

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



NAJAARZITTING 2005

AANGENOMEN BESLUITEN

de bijlagen inbegrepen

(2005 - II)

Straatsburg, 30 november en 1 decembre 2005

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (05) 2 - Final

NAJAARSZITTING 2005

AANGENOMEN BESLUITEN

(2005-II)

Straatsburg, 30 november en 1 december 2005

INHOUD

Bladzijde

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

Protocol 1: Opening van de zitting - Samenstelling van de Centrale Commissie - Goedkeuring van de agenda	1
--	---

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Organisatie van de werkzaamheden binnen de CCR - Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de CCR-comités voor de periode 2006-2007	2
Protocol 3: Taakverdeling binnen het secretariaat	2
Protocol 4: Erkenning van een niet-gouvernementele organisatie – verzoek van de ERSTU	2
Protocol 5: Samenwerking met de Europese Commissie – het volgen van de samenwerkingsovereenkomst en de stand van de gemeenschappelijke vraagstukken	2
Protocol 6: Samenwerking met de Donaucommissie	2
Protocol 7: Organisatie van een workshop over de tankvaart	3
Protocol 8: Stand van de bekrachtiging van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR	3

III. Economische zaken

Protocol 9: Economische situatie in de Rijnvaart	3
Protocol 10: Marktobservatie	14

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 11: Technische vraagstukken betreffende de waterweg - Bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn tussen Kehl en Straatsburg	14
Protocol 12: Inwerkingtreding van de Richtlijn 2000/60/EG (Kaderrichtlijn water)	22
Protocol 13: Stand van de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	28

V. Vraagstukken inzake het schipperspatent en de bemanning

Protocol 14: Stand van de werkzaamheden van de gemeenschappelijke groep CCR-DC voor een rationalisering van de wijze waarop bekendheid met een bepaald riviergedeelte wordt verworven.....	28
Protocol 15: Het recht voor de houders van Rijnpatenten om als stuurman op de Donau te varen	29
Protocol 16: Richtlijn nr.1 voor de bevoegde autoriteiten volgens artikel 1.05 van het Reglement betreffende veiligheid aan boord van passagiersschepen	30

VI. Reglementen en technische vraagstukken

Protocol 17: Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 en Bijlage 7).....	31
Protocol 18: Politiereglement - Voorschriften omtrent de kleur en sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart (1990-I-16) - Wijzigingen in artikel 6 (Verhouding tussen I _O , I _B en t) en artikel 9 (Spreiding van de lichtsterkte der lichten), tweede lid, door een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 16	35
Protocol 19: Reglement van onderzoek - Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (artt. 1.01, 8.02, 10.02, 21.02, 22a.01 tot en met 22a.04 en 22a.06, 22b.01 tot en met 22b.12, Bijlage D)	37
Protocol 20: Wijziging van het reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Bijlage A, Bijlage J, Onderdeel I, II en VIII)	38
Protocol 21: Wijziging van het reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03, 24.06)	45
Protocol 22: Vervoer van gevaarlijke stoffen	57
Protocol 23: Kennisneming van de inwerkingtredingen in de lidstaten en van de besluiten van de comités en werkgroepen	57

VI. Beheer

Protocol 24: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2004 van de Centrale Commissie	57
Protocol 25: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2004 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	57

VII. Diversen

Protocol 26: 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	58
Protocol 27: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Nederrijn en de Lek gedurende het weekeinde	58
Protocol 28: Persbericht	58
Protocol 29: Datum van de volgende vergadering	58



CC/R (05) 2 – Final
1 december 2005

fr/de/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2005

PROTOCOL 1

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

Geen besluit

PROTOCOL 2

**Organisatie van de werkzaamheden binnen de CCR –
Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap
van de CCR-comités voor de periode 2006-2007**

Besluit

De Centrale Commissie

keurt het hierbij gevoegde schema inzake het voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de CCR-comités voor de periode 2006-2007 goed.

Voorzitterschap van de comités

Periode	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
2006/07	CH	CH	F	D	NL	F	CH	NL	B	D	Secr.

Plaatsvervangend voorzitterschap van de comités

Periode	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
2006/07	D	D	D	CH	CH	NL	B	F	F	NL	Secr.

PROTOCOL 3

Taakverdeling binnen het secretariaat

Geen besluit

PROTOCOL 4

Erkenning van de ERSTU als erkende niet-gouvernementele organisatie

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III met bijlage dat voorziet in de status van een erkende niet-gouvernementele organisatie en dat de voorwaarden voor het toekennen van deze status vaststelt,

gezien het verzoek tot erkenning van de l'European River-Sea-Transport Union (ERSTU) en de brief van 24 september 2004 waarmee deze federatie zich tot het naleven van de regels geldend voor de status van een erkende niet-gouvernementele organisatie verbindt,

verleent de status van erkende niet-gouvernementele organisatie aan deze vereniging voor een periode van vijf jaar, die verlengd kan worden, voor de volgende activiteiten van de CCR:

- bevordering van de binnen- en binnenvaart en verbetering van haar concurrentievermogen;
- harmonisatie van de juridische en de economische voorwaarden ter verbetering van de integratie van het Europese net van binnenvaarwegen;
- bevordering van de maatregelen ter verbetering van de vaarweg- en haveninfrastructuur;
- bevordering van technische innovaties op het gebied van binnenvaart en plurimodaal vervoer;
- toekomstgericht onderzoek naar de technologische, economische en sociale ontwikkeling van de binnenvaart en van de havenbedrijfsvoering;
- verbetering van het imago van de binnenvaart;

geeft de secretaris-generaal de opdracht dit besluit aan de ERSTU te doen toekomen.

