloeibaar aardgas. Met deze schepen gaan namelijk andere risico's gepaard. Bovendien is het noodzakelijk om over de relevante gegevens te beschikken om de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen. Daarom wordt de verwijzing naar "dat een LNG-installatie aan boord heeft" vervangen door een andere formulering. Het gaat er namelijk om voortaan te verwijzen naar de schepen die een andere energiebron dan gasolie voor de voortstuwings- of hulpsystemen aan boord hebben. Impliciet bevat dit dan ook de LNG-installatie aan boord.

Artikel 12.01, tweede lid, bevat een lijst die precies vastlegt welke gegevens elektronisch gemeld moeten worden. Daarom wordt artikel 12.01, tweede lid, onderdeel f, gewijzigd. De schipper zal op grond hiervan moeten aangeven of er aan boord één of meer voortstuwings- of hulpsystemen aanwezig zijn die bestemd zijn om te worden gebruikt met andere energiebronnen dan gasolie. Voor het begrip 'hulpsystemen' wordt rechtstreeks verwezen naar de in hoofdstuk 30 van ES-TRIN vastgelegde definitie van een 'voortstuwings- en hulpsysteem': elk systeem dat brandstof gebruikt, met inbegrip van brandstoftanks, tankaansluitingen, brandstofvoorbereidingssystemen, leidingen, afsluiters, energieomvormers (zoals motoren, turbines of brandstofcellen), besturings-, bewakings- en veiligheidssystemen.

De vier energiebronnen die hiervoor gekozen werden, staan als volgt vermeld onder de nieuwe subonderdelen aa tot en met dd:

- aa verwijst naar vloeibaar aardgas (LNG), hetgeen erop neerkomt dat artikel 12.01, tweede lid, onderdeel f, inhoudelijk gezien ongewijzigd wordt overgenomen;
- bb betreft methanol;
- cc noemt gasvormig waterstof;
- dd verwijst naar accumulatoren met een totaal vermogen van meer dan 500 kWh.

Artikel 12.01, negende lid, wordt gewijzigd. De bevoegde autoriteit kan op grond van deze wijziging een uitzondering op de meldplicht zoals bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, toestaan voor dagtochtschepen.

Deze wijziging leidt tot weinig kosten voor het bedrijfsleven, omdat de benodigde software gratis beschikbaar is. Bovendien valt te verwachten dat de schepen die nu elektronisch moeten gaan melden, al over de vereiste hardware, namelijk een normale, in de handel verkrijgbare computer of een mobiele telefoon, beschikken.

Tot slot zullen deze gegevens bijdragen aan een beter verkeersmanagement en dus tot een verhoging van de veiligheid in de Rijnvaart.

Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2026.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Indien de CCR deze wijziging van het RPR zou verworpen, zou dit indruisen tegen de al door de CCR genomen principiële beslissing om de elektronische meldplicht uit te breiden met ingang van 1 december 2026.

Een verwerping van deze wijziging zou de hierboven uiteengezette doelstellingen ondermijnen.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de bij Besluit 2012-I-10 aangenomen RIS-strategie van de CCR,

gezien de in 2018 aangenomen Verklaring van Mannheim “150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart”,

gezien haar streven om de veiligheid en welvaart in de Rijnvaart te waarborgen,

onder verwijzing naar haar Besluit 2023-I-8, waarbij zij heeft besloten de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2026 uit te breiden tot bepaalde schepen die tot nu toe nog niet onder de in artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) bedoelde meldplicht vielen,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2026.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 12

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 12.01 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het eerste lid, onderdeel d, komt als volgt te luiden:

“d) schip met een lengte van meer dan 86 m dat over een of meer laadruimen voor het vervoer van goederen beschikt, met uitzondering van bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd;”

b) Het eerste lid, onderdeel g, komt als volgt te luiden:

“g) schip dat een andere energiebron dan gasolie voor de voortstuwings- of hulpsystemen aan boord heeft;”

c) Het tweede lid, onderdeel f, komt als volgt te luiden:

“f) aanwezigheid aan boord van voortstuwings- of hulpsystemen die bestemd zijn om te worden gebruikt met een van de volgende energiebronnen:

aa) vloeibaar aardgas (LNG);

bb) methanol;

cc) gasvormig waterstof;

dd) accumulatoren met een totaal vermogen van meer dan 500 kWh;”

d) Het negende lid, tweede streepje, komt als volgt te luiden:

“- bij afgifte van een bijzondere vergunning voor bijzondere transporten zoals bepaald in artikel 1.21, of voor dagtochtschepen een uitzondering op de meldplicht zoals bedoeld in het eerste lid toestaan.”

VI. Technische voorschriften voor schepen

PROTOCOL 13

**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)
Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)**

Geen besluit.

VII. Geautomatiseerd varen

PROTOCOL 14

Geautomatiseerd varen

Geen besluit.

VIII.Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

PROTOCOL 15

Uitbreiding van de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Altenheim (Altenheimer Wassersportclub AWSC) bij Rijnkilometer 283,700, aan de rechteroever

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring, op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, die haar Comité Infrastructuur en milieu heeft gehecht aan het project van de uitbreiding van de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Altenheim (Altenheimer Wassersportclub AWSC) bij Rijnkilometer 283,700, aan de rechteroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Controlelijst voor de uitbreiding van de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Altenheim (AWSC) bij Rijnkilometer 283,700, aan de rechteroever

Samenvatting

De Altenheimer Wassersportclub wenst de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen (motorjachten, zeilboten) bij Rijnkilometer 283,700 stroomopwaarts uit te breiden met twee drijvende steigers (modules).

1. Soort bouwwerk

Drijvende aanlegvoorziening (steigers) voor kleine schepen

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Gemeente Altenheim

3. Rijnkilometer

283,700

4. Soort bouwwerkzaamheden

De bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen zal bij de zogenaamde vingerpier 'C' stroomopwaarts worden uitgebreid met twee betonnen drijvende steigers (modules), elk met een lengte van 15 meter. De bevestiging en geleiding van de twee drijvende steigers wordt gewaarborgd door de plaatsing van twee aanvullende dukdalven.

Hierdoor wordt de aanlegvoorziening stroomopwaarts in totaal met 40 meter verlengd (inclusief de ligplaats aan de kop van de steiger).

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

Bij Rijnkilometer 283,700 is de breedte van de vaarweg groter dan 350 m.

6. Breedte van de vaargeul

96 m

7. Belangrijkste afmetingen en kenmerken van het bouwwerk

Dit is een bestaande inrichting die zich in de zijarm bij Altenheim bij de stuw van Straatsburg bevindt en die nu zal worden uitgebreid bij een van vingersteigers (vingerpier 'C'). De afmetingen van de aanlegvoorziening bedragen 90 m x 120 m na de uitbreiding.

De drijvende inrichting bevindt zich tussen de grindoverslagplaats van de firma Uhl (Rijnkilometer 283,100) en de dam en de stuw van Straatsburg (Rijnkilometer 284,000).

Tussen de grindoverslag van de firma Uhl en deze aanlegvoorziening is eveneens de nieuwe drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Forum am Rhein e.V. (Rijnkilometer 283,500) gepland (deze inrichting is goedgekeurd in de voorjaarszitting 2023).

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

De steigers liggen voor de rechter Rijnsoeverdam in de zijarm bij Altenheim. De rand van de vaargeul ligt op een afstand van 300 m van de steigers.

Ligging ten opzichte van het vaarwater, zie bovenaanzicht van de GeoPortal-kaart (WSV) in de plattegrond M 1 : 10000.

9. Afstand van het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts en stroomafwaarts)

Stroomopwaarts: de grindoverslaginstallatie van de firma Uhl bij Rijnkilometer 283,100.

Stroomafwaarts: de dam en de stuw van het stuwpannd Straatsburg.

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

10. Vorm van de afmeerplaats over de vaargeul (recht/gebogen)

Niet van toepassing.

C. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

11. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De vereiste bouwwerkzaamheden zullen zowel vanaf de wal als vanaf het water worden uitgevoerd. Er worden slechts twee dukdalven in het grindbed geslagen volgens de statische eisen en de twee nieuwe drijvende steigers (modules) worden drijvend aan de dukdalven bevestigd.

Geen enkele fase van de bouwwerkzaamheden zal gevolgen voor de scheepvaart in de vaargeul hebben.

12. Periode van de uitvoering

Volgens planning in de zomer 2024.

13. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

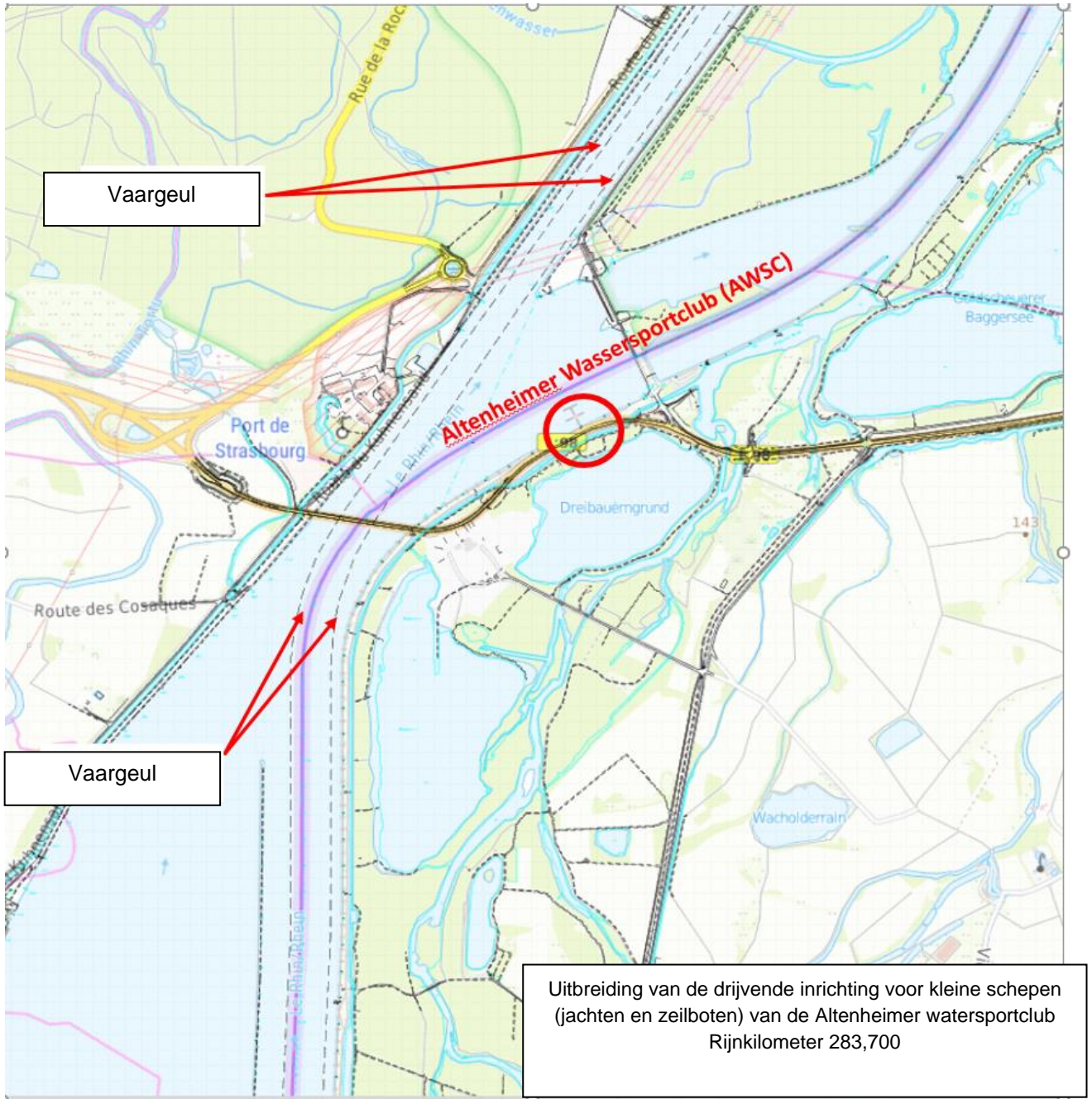
Voor de gehele duur van de bouwwerkzaamheden zal er naar verwachting geen beperking van de scheepvaart nodig zijn.

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

Geen.

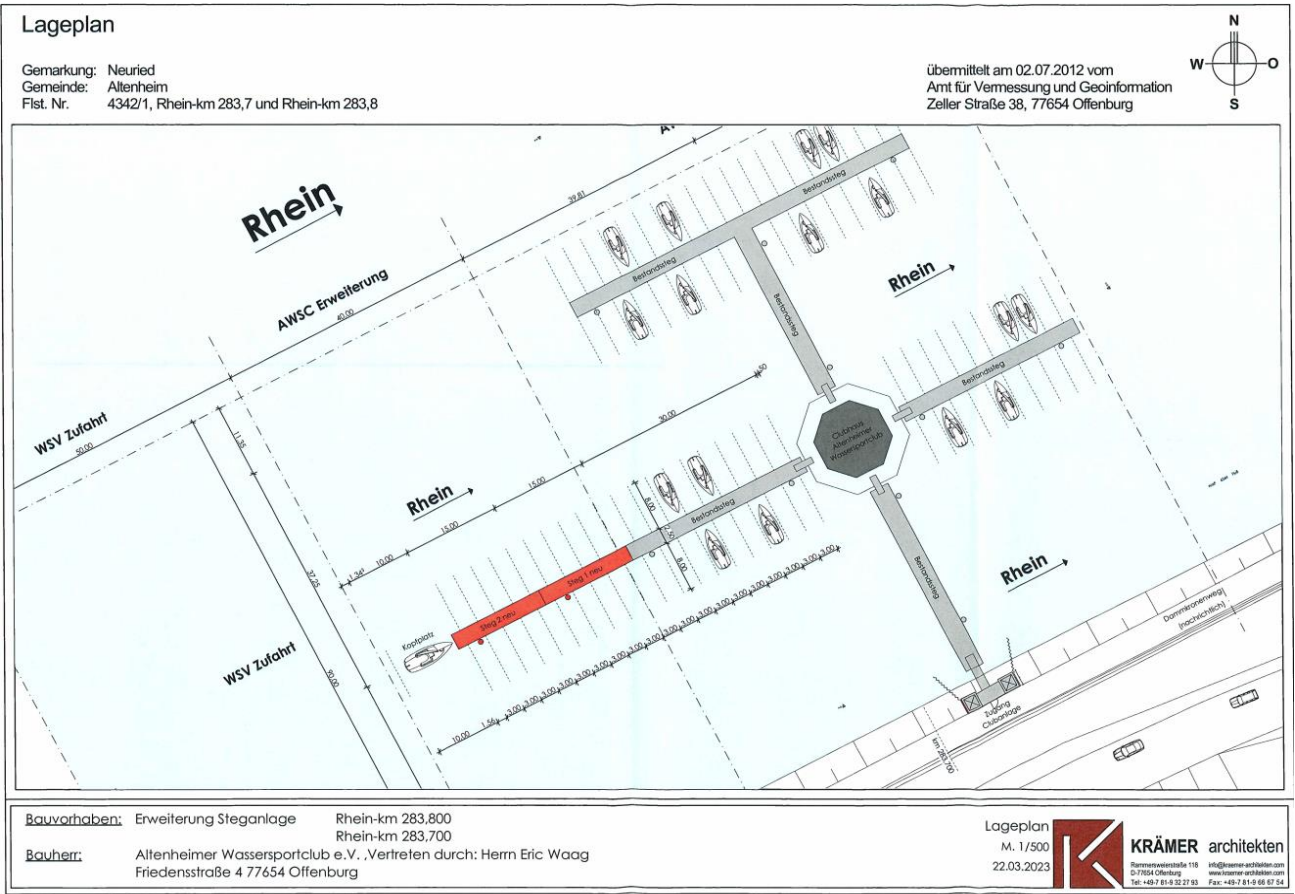
D. Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)

15. Plattegrond van de drijvende installatie: M: 1 – 20000 u. M: 1 – 10000

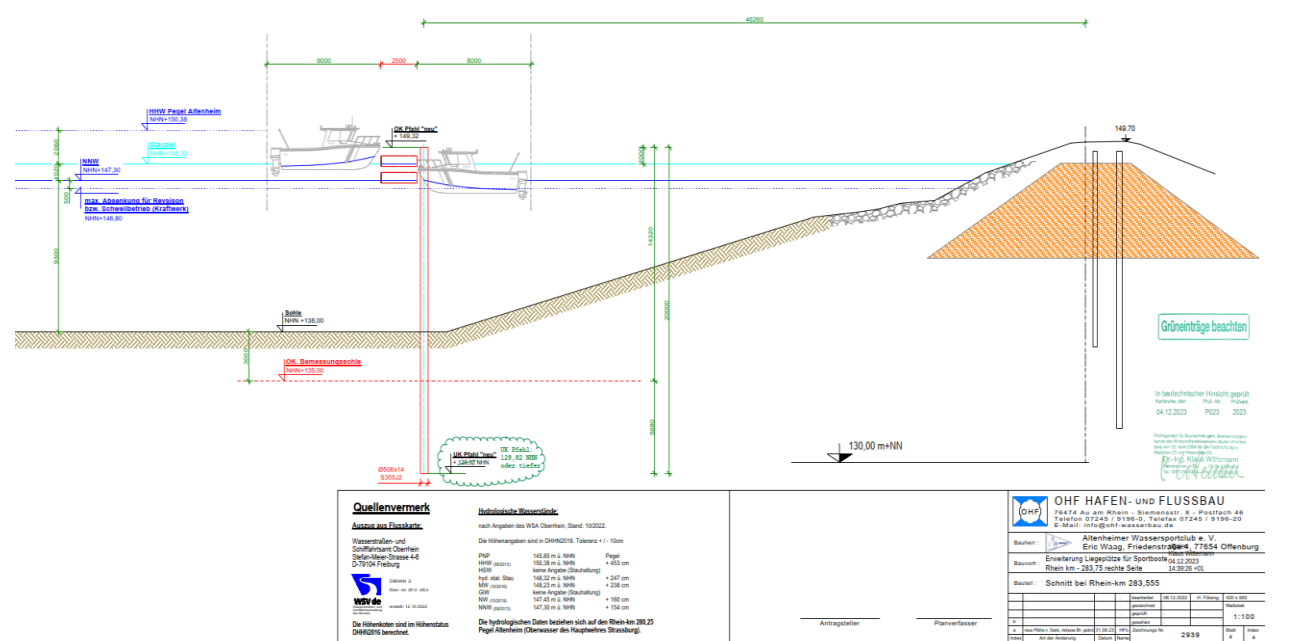


Plattegrond M 1 : 20000

16. Plattegrund: M 1 – 500



17. Dwardsdoorsnede: M 1 – 100



PROTOCOL 16
Bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser op de
Oberrhein bij Rijnkilometer 218,400 en 224,500

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring, op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, die haar Comité Infrastructuur en milieu heeft gehecht aan het project van de bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser op de Oberrhein bij Rijnkilometer 218,400 en 224,500 aan de linkeroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser op de Oberrhein bij Rijnkilometer 218,400 en 224,500

1. Soort bouwwerk

Bouw in de dijk langs de linkeroever van de Rijn van twee constructies in gewapend beton voor de lozing van aan het grondwater onttrokken water dat afkomstig is van de pompen in de twee Franse, in de Haut-Rhin gelegen gemeenten.

Afgezien van deze constructies zullen er bij elke afvoer twee dukdalven met een doorsnede van 600 mm worden geplaatst om aanvaringen van schepen te voorkomen.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

De constructies zullen op de linkeroever van de Rijn worden gebouwd in de gemeenten Vogelgrun en Geiswasser.

De afvoer voor het in Vogelgrun weggepompte water zal komen te liggen bij Rijnkilometer 224,500.

De afvoer voor het in Geiswasser weggepompte water zal komen te liggen bij Rijnkilometer 218,400.

3. Algemene kenmerken en werking

Elke afvoer zal worden uitgevoerd in gewapend beton en zal bestaan uit de volgende elementen:

- een bodemplaaf van gewapend beton met een dikte van 0,50 m;
- een verticale wand van gewapend beton met een dikte van 0,30 m die reikt tot aan de onderzijde van de bodemplaaf;
- zijwanden onder dezelfde hoek als het bestaande talud met een dikte van 0,30 m;
- drie dubbelwandige pijpleidingen;
- voor elke pijpleiding: aan het uiteinde een wand ter verzwaring met een dikte van 0,20 m en een terugslagklep.

Om de lozing te vergemakkelijken is voorzien een afgevlakte kegel van het type DN500/DN800 te gebruiken waardoor bij de uitgang de diameter kan worden vergroot. De afvoer van de leidingen ligt onder het niveau van het gereguleerde waterpeil.