PROTOCOL 5

Samenwerking met de Europese Commissie

Het volgen van de samenwerkingsovereenkomst en de stand van de gemeenschappelijke vraagstukken

Geen besluit

PROTOCOL 6

Samenwerking met de Donaucommissie

Geen besluit

PROTOCOL 7

Organisatie van een workshop over de tankvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van de verslagen van de voorzitter van haar Economisch Comité over de activiteiten van het Comité en over de resultaten van de Raadgevende Conferentie betreffende de vooruitzichten op korte en middellange termijn in de tankvaart,

bewust zijnde van de mogelijke gevolgen van een geleidelijk verscherpte reglementering inzake milieubescherming evenals ter beperking van de consequenties van averij in de binnenvaart en dientengevolge,

bewust zijnde van het feit dat ten gevolge daarvan de tankvloot zich in eenheden met dubbele wand zou kunnen herschikken,

lettende op de randvoorwaarden voor een evenwichtige ontwikkeling van de markt en voor de noodzakelijke aanpassingen op het niveau van het bedrijfsleven,

strevend naar de bevordering van de uitwisselingen met de betrokken groeperingen uit het bedrijfsleven over dat onderwerp,

verzoekt haar Economisch Comité en haar Comité Gevaarlijke stoffen in het eerste halfjaar 2006 een workshop in de vorm van een Raadgevende Conferentie te organiseren en geeft aan haar secretariaat de opdracht deze workshop in samenwerking met de betrokken erkende organisaties voor te bereiden,

verzoekt tevens aan de betrokken Comités haar bij de najaarszitting van 2006 een verslag uit te brengen.

PROTOCOL 8

Stand van de bekrachtiging van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR

Geen besluit

PROTOCOL 9

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het mondelinge verslag van de voorzitter van haar Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie van de Rijnvaart in het eerste halfjaar 2005 en de vooruitzichten voor het gehele jaar.

Bijlage

**Verslag aan de Centrale Commissie over de economische situatie
van de Rijnvaart**

Eerste halfjaar 2005 en vooruitzichten voor het gehele jaar

I Algemeen

a. Algemene situatie

In de loop van het eerste semester van 2005 is het op de traditionele Rijn vervoerde volume in vergelijking met de eerste helft van 2004 met 3% en de vervoersprestatie met 6,5% gestegen. Deze stijging van het totale vervoer is op de eerste plaats een weerspiegeling van de toegenomen economische ontwikkeling in Europa, die samenhangt met de hoge vraag uit landen van Zuid-Oost-Azië. Sectoren zoals de staalnijverheid, chemie en het vervoer van containers tonen hoge groeicijfers. Hetzelfde geldt voor het vervoer van aardolieproducten.

c. Waterstanden

De waterstanden waren gedurende deze periode niet uitzonderlijk, afgezien van enkele dagen hoogwater. Pas in de loop van het najaar is er sprake van betrekkelijk laag water. Vanwege het uitblijven van neerslag, bereiken de waterstanden op de Rijn een uitzonderlijk laag niveau, waardoor de vervoerscapaciteit van de Rijnvaart sterk verminderd.

d. Brandstofprijzen

Tegen de achtergrond van de schommelingen op de markt voor ruwe aardolie, is ook de brandstofprijzen voortdurend gestegen. In de eerste drie maanden van het jaar stegen de prijzen vrij langzaam, maar in de daarop volgende maanden nam het ritme verder toe. Gemiddeld genomen is de brandstofprijzen in de eerste negen maanden van het jaar meer dan 40% gestegen. Weliswaar stabiliseerde reeds sinds oktober de stijging van de olieprijs zich in geringe mate, maar tot op heden is er, gezien de situatie op de wereldoliemarkt, nog geen duurzame daling waarneembaar.

II Situatie van de drogeladingvaart

a. Vervoerd volume

De in de drogeladingvaart vervoerde volumes zijn door de bank genomen stabiel gebleven, terwijl de vervoersprestatie met 3% gestegen zijn. Dit hangt samen met het feit dat bepaalde sectoren een sterke stijging vertonen, terwijl andere juist door een daling in de activiteiten gekenmerkt worden, zodat de stijgingen voor een groot deel hierdoor gecompenseerd worden.

Landbouwsector

In deze sector kan stroomafwaarts een netto stijging worden vastgesteld in het vervoer van landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeder. Dit geldt met name voor granen en producten van de vorige oogst, die qua hoeveelheden goed was. Tegelijkertijd kan stroomopwaarts een daling worden geconstateerd in het vervoer van dit soort goederen. Het gevolg is dat het vervoerde volume voor dit soort producten slechts een stijging van 1% bereikt.

Het vervoer van meststoffen is netto gedaald met 14% in getransporteerd volume.

Staalsector

Het vervoer dat samenhangt met de staalsector is in de loop van de eerste helft van 2005 met bijna 14% gestegen, in het bijzonder vanwege een toename van de import van bepaalde halffabrikaten. Het vervoer van erts en andere grondstoffen voor de staalindustrie is circa 4% gedaald. De verklaring hiervoor ligt in wat deze industriële sector de « consolidatie » van de activiteit noemt, oftewel een tijdelijk lagere groei van de wereldvraag naar staal. Ondanks afgezwakte groei op dit moment, blijft het activiteitsniveau in deze sectoren zeer hoog en zal de vraag naar staal op de wereldmarkt in 2006 naar verwachting opnieuw in omvang toenemen. Het valt derhalve te verwachten dat de vervoersvraag in deze sector zich zal handhaven en op zijn minst even groot zal zijn als tijdens de hier onderzochte periode.