Afgezien daarvan is voorzien om bij elke afvoer twee dukdalven met een doorsnede van 600 mm te plaatsen om aanvaringen met schepen te voorkomen.

De constructie bij Geiswasser ligt geheel en al buiten de vaargeul. De bouwwerken bij Vogelgrun liggen in de geul die naar de waterkrachtcentrale leidt, hetgeen een gedeelte is waar niet gevaren wordt.

4. Korte beschrijving van de werkzaamheden in de waterweg

De uit te voeren werkzaamheden liggen gedeeltelijk in de waterweg; daarom is voorzien om een caisson in U-vorm te bouwen met behulp van damwanden om dit gedeelte van de bouwplaats droog te kunnen maken. Om deze werkzaamheden uit te kunnen voeren is het volgende voorzien:

- verwijderen van de bestaande bodemplaat en wel precies op die plaatsen waar een opening moet worden voorzien die voldoende groot is om de damwanden te plaatsen;
- plaatsing van een waterdichte wand vanaf de bovenkant van de dijk;
- afwerken van de verbinding tussen de damwanden en de bestaande bodemplaat aan de zijkant van de bouwplaats, hetgeen gedaan zal worden door een duiker met een speciaal afdichtingsproduct;
- uitvoering van de werkzaamheden in de afgedichte zone volgens bouwtekeningen;
- afsnijden van de damwanden op de vereiste hoogte.

Al deze werkzaamheden zullen buiten de vaargeul verricht worden en zal grotendeels vanaf de oever kunnen worden uitgevoerd. Voor deze werkzaamheden hoeft de scheepvaart niet onderbroken te worden en er zal ook geen hinder ontstaan.

5. Dwarsstromingen en gevolgen voor de scheepvaart

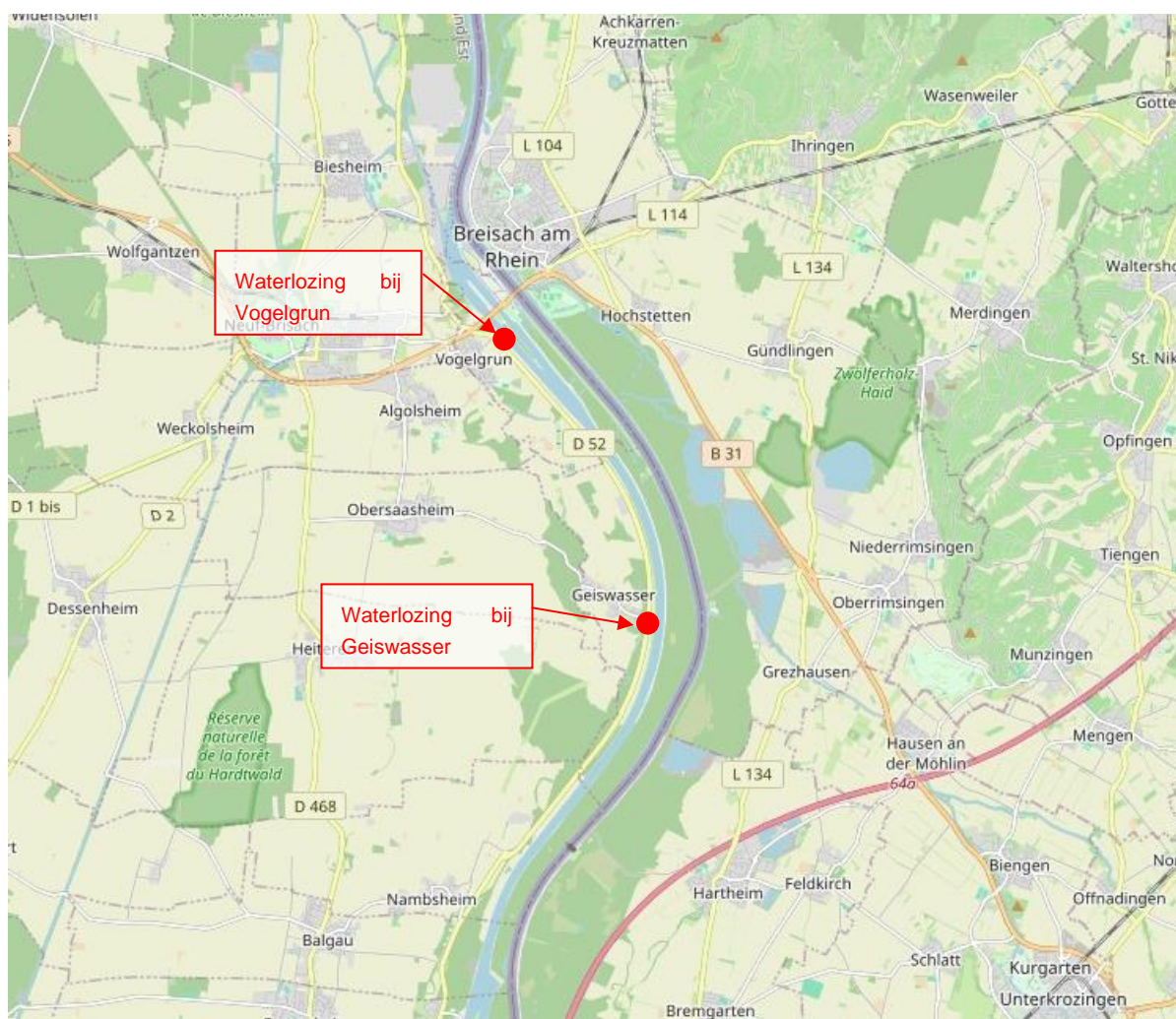
Bij de uitmonding van de afvoer bij Geiswasser heeft het Grand Canal d'Alsace een breedte van ongeveer 138 meter. De vaargeul is daar 88 meter breed en ligt in de as van het Grand Canal d'Alsace. De afvoer ligt dus op een afstand van 25 meter van de zijkant van de vaargeul.

Als de pompen met hun maximale capaciteit werken, zal het debiet waarmee geloosd wordt in de leidingen bij 3 m³/s liggen. De snelheid van de dwarsstroom aan de rand van de vaargeul blijft echter onder de 0,3 m/s. Uit berekeningen blijkt dat:

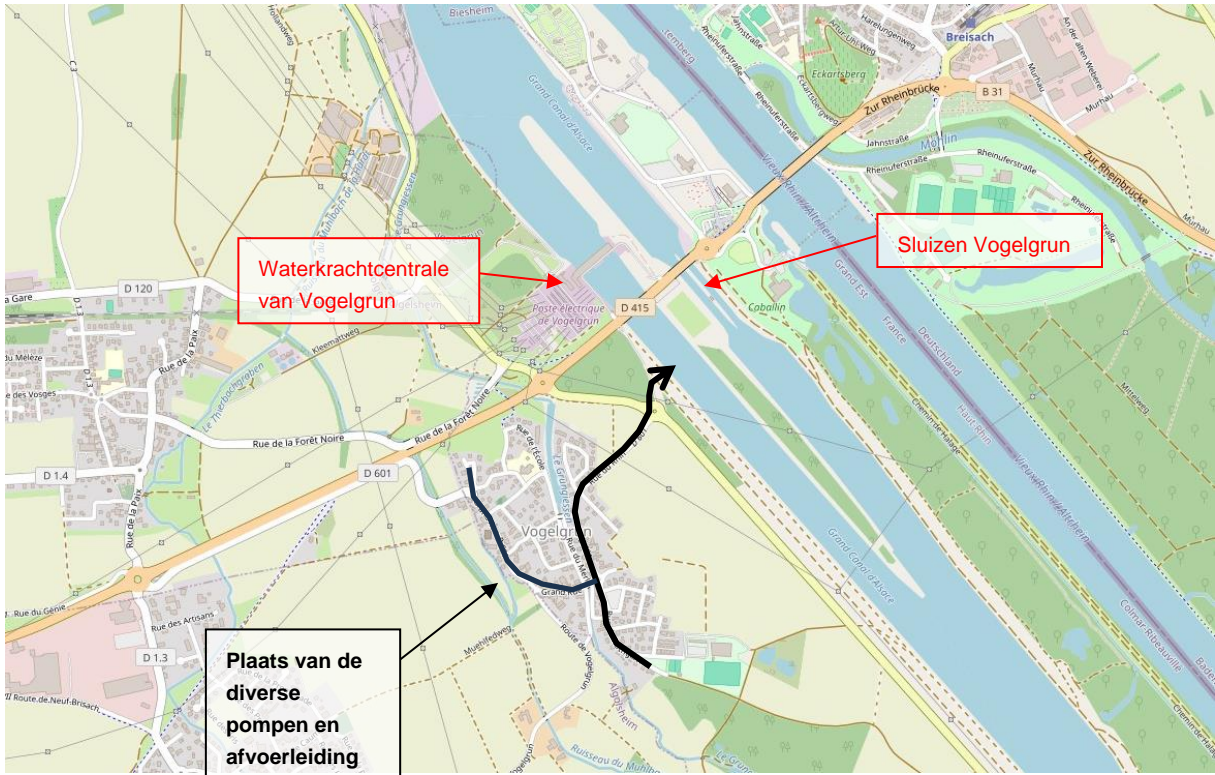
- de stroomsnelheid op een afstand van 20 m van de afvoer terugloopt tot 0,3 m/s;
- er aan de rand van de vaargeul een maximale plaatselijke stroming van 0,18 m/s kan worden verwacht.

De afvoer van Vogelgrun ligt daarentegen in de geul die naar de waterkrachtcentrale leidt, in een gedeelte dat niet bevaren wordt. Er is dus geen enkel gevolg voor de scheepvaart, noch tijdens de bouwwerkzaamheden, noch als het gemaal in werking is.

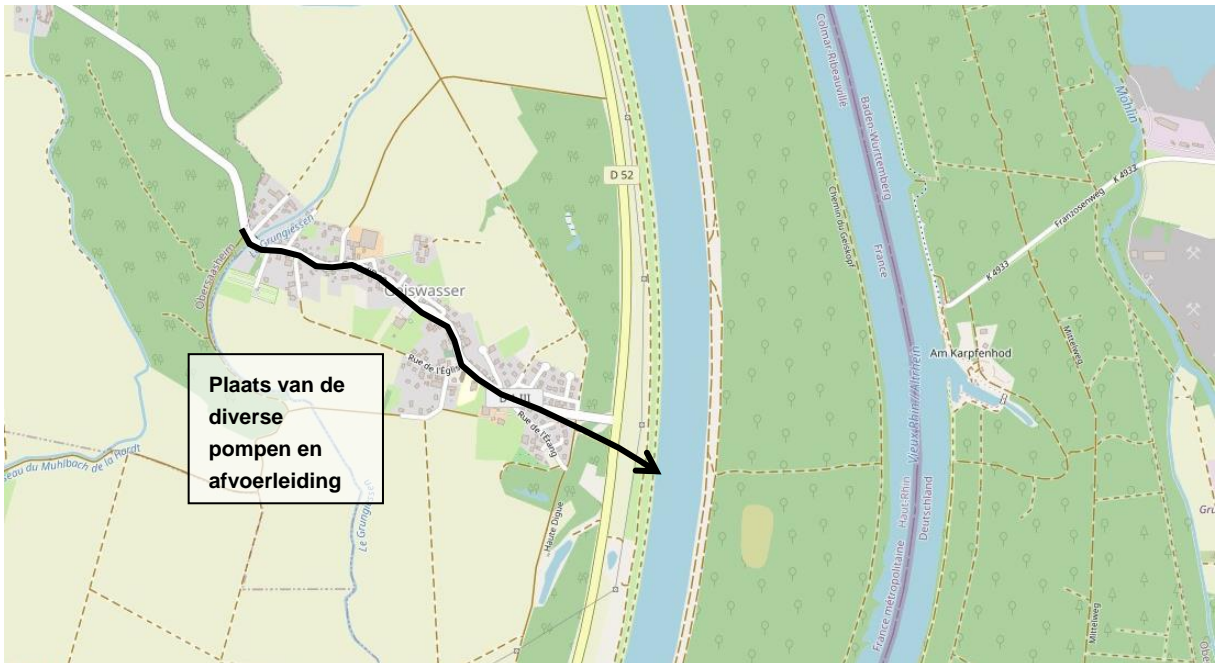
Plaats van de kunstwerken:



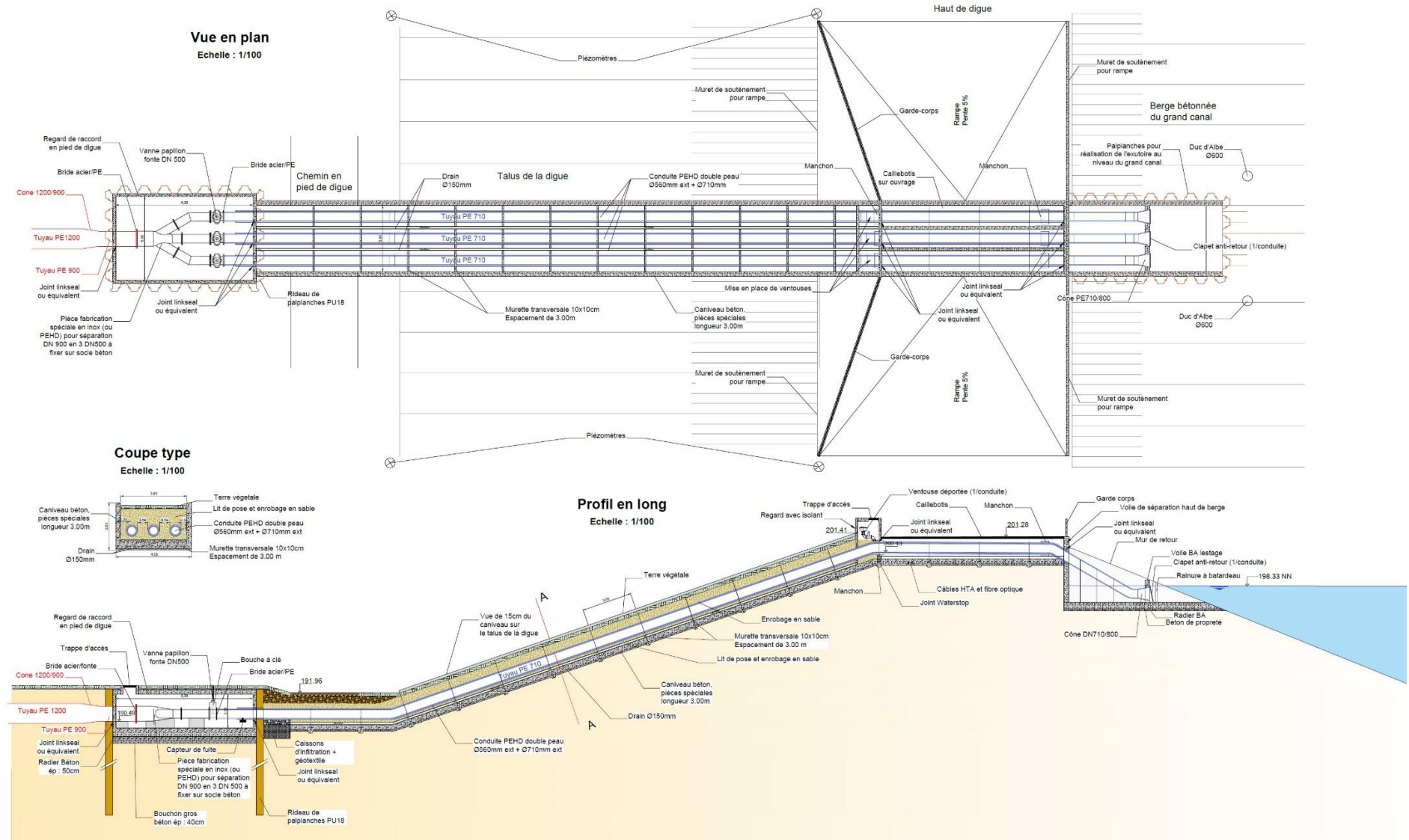
Plaats van de afvoer bij Vogelgrun:



Plaats van de afvoer bij Geiswasser:



Bovenaanzicht en dwarsdoorsnede van de afvoerleiding die in de dijk langs de Rijn gelegd wordt:



PROTOCOL 17
Verlaging van het waterniveau in de stuwpannen in de Oberrhein tussen Straatsburg en
Marckolsheim, Rijnkilometer 225 tot 288

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu kennis van de voorziene verlaging van het waterniveau voor de uitvoering van inspectiewerkzaamheden,

is zich bewust van het feit dat de inspectiewerkzaamheden aan de dammen in de stuwpannen in de Oberrhein tussen Straatsburg en Marckolsheim noodzakelijk zijn om veiligheidsredenen,

begroet de inspanningen om de verstoring van de scheepvaart te beperken door de dammen na elkaar te inspecteren,

stelt vast dat de verlagingen noodzakelijk en gepast zijn om de inspectiewerkzaamheden te kunnen uitvoeren.

Bijlage

Verlaging van het waterniveau in de stuwpannen in de Oberrhein tussen Straatsburg en Marckolsheim, Rijnkilometer 225 tot 288

Samenvatting

Het verdrag tussen Frankrijk en Duitsland van 27 oktober 1956 legt de algemene regels vast voor het onderhoud aan de kunstwerken aan de linker- en rechteroever van de Oberrhein tussen Bazel en Straatsburg.

In deze context is EDF de instantie die verantwoordelijk is voor de onderhoudswerkzaamheden die door Frankrijk verricht moeten worden en uit hoofde daarvan worden de versterkte oevers langs de Rijn in de stuwpannen tussen Straatsburg en Marckolsheim om de vijf jaar geïnspecteerd.

Deze inspecties, die wat de rechteroever betreft worden uitgevoerd samen met de WSA Oberrhein, zijn nodig om de mechanische bescherming en afdichting van de oevers te kunnen controleren.

Om deze inspecties uit te kunnen voeren, moet EDF in de desbetreffende stuwpannen het waterniveau met één meter omlaag brengen ten opzichte van het normale stuwpeil. De gegarandeerde diepgang bedraagt dus 2 meter.

De inspecties vonden voorheen om de drie jaar plaats en worden nu om de vijf jaar uitgevoerd. De laatste inspecties hebben in 2019 plaatsgevonden en de nieuwe streefperiode is gepland voor de tweede helft van 2024 (tussen eind september en eind oktober). De inspecties van de stuwpannen bij Straatsburg, Gerstheim, Rhinau en Marckolsheim met een verlaging van het waterpeil zijn in principe voorzien voor de week van 24 tot 27 september 2024.

Deze planning zal worden bevestigd met een bericht aan de scheepvaart. Dit bericht zal in het tweede kwartaal van 2024 voorafgaand aan elke verlaging worden afgegeven. Wanneer de hydrologische omstandigheden (afvoer van meer dan 1400 m³/s) een wijziging van deze planning noodzakelijk maken, zal een nieuw bericht aan de scheepvaart worden afgegeven.

PROTOCOL 18 Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2023-I-12)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 2016-II-17 inzake de procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarbij een jaarlijks besluit over de kennisneming van de CCR van maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn werd overeengekomen,
- 2012-I-13 inzake de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn, waarbij werd overeengekomen dat de vaargeul vrij dient te zijn van hinderlijke obstakels die de vlotte en veilige vaart belemmeren,

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.

Bijlage

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn in 2023 – 2024

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,000 – 338,000	In uitvoering. Sediment/grind wordt afhankelijk van de afvoer van de Rijn bijgestort. In 2023 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 94.800 m ³ . In 2024 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m ³ bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,000 – 352,000	In uitvoering. Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2023 werd bij Rijnkilometer 336,150 tot 352,070 geen steenbestorting van klasse CP45/125 toegepast. Voor 2024 is, afhankelijk van de afvoeromstandigheden, de storting van 5.000 m ³ bodemstabiliseringsmateriaal gepland.	Geen
3	Aanvullende maatregel met betrekking tot de bodemstabilisatie 'Bockum-Krefeld'	757,700 – 763,600	Begin van de bouwwerkzaamheden in november 2022. Uitvoering van de maatregel tot de zomer van 2025.	Waarschuwing, voorzichtigheid betrachten in de werkzone
4	Sedimentaanvulling Duitse Nederrijn', fase 1	700,000 – 865,200 (exclusief verzakkingen ten gevolge van ondergrondse mijnbouw)	Bouwwerkzaamheden voorzien vanaf zomer 2024. Uitvoering van de maatregel tot het najaar van 2025.	Geen
5	Sedimentaanvulling in het kader van verzakkingen ten gevolge van ondergrondse mijnbouw, Staffel	791,500 – 805,800	Begin van de bouwwerkzaamheden in oktober 2023. Gefaseerde uitvoering van de maatregel tot de zomer van 2025.	Geen

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Nederlandse Rijn in 2023 – 2024

Nr.	Project	Rijn-km	Omschrijving	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
	Baggeren van de vaargeul	860 -953	De vaargeul van de Waal wordt dagelijks onderhouden om voldoende vaardiepte te creëren.	Geen hinder tijdens uitvoering
Maatregelen op Pannerdensch Kanaal				
Maatregelen op de Neder-Rijn - Lek				

PROTOCOL 19
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 2023
(2023-I-11)

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 OLR,
- 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 waarbij zij kennis heeft genomen 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 diensgevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector,

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 OLR ten minste 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

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts voor 2023

Het jaar 2023 was een heel nat en warm jaar. Er viel meer dan 20 procent meer neerslag dan in de referentieperiode 1961 tot 1990 (bron: Deutscher Wetterdienst DWD).