Kolensector

Het vervoerde volume van kolen toonde een onverminderde groei van 4,5% in de loop van het eerste semester 2005. Dit hangt samen met de ononderbroken goede conjunctuur in de staalsector en een toegenomen verbruik van kolen in de elektriciteitscentrales vanwege de aanhoudend hoge aardolieprijzen in de eerste helft van 2005. Het vervoer van cokes is aanzienlijk gestegen en dit heeft dan ook geleid tot een duidelijke stijging van het vervoerde volume in deze sector. Deze tendens zal zich op zijn minst tot aan het einde van 2005 voortzetten.

Zand, grint, steen en bouwmaterialen

Ondanks een conjuncturele opleving van de bouwsector in Duitsland, is het vervoer van bouwmaterialen op de traditionele Rijn ongeveer 5,4% gedaald. Nader beschouwd, kan men constateren dat het vervoer van zand en grint stroomafwaarts met 12% is afgenomen. Dit hangt samen met de structurele tendens om de winning aan de Bovenrijn meer en meer te verplaatsen in de richting van de Noordzee. Daar staat tegenover dat het vervoer van cement met 10% gestegen is. Men kan hierin de eerste tekenen zien van een lichte opleving van de bouwsector in Duitsland.

b. Vrachtprijsontwikkeling

Binnen de context van een aanhoudend hoge vraag in de meeste sectoren, ligt de ontwikkeling van de vrachten op een gemiddeld niveau, afgezien van enkele uitschieters die samenhangen met de waterstanden. Aan het einde van de maand april werd het laagste niveau van het jaar bereikt en vanaf dat moment is er weer een stijgende tendens zichtbaar.

c. Containervervoer

Het vervoer van producten in containers is op de traditionele Rijn met ongeveer 7% toegenomen. De lege containers toonden een groei van circa 5% en geladen containers bijna 8%. In de zeehavens bleef de activiteit van deze sector stijgen. Omdat vanwege de waterstanden de beladingscapaciteit van de schepen werd verminderd, waardoor soms slechts 20% van de normale capaciteit kon worden bereikt, is sinds enkele weken op de Rijn een gebrek aan laadruimte waarneembaar. Voorts is er ook een gebrek aan lege container op de markt.

II Situatie in de tankvaart

a) Vervoerd volume

In de twee industriële sectoren die gebruikmaken van de tankvaart heeft zich een sterke stijging voorgedaan in het vervoerde volume en de vervoersprestatie.

Olieproducten

Het vervoerde volume van olieproducten is in vergelijking met dezelfde periode in het voorafgaande jaar bijna 12% toegenomen, alhoewel vraag naar vervoer zeer matig was. Het activiteitsniveau op deze markt hangt op de eerste plaats samen met het feit dat de verbruikers nu al meer dan een jaar hun voorraden op een zeer laag niveau houden in afwachting van lagere prijzen en dus alleen de strikt noodzakelijke hoeveelheden inkopen. De tijdelijke prijsdalingen hebben in dit opzicht dan ook gedeeltelijk geleid tot het aanvullen van de voorraden. De vraag naar vervoer leefde dit najaar iets op vanwege het inslaan van olie voor de wintermaanden. Vanaf medio november waren de waterstanden op de Rijn zo laag dat sommige sectoren niet meer bevaarbaar waren voor dubbelwandige containerschepen.

Chemische sector

Ook in deze sector is het vervoerde volume met meer dan 11% gestegen, dankzij de conjuncturele groei in deze industriële sector op wereldniveau. De chemische sector is echter cyclisch, zodat er niet vanuit mag worden gegaan dat de groei zich in deze sector met dit ritme in de komende maanden zal voortzetten, te meer omdat in Zuid-Azië nu al een lichte teruggang in de economische groei zichtbaar is.

b) Vrachtenontwikkeling

Alhoewel het eerste halfjaar 2005 door een dalende tendens van de vrachtenontwikkeling werd gekenmerkt, begonnen, met ingang van het najaar met de seizoensgebonden bevoorradingen en vooral het gebrek aan ladingscapaciteit vanwege de lage waterstanden, de vrachtprijzen, die in deze sector gewoonlijk fluctueren, aanzienlijk te stijgen.

IV Ontwikkeling aan de aanbodzijde

De cijfers laten zien dat het ritme waarmee nieuwe drogelading schepen op de markt worden gebracht iets lager is komen te liggen. Dit kan echter niet gezegd worden voor de tankvaart.

De capaciteiten die nu op de markt komen, zijn nog steeds veel te groot in vergelijking met de verwachte ontwikkeling van deze sector. Deze capaciteiten worden bovendien toegevoegd aan wat er de afgelopen drie jaar reeds op de markt is gebracht en het gaat daarbij uitsluitend om moderne eenheden met een hoge productiviteit vanwege hun exploitatiewijze.

In tijden met waterstanden die een volle benutting van de laadcapaciteiten toestaan, zal het dan ook niet meer lang duren tot de eerste tekenen van overcapaciteiten in deze sector zichtbaar zullen worden.

V Conclusies en vooruitzichten

In de loop van het eerste semester van 2005 kan voor de traditionele Rijn voor het goederenvervoer in een aantal industriële sectoren en voor traditionele klanten van de binnenvaart een toename in de vervoersvraag van gedeeltelijk meer dan 10% worden vastgesteld. In dat opzicht is de ontwikkeling van de vraag naar vervoer een exacte weergave van de algemene economische activiteit in West-Europa, die op haar beurt profiteert van de wereldvraag.

De toename in het vervoerde volume kon gerealiseerd worden tegen de achtergrond van gemiddelde waterstanden tijdens het eerste halfjaar 2005. Het gebrek aan water in de Rijn veroorzaakte in de loop van het najaar een aanmerkelijke stijging van de vrachtprijzen in alle sectoren. De exploitant dient echter rekening te houden met het feit dat deze stijging parallel aan een bijzonder beperkte belading van de schepen gaat.

Dit is vooral het geval voor de tankvaart, aangezien de eenheden met dubbele wand bij lage waterstanden niet meer op bepaalde riviergedeelten kunnen varen. Een dergelijke situatie deed zich al in de zomer 2003 voor en toont in zekere zin aan dat de eenheden met enkele wand ook hun plaats in de Rijnvaart hebben.

Het vervoer van producten in containers heeft zich ook in de loop van het eerste halfjaar 2005 op de Rijn verder ontwikkeld, zij het met een groeiritme dat iets lager is dan een jaar geleden. De activiteit bleef aanhoudend in de zeehavens, waar de problemen rond de door de aan- en afvoer van de binnen- en buitenvaart veroorzaakte opstoppingen, iets afnamen. Dit is toe te schrijven zowel aan de verbeteringen van infrastructuur en bezetting in de zeehavens als aan een beter functioneren van de binnenvaart. In deze sector stijgen de vrachtprijzen weliswaar vanwege de te lage waterstanden, maar daardoor wordt tegelijkertijd de vervoerscapaciteit beperkt met het gevolg dat de vraag naar vervoer niet naar behoren kan worden beantwoord.

Het ritme waarmee nieuwe schepen op de markt worden gebracht, is voor de drogeladingvaart weliswaar enigszins vertraagd, maar blijft nog steeds hoog voor de tankvaart. De accumulatie van nieuwe laadcapaciteiten met een hoge productiviteit na het einde van de "oud-voor-nieuw"-regeling kan opnieuw leiden tot een situatie van structurele overcapaciteiten in de tankvaart. Daar komt nog bij dat het niet te verwachten valt dat de vraag naar vervoer in de betrokken sectoren op middellange termijn zal toenemen en dat er tegelijkertijd weinig oude schepen zijn die onder de huidige omstandigheden uit de vaart genomen worden.

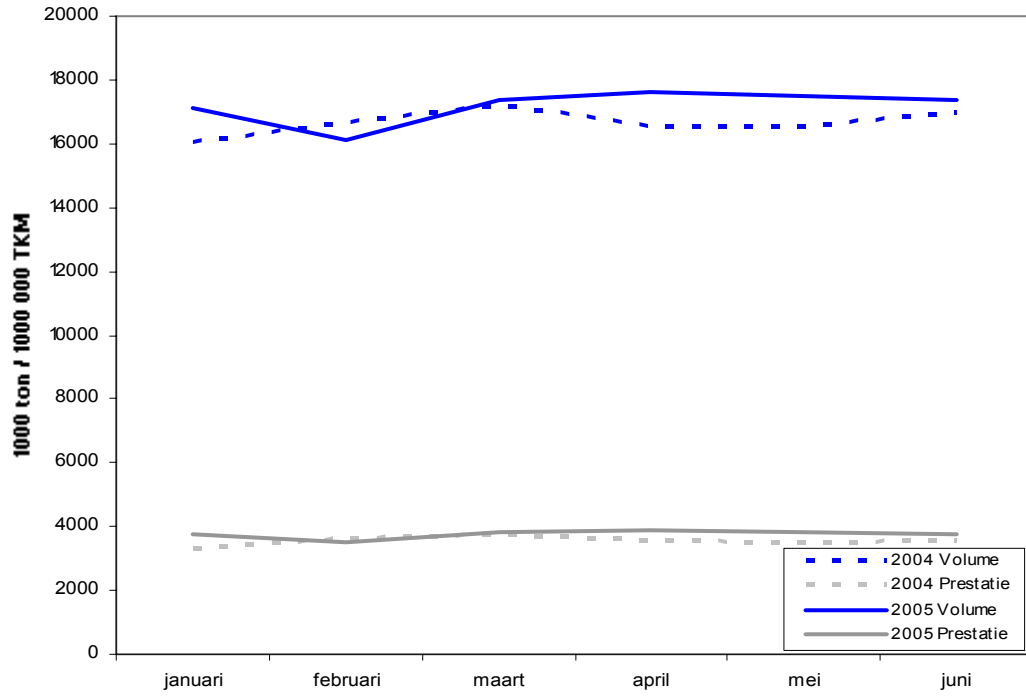
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaar)

Eerste halfjaar 2005	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3920	1093	3322	969	598	124
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5965	1469	2387	498	3578	970
2 Vaste minerale brandstoffen	14093	3149	351	34	13742	3115
3 Aardolieproducten	16897	4462	4083	893	12814	3568
4 Ertsen, metaalafval	17796	2245	1080	183	16716	2062
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6494	1274	3356	613	3139	661
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	19409	3735	14449	2829	4959	906
7 Meststoffen	2198	614	897	232	1302	382
8 Chemische producten	8476	1796	3525	586	4951	1210
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9894	3122	6415	1983	3479	1139
99 daaronder andere transporten	9269	2981	5922	1864	3348	1117
Totaal	105142	22959	39865	8820	65278	14137