Door de GLW-situatie die vanaf half februari heerste, daalde de waterstand begin maart tot net boven de verdragswaterstand, zonder er echter onder te komen. Van half maart tot begin juni schommelden de waterstanden rond de GW ($\pm 0,5 - 1$ m) met een piek midden mei bij 450 cm.

Vanaf juni daalden de waterstanden tot begin juli en schommelden daarna tussen GLW en GW tot begin oktober, met een piek van 430 cm eind augustus. Midden oktober werd de verdragswaterstand van 111,058 m boven NHN (normale hoogte nul) (HS 170), wat overeenkomt met een waterstand van 104 cm boven het nulpunt van de peilschaal (PNP) bij Iffezheim, gedurende 12 dagen onderschreden om vervolgens gestaag te stijgen. In november en december overschreed de waterstand tweemaal het GHW-peil van 535 cm.

De volgende statistische gegevens zijn van belang voor het kalenderjaar 2023 met betrekking tot de peilschaal Iffezheim:

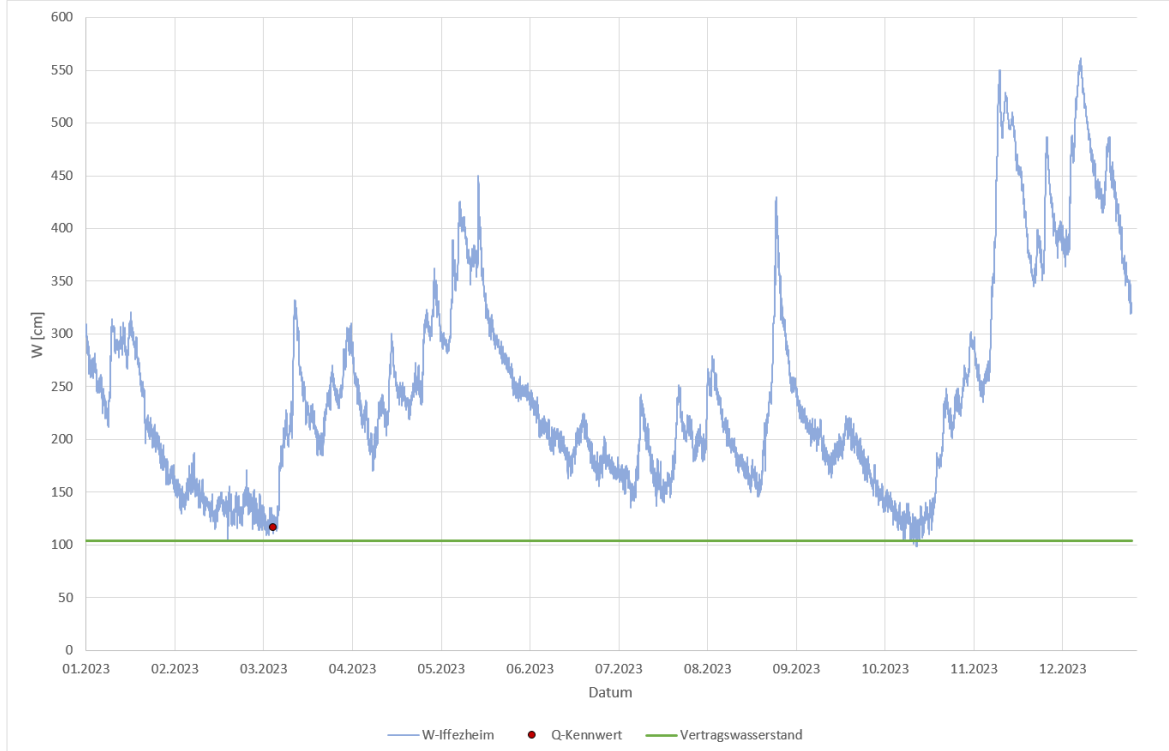
$LLW_{KJ2023} = 99$ cm op 17 oktober 2023 (laagst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

$LLW_{KJ2023} = 113$ cm op 17 oktober 2023 (kleinste daggemiddelde met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

$GW_{KJ2023} = 245$ cm (ter vergelijking de $GW_{2014/2023 (KJ)} = 233$ cm),

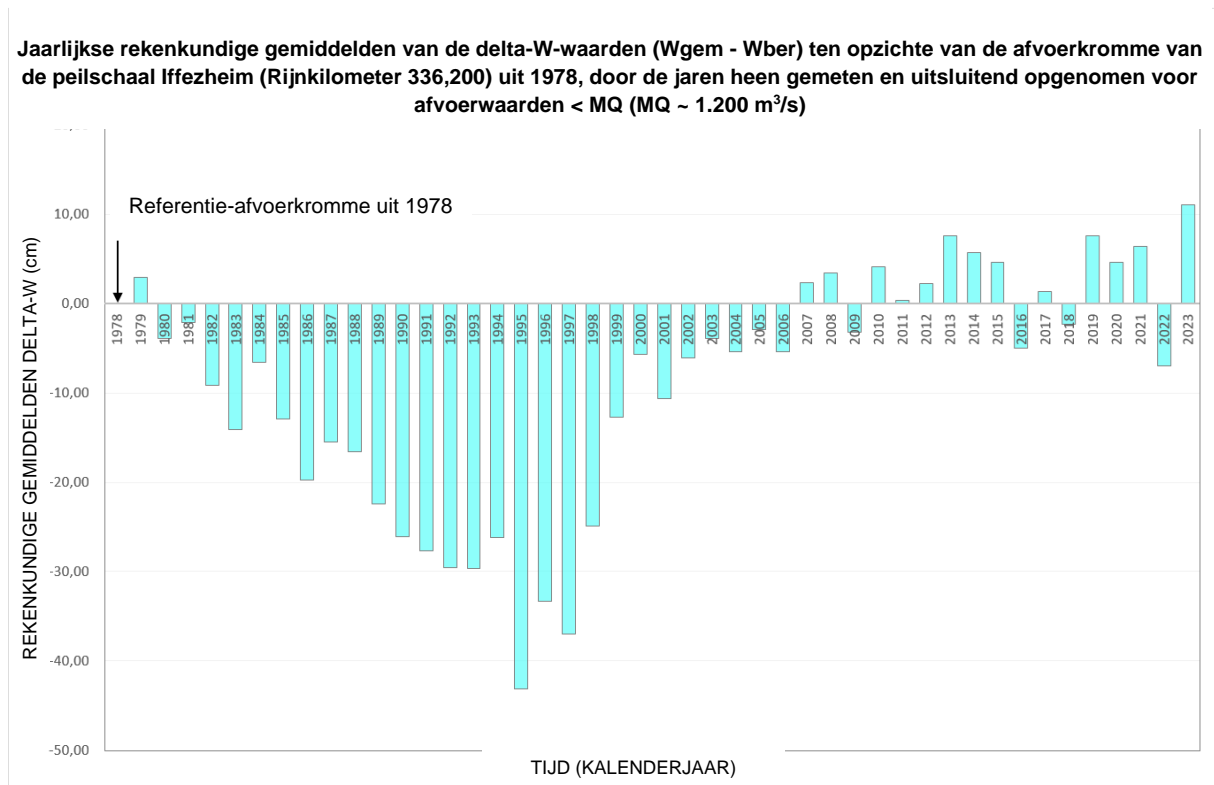
$HHW_{KJ2023} = 561$ cm op 14 december 2023 (hoogst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de hoogste hoogwaterstand of HHW).

De totale afvoer bedroeg in het kalenderjaar (KJ) 2023 ongeveer 38,2 miljard m³, tegen een gemiddelde van 36,9 miljard m³ in de afgelopen 10 jaar (2014/2023), waaruit het natte jaar 2023 kan worden afgeleid.



In 2023 werd op 7 maart een afvoermeting uitgevoerd bij de stuw van Iffezheim. De waterstand bij deze meting was $W = 116$ cm en de afvoer $Q = 479$ m³/s.

Het rekenkundige gemiddelde van de delta-W-waarden ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) van deze metingen ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal Iffezheim uit 1978 (referentie-afvoerkromme) heeft voor het jaar 2023 **+11,00** cm bedragen.



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

PROTOCOL 20

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 het protocol 20

1. Rijnvaartpolitiereglement (RPR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 en bijlage 2 - Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitieve wijzigingen van het RPR	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Betekenis van enige uitdrukkingen (art. 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (art. 4.07), meldplicht (art. 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2019-II-18	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (art. 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-14	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22a van het RPR (art. 4.07)	O	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021	17.9.2014	26.11.2020
2020-II-19	Definitieve wijzigingen van het RPR – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021	29.4.2023		1.12.2021
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022	9.7.2023		1.1.2022
2021-I-10	Definitieve wijzigingen van het RPR om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13)	I	1.6.2022	16.2.2022	3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2021-II-14	Definitieve wijziging van het RPR - Vaststelling van de alcoholgrenswaarde voor alle dienstdoende leden van de minimumbemanning (artikel 1.03, vierde lid, van het RPR)	I	1.12.2022	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	1.12.2022
2021-II-15	Definitieve wijzigingen van artikel 3.02 van het RPR ter verbetering van de coherentie met betrekking tot de lichten	I	1.12.2022	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	1.12.2022
2021-II-16	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (bijlage 13, lid 6.5)	I	1.6.2022		3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Definitieve wijziging van het RPR ter wijziging van artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, met betrekking tot de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar boven hoogwaterpeil I	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking getreden

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2022-II-11	Definitieve wijziging van het RPR – Overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, en vluchthavens te Emmerich (inhoudsopgave, artikelen 11.01, 12.01, 14.11 en 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	
2022-II-12	Definitieve wijziging van het RPR om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd (Inhoudsopgave, artikel 1.26)	I	1.12.2023	16.5.2023	26.4.2024	19.9.2023	
2022-II-13	Definitieve wijzigingen om de verwijzingen in het RPR in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2023/1) (artikelen 1.01, 4.07 en 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	
2022-II-14	Goedkeuring van de wijzigingen van het RPR via de schriftelijke procedure (inhoudsopgave, artikelen 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 en 11.01, alsook bijlage 13)	I	1.4.2023		31.12.2024	19.9.2023	
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	
2023-I-5	Definitieve wijziging van artikel 6.21, tweede lid, van het RPR ten aanzien van aan stuurboord meegevoerde duwbakken	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-6	Definitieve wijziging van het RPR met het oog op het in gebruik nemen van nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel (artikel 14.03)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-7	Definitieve wijziging van het RPR inzake de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar (artikel 9.08)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-9	Wijziging van de datum van inwerkingtreding van Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het RPR om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd	I	1.8.2023				
2023-II-11	Definitieve wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR met betrekking tot de positie van de boordlichten in varende duwstelen	I	1.12.2024	11.3.2024			
2023-II-12	Definitieve wijziging van het RPR met betrekking tot het teken van het verbod te roken, onbeschermde licht of vuur te gebruiken (artikel 3.32, derde lid)	I	1.12.2024	11.3.2024			
2023-II-13	Definitieve wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het RPR (bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage)	I	1.12.2024	11.3.2024			

2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking- treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitieve wijziging van het ROSR - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het ROSR, art. 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022			9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Model voor de aanvraag van een onderzoek (bijlage A) en begripsbepalingen (artikel 1.01, lid 24)	I	1.6.2023			10.3.2024		
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024		

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking getreden

3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn¹ (RSP):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitieve wijzigingen van het RSP - Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitieve wijzigingen van het RSP (art. 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Erkenning van opleidingen tot matroos in niet-Rijnsoeverstaten Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendering van het RSP door een definitieve wijziging	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid 'volmatroos' Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgevende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)

¹ De Duitse titel van dit reglement is op 8 november 2022 van Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt gewijzigd in Rheinschiffspersonalverordnung (Besluit 2022-II-9) en de wijzigingen na deze datum hebben in de Duitse versies betrekking op het reglement onder de laatstgenoemde titel.

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking getreden

***) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-9	Wijzigingen van het RSP - Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, art. 3.01, 3.02, lid 4 t/m lid 8, 3.15, lid 3, 3.16, lid 1, 3 en (nieuw) 4 lid, 3.17, lid 1 t/m lid 3, 6 t/m (nieuw) lid 9 en (nieuw) lid 10, 3.18, lid 2, 7.01 lid 4, 7.02 lid 4, 7.06 lid 1, 9.06 (nieuw) alsmede Bijlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Wijziging van het RSP - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, art. 3.11, lid 4 (nieuw) t/m lid 6, 3.12, lid 5 en 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Goedkeuring van het nieuwe "RSP" (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023	1.3.2023	31.1.2024		1.4.2023
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024		
2023-I-3	Wijziging van artikel 6.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024		
2023-I-4	Wijziging van artikel 20.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024		
2023-II-10	Wijziging van het nieuwe RSP (Artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09)	I	1.6.2024	11.3.2024				

4. 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. 1/2024
van 7 maart 2024

Artikel 30.01, tweede lid, en bijlage 8 van de ES-TRIN 2023/1

Het gebruik van methanol als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

CHICAGO

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het motortankschip CHICAGO, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02332788 tot 7 maart 2029 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in bijlage 8 en artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2023/1 (hierna ES-TRIN genoemd).

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 1**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
2. Voor het schip is rekening gehouden met de ontwerpvoorschriften voor de opslag van methanol die als **bijlage 6** zijn bijgevoegd. **Bijlage 2** bevat een analyse van de naleving van de genoemde voorschriften voor de opslag van methanol. Er wordt aan de ontwerpvoorschriften voldaan, met uitzondering van Bijlage 8, onderdeel II, Hoofdstuk 2, punt 2.2.3.3. In plaats van een secundaire barrière voor de aangrenzende ladingtanks, wordt de toevoer van methanol afgesloten en de motor omgebouwd naar diesel, als de methanol verontreinigd raakt met andere stoffen.
3. Het bunkeren van methanol wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
4. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het methanol-voortstuwingssysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 4**.
5. Alle gegevens betreffende het gebruik van het methanol-voorstuwingssysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.

De exploitant van het vaartuig, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Nederlandse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnoverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- storingen van het methanol-voortstuwingsstelsel;
- lekkage;
- bunkergegevens (methanol);
- reparaties en wijzigingen van het methanol-voortstuwingsstelsel;
- operationele gegevens;
- hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (24) 46 intern worden gevonden.)

5.1 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2023-II-10)

Lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP
Deel I: Geldende lijsten

(...)

2. Lijst van de bevoegde autoriteiten voor de afgifte van dienstboekjes

Staat / État / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques	Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigacion@spw.wallonie.be
	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt	Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 (0)9 292 12 95 Mail: binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Nautisches Befähigungswesen und Qualitätsmanagement Standort Schifffahrtsschalter: Hafenstrasse 4, 4127 Birsfelden Tel.: +41 (0)61 639 95 95 Mail: patent@portof.ch
DE	1. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ems-Nordsee	a) Am Eisenbahndock 3, 26725 Emden b) Herzog-Arenberg-Str. 66, 49716 Meppen
	2. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser-Jade-Nordsee	a) Franzuseck 5, 28199 Bremen, b) Am Alten Vorhafen 1, 27568 Bremerhaven, c) Mozartstraße 32, 26382 Wilhelmshaven
	3. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe-Nordsee	a) Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg b) Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven c) Am Hafen 40, 25832 Tönning
	4. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Nord-Ostsee-Kanal	a) Ostermoorer Straße 18, 25541 Brunsbüttel b) Schleuseninsel 2, 24159 Kiel c) Kanalufer 16, 24768 Rendsburg
	5. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee	a) Moltkeplatz 17, 23566 Lübeck b) Wamper Weg 5, 18439 Stralsund
	6. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Rhein	a) Vorstadt 74-76, 55411 Bingen b) An der Münze 8, 50668 Köln c) Königstr. 84, 47198 Duisburg
	7. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oberrhein	a) Stefan-Meier-Straße 4-6, 79104 Freiburg b) C 8, 3, 68159 Mannheim
	8. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Mosel-Saar-Lahn	a) Scharwiesenweg 4, 56070 Koblenz b) Bismarckstraße 133, 66121 Saarbrücken c) Güterstraße 37, 54295 Trier
	9. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Neckar	a) Vangerowstraße 12, 69115 Heidelberg b) Heilbronner Straße 190, 70191 Stuttgart
	10. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Main	a) Obernauer Straße 6, 63739 Aschaffenburg b) Mainberger Straße 8, 97422 Schweinfurt
	11. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Donau MDK	a) Marientorgraben 1, 90402 Nürnberg b) Erlanger Str. 1, 93059 Regensburg

Staat / État / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
	12. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Westdeutsche Kanäle	a) Emmericher Straße 201, 47138 Duisburg-Meiderich b) Münsterstraße 77, 48431 Rheine
	13. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal	a) Ludwig-Winter-Str. 5, 38120 Braunschweig b) Am Hohen Ufer 1 – 3, 32425 Minden c) Greyerstr. 12, 29525 Uelzen d) Am Waterlooplatz 9, 30169 Hannover
	14. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser	a) Kasseler Straße 5, 34346 Hann. Münden, b) Hohe Leuchte 30, 27283 Verden,
	15. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe	a) Moritzburger Straße 3, 01127 Dresden b) Fürstenwallstraße 19/20, 39104 Magdeburg c) Dornhorster Weg 52, 21481 Lauenburg
	16. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Spree-Havel	a) Mehringdamm 129, 10965 Berlin b) Brielower Landstraße 1, 14772 Brandenburg a. d. Havel
	17. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oder-Havel	Schneidemühlenweg 21, 16225 Eberswalde
FR	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises - Unité Sécurité fluviale	299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex Tel.: +33 (0)3 27 94 55 60 Mail: ddtm-ssrc-usf@nord.gouv.fr
	Direction Régionale et Interdépartementale de L'Environnement d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2	27-29 rue Leblanc 75015 Cedex 15 Tel.: +33 (0)1 40 61 80 80 Mail: dstf.dstf.sstv.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises - Pôle navigation	14, rue du Maréchal Juin - BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel.: + 33 (0)3 88 88 91 00 Mail: ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire- Atlantique Service Transport et Risques - Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale	10, boulevard Gaston Serpette - BP 53606 44036 Nantes Tel.: +33 (0)2 40 67 26 20 Mail: ddtm-cisf@loire-atlantique.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité permis et titres de navigation	165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3 Tel.: +33 (0)4 78 62 52 52 Mail: ddt-navigationpro@rhone.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise - Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bâtiment A	2, boulevard Armand Duportal 31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: +33 (0)5 61 10 60 80 Mail: ddt-unsf@haute-garonne.gouv.fr
	Direction générale des territoires et de la mer de Guyane Direction de la mer, du littoral et des fleuves Service des affaires maritimes, littorales et fluviales	2, bis rue Simon Mentelle 97302 Cayenne Cedex Tel.: +594 (0)5 94 29 36 24 +594 (0)5 94 29 36 15 Mail: dm-guyane@developpement-durable.gouv.fr

Staat / État / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
NL	Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tel.: +31 (0)10 798 98 98 Mail: info@sabni.nl

(...)

5. Lijst van de autoriteiten die bevoegd zijn voor de opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigationsp@spw.wallonie.be	Alle kwalificatiecertificaten die zijn afgegeven op grond van het RSP
	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt	Alle kwalificatiecertificaten die zijn afgegeven op grond van het RSP
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Rijnpatent (Kwalificatiecertificaat schipper) Overheidspatent Sportpatent Alle andere kwalificatiecertificaten
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propstthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent
	Alle water- en scheepvaartdiensten (zie de lijst onder nummer 2)	Alle andere kwalificatiecertificaten
FR	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.: +33 (0)3 27 94 55 60	Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
	<p>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.: +33 (0)1 44 06 19 62</p>	<p>Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten</p>
	<p>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.: +33 (0)3 88 88 90 46</p>	<p>Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten</p>
	<p>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.: +33 (0)2 40 67 26 20</p>	<p>Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten</p>
	<p>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.: +33 (0)4 72 56 59 63</p>	<p>Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten</p>
	<p>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.: +33 (0)5 61 10 60 80</p>	<p>Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten</p>
NL	<p>CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH</p>	<p>CCR- Kwalificatiecertificaat schipper (Rijnpatent) Sportpatent</p>
	<p>SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tel.: +31 (0)10 798 98 98 Mail: info@sabni.nl</p>	<p>Alle kwalificatiecertificaten gecombineerd met het dienstboekje</p>

6. Lijst van de autoriteiten die bevoegd zijn voor de afgifte en de intrekking van kwalificatiecertificaten

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
BE	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 (0)9 292 12 95 Mail: binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	Alle kwalificatiecertificaten die zijn afgegeven op grond van het RSP
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigacion@spw.wallonie.be	Alle kwalificatiecertificaten die zijn afgegeven op grond van het RSP
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Rijnpatent (kwalificatiecertificaat schipper) Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Mail: gdws@wsv.bund.de Tel.: +49 (0)228 7090-0	Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten (zie de lijst onder nummer 2)
FR	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.: +33 (0)3 27 94 55 60	Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten
	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.: +33 (0)1 44 06 19 62	Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
	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.: +33 (0)3 88 88 90 46	Rijnpatent Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten
	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.: +33 (0)2 40 67 26 20	Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten
	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.: +33 (0)4 72 56 59 63	Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten
	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.: +33 (0)5 61 10 60 80	Sportpatent Overheidspatent Alle andere kwalificatiecertificaten
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	CCR- Kwalificatiecertificaat schipper (Rijnpatent) Sportpatent
	SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tel.: +31 (0)10 798 98 98 Mail: info@sabni.nl	Alle kwalificatiecertificaten m.u.v. Rijnpatent kwalificatiecertificaat schipper

7. Lijst van de bevoegde autoriteiten voor het administratief examen

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigaton@spw.wallonie.be	<ul style="list-style-type: none"> - Matroos - Schipper - Deskundigen voor de passagiersvaart - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)1 124 40 83	<ul style="list-style-type: none"> - Matroos - Schipper - Deskundigen voor de passagiersvaart - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	<ul style="list-style-type: none"> - Rijnpatent (Kwalificatiecertificaat schipper) - Overheidspatent - Sportpatent
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Mail: gdws@wsv.bund.de Tel.: +49 (0)228 7090-0	<ul style="list-style-type: none"> - Rijnpatent - Overheidspatent - Sportpatent
	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg Mercatorstr. 22-24 47051 Duisburg Tel.: +49 (0)203 2821-0 Mail: ihk@niederrhein.ihk.de	<ul style="list-style-type: none"> - Matroos
	Industrie- und Handelskammer Magdeburg Hauptgeschäftsstelle Alter Markt 8 39104 Magdeburg Tel.: +49 (0)391 5693-0 Mail: kammer@magdeburg.ihk.de	<ul style="list-style-type: none"> - Matroos
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	<ul style="list-style-type: none"> - Matroos - Schipper - Deskundigen LNG - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's - Sportpatent

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
FR	Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale 299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex	<ul style="list-style-type: none"> - Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2 27/29, rue Leblanc 75015 PARIS	<ul style="list-style-type: none"> - Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises 14, rue du Maréchal Juin – BP 61003 67070 Strasbourg Cedex	<ul style="list-style-type: none"> - Rijnpatent - Sportpatent - Matroos - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606 44036 Nantes	<ul style="list-style-type: none"> - Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité navigation fluviale 165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3	<ul style="list-style-type: none"> - Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative – Bâtiment A 2, boulevard Armand Duportal – BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	<ul style="list-style-type: none"> - Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

(...)

10. Bevoegde autoriteiten voor de goedkeuring van opleidingen en voor de afgifte/verlenging van het kwalificatiecertificaat 'LNG-deskundige'

Staat	Bevoegde autoriteit(en) voor de goedkeuring van cursussen	Bevoegde autoriteit(en) voor de afgifte van het kwalificatiecertificaat "LNG-deskundige" (eerste afgifte en/of verlenging)
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	Alle water- en scheepvaartdiensten (zie de lijst onder nummer 2)
BE	Service Public de Wallonie - Economie Emploi Formation Recherche Direction de la Formation professionnelle Place de la Wallonie, 1 - bâtiment II, 5100 Jambes	Service Public de Wallonie – Mobilité Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigation@spw.wallonie.be
	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), afdeling Beleid Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel Mail: ihk@niederrhein.ihk.de	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt
FR	Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports Bureau des services fluviaux	-
NL	CBR Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk Tel.: +31 (0)88 227 77 00	CBR Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk Tel.: +31 (0)88 227 77 00
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel.: +41 (0)61 639 95 95 Mail: info@portof.ch	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel.: +41 (0)61 639 95 95 Mail: info@portof.ch

(...)

13. Goedgekeurde opleidingen voor veiligheidsdeskundige voor de passagiersvaart

N° d'ordre lf. Nr. Nr.	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Aanduiding van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
BE-01	Batelier/batelière ¹	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be
BE-02	Expert en matière de navigation avec passagers	IPEFA – Huy-Waremme Quai de Compiègne, 4 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 37 Mail: pshuy.info@provincedeliege.be
DE-01	Basislehrgang für die Fahrgastschiffahrt	Een lijst van goedgekeurde opleidingen staat op de website elwis: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befahigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html
FR-01	Expert en navigation à passagers	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 Mail: contact@institutfluvia.fr
FR-02	Expert en navigation à passagers	PROMOFLUVIA Port de Lyon – Edouard Herriot 1bis, rue de Dole 69007 Lyon Tel.: +33 (0)4 78 37 83 03 Mail: formation@promofluvia.fr / gilles.durel@promofluvia.fr
FR-03	Expert en navigation à passagers	ACFI – Action Formation Incendie 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau Tel.: +33 (0)2 40 80 06 26 / +33 (0)6 31 51 82 91 Mail: acfi@ensi-incendie.fr
NL-01 ²	Expert en navigation à passagers	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl
NL-02 ³	Deskundige passagiersvaart	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03 ⁴	Deskundige passagiersvaart	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

¹ De erkende opleiding *batelier/batelière* geeft recht op de kwalificatie schipper met de kwalificatie deskundige voor de passagiersvaart.

² Geldig van 15 januari 2023 tot 15 januari 2028.

³ Geldig van 20 maart 2024 tot 20 maart 2029.

⁴ Geldig van 8 april 2024 tot 8 april 2029.

14. Goedgekeurde opfriscursussen voor veiligheidsdeskundige voor de passagiersvaart

N° d'ordre lf. Nr. Nr.	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Aanduiding van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
DE-01	Auffrischungslehrgang für die Fahrgastschiffahrt	Een lijst van goedgekeurde opfriscursussen staat op de website elwis: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaehigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html
NL-01	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl
NL-02	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

15. Verklaring eerstehulpverlener van de reddingsorganisaties

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Staat, door- lopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
DE-01	De lijst van de bewijzen is via https://www.bg-gseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform beschikbaar.	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage 6 van het RSP	*
NL-01	Nederlands Instituut voor Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek Tel.: +31 (0)168 336 990 Mail: examen@nikta.nl	Certificatie-instelling	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 2 november 2023 tot 2 november 2028
NL-02	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	Erkende opleiding voor eerstehulpverlener, perslucht-maskerdrager en deskundige voor de passagiersvaart	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 15 januari 2023 tot 15 januari 2028

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Staat, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-03	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Erkende opleiding voor eerstehulpverlener, persluchtmaskerdrager en deskundige voor de passagiersvaart	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 20 maart 2024 tot 20 maart 2029.
FR-01	CSI Formation 6A rue de l'industrie Z.I Parc d'activités du Ried 67720 Hoerd https://www.csi-formation.com/ Contact: Antoine SANNER Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: direction@csi-formation.com	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 31 september 2019 tot 29 september 2024 (Aanvraag voor verlenging van certificering in behandeling)
FR-02	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 92400 Courbevoie Contact : Fabrice TOULZA Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: fabrice.toulza@apave.com	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 28 september tot 27 november 2028

* Alle erkende entiteiten in de genoemde lijst worden vermeld met hun maatschappelijke zetel. Zij mogen ongeacht hun maatschappelijke zetel in heel Duitsland actief zijn. De databank is volledig en actueel.

16. Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

Staat, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
DE-01	De erkende opleidingen voor persluchtmaskerdrager zijn de volgende: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaehigungsnachweise/Sachkundige/Atemsc hutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Zie bijlage 7 van het RSP
NL-01 ¹	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02 ²	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 (0)52 769 95 35 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03 ³	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tel.: +31 (0)16 833 69 90 Mail: examen@nikta.nl	
NL-04 ⁴	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden		
FR-01	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tel.: +33 (0)6 72 88 58 66 Mail: frederic.rose@live.fr	

17. Bevoegde autoriteiten voor de afgifte van verklaringen voor veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen

DE	Deskundige: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS); Eerstehulpverlener en persluchtmaskerdrager: er wordt geen enkele verklaring afgegeven; de opleidingsbewijzen volstaan.
BE	<p>Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), afdeling Beleid Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel Mail: beleid@mow.vlaanderen.be</p> <p>Service Public de Wallonie Mobilité Infrastructures (alleen voor het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart) Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigation@spw.wallonie.be</p>

¹ Geldig van 15 januari 2023 tot 15 januari 2028

² Geldig van 14 december 2022 tot 14 december 2027

³ Geldig van 2 november 2023 tot 2 november 2028

⁴ Geldig van 20 maart 2024 tot 20 maart 2029

FR	Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports Bureau des services fluviaux
NL	Inspectie Leefomgeving en Transport
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergstrasse 160, 4019 Basel

(...)

5.2 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding (Besluit 2022-II-9)

Bijlage 3: Sportpatent

Sportpatenten van de Rijnoverstaten en België

Land	Naam van het sportpatent	Model
DE	Sportpatent	Model
FR	Patente de sport	Model
CH	Sportpatent	Model
NL	Sportpatent	Model

Duits model

Sportpatent

(Voorzijde)



(Achterzijde)

Frans model

Patente de sport

(Voorzijde)





(Achterzijde)

Zwitsers model

Sportpatent

(Voorzijde)

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

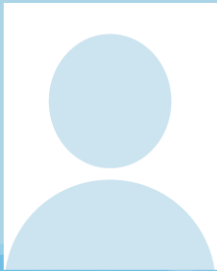


Sportpatent

1. **Mustermann**
2. **Max**
3a. **01.01.1999** 3b. **Geburtsort**
4. **000000000**


7. **01.02.2023** 8. **11.08.2030**
9. **Port of Switzerland**
10. **RH-0000-0000**
11. **00**

6. **10002000QRRH01CH010001**



Sportpatent

10. ____
11. ____



(Achterzijde)

Nederlands model

Sportpatent

(Voorzijde)



(Achterzijde)

5.3 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2022-II-9)

Bijlage 4: Overheidspatent

Overheidspatenten van de Rijnsoeverstaten en België

Land	Naam van het overheidspatent	Model
DE	Behördenpatent	Model
FR	Patente de l'administration	Model
CH	Behördenpatent	Model

Duits model

Behördenpatent

(Voorzijde)



(Achterzijde)

Frans model

Patente de l'Administration

(Voorzijde)




(Achterzijde)


Zwitsers model

Behördenpatent


(Voorzijde)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Behördenpatent

1. **Mustermann**
2. **Max**
3a. **01.01.1999** 3b. **Geburtsort** 
4. **000000000**

7. **01.02.2023** 8. **11.08.2030**
9. **Port of Switzerland**
10. **RH-0000-0000**
11. **00**

6. **10002000QRRH01CH010001**

Behördenpatent

10. ____
11. ____

(Achterzijde)

X. Begroting en beheer

**PROTOCOL 21
Goedkeuring van de jaarrekeningen 2023 van de Centrale Commissie**

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2023 van de CCR,
gezien het verslag van het accountantskantoor FIBA over de rekeningen voor 2023,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-
generaal.

**PROTOCOL 22
Begroting van de Centrale Commissie voor 2025**

Geen besluit.

**PROTOCOL 23
Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2023**

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de
werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2023 goed.

Bijlage

I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2023

VOORZITTERSCHAP EN VICEVOORZITTERSCHAP

Dhr. COLAS, directeur van de afdeling Juridische aangelegenheden van het Ministerie van Europese en Buitenlandse Zaken van de Franse Republiek, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, is sinds 1 november 2022 **voorzitter** van de CCR.



Mevr. GIJSBERS, plaatsvervangend directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken binnen het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, hoofd van de Nederlandse delegatie bij de CCR, was vanaf 1 januari 2022 tot 1 maart 2023 vicevoorzitter van de CCR.



Dhr. VAN KRUININGEN wordt op 1 maart 2023 aangewezen als commissaris van Nederland en hoofd van de Nederlandse delegatie bij de CCR; hij neemt de functie van **vicevoorzitter** van de CCR over van mevr. GIJSBERS, die een andere functie gaat bekleden.



Dhr. VAN KRUININGEN is directeur Maritieme Zaken binnen het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

DELEGATIES

Dhr. JAEGERS, ondernemer in de tankvaart, wordt met ingang van 15 mei benoemd tot commissaris van Duitsland bij de CCR; hij vervangt dhr. HÖNEMANN, die met pensioen is gegaan.

Mevr. RENAUX, directeur van de afdeling Internationaal Transportbeleid (B4), van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België, wordt met ingang van 23 november aangewezen als commissaris van België en hoofd van de Belgische delegatie bij de CCR; zij vervangt dhr. HOORNAERT, die een andere functie gaat bekleden.

Dhr. MILCAMPS, van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België, wordt met ingang van 23 november aangewezen als commissaris van België bij de CCR; hij vervangt dhr. GHYSBRECHT, die een andere functie gaat bekleden.

De samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2023 was bijgevolg de volgende:

DUITSLAND

Commissarissen:	Dhr.	WEHRMANN ¹
	Dhr.	GREWE
	Dhr.	JAEGERS
	Mevr.	SCHÄFER
Plaatsvervangende commissarissen:	Dhr.	LINDEMANN
	Dhr.	GERHARDT

BELGIË

Commissarissen:	Mevr.	RENAUX
	Dhr.	VAN DEN BORRE
	Dhr.	VUYLSTEKE
	Dhr.	MILCAMPS
Plaatsvervangende commissarissen:	Dhr.	DE SPIEGELEER
	Dhr.	TURF

FRANKRIJK

Commissarissen:	Dhr.	COLAS	voorzitter
	Mevr.	BOULDOUYRÉ	
	Dhr.	LEANDRI	
	Dhr.	QUIQUANDON	
Plaatsvervangende commissarissen:	Mevr.	KRAJKA	
	Dhr.	DALY ²	

NEDERLAND

Commissarissen:	Dhr.	VAN KRUIJNINGEN	vicevoorzitter
	Mevr.	NOLAND	
	Dhr.	TEN BROEKE	
	Dhr.	KASTEEL	
Plaatsvervangende commissarissen:	Dhr.	MENSINK	
	Mevr.	VAN DER SMAN	

ZWITSERLAND

Commissarissen:	Dhr.	SEGER
	Mevr.	ETTER
	Dhr.	RÖTHLINGSHÖFER
	Dhr.	KÖRSCHGEN
Plaatsvervangende commissarissen:	Mevr.	MUNGENAST ³
	Mevr.	CHRISTEN

¹ Tot en met 31 december 2023 en daarna vervangen door mevr. KOHLHAAS

² Vertrekt in december 2023

³ Tot en met 31 december 2023 en daarna vervangen door dhr. STALDER

Aan het einde van 2023 werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal:	Mevr.	LUIJTEN
Plaatsvervangend secretaris-generaal	Dhr.	RUSCHE
Hoofdingenieur:	Dhr.	WISSELMANN

II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

1. Vergaderingen van de CCR-organen: plenaire vergaderingen, vergaderingen van comités en werkgroepen, raadgevende conferentie en bijeenkomsten met partnerorganisaties

a) Plenaire vergaderingen

GEWONE PLENAIRE VOORJAARSVERGADERING

De Centrale Commissie heeft op 7 juni in hybride vorm in het Palais du Rhin in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. COLAS de gewone plenaire voorjaarsvergadering gehouden, waarbij de volgende organisaties werden vertegenwoordigd:

Intergouvernementele organisaties:

- | | |
|-----------------------|----------------|
| - Europese Commissie: | Dhr. ELEMENLER |
| - Moezelcommissie: | Mevr. BRÜCKNER |

GEWONE PLENAIRE NAJAARSVERGADERING

De Centrale Commissie heeft op 6 december in de zetel van de Regio Grand Est in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. COLAS de gewone najaarsvergadering gehouden, waarbij de volgende organisaties en staten werden vertegenwoordigd:

Intergouvernementele organisaties:

- | | |
|-----------------------|----------------|
| - Europese Commissie: | Mevr. ROSCA |
| - Moezelcommissie: | Mevr. BRÜCKNER |

Waarnemersstaten:

- | | |
|--------------------------|----------------|
| - Hongarije: | Dhr. MATICS |
| - Luxemburg: | Dhr. NILLES |
| - Polen: | Dhr. WANAT |
| - Tsjechische Republiek: | Dhr. DABROWSKI |

b) Comités en werkgroepen van de CCR

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

COMITÉS

Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van dhr. COLAS, op 7 juni en 5 december in Straatsburg;

Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van mevr. NOLAND, op 3 mei in Straatsburg;

Vorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. COLAS, op 15 maart, 7 juni en 5 december in Straatsburg;

Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. RÖTHLINGSHÖFER, op 14 maart, 6 juni en 7 december in Straatsburg;

Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mevr. SCHÄFER, op 14 maart in Straatsburg;

Comité Politiereglement, onder voorzitterschap van mevr. SCHÄFER, op 19 april en 10 oktober in Straatsburg;

Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. DALY, op 19 april en 11 oktober in Straatsburg;

Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevr. VAN DER SMAN, op 16 maart et 12 oktober in Straatsburg;

Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. GREWE, op 18 april en 10 oktober in Straatsburg;

Klein Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 18 april, 14 juni et 11 oktober in Straatsburg;

Comité Gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van dhr. MENSINK, op 10 januari in Straatsburg;

Gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Infrastructuur en milieu, het Economisch Comité en het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. RÖTHLINGSHÖFER en vervolgens mevr. BOULDOUYRÉ, op 6 juni en 4 december in Straatsburg;

Gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen, het Comité Infrastructuur en milieu, het Klein Scheepvaartcomité en het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR, op 6 juni en 4 december in Straatsburg.

WERKGROEPEN

Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. GERHARDT, van 7 tot en met 9 februari en van 29 tot en met 31 augustus in Straatsburg;

Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van mevr. MEYER, op 28 februari en, onder voorzitterschap van Mevr. MIES, op 20 juni en 5 september in Straatsburg;

Werkgroep RIS – cybersecurity (RIS/G – cyber), onder voorzitterschap van dhr. MAURER, op 27 februari en 4 september in Straatsburg;

Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van mevr. MAGNARD, op 9 maart en 29 juni in Straatsburg, op 26 september in Zagreb en op 30 november in Straatsburg;

Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. NEHAB, op 24 februari, 26 mei, 22 september en 17 november in Straatsburg;

Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. VAN CAPELLEN, op 21 maart en 12 september in Straatsburg.

- c) Partnerschap met de VN/ECE in het kader van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)

Veiligheidscomité van het ADN (gemeenschappelijke deskundigenvergadering over het bij het ADN gevoegde reglement), onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, van 23 tot en met 27 januari in Genève (Zwitserland);

Administratief Comité van het ADN, onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, op 27 januari in Genève (Zwitserland);

Veiligheidscomité van het ADN (gemeenschappelijke deskundigenvergadering over het bij het ADN gevoegde reglement), onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, van 21 tot en met 25 augustus in Genève (Zwitserland);

Administratief Comité van het ADN, onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, op 25 augustus in Genève (Zwitserland);

Informele werkgroep "Opleiding van de deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, op 28 tot en met 30 maart in hybride vorm in Straatsburg;

Informele werkgroep "Aanwezigheid aan boord van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronisch formaat" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. REMERS, op 3 en 4 mei in hybride vorm in Utrecht en op 17 en 18 oktober online;

Informele werkgroep "Stoffen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. KRISCHOK, op 13 en 14 september in Berlijn.

2. Vergaderingen en evenementen van CESNI

EUROPEES COMITÉ VOOR DE OPSTELLING VAN STANDAARDEN VOOR DE BINNENVAART (CESNI)

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) is onder auspiciën van de CCR en in samenspraak met de Europese Commissie ingesteld. Dit comité heeft tot doel standaarden aan te nemen op uiteenlopende gebieden. De respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met name die van de CCR en de Europese Unie, kunnen naar deze standaarden verwijzen met het oog op de toepassing.