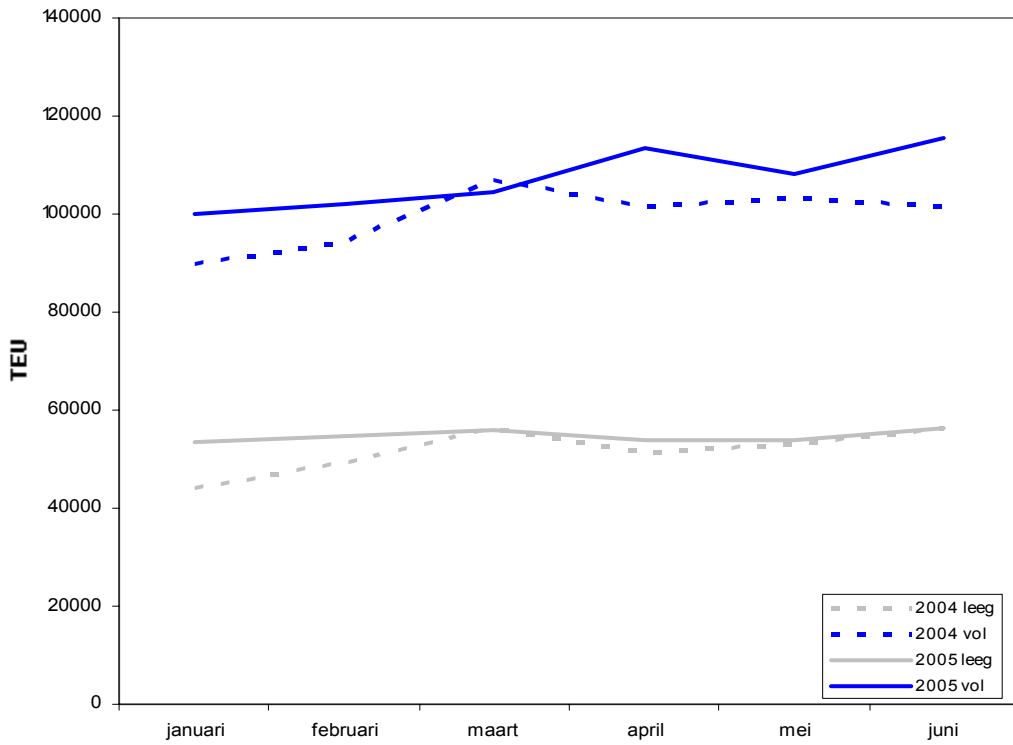
Eerste halfjaar 2004	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3914	837	2399	553	1515	284
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5844	1321	2239	405	3606	915
2 Vaste minerale brandstoffen	13490	2765	683	54	12807	2712
3 Aardolieproducten	15107	3878	3362	690	11745	3189
4 Ertsen, metaalafval	18520	2257	1120	190	17402	2068
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5705	1183	3327	576	2378	607
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	20328	4107	15256	3114	5072	993
7 Meststoffen	2562	706	910	250	1652	455
8 Chemische producten	7601	1610	3080	486	4522	1124
9 Voertuigen, machines en overige goederen	8996	2899	5884	1841	3111	1059
99 daaronder andere transporten	8358	2760	5387	1723	2971	1038
Totaal	102067	21563	38260	8159	63810	13406

Ontwikkeling tussen het eerste halfjaar 2004 en het eerste halfjaar 2005 (en %)						
0 Landbouwproducten	0,15	30,59	38,47	75,23	-60,53	-56,34
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	2,07	11,20	6,61	22,96	-0,78	6,01
2 Vaste minerale brandstoffen	4,47	13,89	-48,61	-37,04	7,30	14,86
3 Aardolieproducten	11,85	15,06	21,45	29,42	9,10	11,88
4 Ertsen, metaalafval	-3,91	-0,53	-3,57	-3,68	-3,94	-0,29
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	13,83	7,69	0,87	6,42	32,00	8,90
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-4,52	-9,06	-5,29	-9,15	-2,23	-8,76
7 Meststoffen	-14,21	-13,03	-1,43	-7,20	-21,19	-16,04
8 Chemische producten	11,51	11,55	14,45	20,58	9,49	7,65
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9,98	7,69	9,02	7,71	11,83	7,55
99 daaronder andere transporten	10,90	8,01	9,93	8,18	12,69	7,61
Totaal	3,01	6,47	4,19	8,10	2,30	5,45

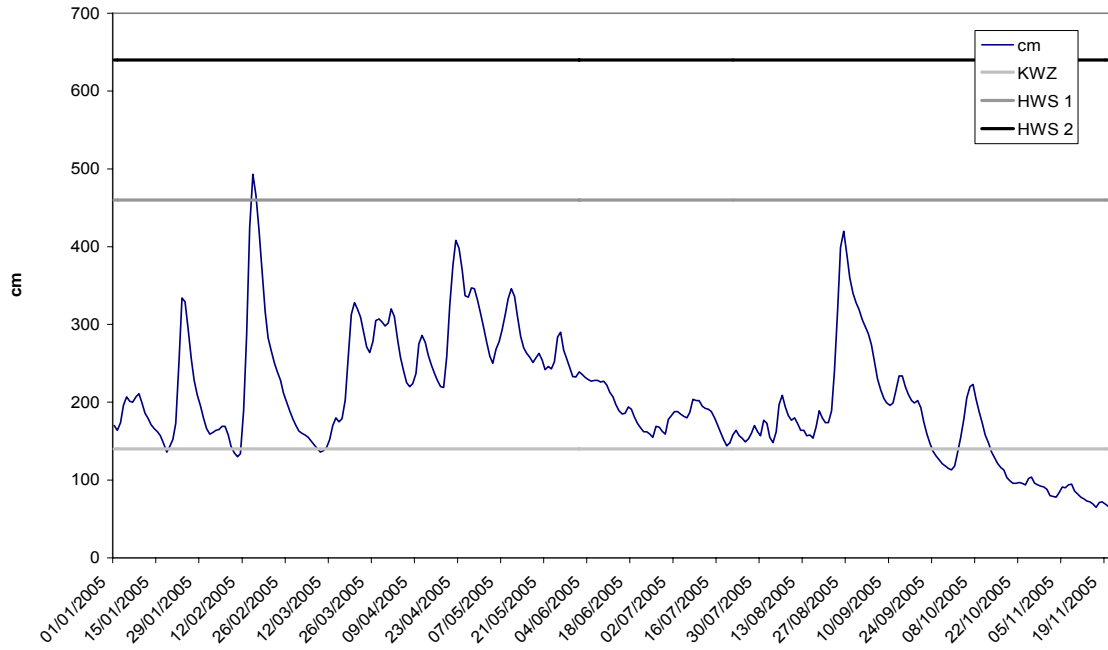
Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer



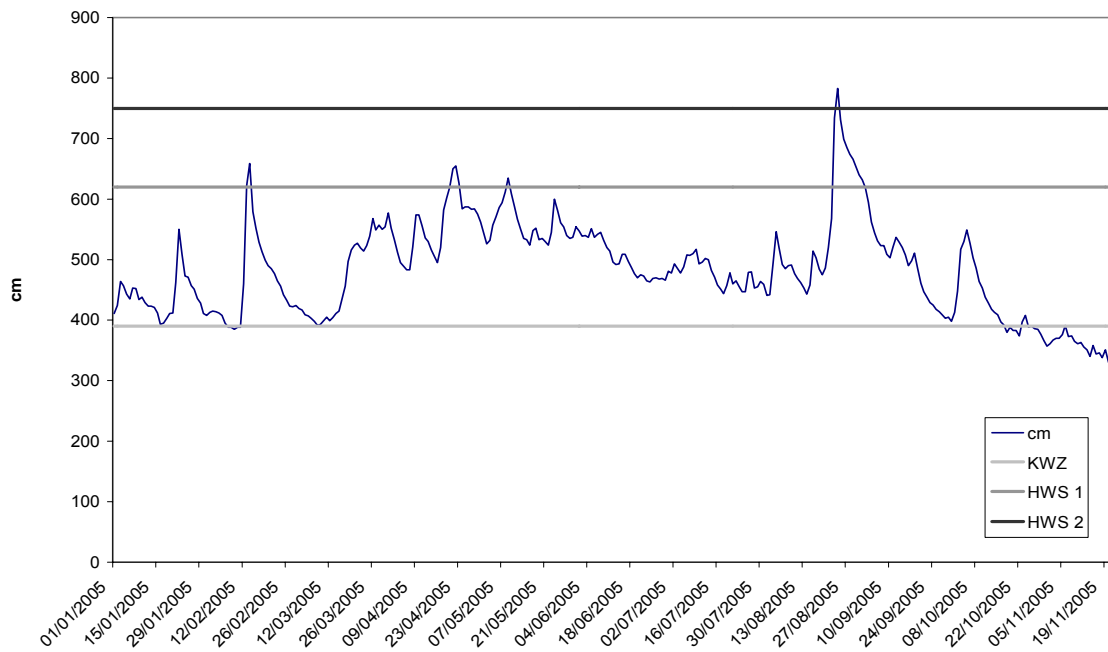
Maandelijkse containervervoer op de traditionele Rijn