Het comité heeft tweemaal vergaderd, onder voorzitterschap van mevr. COENEN (Belgische delegatie), op 20 april en 19 oktober in Straatsburg.

Tijdens de vergadering van 20 april zijn de volgende documenten aangenomen:

- Richtsnoeren voor milieuvriendelijk en efficiënt varen (ecologisch varen).
- Leidraad met goede praktijken voor cybersecurity in de binnenvaart, met als zwaartepunt de havens. Deze leidraad heeft tot doel een overzicht te bieden van de cybersecurity-risico's, bedreigingen en mitigerende maatregelen, waarbij de nadruk wordt gelegd op de binnenhavens.
- Overzicht van de verschillen tussen de edities 2021/1 en 2023/1 van ES-RIS, de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten.

Tijdens de vergadering in april heeft CESNI de Republiek Moldavië de status van waarnemersstaat toegekend. De Republiek Moldavië is al lid van de Donaucommissie en heeft sinds 23 juni 2022 de status van kandidaat-lidstaat van de Europese Unie. De Republiek Moldavië hecht groot belang aan de binnenvaart en wenst betrokken te worden bij de werkzaamheden om deze sector te bevorderen.

CESNI heeft ook de status van erkende non-gouvernementele organisatie toegekend aan:

- FEMAS (Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants).
FEMAS heeft een lange en ruime ervaring in de zee- en binnenvaart, met name op het gebied van de scheepsbouw, stabiliteit, technische eisen en evaluatie van schade op technisch en nautisch gebied. De leden zijn nationale deskundigenverenigingen in Europa.
- Hydrogen Europe.
Hydrogen Europe is de Europese organisatie die de belangen vertegenwoordigt van de waterstofindustrie en de stakeholders uit deze sector.

Tijdens de vergadering op 19 oktober heeft CESNI de werkzaamheden op de volgende gebieden op een constructieve wijze voortgezet:

Op het gebied van de **technische voorschriften voor de schepen zijn ontwerpvoorschriften voor de opslag en het gebruik van methanol** aan boord van binnenschepen gepresenteerd, zoals voorzien in het ontwerp van ES-TRIN 2025/1 (Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen). Deze voorschriften zullen met name worden gedeeld met de organen die bevoegd zijn voor de politievoorschriften en met het ADN-veiligheidscomité in het kader van de beoogde goede samenwerking met de VN/ECE. Bovendien is een nieuwe taak toegevoegd aan het werkprogramma van CESNI. Deze taak betreft de **ontwikkeling van een standaard voor een methodologie voor het meten en berekenen van de emissies** van binnenschepen en het vaststellen van emissieklassen.

Op het gebied van de **beroepskwalificaties** heeft CESNI in eerste lezing een **ontwerp van de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart** (ES-QIN, editie 2024/1) goedgekeurd.

De werkzaamheden op het gebied van de **informatietechnologieën** zijn voortgezet zoals voorzien in het werkprogramma van CESNI en hebben vooral betrekking gehad op de **volgende editie van ES-RIS 2025/1** (Europese standaard voor de rivierinformatiediensten).

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen en commissies zijn als volgt bijeengekomen:

Werkgroep voor technische voorschriften (CESNI/PT), onder voorzitterschap van dhr. STANGL-BRACHNIK (Oostenrijkse delegatie), op 7 en 8 maart, 28 juni, 28 en 29 september in Zagreb en 28 en 29 november in Straatsburg;

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen, onder voorzitterschap van dhr. LINDEMANN (Duitse delegatie), van 26 tot en met 28 september in Zagreb;

Tijdelijke Werkgroep voor elektronische apparatuur en systemen aan boord van binnenschepen (CESNI/PT/Elec), onder voorzitterschap van dhr. VROMANS, vertegenwoordiger namens de GERC (Europese Groep van erkende classificatiebureaus), online op 9 januari;

Tijdelijke Werkgroep voor technische voorschriften voor alternatieve brandstoffen aan boord van binnenschepen (CESNI/PT/FC), onder voorzitterschap van dhr. PAULI, deskundige (op uitnodiging van de Duitse delegatie), online op 31 januari en 1 februari en in hybride vorm op 25 april in Straatsburg, 21 en 22 mei in Berlijn en 25 en 26 oktober in Straatsburg;

Tijdelijke Werkgroep voor overgangsbepalingen bij de technische voorschriften voor binnenschepen (CESNI/PT/DT), onder voorzitterschap van dhr. DELAERE (Belgische delegatie), online op 27 maart, 28 augustus en 11 december;

Tijdelijke Werkgroep voor het nieuwe model van het binnenschipcertificaat (CESNI/PT/MOD), onder voorzitterschap van mevr. VAN DIJK (Nederlandse delegatie), online op 27 juni in Straatsburg en 13 november,

Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP), onder voorzitterschap van mevr. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), op 23 februari, 25 mei, 21 september en 16 november in Straatsburg;

Derde bijeenkomst van de examencommissies en examinatoren in de context van goedgekeurde opleidingsprogramma's, onder voorzitterschap van mevr. NETHÖVEL-KATHSTEDE, voorzitter van de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding (Duitse delegatie), op 15 november in hybride vorm in Straatsburg;

Tijdelijke Werkgroep voor kwaliteitsmanagement (CESNI/QP/QM), eveneens onder voorzitterschap van mevr. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), online op 20 februari, 22 mei en 18 september;

Tijdelijke Werkgroep voor bemanningsvoorschriften (CESNI/QP/CREW), onder voorzitterschap van mevr. LIÉGEOIS (Belgische delegatie), op 22 februari, 24 mei, 20 september en 14 november in Straatsburg;

Werkgroep voor informatietechnologieën (CESNI/TI), onder voorzitterschap van dhr. PLASIL (Oostenrijkse delegatie), op 1 en 2 maart en op 6 september in hybride vorm in Straatsburg.

De tijdelijke werkgroepen van CESNI/TI zijn bijeengekomen als volgt:

- Tijdelijke Werkgroep voor een systeem voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart (CESNI/TI/ERI), onder voorzitterschap van dhr. OUDENES, op 29 juni in Szczecin en op 14 december in Straatsburg;
- Tijdelijke Werkgroep voor een systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en -informatie (CESNI/TI/Inland ECDIS), onder voorzitterschap van dhr. MORLION, op 27 juni in Szczecin en op 13 december in Straatsburg;
- Tijdelijke Werkgroep voor een systeem voor berichten aan de scheepvaart (CESNI/TI/NtS), onder voorzitterschap van dhr. PLASIL, op 30 juni in Szczecin en op 15 december in Straatsburg. Een buitengewone vergadering over taak TI-15 (*technical specification for navigation & voyage planning data*: opstellen van technische specificaties voor gegevens voor de binnenvaart en reisplanning) heeft op 29 juni in Szczecin plaatsgevonden onder voorzitterschap van dhr. PLASIL;
- Tijdelijke Werkgroep voor een systeem voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart (CESNI/TI/VTT), onder voorzitterschap van dhr. BOBER, op 27 juni in Szczecin en op 15 december in Straatsburg.

3. Belangrijkste werkzaamheden van de CCR in 2023

Colloquium van de CCR: “de verklaring van Mannheim – 5 jaar verder”

In de ministeriële Verklaring van Mannheim, die in 2018 werd aangenomen, hebben de lidstaten van de CCR nogmaals bevestigd dat zij de Akte van Mannheim onderschrijven en vastbesloten zijn om de Rijnvaart en Europese binnenvaart te bevorderen.

Op 6 december 2023 heeft de CCR ter gelegenheid van de plenaire vergadering onder Frans voorzitterschap een voortgangsverslag aangenomen over deze Verklaring. Tijdens het colloquium, dat na de plenaire vergadering plaatsvond, hebben de delegaties en partners stilgestaan bij de vooruitgang die in de afgelopen jaren is geboekt en de werkzaamheden die op talrijke gebieden zijn verricht.

Het voortgangsverslag, dat de vooruitgang beschrijft die is geboekt bij de tenuitvoerlegging van de doelstellingen van de Verklaring, is officieel aan de vertegenwoordigers van de lidstaten overhandigd.

Werkzaamheden op economisch gebied

Market Insight – april 2023

De CCR heeft in april 2023 haar marktoverzicht gepubliceerd, dat hoofdzakelijk het eerste semester van 2022 betrof.

Jaarverslag 2023

De CCR heeft in oktober 2023 haar jaarverslag over de marktobservatie van de Europese binnenvaart 2023 gepubliceerd, dat ook deze keer weer tot stand is gekomen in het kader van de nauwe en jarenlange samenwerking met de Europese Commissie.

De publicatie van het jaarverslag over de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de succesvolle samenwerking op Europees niveau, waarbij alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaartsector betrokken zijn, met inbegrip van de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het binnenvaartbedrijfsleven. Het voorwoord van dhr. Habersack, voorzitter van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijnstroomgebied (CHR), en dat van de secretaris-generaal van de CCR, mevr. Luijten, benadrukken nogmaals de uitdrukkelijk Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarverslag gaat uitgebreid in op de marktsituatie en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart in 2022.

Workshop over de prijsvorming en tendensen

De CCR heeft in het kader van haar activiteiten op het gebied van de marktobservatie op 8 november 2023 in samenwerking met de Europese Commissie een workshop georganiseerd over de prijsvorming in de binnenvaart. Deze workshop was gericht op de belangrijkste factoren die bijdragen aan de prijsvorming en deed een aantal aanbevelingen voor beleidsmakers. De workshop zal worden gevolgd door de publicatie van een rapport over dit onderwerp in 2024. Een breed scala aan deelnemers, waaronder exploitanten van binnenschepen, verladers, multimodale operators, beleidsmakers, expediteurs, bevrachters, coöperaties, banken, instanties die informatie publiceren over vrachtprijzen, havens en consultants kunnen worden genoemd, heeft zowel in Straatsburg als online deelgenomen aan de gedachtewisseling.

Economische situatie van de binnenvaart in Europa

De CCR heeft twee besluiten over de economische situatie in de Europese binnenvaart aangenomen, op 28 juli (via de schriftelijke procedure) en op 6 december. Het eerste had betrekking op het jaar 2022, het tweede betrof het eerste semester van 2023 met prognoses voor het tweede semester.

Reglementaire werkzaamheden

Vereenvoudiging van de tenuitvoerlegging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

De bepalingen van artikel 1.04 van het RSP zijn gewijzigd en maken de publicatie van verschillende lijsten en overzichten mogelijk met het oog op de toepassing van het RSP. De oude “dienstinstructies” zijn vervangen; aan het einde van het jaar 2023 is de eerste versie daarvan gepubliceerd. Het scheepvaartpersoneel en de bevoegde autoriteiten vinden voortaan op één plaats alle praktische informatie die zij nodig hebben over nieuwe opleidingen, erkende instituten of erkende artsen.

Voor de verlenging kunnen de houders van een kwalificatiecertificaat dat is afgegeven op grond van het RSP bijvoorbeeld naar elke arts gaan die op de lijst staat – dit is een concreet voordeel van de nauwe samenwerking tussen de CCR-lidstaten.

Aanpassing van het RPR: duwbakken aan stuurboordzijde

De CCR heeft een aanpassing van het RPR goedgekeurd met betrekking tot de duwbakken die aan stuurboordzijde worden meegevoerd (artikel 6.21). De wijziging heeft tot doel uitdrukkelijk toe te staan dat één of meer duwbakken in een duwstel of gekoppeld samenstel zich aan bakboordzijde of nu ook aan stuurboordzijde bevinden van het motorschip dat dient voor het voortbewegen.

Deze wijziging zal op 1 juni 2024 in werking treden. Het doel is de begrijpelijkheid van de reglementen te verbeteren en de veiligheid en goede orde van de Rijnvaart verder te vergroten door minder af- en aankoppelen nodig te maken en op deze wijze het aantal manoeuvres op de Rijn terug te brengen. Dit bevordert de gehele vlotheid van het scheepvaartverkeer.

Uitbreiding van de elektronische meldplicht op de Rijn

De CCR heeft haar principiële goedkeuring gehecht aan een uitbreiding van de elektronische meldplicht tot nieuwe schepen, te weten:

- Schepen met een lengte van meer dan 86 m en minder dan of gelijk aan 110 m die beschikken over één of meer laadruim(en) voor het vervoer van goederen;
- Schepen die voor hun voortstuwing een andere energiebron gebruiken dan diesel of vloeibaar aardgas.

De toekomstige uitbreiding zal op 1 december 2026 op de Rijn van kracht worden. De komende periode moet alle actoren (scheepvaartbedrijfsleven, overheidsinstanties enz.) in staat stellen zich adequaat voor te bereiden.

Aanpassing van het RPR: nieuwe ligplaatslocatie bij ‘Friesenheimer insel

Het RPR is aangepast in verband met een nieuwe ligplaatslocatie bij ‘Friesenheimer Insel’ die in gebruik is genomen in het gedeelte tussen Mannheim en Ludwigshafen.

De ligplaatsen bij ‘Friesenheimer Insel’ zijn nieuw aangelegd. Enkele ligplaatsen zijn voortaan voorzien van dukdalven en vast verbonden met de wal, waar de schepen ligplaats kunnen nemen en de bemanning aan wal kan gaan.

Actualisering van bijlage 13 bij het RPR: certificaten en documenten aan boord

Een andere wijziging die werd aangenomen betreft de actualisering van bijlage 13 van het RPR, die een uitputtende lijst bevat van alle certificaten en documenten die zich aan boord moeten bevinden; de wijziging was nodig om rekening te houden met het onlangs vernieuwde elektronische betalingssysteem SPE-CDNI. Dankzij deze aanpassing mogen de bunkerverklaring en de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage voortaan in een elektronisch formaat worden getoond (in PDF-formaat). Deze wijziging is opnieuw een stap in de richting van papierloos varen in de binnenvaart en zal het leven van de schipper vergemakkelijken.

Aanpassing van het RPR: positie van de boordlichten

Het RPR is geactualiseerd door een wijziging die de positie van de boordlichten aan boord van een varend duwstel betreft. Deze door het bedrijfsleven voorgestelde wijziging heeft tot doel ervoor te zorgen dat de boordlichten zo veel mogelijk achter op het duwstel geplaatst worden, op het breedste gedeelte, zodat de totale lengte van het samenstel goed zichtbaar is (vooral 's nachts). De wijziging heeft tot doel de veiligheid op de Rijn te verhogen en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer te bevorderen, omdat het de veiligheid bij bepaalde manoeuvres ten goede zal komen.

Aanpassing van het RPR: nachtvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar

De marifoonkanalen in het bereik van de districtscentrale Oberwesel zijn op 15 november 2022 gewijzigd.

Een verandering in de frequentietoewijzingen heeft geleid tot een wijziging van de VHF-kanalen (Very High Frequency). Voor het walstation 'districtscentrale Oberwesel' in Bingen is het huidige kanaal 24 gewijzigd in kanaal 04. De wijziging beoogt dus een aanpassing van de bepalingen van artikel 9.08 van het RPR ten gevolge van de wijziging van de marifoonkanalen. De wijziging treedt in werking op 1 juni 2024.

Werkzaamheden in verband met River Information Services

De Centrale Commissie heeft besloten een vragenlijst voor te leggen aan de exploitanten, schippers en autoriteiten (van 28 november 2023 tot 31 januari 2024). Het doel van de vragenlijst is om meer te weten te komen over het gebruik van navigatiehulpmiddelen die zijn uitgerust met Inland AIS-apparatuur en over de verwachtingen die op dit gebied bestaan.

Het doel is om de meest relevante behoeften en gebruikssituaties vanuit het oogpunt van schippers en exploitanten te identificeren, evenals de intenties en initiatieven van de autoriteiten. De analyse van de antwoorden op deze vragenlijst zal het dus mogelijk maken om na te gaan of de lopende initiatieven in overeenstemming zijn met de behoeften. De resultaten zullen de fabrikanten van apparatuur in staat stellen om de productontwikkeling zo goed mogelijk af te stemmen op de verschillende verwachtingen.

Werkzaamheden met betrekking tot infrastructuur en milieu

Follow-up-deskundigenworkshop over laagwater en de gevolgen voor de Rijnvaart op 18 januari in Straatsburg in hybride vorm

De CCR heeft vier jaar na de workshop over laagwater in Bonn op 18 januari in Straatsburg, in hybride vorm, een follow-up-deskundigenworkshop over laagwater en de gevolgen voor de Rijnvaart gehouden.

De laagwaterepisode van 2022 heeft eens te meer aangetoond dat dit verschijnsel een acuut probleem is dat aanzienlijke ecologische, economische en maatschappelijke gevolgen heeft en dringend aangepakt moet worden. Dit natuurlijke verschijnsel kan in de toekomst nog toenemen en verergeren door de klimaatverandering.

De workshop van de CCR heeft aangetoond dat de immense uitdaging van laagwater alleen kan worden aangegaan met een pakket maatregelen rond vier hefboomen voor actie.

Deze workshop heeft de noodzaak bevestigd om een versterkte dialoog tussen de belangrijkste partijen over toekomstige aanpassingen aan laagwatersituaties tot stand te brengen en ook de behoefte aan een sterke grensoverschrijdende samenwerking tussen de lidstaten aangetoond. Evenementen als de workshop van de CCR bieden de gelegenheid om de talrijke uitdagingen beter te begrijpen, elkaar aan te vullen en gemeenschappelijke visies te ontwikkelen. Om dergelijke uitwisselingen te ondersteunen en aan te moedigen zal de CCR deze 'low water talks' ook in de komende jaren regelmatig organiseren.

Publicatie van de derde editie van de discussienota “act now!” over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart

De CCR heeft de derde editie van de discussienota “Act now!” in vier talen gepubliceerd. In deze editie wordt rekening gehouden met de resultaten van zowel de workshop over laagwater van 2019 als de follow-up-deskundigenworkshop van 2023.

De belangrijkste updates betreffen een analyse van de laagwatersituaties in 2022 en een overzicht van de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de infrastructuur, de aanpassing van de schepen en de digitale instrumenten enerzijds en op het niveau van de verladers en logistiek anderzijds.

Energietransitie en tenuitvoerlegging van de routekaart voor de emissiereductie in de binnenvaart

De CCR heeft aanbevelingen aangenomen die ontheffingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) mogelijk maken voor de exploitatie van acht innovatieve schepen op de Rijn en de waterwegen van de EU:

- Vijf schepen die waterstof als brandstof gebruiken: Antonie, Ab Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim I en de FPS Waal;
- Een schip dat methanol als brandstof gebruikt (Stolt IJssel);
- Twee schepen die gebouwd zijn uit vezelversterkte kunststof (Aqua Sapphire en Aqua Beryl).

Deze proefprojecten voor binnenschepen zijn van essentieel belang voor de ontwikkeling en invoering van technologische innovaties en bieden een vertrekpunt voor de reglementaire werkzaamheden.

Ook hier laat de CCR zien dat zij door middel van concrete maatregelen innovatie bevordert en scheepvaartondernemingen helpt om de uitdagingen van de klimaatverandering aan te gaan.

De CCR werkt bovendien aan de tenuitvoerlegging van haar routekaart voor de vermindering van emissies door de binnenvaart (Besluit 2022-II-36). Tegen 2025 zal zij verslag uitbrengen over de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart en over de noodzaak om deze te actualiseren.

Met betrekking tot de invoering van een Europees subsidie- en financieringsinstrument ten gunste van de energietransitie in de binnenvaart heeft de CCR begin 2023 een raadpleging gehouden onder de erkende organisaties EBU en ESO om een beter inzicht te krijgen in de volgende stappen. Op basis van de ontvangen bijdragen heeft de CCR geconcludeerd dat verschillende maatregelen nodig zijn om de overgang te financieren (en niet noodzakelijkerwijs via de invoering van een specifiek instrument) en heeft zij in december 2023 besloten om de besprekingen over de instelling van een fonds met deelname van de sector te beëindigen. De bredere kwestie van de verwezenlijking en de financiering van de energietransitie van de sector blijft een prioriteit en is opgenomen in het werkprogramma van het Economisch Comité (II-24-4).

Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

De CCR heeft tijdens haar plenaire voorjaarsvergadering verschillende maatregelen op de Rijn als vaarweg goedgekeurd, zoals:

- Bouw van een kade en dukdalven voor schepen die zware goederen of agrarische bulk vervoeren in Nambenheim;
- Verbreding van het voet- en fietspad van de spoorbrug van Horchheim bij Koblenz;
- Bouw van een kano- en kajakbasis aan de linker Rijnsoever in Huningue;
- Aanleg van een nieuwe ligplaatslocatie voor hotelschepen bij Kehl;
- Bouw van een drijvende inrichting voor kleine schepen bij Neuried;
- Onderhoudswerkzaamheden aan de brug van Chalampé met betrekking tot de rails voor het inspectieplatform aan de onderzijde van het brugdek.

De CCR is bovendien ingenomen met de bouwmaatregelen die in 2022 en 2023 zijn gepland voor de verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn: sedimentaanvulling bij Iffezheim, bij Nijmegen, op de Duitse Nederrijn en op de Waal, bodemstabilisatie onder Iffezheim en in Bockum-Krefeld, aanleg van een overnachtingshaven bij Spijk.

Tijdens haar plenaire najaarsvergadering heeft de CCR verschillende bouwprojecten aan de Rijn goedgekeurd, zoals:

- Plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhaven stroomopwaarts en stroomafwaarts van de sluis van Rhinau;
- Bouw van een onttrekkingsconstructie voor het vullen van de bruinkooldagbouwgroeves Garzweiler II en Hambach in de nabijheid van Dormagen;
- Jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek (Driel, Amerongen en Hagestein).

De CCR heeft ook kennisgenomen van de stremming van verschillende kolken van de sluisen in de Duits-Franse Bovenrijn voor onderhoud.

Geautomatiseerd varen en besturing op afstand

De CCR heeft tijdens haar najaarsvergadering drie aanbevelingen aangenomen voor de tweede fase van de volgende proefprojecten om de ontwikkeling van het geautomatiseerd varen of de besturing op afstand te bevorderen:

- Duwstel PRIVILEGE;
- Motorschip PERSEVERANCE;
- Duwstel REINHOLD DEYMANN

De tweede fase van deze proefprojecten voorziet dat het schip of het duwstel op bepaalde momenten op afstand bestuurd kan worden door een operator in een afstandsbesturingscentrale (ABC).

Het is wel zo dat de schipper aan boord de eindverantwoordelijkheid houdt en op elk gewenst moment kan ingrijpen. Voor deze tweede fase zal van diverse bepalingen van het RPR en het ROSR (met name ES-TRIN) moeten worden afgeweken, ook met de vereiste minimumbemanning aan boord.

De aanvullende voorzieningen op de duwstellen en het motorschip, evenals de informatie die ter beschikking staat van de operator in het ABC en de minimumbemanning aan boord, maken het mogelijk een veiligheidsniveau te waarborgen dat gelijkwaardig is aan dat van een 'conventioneel' schip. In de aanbevelingen is vastgelegd dat de CCR door middel van regelmatige evaluatierapporten over de eerste resultaten moet worden geïnformeerd. De Centrale Commissie hoopt de ervaring die wordt opgedaan met de proefprojecten te kunnen gebruiken om de gevraagde aanbevelingen voor de derde fase van deze projecten te onderzoeken, waarvoor het de bedoeling is om met een gereduceerde bemanning aan boord te varen. Deze aanbevelingen zijn een première voor de Rijn. Zij zijn een concreet voorbeeld voor de wijze waarop de CCR innovatie alsook de ontwikkeling van het geautomatiseerd varen en de besturing op afstand wenst te bevorderen.

4. Internationale organisaties

De Centrale Commissie werd door haar secretariaat vertegenwoordigd bij de volgende organisaties en instanties:

- Europese Commissie (vergaderingen van de NAIADES-deskundigengroepen die vraagstukken behandelen die samenhangen met de binnenvaart);
- Verschillende werkgroepen en deskundigengroepen tijdens de behandeling van vraagstukken die samenhangen met de binnenvaart;
- Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn (ICBR);
- Moezelcommissie (MC);
- Donaucommissie (DC).

5. Interinstitutionele betrekkingen

a) Europese Unie (EU)

Europese Commissie (EC)

De nauwe samenwerking met de Europese Commissie stoelt op de eerste plaats op de administratieve overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie uit 2003 en op de tweede plaats op het administratieve arrangement tussen DG MOVE en het secretariaat van de CCR van 2013. De twee instellingen hebben ook in 2023 hun samenwerking verder versterkt.

De halfjaarlijkse coördinatievergaderingen tussen het secretariaat en DG MOVE hebben online plaatsgevonden op 22 mei en 30 november.

In het kader van deze regelmatige vergaderingen hebben het secretariaat van de CCR en DG MOVE opnieuw de lopende werkzaamheden, de strategische aangelegenheden in verband met het Europese binnenvaartbeleid en verschillende bilaterale vraagstukken diepgaand en constructief besproken.

b) Moezelcommissie (MC)

In het kader van het nieuwe samenwerkingsarrangement dat op 8 december 2022 tussen de twee organisaties is gesloten, heeft op 22 november online een gemeenschappelijke vergadering tussen het secretariaat van de Moezelcommissie en het secretariaat van de CCR plaatsgevonden.

Het secretariaat van de CCR werd ook vertegenwoordigd op de plenaire voorjaarsvergadering van de Moezelcommissie op 24 mei in Trier. Bij de plenaire najaarsvergadering op 30 november in Mertert (Luxemburg) kon het secretariaat niet aanwezig zijn, maar is een rapport naar de MC gestuurd.

c) Donaucommissie (DC)

Het secretariaat van de CCR heeft deelgenomen aan de twee plenaire vergaderingen van de Donaucommissie, op 15 juni (online) en op 14 december in Budapest voor haar 100^e zitting.

d) Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR)

Het secretariaat van de CCR kon niet worden vertegenwoordigd op de plenaire vergadering die op 30 juni plaatsvond in Wenen. Een rapport is naar de ICBR gestuurd.

e) Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE)

Het secretariaat van de CCR was niet vertegenwoordigd in het Comité voor binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties dat in februari heeft vergaderd in Genève.

f) Comité RAINWAT

Het secretariaat van de CCR heeft online deelgenomen aan de twee vergaderingen van het Comité RAINWAT, op 14 en 15 maart in Luxemburg en op 17 en 18 september in Brussel.

6. Non-gouvernementele organisaties

Het secretariaat van de CCR heeft actief deelgenomen aan evenementen georganiseerd door:

- Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC);
- Education in Inland Navigation (EDINNA);
- European Transport Workers' Federation (ETF);
- European Federation of Inland Ports (EFIP);
- Federation of European Tank Storage Associations (FETSA);
- Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR);
- Europese Schippersorganisatie (ESO);
- Europese Binnenvaart Unie (EBU);
- Netwerk van scheepvaartpolitiediensten voor de binnenvaart en de zeevaart (AQUAPOL);
- Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen (VBW).

III) VERDRAG INZAKE DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE RIJN- EN BINNENVAART (CDNI)

Het secretariaat van het CDNI wordt sinds de inwerkingtreding van het Verdrag op 1 november 2009 gevoerd door het secretariaat van de CCR. Het CDNI bestaat – dit ter herinnering – uit zes Verdragsluitende Staten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland).

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP), het hoogste orgaan van het Verdrag dat met name verantwoordelijk is voor de controle op de toepassing van de bepalingen van het CDNI, is in 2023 onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE (Nederlandse delegatie) tweemaal bijeengekomen:

- Voorjaarszitting op 21 juni in Straatsburg;
- Najaarszitting op 19 december in Straatsburg.

De Werkgroep CDNI is op 25 en 26 april en op 24 en 26 oktober bijeengekomen in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. VERLINDEN (Belgische delegatie).

Een tweede internationale workshop met de bevoegde autoriteiten voor de uitvoering van het CDNI heeft plaatsgevonden op 25 oktober in Straatsburg.

Het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC), dat bevoegd is voor de uitvoering van Deel A van het Verdrag (inname en verwijdering van het olie- en vethoudend afval), heeft op 16 mei en 23 november vergaderd in Straatsburg onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, dhr. RUSCHE.

De stuurgroep voor het SPE-CDNI 3.0 heeft online vergaderd op 9 februari, 12 april, 31 augustus en 10 oktober in Straatsburg.

IV) ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN

De 84^e en 85^e zittingen van het Administratief Centrum vonden plaats onder voorzitterschap van dhr. CUENI (Zwitserse delegatie) op 14 april en 13 oktober in Straatsburg.

V) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2023 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de volgende 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. VONAU	Frankrijk
Dhr. SPRENGER	Nederland
Dhr. LÖTSCHER	Zwitserland

GRIFFIER

Mevr. BRAAT, juriste van de CCR

RECHTSZITTINGEN

De Kamer van Beroep delibereerde op 14 november, onder voorzitterschap van dhr. DE BAETS, en heeft als rechtsprekende instantie in laatste aanleg uitspraak gedaan in twee civiele zaken.

PROTOCOL 24
Diversen

Geen besluit.

XI. Diverse mededelingen en punten ter informatie

PROTOCOL 25
Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

Geen besluit.

PROTOCOL 26
Werkzaamheden van het Europees Comité
voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

Geen besluit.

PROTOCOL 27
Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 6 december 2023

Besluit

Het verslag van de plenaire zitting van 6 december 2023 is goedgekeurd.

Bijlage

VERSLAG

van de plenaire najaarszitting
van 6 december 2023 op de zetel van de Regio Grand Est
te Straatsburg

Aanwezig:

Voorzitter: Dhr. COLAS

DUITSLAND	Mevr. SCHÄFER	Commissaris
	Dhr. GREWE	Commissaris
	Dhr. LINDEMANN	Plaatsvervangend commissaris (<i>online</i>)
	Dhr. BRUNSCH	Deskundige
BELGIË	Mevr. RENAUX	Commissaris
	Dhr. VUYLSTEKE	Commissaris
	Mevr. COENEN	Deskundige (<i>online</i>)
FRANKRIJK	Dhr. COLAS (voorzitter)	Commissaris
	Mevr. BOULDOUYRÉ	Commissaris
	Dhr. LEANDRI	Commissaris
	Dhr. QUIQUANDON	Commissaris
	Dhr. DALY	Plaatsvervangend commissaris
	Dhr. BELLENGER	Secretaris
NEDERLAND	Dhr. VAN KRUININGEN (plaatsvervangend voorzitter)	Commissaris
	Mevr. NOLAND	Commissaris
	Dhr. TEN BROEKE	Commissaris
	Dhr. KASTEEL	Commissaris
	Mevr. VAN DER SMAN	Plaatsvervangend commissaris
	Dhr. NOTENBOOM	Secretaris
ZWITSERLAND	Dhr. SEGER	Commissaris
	Mevr. ETTER	Commissaris
	Dhr. KÖRSCHGEN	Commissaris
	Dhr. RÖTHLINGSHÖFER	Commissaris
	Mevr. CHRISTEN	Plaatsvervangend commissaris
SECRETARIAAT	Mevr. LUIJTEN	Secretaris-generaal
	Dhr. WISSELMANN	Hoofdingenieur
	Dhr. RUSCHE	Plaatsvervangend secretaris-generaal
	Mevr. BRAAT, DALOZE, HIRTZ ROUX	Beleidsmedewerkers
	Dhr. BOYER, KEMPMANN, KRIEDEL, LE GUILLOU	Beleidsmedewerkers
	Mevr. FAHRNER	Communicatiemedewerker

INTERNATIONALE
ORGANISATIES

Mevr. ROSCA

Vertegenwoordiger van de
Europese Commissie

Mevr. BRÜCKNER

Vertegenwoordiger van de
Moezelcommissie

WAARNEMERSSTATEN

Hongarije

Luxemburg

Polen

Tsjechische Republiek

Dhr. MATICS

Dhr. NILLES (*online*)

Mevr. WANAT

Dhr. DABROWSKI

VOORZITTERS VAN DE COMITÉS

Dhr. COLAS

Mevr. SCHÄFER

Dhr. GREWE

Dhr. DALY

Mevr. VAN DER SMAN

Dhr. RÖTHLINGSHÖFER

Mevr. COENEN

Dhr. TEN BROEKE

Voorzitter van het Comité voor de Begroting

Voorzitter van het Comité Politieglement

Voorzitter van het Comité Infrastructuur en milieu

Voorzitter van het Comité Reglement van onderzoek

Voorzitter van het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden
en beroepsopleiding

Voorzitter van het Economisch Comité

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

Voorzitter van het Klein Scheepvaartcomité

1. OPENING VAN DE ZITTING – VASTSTELLING VAN DE AGENDA

(Protocol 1: Opening van de zitting – Vaststelling van de agenda – Geen besluit)

DE VOORZITTER

opent de plenaire vergadering en heet de deelnemers welkom.

Hij stelt vast dat de agenda geen aanleiding tot nadere opmerkingen geeft en wordt vastgesteld.

1.1 SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE

(Protocol 2: Samenstelling van de Centrale Commissie – Geen besluit)

DE VOORZITTER

nodigt de delegaties uit om desgewenst hun samenstelling toe te lichten.

HET HOOFD VAN DE NEDERLANDSE DELEGATIE, DHR. VAN KRUININGEN,

verklaart dat Dhr. TEN BROEKE tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de CCR de delegatie zal voorzitten in de vergaderingen van het Voorbereidend Comité en de plenaire vergadering.

1.2 SAMENSTELLING VAN DE KAMER VAN BEROEP

(Protocol 3: Samenstelling van de kamer van beroep)

DE VOORZITTER

geeft aan dat Dhr. DE SAVORNIN LOHMAN, rechter in de Kamer van Beroep, zijn functie heeft neergelegd en dat zo spoedig mogelijk een nieuwe Nederlandse rechter wordt voorgedragen,

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2. DEEL I: BESLUITEN

2.1 VOLGEND VOORZITTERSCHAP

2.1.1 Een terugblik op de werkzaamheden voor de periode 2022-2023

- **Verwezenlijking van de doelstellingen van het Franse voorzitterschap van de CCR in de periode 2022-2023**
(Protocol 4: Verwezenlijking van de doelstellingen van het Franse voorzitterschap in de periode 2022-2023)

DE FRANSE DELEGATIE, MEVR. BOULDOUYRÉ,

brengt verslag uit over de verwezenlijking van de doelstellingen van het Franse voorzitterschap.

MEVR. BOULDOUYRÉ

wenst met name de conclusies van de verschillende strategische workshops onder de aandacht brengen. Zij benadrukt dat deze workshops een evaluatie van de betrekkingen tussen de CCR en de Europese Commissie tot doel hadden, die als zeer nuttig werd beschouwd. Hoewel deze evaluatie nog niet mogelijk was wegens personeelsmutaties binnen DG MOVE, hebben de workshops aangetoond dat de CCR haar regelgevende bevoegdheden als internationale organisatie onder de Akte van Mannheim moet behouden. De lidstaten waren het unaniem eens over de noodzaak van het behoud van deze bevoegdheden om snel te kunnen reageren in crisissituaties, zoals de binnenvaart heeft doorgemaakt met de Covid-19-pandemie. Zij zijn ook nuttig om innovatieve proefprojecten op te starten die ontheffingen van de regelgeving vereisen. Tot slot zijn de regelgevende bevoegdheden essentieel om de samenhang te waarborgen van alle regels die van toepassing zijn op de scheepvaart.

MEVR. BOULDOUYRÉ

verklaart dat deze uitgesproken conclusies niet beletten dat het strategische overleg wordt voortgezet. Het blijft van essentieel belang om te zorgen dat de CCR in staat blijft zich aan te passen aan de uitdagingen waarvoor de binnenvaart wordt gesteld en de beschikbare middelen optimaal blijft inzetten. Het is belangrijk dat de CCR zich op haar prioriteiten blijft concentreren en de financiële context vereist dat de uitgaven van de organisatie goed in de hand worden gehouden. In de afgelopen periode hebben deze conclusies en werkwijze bijgedragen aan de vergroening van de vloot, zowel wat de regelgeving als wat de technologische vooruitgang betreft. Zo voorziet ES-TRIN, dat in 2023 is aangenomen, een kader voor de installatie van brandstofcellen aan boord en wordt overleg gevoerd om ES-QIN en ES-RIS te wijzigen om rekening te houden met alternatieve brandstoffen. Op technologisch vlak is ook aanzienlijke vooruitgang geboekt met betrekking tot innovatieve schepen. In de afgelopen twee jaar heeft de Werkgroep Reglement van onderzoek meer dan tien innovatieve schepen toegelaten. Er is ook sterke vooruitgang geboekt bij de digitalisering van de binnenvaart.

MEVR. BOULDOUYRÉ

wenst in dit verband de actualisering van het RPR te noemen, waardoor veel documenten nu in elektronisch formaat aan de politiefunctionarissen kunnen worden aangeboden. Er wordt ook gewerkt aan een specifiek juridisch kader om de ontwikkeling van geautomatiseerd varen te begeleiden. In dit kader moet worden vermeld dat een internationale definitie van automatiseringsniveaus is aangenomen die de gewenste duidelijkheid biedt voor de behandeling van een aantal juridische aspecten. Hiertoe behoort met name de kwestie van de aansprakelijkheid bij schade die wordt veroorzaakt tijdens de inzet van geautomatiseerde schepen, een kwestie waaraan op initiatief van Frankrijk is gewerkt en die is opgepakt door de IVR. Dit zijn slechts enkele aspecten van een tweejaarlijkse periode waarin bijzonder grote vooruitgang is geboekt, die het voorzitterschap zich echter niet mag toe-eigenen. Deze recente successen tonen vooral aan dat de organisatie in staat is actief en reactief te handelen. Dit geldt des te meer wanneer wordt bedacht dat de veerkracht van de organisatie zwaar op de proef werd gesteld tijdens de lange crisisperiode die de binnenvaart heeft doorgemaakt met de Covid-19 pandemie.

DE VOORZITTER

dankt mevr. Bouldouyré voor haar verslag. Hij is van mening dat het voorzitterschap twee zwaartepunten heeft gekend. Het eerste zwaartepunt betreft de 'strategische' aspecten. In dit verband oordeelt hij dat de delegaties samen het denkproces vooruit hebben geholpen met betrekking tot de activiteiten, de bijbehorende middelen en de beste manier om de prioriteiten en middelen toe te wijzen. Dit proces zal onder het Nederlandse voorzitterschap worden voortgezet. Het tweede zwaartepunt ligt in de bereidheid om collectief te werken die de kracht van de Centrale Commissie is. Alle activiteiten die de afgelopen twee jaar zijn verricht, zijn gebaseerd op teamwork waarbij alle comités en werkgroepen betrokken zijn geweest.

De VOORZITTER

stelt afsluitend vast dat het een waar genoegen was om deze processen samen vorm te geven en te begeleiden, processen die echter in veel opzichten geen nadere aansturing vereisen en ook geheel zelfstandig goede resultaten opleveren.

DE VOORZITTER

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen. **Vorbereiding van de werkzaamheden voor de periode 2024-2025**

- **Oriëntaties van het toekomstige Nederlandse voorzitterschap**
(Protocol 5: Oriëntaties van het toekomstige Nederlandse voorzitterschap)

HET HOOFD VAN DE NEDERLANDSE DELEGATIE, DHR. VAN KRUININGEN,

dankt het hoofd van de Franse delegatie voor het voorzitterschap en de behaalde resultaten. Nederland is verheugd dit nieuwe voorzitterschap op zich te mogen nemen. Wat betreft de oriëntaties zal de eerste prioriteit liggen bij het versterken van de samenwerking met de Europese Commissie, het vernieuwen van bepaalde contracten en het vereenvoudigen van de coördinatieprocedures. Daarnaast moet de strategische discussie worden voortgezet. Een andere prioriteit betreft de duurzaamheid van de vloot, het gebruik van nieuwe alternatieve brandstoffen en de energietransitie in Europa. De derde prioriteit is de aanpassing aan de klimaatverandering. Dit is een belangrijk onderwerp. Wij moeten fundamenteel nadenken over de gevolgen van klimaatverandering voor de binnenvaart. De vierde prioriteit is *smart shipping*. Op dit gebied loopt de CCR voorop en wenst de Nederlandse delegatie vooruitgang te boeken. Om dit te bereiken is het belangrijk dat de mazen in de regelgeving worden onderzocht. De vijfde prioriteit ligt op het gebied van de langlopende overgangsbepalingen. Dit aspect is belangrijk voor Nederland. Kleine schepen verdwijnen uit de vloot, maar zijn onmisbaar. Het toepassen van de hardheidsclausule is niet genoeg, sommige langlopende overgangsbepalingen moeten worden aangepast om een gemeenschappelijke oplossing mogelijk te maken. De Nederlandse delegatie is al actief op dit gebied.

DE VOORZITTER

dankt de Nederlandse delegatie voor haar presentatie, die veel belangstelling heeft gewekt. Hij vindt de prioriteiten zeer passend.

HET HOOFD VAN DE ZWITSERSE DELEGATIE, DHR. SEGER,

dankt Frankrijk voor haar voorzitterschap en inzet voor de CCR, ook wat de autonomie van de organisatie betreft. Hij wenst de zeer gewaardeerde persoonlijke inzet van de voorzitter te benadrukken. Vervolgens complimenteert hij de Nederlandse delegatie. Hij oordeelt dat het programma bijzonder aantrekkelijk en relevant is. Tot slot benadrukt hij dat de Nederlandse delegatie zijn volste vertrouwen geniet.