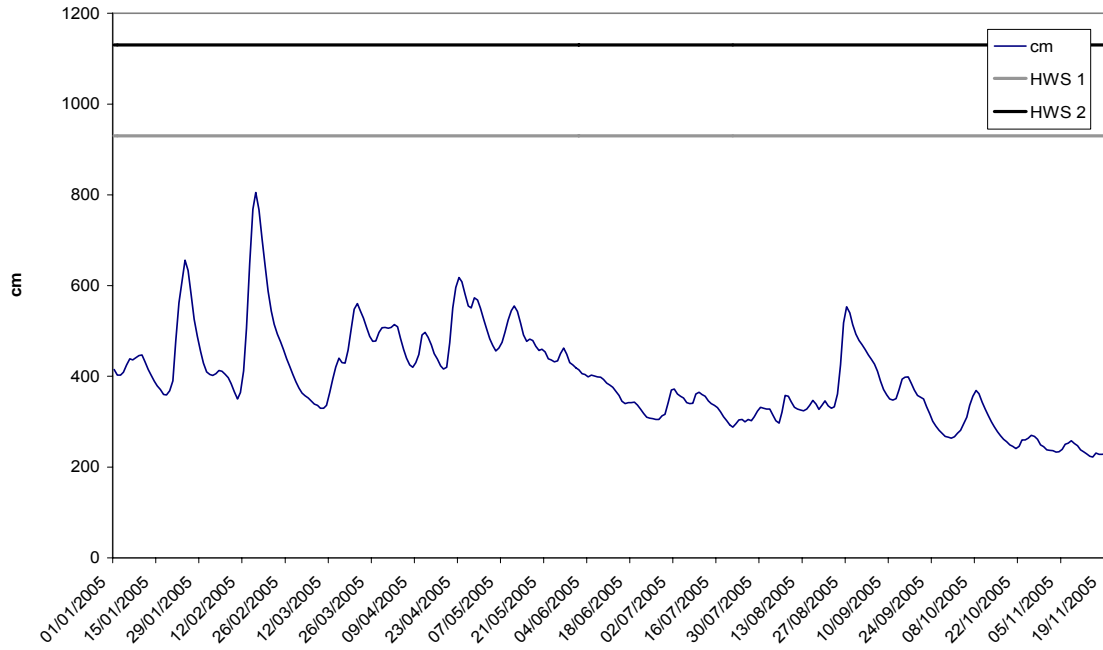
Waterstand bij Maxau



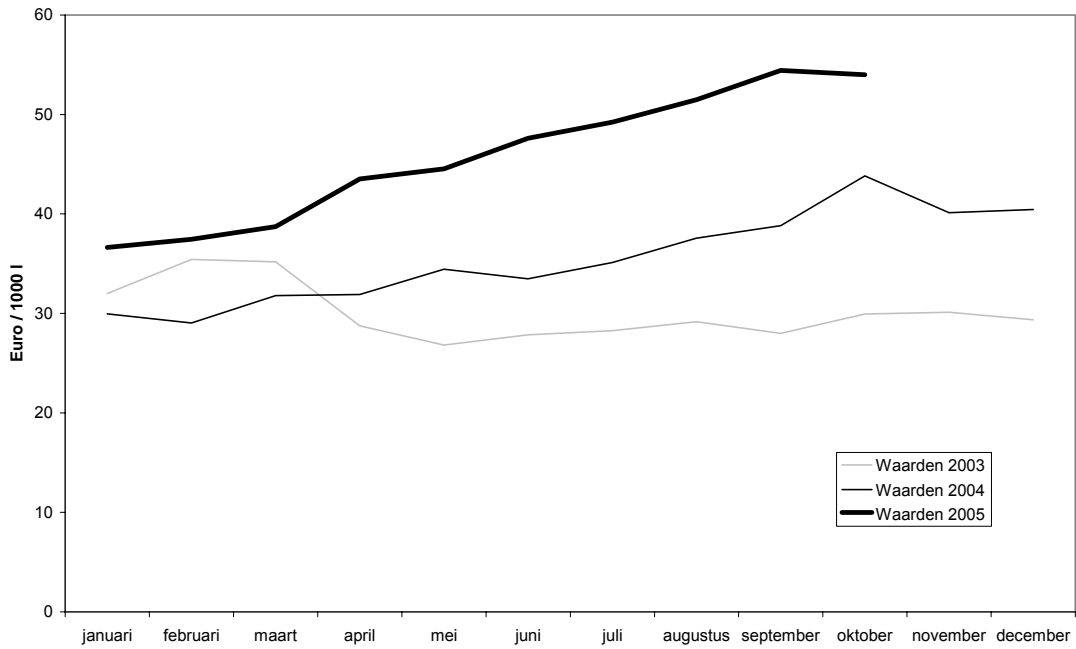
Watersand bij Kaub



Waterstand bij Ruhrtort



Prijswontwikkeling van de gasolie



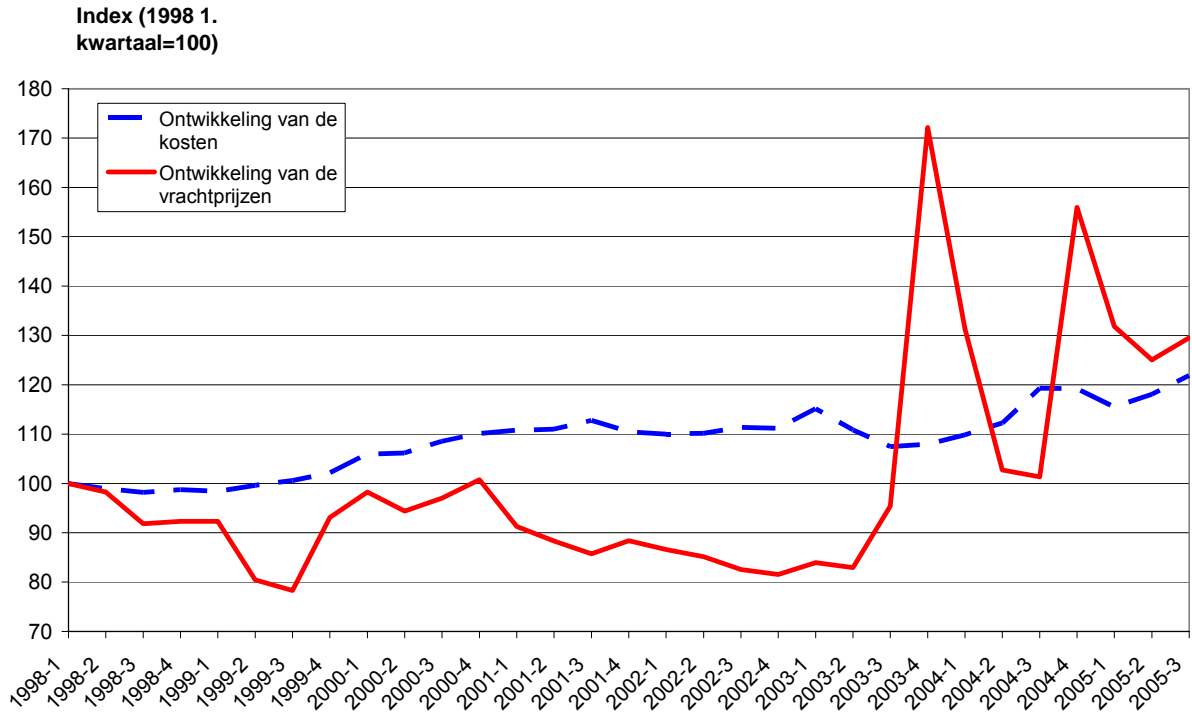
Op de markt gezette capaciteiten

scheepstypen	2002			2003			2004		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Vrachtduwbakken	29	37180		28	78156		14	23636	
totaal	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Motortankschepen	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankduwbakken	2	178		1	1800		3	2427	
totaal	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
Duwboten	2		1276	0		0	1		992
Sleepboten	3		11670	1		279	1		177
totaal	5		12946	1		279	2		1169
		Passagiers			Passagiers			Passagiers	
Hotelschepen	17		13251	10		7238	5		4021
Schepen voor dagtochten	9		4834	1		1566	1		662
totaal	26		18085	11		8804	6		4683

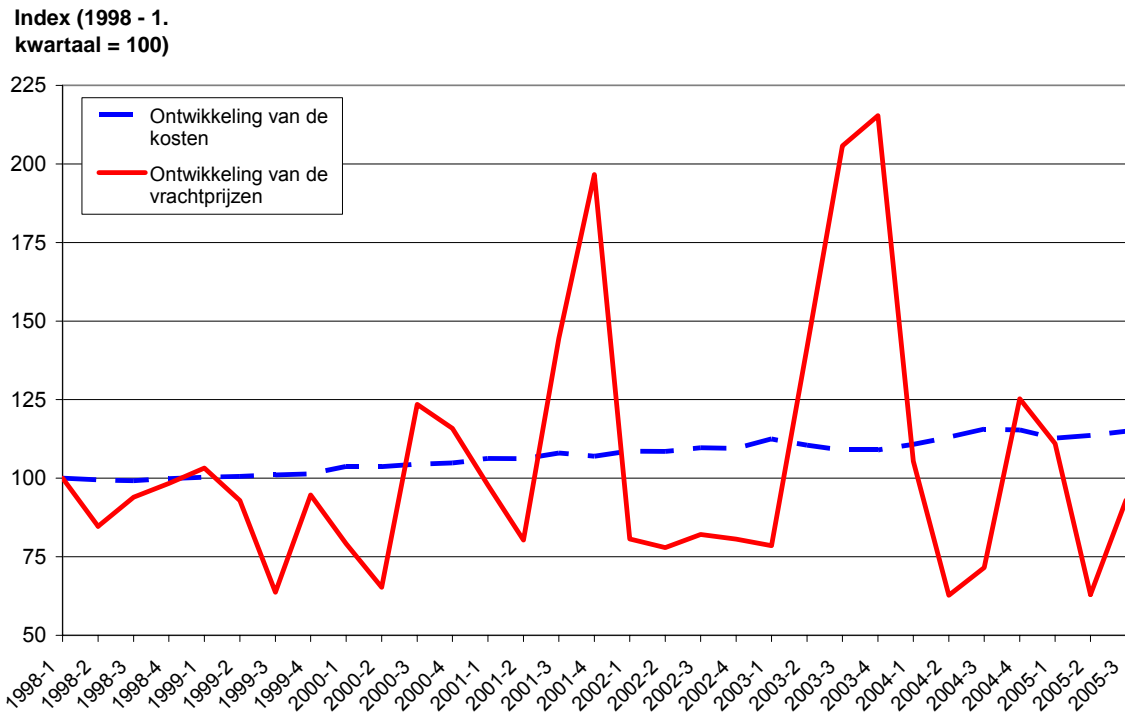
scheepstypen	2005 (11 Maanden)			totaal 2002 - 2005		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	5	11286	5047	112	285402	137479
Vrachtduwbakken	4	2781		75	141753	
totaal	9	14067	5047	187	427155	137479
Motortankschepen	29	75881	29665	150	412602	171780
Tankduwbakken	1			7	4405	
totaal	30	75881	29665	157	417007	171780
Duwboten	0		0	3	0	2268
Sleepboten	1		129	6	0	12255
totaal	1		129	9		14523
		Passagiers			Passagiers	
Hotelschepen	0		0	32		24510