DE VOORZITTER

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- **Werkprogramma's**
(Protocol 6: Werkprogramma's)

DE SECRETARIS-GENERAAL, MEVR. LUIJTEN,

meent dat het niet nodig is om alle werkprogramma's te presenteren. De deskundigen zijn al bekend met de werkzaamheden en hebben actief meegewerkt aan het opstellen van deze programma's. In feite zijn de programma's al in detail en met grote zorg besproken.

DE VOORZITTER

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen. **Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2024-2025**

(Protocol 7: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2024-2025)

DE VOORZITTER

herinnert eraan dat de delegaties de voorzitterschappen en vicevoorzitterschappen hebben besproken op basis van een voorstel van het secretariaat,

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.2 ECONOMISCHE ASPECTEN

2.2.1 Economische situatie in de Europese binnenvaart

- **Economische situatie van de Europese binnenvaart voor het jaar 2022**
(Protocol 8: Economische situatie van de Europese binnenvaart voor het jaar 2022)
- *Besluit aangenomen op 28 juli 2023 door middel van de schriftelijke procedure*

DE VOORZITTER VAN HET ECONOMISCH COMITÉ, DHR. RÖTHLINGSHÖFER,

brengt in herinnering dat het besluit over de economische situatie van de Europese binnenvaart voor het jaar 2022 op 28 juli 2023 door de delegaties is aangenomen via de schriftelijke procedure.

- **Economische situatie van de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023**
(Protocol 9: Economische situatie van de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023)

DE VOORZITTER VAN HET ECONOMISCH COMITÉ, DHR. RÖTHLINGSHÖFER,

presenteert het ontwerpbesluit over de economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023. Het goederenvervoer over de binnenwateren in het eerste halfjaar laat voor de Rijn en de Rijnstaten een aanzienlijke daling aantekenen. Het passagiersvervoer – en met name de riviercruises – is weer terug op het niveau van vóór de pandemie. Deze trends zullen zich naar verwachting voortzetten in het tweede semester van 2023.

DE VOORZITTER VAN HET ECONOMISCH COMITÉ

presenteert de belangrijkste activiteiten van het Economisch Comité met betrekking tot de marktobservatie, de bevordering en financiering van de energietransitie, de energiebelasting en de afhandeling van binnenvaartcontainers in de zeehavens. Het Economisch Comité heeft met name het ontwerp van zijn nieuwe werkprogramma opgesteld, waarbij rekening is gehouden met het mandaat van het Voorbereidend Comité om de middelen te optimaliseren in het licht van de begrotingssituatie, met drie prioriteiten: marktobservatie, energietransitie in de binnenvaart en functie van het Economisch Comité als platform voor de uitwisseling en coördinatie tussen de lidstaten.

2.3 SCHIPPERSPATENTEN EN BEMANNING

2.3.1 Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09)

(Protocol 10: Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ SOCIALE ZAKEN, ARBEIDSONOMSTANDIGHEDEN EN BEROEPSOPLEIDING, MEVR. VAN DER SMAN,

presenteert het ontwerpbesluit tot wijziging van 19 artikelen van het RSP met een voorgestelde datum van inwerkingtreding van 1 januari 2024. Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding heeft overeenstemming bereikt over een aantal wijzigingen die nodig zijn om bepaalde inconsistenties te corrigeren (onjuiste verwijzingen, redundanties en taalkundige inconsistenties). Deze correcties betreffen kleine technische wijzigingen en voldoen aan de eisen van Richtlijn (EU) 2017/2397. Een coördinatieprocedure overeenkomstig Besluit (EU) 2022/1912 van de Raad van 29 september 2022 is niet nodig. Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding verwelkomt dit kaderbesluit, dat in goede verstandhouding met de Europese Commissie flexibiliteit mogelijk maakt.

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ SOCIALE ZAKEN, ARBEIDSONOMSTANDIGHEDEN EN BEROEPSOPLEIDING, MEVR. VAN DER SMAN,

presenteert de belangrijkste activiteiten van het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding.

Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

heeft de toegang van Zwitserland tot de ECDB (*European Crew Database*) begroet, wat de operationele implementatie van het nieuwe RSP voor alle lidstaten van de CCR inhoudt. Bovendien worden binnenkort de lijsten en tabellen afgerond en gepubliceerd die de implementatie van het nieuwe RSP zullen voltooien en de oude dienstinstructies zullen vervangen. Het overzicht zal in vereenvoudigde vorm nuttige informatie bieden voor zowel de bemanningen als de bevoegde autoriteiten.

Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

heeft het ontwerp van het nieuwe werkprogramma opgesteld, rekening houdend met het mandaat van het Voorbereidend Comité om de middelen te optimaliseren. Naast de 'traditionele' taken zoals de actualisering van het RSP en kwesties in verband met de geharmoniseerde tenuitvoerlegging van het reglement, heeft het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding zich geconcentreerd op de uitdagingen van de toekomst. Het gaat hierbij onder meer om een passend regelgevingskader voor de bemanningen en kwalificaties tot stand te brengen om het varen op afstand en de automatisering te steunen. Het gaat ook om een antwoord op de behoefte aan begeleiding voor de vergroening van de vloot, nog steeds vanuit de invalshoek van beroepskwalificaties. Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding wenst ook meer aandacht te besteden aan de bevordering van het gebruik van simulatoren: deze digitale tool wordt nog niet ten volle benut, hoewel het in een aantal opzichten een echte facilitator kan zijn, bijvoorbeeld voor de aanrekening van vaardagen, de examens voor riviergedeelten met specifieke risico's en de praktijkexamens voor alternatieve brandstoffen. Tot slot zal een ander belangrijk aandachtspunt van het werkprogramma liggen in de bijdrage aan de vergroting van de aantrekkelijkheid van de beroepen, met concrete ideeën om het tekort aan personeel aan te pakken. Dit houdt rechtstreeks verband met de werkgebieden die voortvloeien uit de Verklaring van Mannheim. De Europese binnenvaartsector kampt met een ernstig personeelstekort, terwijl er juist een grote behoefte is om de binnenvaart te kunnen inzetten, met name om de modal shift te bevorderen.

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ SOCIALE ZAKEN, ARBEIDSONOMSTANDIGHEDEN EN BEROEPSOPLEIDING, MEVR. VAN DER SMAN,

dankt de leden van het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding voor de twee uitstekende jaren en wenst Mevr. Nethövel-Kathstede van de Duitse delegatie, die haar zal opvolgen, alle succes toe.

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.4 VERKEERSREGELS EN INFORMATIEDIENSTEN VOOR DE BINNENVAART OP DE RIJN

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ POLITIEREGLEMENT, MEVR. SCHÄFER,

brenkt als volgt verslag uit over de activiteiten van het Comité Politiereglement:

Het tweede semester van 2023 was een intensieve periode voor het Comité Politiereglement.

De laatste vergadering van het Comité Politiereglement vond plaats op 10 oktober 2023. Deze vergadering was voornamelijk gewijd aan het nieuwe werkprogramma van het comité voor 2024-2025, maar bood ook de gelegenheid om een uitstekende balans op te maken van het huidige werkprogramma voor 2022-2023, aangezien van de 27 taken in het werkprogramma al 10 taken zijn afgerond.

Het Comité Politiereglement heeft op de vergadering van oktober het werkprogramma 2024-2025 goedgekeurd, dat 20 taken omvat: 9 taken met prioriteit I, 9 taken met prioriteit II en 2 permanente taken. Het werkprogramma 2024-2025 is ambitieus en heeft als doel voorschriften te ontwikkelen voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en bij te dragen aan de dematerialisatie in de binnenvaart en aan de ontwikkeling van het geautomatiseerd varen, in overeenstemming met de Verklaring van Mannheim. Het omvat ook klassieke nautische thema's om te zorgen dat het Rijnvaartpolitiereglement voortdurend wordt gemoderniseerd en geactualiseerd.

Het Comité Politiereglement heeft drie besluiten onderzocht:

1. Het eerste besluit betreft een wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR, die betrekking heeft op de positie van de boordlichten aan stuurboordzijde van duwstellen. De aanpassing die is voorgesteld door de sector heeft tot doel de boordlichten op het achterste gedeelte van het duwstel te plaatsen om de totale lengte van het duwstel duidelijk zichtbaar te maken. Deze wijziging zal bijdragen aan de instandhouding van de veiligheid en goede orde van de Rijnvaart, de verbetering van de vlotheid van de scheepvaart en de vergroting van de veiligheid tijdens bepaalde manoeuvres. De wijziging wordt van kracht op 1 december 2024.
2. Het tweede besluit heeft tot doel rekening te houden met de invoering van het nieuwe elektronische betalingssysteem SPE-CDNI. Daartoe wordt een wijziging voorgesteld van bijlage 13, punt 6.4, van het RPR, waarbij de overlegging van de bunkerverklaringen, met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage van het SPE-CDNI, wordt toegelaten in elektronische vorm, dat wil zeggen in PDF-formaat. Deze wijziging wordt van kracht op 1 december 2024. Het is een concreet voorbeeld van de stappen die worden gezet in de richting van de dematerialisatie in de binnenvaart.
3. Het derde besluit heeft tot doel de bepalingen van artikel 3.32, derde lid, van het RPR te actualiseren. Het derde lid bepaalt dat de symbolen die zijn voorgeschreven in de versie van het RPR die van kracht was op 30 november 2011 mogen worden gebruikt tot 30 november 2015. Deze bepalingen zijn achterhaald. Daarnaast vereist de rechtszekerheid een hoogwaardige regelgeving die begrijpelijk, leesbaar en consistent is. Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2024.

4. Het Comité Politiereglement heeft daarnaast editie 2.0 aangenomen van de standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) van de tankwagen naar het schip en van het bunkerstation aan de wal naar het schip. De beslissing van het Comité Politiereglement is opgenomen in de kennisnemingen.

Het Comité Politiereglement heeft ook andere werkzaamheden uitgevoerd:

- Aanpassing van het RPR om het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart te bevorderen (nieuwe veiligheidsvoorschriften voor het gebruik van deze alternatieve energiebronnen. Het gebruik van waterstof of methanol voor de voortstuwing brengt andere risico's met zich mee dan het gebruik van gasolie. Het doel is om hetzelfde veiligheidsniveau te waarborgen, ongeacht of de voortstuwing van het schip gebruik maakt van gasolie of van alternatieve energiebronnen).
- Verbetering van de cyberbestendigheid en instandhouding van de binnenvaartdiensten op de Rijn bij cyberaanvallen; het doel is een corridor-gebaseerde aanpak te hanteren om de continuïteit van de binnenvaart in het geval van cyberaanvallen te waarborgen.
- Analyse van de hiaten in het RPR met betrekking tot geautomatiseerd varen; het RPR wordt momenteel gecontroleerd om de obstakels voor de ontwikkeling van geautomatiseerd varen te identificeren. Dit werk zal ook bijdragen aan de evaluatie van proefprojecten.
- Voorbereiding van de aanstaande uitbreiding van de elektronische meldplicht in verband met artikel 12.01 van het RPR; tijdens de laatste plenaire vergadering van de CCR is een principiële beslissing genomen en het doel is nu om niet alleen het RPR aan te passen, maar ook om te beginnen met communiceren zodat de beroepsgroep naar behoren wordt geïnformeerd.

Het Duitse voorzitterschap van het Comité Politiereglement kan dus bogen op talrijke successen. Het voorzitterschap voor 2024-2025 zal worden uitgeoefend door de Zwitserse delegatie.

2.4.1 Definitieve wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van de boordlichten in een varend duwstel

(Protocol 11: Definitieve wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van de boordlichten in een varend duwstel)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.4.2 Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikel 3.32, derde lid)

(Protocol 12: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikel 3.32, derde lid))

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.4.3 Definitieve wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage)

(Protocol 13: Definitieve wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.5 TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR SCHEPENDE VOORZITTER VAN HET COMITÉ REGLEMENT VAN ONDERZOEK, DHR. DALY,

brengt als volgt verslag uit over de activiteiten van het Comité Reglement van onderzoek:

De Werkgroep Reglement van onderzoek heeft tijdens haar laatste vergaderingen ontheffingen van het Reglement van onderzoek goedgekeurd voor innovatieve schepen, die door Nederland, Duitsland en Frankrijk waren gevraagd, om te worden ingezet op de Rijn en de waterwegen van de Europese Unie. Dit jaar werden vijf schepen met waterstof als brandstof (Antonie, Ab Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim en FPS Waal) en één schip met methanol als brandstof (Stolt IJssel) toegelaten. Bovendien hebben twee schepen die gebruik maken van vezelversterkte kunststof (Aqua Sapphire en Aqua Beryl) een toelating gekregen. Deze proefprojecten voor binnenschepen zijn van essentieel belang om de technische hindernissen voor de toepassing van technologieën weg te nemen en de regelgevende werkzaamheden te bevorderen. Eens te meer laat de CCR met concrete acties zien innovatie krachtig te steunen en de vloot te helpen om de uitdagingen van de klimaatverandering aan te gaan. Deze acties sluiten perfect aan bij de prioriteiten die de ministers in de Verklaring van Mannheim aan de CCR hebben toevertrouwd.

Het toegenomen aantal proefprojecten heeft het Comité Reglement van onderzoek er ook toe gebracht de procedure voor de behandeling van aanbevelingen te herzien en te verbeteren. In april zijn dan ook organisatorische maatregelen en belangrijke principes goedgekeurd om de efficiëntie van het besluitvormingsproces te verbeteren. Het doel is zo doeltreffend mogelijk te reageren op de behoeften van ontwikkelaars van innovatieve schepen en tegelijkertijd een hoog veiligheidsniveau te waarborgen. Daarnaast overweegt het Comité Reglement van onderzoek een lijst met innovatieve schepen op de website van de CCR te publiceren, met de voorafgaande toestemming van de scheepseigenaren.

Het Comité Reglement van onderzoek heeft ook een interpretatie van de technische voorschriften (ES-TRIN) ontwikkeld met betrekking tot de plaats van verwisselbare batterijcontainers aan boord. De aanvaardbare configuraties voorzien altijd dat de verwisselbare batterijcontainers zich buiten het ruim bevinden. Deze interpretatie is onlangs goedgekeurd door CESNI en gepubliceerd op de website die is gewijd aan de interpretaties in het kader van ES-TRIN.

Het Comité Reglement van onderzoek heeft een ontwerpwerkprogramma voor 2024-2025 opgesteld waarin niet alleen de nadruk ligt op de uitvoering van de routekaart voor de emissies van de CCR, maar ook op de aanpassing van het ROSR om te verwijzen naar ES-TRIN (en aldus te zorgen voor de afstemming van de regelgevende kaders van de CCR en de Europese Unie). In het licht van de prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap zijn ook voorbereidende activiteiten gepland om collectieve oplossingen te vinden voor kleine schepen in verband met het verstrijken van de langlopende overgangsbepalingen van ES-TRIN.

Het Comité Reglement van onderzoek heeft ook een inventarisatie goedgekeurd van bestaande maatregelen op het gebied van de technische voorschriften voor schepen om de emissies in het water terug te brengen. Dit voldoet aan een verzoek van het Comité Infrastructuur en milieu in het kader van de samenwerking met de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR).

2.5.1 Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) – Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) (Protocol 14: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) – Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) – Geen besluit)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ REGLEMENT VAN ONDERZOEK, DHR. DALY,

verklaart dat het Comité Reglement van onderzoek opnieuw zijn steun heeft uitgesproken voor de vaststelling van een besluit om de regelgevende kaders van de CCR en de Europese Unie met betrekking tot de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) op elkaar af te stemmen. Het doel van deze wijziging is bij te dragen aan de goede werking van de EHDB door de gegevens met betrekking tot de Certificaten van Onderzoek (meer dan de helft van de vloot in Europa) door te geven. Aangezien de Raad van de Europese Unie geen besluit heeft genomen na een coördinatieprocedure voor de stemming van de lidstaten van de Europese Unie, kan het desbetreffende besluit vandaag niet worden aangenomen. De lidstaten van de Europese Unie en de lidstaten van de CCR kunnen alleen maar hopen dat het besluit tijdens de volgende plenaire vergadering kan worden aangenomen.

2.6 GEAUTOMATISEERD VAREN

DE VOORZITTER VAN HET KLEIN SCHEEPVAARTCOMITÉ, DHR. TEN BROEKE,

brengt als volgt verslag uit over de activiteiten van het Klein Scheepvaartcomité:

De tweede helft van 2023 was een bijzonder drukke periode voor het Klein Scheepvaartcomité. Het Klein Scheepvaartcomité heeft drie ontwerpaanbevelingen onderzocht die in april 2023 door de Belgische delegatie zijn ingediend en op de agenda van de plenaire vergadering van het najaar van 2023 staan, voor drie proefprojecten op de Rijn:

- Proefproject A 'Duwstel PRIVILEGE',
- Proefproject B 'Motorschip PERSEVERANCE',
- Proefproject C 'Duwstel REINHOLD DEYMANN'.

Deze drie proefprojecten beschikken over een Certificaat van Onderzoek en mogen tijdelijk afwijken van de reglementen van de CCR, te weten het RPR en het ROSR (respectievelijk ES-TRIN). Deze ontheffingen hebben in eerste instantie echter alleen betrekking op fase 2 van de proefprojecten, wat betekent dat het schip of het duwstel op bepaalde momenten op afstand bestuurd mag worden door een operator in een afstandsbesturingscentrale, maar dat een schipper en volledige bemanning aan boord aanwezig zijn die op elk moment kunnen ingrijpen en primair verantwoordelijk blijven. Het succes van deze fase 2 is een voorwaarde voor fase 3, de fase waarin de initiatiefnemer van het project een vermindering van de bemanning aan boord voorziet.

- Het gaat om een echte primeur op de Rijn en de CCR biedt dankzij de werkzaamheden van het Klein Scheepvaartcomité concrete ondersteuning voor de verdere ontwikkeling van geautomatiseerd varen en afstandsbesturing op de Rijn. Andere proefprojecten worden verwacht voor 2024.
- Het Klein Scheepvaartcomité heeft naast het onderzoek van de aanbevelingen een reeks kaderdocumenten opgesteld, zoals een document met nuttige informatie voor het uitvoeren van een proefproject. Daarnaast is een uniforme meertalige terminologie ontwikkeld, die constant wordt verrijkt. Alle relevante informatie is beschikbaar op de webpagina over geautomatiseerd varen van de CCR.
- Het werkprogramma voor 2024-2025 omvat in totaal 10 taken. Opgemerkt moet worden dat in het kader van de hoofdtaken van het Klein Scheepvaartcomité, dat wil zeggen het coördineren van de werkzaamheden op het gebied van geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd schepen, het behandelen van overkoepelende kwesties in verband met deze thema's en het onderzoeken van proefprojecten, acht taken permanente taken zijn.
- Drie jaar geleden (kort voor de pandemie) werd het idee geopperd om het Klein Scheepvaartcomité opnieuw in te stellen om bij te dragen aan de uitvoering van de Verklaring van Mannheim door de ontwikkeling van het geautomatiseerd varen op de Rijn te ondersteunen

en concreet vooruit te helpen. In dit licht is het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité geactualiseerd, heeft het Klein Scheepvaartcomité een nieuwe procedure ingevoerd om ontheffingen op de reglementen van de CCR mogelijk te maken, zijn het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) dienovereenkomstig gewijzigd en worden nu drie aanbevelingen aan de plenaire vergadering voorgelegd. Dit uitstekende resultaat laat zien dat wij door de handen ineen te slaan kunnen bijdragen aan innovatie op de Rijn.

Het Nederlandse voorzitterschap van het Klein Scheepvaartcomité kan ook terugkijken op vele successen. Het voorzitterschap voor 2024-2025 zal worden uitgeoefend door de Belgische delegatie, die met haar proefprojecten al blijkt heeft gegeven van een grote betrokkenheid bij deze materie.

2.6.1 Aanbevelingen voor het duwstel PRIVILEGE

(Protocol 15: Aanbevelingen voor het duwstel PRIVILEGE)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.6.2 Aanbevelingen voor het motorschip PERSEVERANCE

(Protocol 16: Aanbevelingen voor het motorschip PERSEVERANCE)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.6.3 Aanbevelingen voor het duwstel REINHOLD DEYMANN

(Protocol 17: Aanbevelingen voor het duwstel REINHOLD DEYMANN)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.7 VRAAGSTUKKEN IN VERBAND MET DE RIJN ALS VAARWEG

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ INFRASTRUCTUUR EN MILIEU, DHR. GREWE,

brengt als volgt verslag uit over de werkzaamheden van het comité:

Het Comité Infrastructuur en milieu heeft een gewone vergadering van een halve dag gehouden op 10 oktober 2023 en twee dagen vóór de plenaire vergadering heeft een gezamenlijke vergadering plaatsgevonden met het Economisch Comité, het Comité Reglement van onderzoek en het Comité Binnenvaartrecht.

Het Comité Infrastructuur en milieu heeft als gevolg van de kostenbesparende maatregelen dit jaar slechts een halve dag vergaderd. Ondanks de prioritering van taken en de efficiëntere afhandeling van de verschillende punten, blijft het werkprogramma zeer ambitieus.

Het Comité Infrastructuur en milieu heeft een aantal onderwerpen behandeld die van belang zijn voor de Rijnvaart, waaronder:

- Aanpassing aan de laagwaterperioden, met onder andere de publicatie van de derde editie van de discussienota 'Act Now!' in samenwerking met het Economisch Comité. In dit verband is de tweede editie aangevuld met de conclusies en resultaten van de follow-up-deskundigenworkshop die op 18 januari 2023 heeft plaatsgevonden.
- Europese kwesties, zoals het werk aan de TEN-T-verordening en de KRW; in deze context volgt het comité de werkzaamheden van de Europese Commissie op de voet en werkt het actief samen met partners zoals PIANC en de Water Framework Directive Navigation Task Group

- Gevolgen van klimaatverandering voor de binnenvaartinfrastructuur; op dit gebied heeft het comité al een synthese gemaakt van de werkzaamheden van andere internationale organisaties en werkt het comité samen met de ICBR en de CHR aan de voorbereiding van een voortdurende actualisering van het statusrapport over de gevolgen van klimaatverandering voor de binnenvaartinfrastructuur.
- Toekomstige eisen aan de Rijn als vaarweg; het ontwerpverslag analyseert de factoren en conflicten bij het gebruik van de Rijn als vaarweg. Er worden richtsnoeren geformuleerd om de bruikbaarheid in 2050 en daarna te helpen garanderen.
- Aantal en kwaliteit van de ligplaatslocaties aan de Rijn; in dit kader heeft het comité de derde editie van de compilatie van voorbeelden en ervaringen met betrekking tot ligplaatsen gepubliceerd. Een actieplan inzake walstroom bij ligplaatsen is toegevoegd.
- Werkzaamheden in het kader van het onderzoek en de goedkeuring van bouwmaatregelen aan de Rijn.

Niet alle thema's worden door het Comité Infrastructuur en milieu zelf vastgesteld of geprioriteerd. De thema's en prioriteiten worden grotendeels bepaald door algemene ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van klimaatverandering, de werkzaamheden van partners en stakeholders, zoals de herziening van de TEN-T-verordening, en de activiteiten die worden ontplooid om de Verklaring van Mannheim uit te voeren.

Ondanks de toegenomen efficiëntie door de inkorting van de tijd voor de behandeling van bouwmaatregelen, konden niet alle agendapunten van het Comité Infrastructuur en milieu worden afgewerkt. Desondanks konden tijdens een zeer intensieve vergadering belangrijke en dringende taken worden afgerond of vervroegd worden uitgevoerd.

Het Comité Infrastructuur en milieu heeft bijgevolg de prioriteiten van de taken gewijzigd bij de herziening van zijn werkprogramma voor 2024-2025. Slechts vier van de in totaal 13 taken hebben voortaan prioriteit I. Het comité heeft slechts één nieuwe taak aan zijn werkprogramma toegevoegd, over de mogelijke bevordering van de modal shift van het vervoer van grote en zware goederen naar de waterweg. Tegelijkertijd zijn vier taken afgerond of ingetrokken en is de behandeling van één taak tijdelijk opgeschort.

Het Comité Infrastructuur en milieu heeft vier ontwerpbesluiten over bouwmaatregelen onderzocht en vastgesteld dat deze geen bezwaren opleveren voor de scheepvaart:

- 2.7.1 Protocol 18: Plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de sluis van Rhinau – Rijnkilometer 255,500 en 256,500,
- 2.7.2 Protocol 19: Stremming van afzonderlijke kolken van de sluisen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden,
- 2.7.3 Protocol 20: Onttrekking van Rijnwater ten behoeve van de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach, onttrekkingsconstructie bij Rijnkilometer 712,6,
- 2.7.4 Protocol 21: Doorlopende toestemming voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek.

DE DUITSE DELEGATIE bespreekt kort de schade die op 11 november 2023 is ontstaan bij de sluis van Iffezheim. Gelukkig raakte niemand gewond. De rivierpolitie heeft een onderzoek naar de oorzaak van de schade ingesteld. Als gevolg van het ongeval is de sluisdeur zo zwaar beschadigd dat de rechter sluiscolk niet meer beschikbaar is voor de scheepvaart. De Rijnvaart kan de sluis van Iffezheim passeren via de linker sluiscolk. Dit kan echter leiden tot vertragingen en wachttijden bij het schutten. Zoals de zaken er nu voor staan, ziet het ernaar uit dat het ontwerp en de fabricage van de nieuwe sluisdeur ongeveer een jaar in beslag zullen nemen.

2.7.1 Plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de sluis van Rhinau – Rijnkilometer 255,500 en 256,500

(Protocol 18: Plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de sluis van Rhinau – Rijnkilometer 255,500 en 256,500)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.7.2 Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden

(Protocol 19: Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.7.3 Onttrekking van Rijnwater ten behoeve van de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach, onttrekkingsconstructie bij Rijnkilometer 712,6

(Protocol 20: Onttrekking van Rijnwater ten behoeve van de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach, onttrekkingsconstructie bij Rijnkilometer 712,6)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.7.4 Doorlopende toestemming voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek

(Protocol 21: Doorlopende toestemming voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.8 KENNISNEMINGEN VAN DE INWERKINGTREDING IN DE LIDSTATEN VAN DOOR COMITÉS EN WERKGROEPEN GENOMEN BESLISSINGEN, EVENALS KENNISNEMINGEN 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)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.9 BEGROTING EN BEHEER

2.9.1 Begroting van de Centrale Commissie voor 2024

(Protocol 23: Begroting van de Centrale Commissie voor 2024)

DE VOORZITTER

presenteert de werkzaamheden van het Comité voor de Begroting.

Hij verklaart dat het Comité voor de Begroting een drieledige aanpak met een methodische en strikte beheersing van de uitgaven voorstaat: een strategische discussie en actieve identificatie van besparingen, een investering door de delegaties met een verhoging van de bijdrage voor 2024 die wordt doorgetrokken en tot slot een goed beheer van het reservefonds om de aanpak in evenwicht te houden.

DE VOORZITTER

stelt vast dat het besluit wordt aangenomen met de onthouding van één delegatie.

2.9.2 Kwesties betreffende het secretariaat

(Protocol 24: Kwesties betreffende het secretariaat)

- **Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**

DE VOORZITTER

verklaart dat de secretaris-generaal gemachtigd moet worden de geactualiseerde overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) te ondertekenen. Deze actualisering weerspiegelt de wijzigingen van de Raad van Europa in de verschillende teksten.

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.9.3 Samenstelling van het secretariaat

(Protocol 25: Samenstelling van het secretariaat)

- **Verlenging van het mandaat van de secretaris-generaal**

Het besluit geeft geen aanleiding tot nadere opmerkingen en wordt aangenomen.

- **Verlenging van het mandaat van de hoofdingenieur**

Het besluit geeft geen aanleiding tot nadere opmerkingen en wordt aangenomen.

- **Uitzonderlijke verlenging van het dienstverband van een medewerker**

Het besluit geeft geen aanleiding tot nadere opmerkingen en wordt aangenomen.

2.9.4 Wijziging van het Personeelsreglement

(Protocol 26: Wijziging van het Personeelsreglement)

DE VOORZITTER

stelt vast dat het besluit wordt aangenomen met de onthouding van één delegatie.

2.10 DIVERSEN

2.10.1 Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar

(Protocol 27: Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar)

- Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Nederrijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht,
- Onderbreking van het sluisbedrijf op de Nederrijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde.

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties de besluiten aannemen.

3. DEEL II: DIVERSE MEDEDELINGEN EN PUNTEN TER INFORMATIE

3.1 Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

(Protocol 28: Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten – Geen besluit)

DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE EUROPESE COMMISSIE, MEVR. ROSCA,

is verheugd deel te nemen aan de plenaire vergadering van de CCR. Het is altijd interessant en nuttig om de balans op te maken van de samenwerking tussen de twee instellingen. Mevr. ROSCA oordeelt dat samen vooruitgang is geboekt op belangrijke punten voor de binnenvaart in Europa. Zij haalt met name de ondertekening aan, eind vorig jaar, van het financieringscontract voor CESNI van meer dan vijf miljoen euro over zes jaar. Dit nieuwe contract stelt CESNI in staat vooruitgang te boeken bij de standaardisatie van River Information Services (RIS) en de aanpassing van ES-QIN.

Mevr. ROSCA verklaart dat zij naar aanleiding van de halfjaarlijkse coördinatievergadering met het secretariaat van de CCR kan bevestigen dat DG MOVE oordeelt dat de strategische oriëntaties van CESNI geen herziening behoeven. Deze oriëntaties worden namelijk nog steeds relevant geacht.

Mevr. ROSCA dankt CESNI voor het aanpakken van de methodologieën voor CO2 en verontreinigende stoffen. Dit is het resultaat van verschillende uitwisselingen dit najaar met het secretariaat van de CCR.

Het secretariaat levert ook hoogkwalitatieve bijdragen met betrekking tot de marktobservatie, zowel wat de verslagen als wat de thematische workshops betreft. Er wordt met veel verwachting uitgekeken naar het verslag over de arbeidsmarkt. De Europese Commissie begroet ook de vooruitgang die is geboekt met de ECDB. Zwitserland heeft nu toegang tot de ECDB en de toegang van de CCR voor statistische doeleinden wordt afgerond. De coördinatieprocedure overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU voor de wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn geeft aanleiding tot intensief intern overleg. Mevr. ROSCA hoopt dat deze procedure voor de volgende plenaire vergadering kan worden afgerond. In de tussentijd hoopt zij ook dat voor toekomstige coördinatieprocedures een meer algemene oplossing kan worden gevonden om het hele proces te vereenvoudigen. Zij wenst ook graag vooruit te lopen op 2024. De Europese Commissie heeft het voorstel gedaan om de richtlijn betreffende River Information Services te herzien. Dit zal waarschijnlijk in januari worden gestart, aangezien momenteel overleg tussen de diensten plaatsvindt. Zij hoopt dat de Engelse versie snel kan worden vastgesteld. Zij rekent op de actieve steun van de lidstaten van de CCR tijdens de onderhandelingen in de Raad onder Belgisch voorzitterschap, dat heeft aangegeven veel belangstelling te hebben voor dit

dossier. De Europese Commissie zal volgend jaar ook twee studies lanceren. Een eerste in aanvulling op de impactstudie over de bemanningseisen en een tweede over een proefproject met betrekking tot de automatisering van binnenschepen. De Europese Commissie heeft ook een ander project over de vergroening van binnenhavens. De Europese Commissie rekent in dit kader sterk op de bijdrage van de Rijnhavens. De Europese Commissie blijft ook hard werken aan de monitoring van de bestaande wetgeving, zoals de richtlijn over beroepskwalificaties. Mevr. ROSCA wijst in dit verband nogmaals op de noodzaak dat alle betrokken lidstaten de richtlijn moeten omzetten en alle nodige informatie naar de Europese Commissie moeten sturen om een inbreukprocedure te voorkomen. Mevr. ROSCA dankt het Franse voorzitterschap en wenst de Nederlandse delegatie een uitstekend voorzitterschap toe. Het verheugt haar te vernemen dat nauwere samenwerking met de Europese Commissie een prioriteit van het komende voorzitterschap is. Zij dankt het secretariaat voor alle verrichte inspanningen.

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

(Protocol 29: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) – Geen besluit)

Het verslag van Mevr. COENEN, de voorzitter van CESNI, die online deelneemt, wordt om technische redenen gepresenteerd door de secretaris-generaal.

Op het gebied van de technische voorschriften voor de schepen zijn ontwerpvoorschriften voor de opslag en het gebruik van methanol aan boord van binnenschepen gepresenteerd, zoals voorzien in het ontwerp van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025). Deze voorschriften zullen met name worden gedeeld met de organen die bevoegd zijn voor de politievoorschriften en met het ADN-veiligheidscomité als blijk van de goede samenwerking met de VN/ECE. Bovendien is een nieuwe taak toegevoegd aan het werkprogramma van CESNI. Deze taak betreft de ontwikkeling van een standaard voor een methodologie voor het meten en berekenen van de emissies van binnenschepen en het vaststellen van emissieklassen. Deze standaard is bedoeld om de milieuprestaties van een schip tot uitdrukking te brengen (wat de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen betreft) en op deze wijze de vergroening van de vloot te bevorderen. Tot slot heeft CESNI een corrigendum van ES-TRIN 2023 aangenomen. Het corrigendum heeft tot doel redactionele correcties (van vertaalfouten en kennelijke vergissingen) aan te brengen met het oog op de inwerkingtreding van ES-TRIN 2023 in januari 2024.

Op het gebied van de beroepskwalificaties heeft CESNI een ontwerp van de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN, editie 2024/1) besproken. De belangrijkste wijziging betreft de versterking van de opleiding van de schippers om hen beter voor te bereiden op een vaaromgeving die wordt gedeeld met zeeschepen. De competentiestandaarden voor het leidinggevend niveau zullen bijvoorbeeld de kennis voorzien die nodig is om de veiligheid te versterken in sectoren waar zowel zeeschepen als binnenschepen varen. De standaard wordt op de agenda van de volgende vergadering van CESNI geplaatst, die op 11 april 2024 zal plaatsvinden, met het oog op de vaststelling. Het comité heeft ook de vooruitgang begroet met betrekking tot de toekomstige bemanningsstandaarden. Het huidige overleg richt zich met name op de tabellen voor de minimumbemanning.

Op het gebied van de informatietechnologieën worden de werkzaamheden voortgezet zoals voorzien in het werkprogramma van CESNI, met name met betrekking tot de volgende editie van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2025).

Het huidige voorzitterschap van het comité voor de periode 2022-2023, dat wordt bekleed door mevr. Marleen Coenen (België) met Dhr. Ivan Bilić-Prcić (Kroatië) als plaatsvervangend voorzitter, loopt af aan het einde van dit jaar.

Vanaf januari 2024 zal Dhr. Ivan Bilić-Prcić het voorzitterschap van het comité overnemen voor de komende periode van twee jaar (2024-2025). Dhr. Bilić-Prcić is scheepsarchitect en directeur van de afdeling binnenvaart bij het Kroatische scheepsregister. Hij zal worden bijgestaan door Dhr. Florian Röhlingshöfer (Zwitserland), als plaatsvervangend voorzitter. Dhr. Röhlingshöfer is directeur van de Zwitserse Rijnhavens (SRH).

3.3 Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

(Protocol 30: Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR – Geen besluit)

DE VOORZITTER

brengt in herinnering dat dit document uitsluitend ter informatie wordt gepubliceerd.

HET HOOFD VAN DE ZWITSERSE DELEGATIE, DHR. SEGER,

wenst informatie te geven over de ratificatie van het CDNI en het CLNI. De twee verdragen bevinden zich nu in de parlementaire goedkeuringsfase. Eén kamer heeft haar goedkeuring al gegeven en de tweede kamer zal naar verwachting in december uitspraak doen. Daarna moet een termijn van 100 dagen in acht worden genomen. Overeenkomstig de grondwet zijn deze ratificaties inderdaad onderworpen aan een facultatief referendum. De ratificatie-instrumenten zouden dus in de tweede helft van april neergelegd kunnen worden. Dhr. SEGER is zich ervan bewust dat het hele proces langer heeft geduurd dan aanvankelijk verwacht. Hij wijst erop dat, zoals Einstein al zei, tijd een zeer relatief iets is. Einstein heeft ook verklaard dat als hij zou weten dat zijn laatste uur spoedig zou aanbreken, hij terug naar Zwitserland zou gaan omdat in Zwitserland alles met 10 jaar vertraging plaatsvindt.

Dhr. SEGER voegt toe dat het Nederlandse voorstel om de fasen 1 en 2 dichter naar de inwerkingtreding van het verbod op ontgassen in het CDNI te brengen heel welwillend geanalyseerd zal worden door de Zwitserse delegatie.

3.4 Ministeriële Verklaring van Mannheim uit 2018: Voortgangsverslag over de verwezenlijking van de doelstellingen

(Protocol 31: Ministeriële Verklaring van Mannheim uit 2018: Voortgangsverslag over de verwezenlijking van de doelstellingen)

DE VOORZITTER

verklaart dat dit punt een aangewezen overgang vormt naar het colloquium van vanmiddag met een aantal presentaties en de indiening van een voortgangsverslag over de doelstellingen die de ministers van vervoer voor de CCR hadden vastgesteld tijdens de bijeenkomst in Mannheim in 2018. Deze bijeenkomst had geleid tot de vaststelling van een Verklaring met ambitieuze doelstellingen voor de ontwikkeling van de Rijn als een innovatief, ecologisch en dynamisch kader op alle niveaus. Daarom werd besloten om aan het einde van een periode van vijf jaar een voortgangsverslag op te stellen over de verwezenlijkingen. Dit verslag is de afgelopen weken meermaals besproken. De conclusies wettigen de voortzetting van de ambities zoals vervat in de Verklaring en zetten de organisatie ook aan om wendbaar te blijven door haar handelen voortdurend onder de loop te nemen en bekendheid te blijven geven aan haar werkzaamheden, de doelen die zij zichzelf stelt, de manier waarop zij deze probeert te bereiken en de grote bereidheid om samen te werken, zowel intern als met de sector, wat een van de belangrijkste succesfactoren van de CCR is.

De VOORZITTER dankt het secretariaat voor de zorgvuldige voorbereiding van dit verslag en de delegaties voor de analyses en inbreng die tot de uiteindelijke vorm hebben geleid. Het verslag zal vanmiddag aan de vertegenwoordigers van de ministers van vervoer worden voorgelegd. De ministers zullen dan weten dat de CCR hun aanbevelingen opvolgt.

Het besluit wordt aangenomen.

3.5 Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 7 juni 2023

(Protocol 32: Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 7 juni 2023)

DE VOORZITTER

verklaart dat het besluit over het verslag van de plenaire vergadering van 7 juni 2023 zonder nadere opmerkingen wordt aangenomen.

DE VOORZITTER

staat stil bij het vertrek van Dhr. Daly. Dhr. Daly was directeur van de afdeling Havens en Scheepvaart bij CEREMA, het studie- en expertisecentrum. Hij was ook afdelingshoofd bij Voies Navigables de France (VNF). Hij was sinds november 2020 plaatsvervangend commissaris bij de CCR en in de jaren 2022-2023 voorzitter van het Comité Reglement van onderzoek. Ook zijn betrokkenheid bij de vereniging voor maritieme en binnenvaartinfrastructuur werd zeer gewaardeerd. De VOORZITTER dankt Dhr. Daly voor zijn inzet en werk ten behoeve van een veilige en innovatieve scheepvaart en wenst hem een fijn pensioen.

DHR. DALY

benadrukt dat het Comité Reglement van onderzoek van de CCR een forum is voor de collectieve vorming van standpunten. Het is ook een plaats waar respect, luisteren en wederzijds begrip op de voorgrond staan. Dhr. Daly betreurt het alleen dat hij de CCR niet eerder in zijn carrière had mogen ontdekken. Hij dankt al zijn collega's van het Comité Reglement van onderzoek en het secretariaat van de CCR voor de goede samenwerking.

3.6 Persbericht

(Protocol 33: Persbericht)

DD VOORZITTER

brengt in herinnering dat het ontwerpverslag zoals gebruikelijk na de plenaire vergadering voor goedkeuring naar de contactpunten wordt gestuurd die door de delegaties zijn aangewezen. Het wordt geacht te zijn aangenomen zodra het op de website van de CCR is gepubliceerd.

3.7 Datum van de volgende plenaire zitting

(Protocol 34: Datum van de volgende plenaire zitting)

DE VOORZITTER

geeft aan dat de volgende plenaire vergadering zal plaatsvinden op 13 juni 2024 in Straatsburg.

PROTOCOL 28
Duitse initiatieven

Geen besluit.

PROTOCOL 29
Prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap

Geen besluit.

PROTOCOL 30
Persbericht

Besluit

Het ontwerppersbericht wordt zoals gebruikelijk na de plenaire vergadering ter goedkeuring voorgelegd aan de contactpersonen die zijn aangewezen door de delegaties. Het ontwerp wordt als aangenomen beschouwd zodra het op de website van de CCR is gepubliceerd.

PROTOCOL 31
Datum van de volgende plenaire vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 5 december 2024 in Straatsburg.