Schepen voor dagtochten	3	550	1904	14	550	
totaal	3		1904	46		24510

Bron : IVR

Ontwikkeling van de vrachtprijzen Drogelading (Bron : NEA)



Tankvaart (Bron : NEA)



PROTOCOL 10

Marktobservatie

Geen besluit

PROTOCOL 11

Bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn tussen Kehl en Straatsburg (kmr. 293,694)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

keurt na afweging van alle aspecten de bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn tussen Kehl en Straatsburg goed op basis van de bestaande overeenkomsten.

Het verslag van het Permanent Technisch Comité is in de bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Bijlage bij protocol 11

Verslag van het Permanent Technisch Comité over de bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn tussen Kehl en Straatsburg

1. Aard van de brug:
De draagconstructie bestaat uit een stalen vakwerkbrug met twee liggers met een overspanning van ca. 107 m (rechter Rijnoever) en 131 m (linker Rijnoever). De hoogte van de bovenbouw bedraagt overal 12,20 m.
2. Dichtstbijzijnde plaats: Kehl (D), Straatsburg (F)
3. Kmr: 293,694
4. Aard van de werkzaamheden:
Bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn
5. Breedte van het vaarwater: tussen de oevers 240 m
6. Breedte van de vaargeul: ca. 92 m (rechter Rijnoever, afvaart)
ca. 60 m (linker Rijnoever, opvaart)

A. Algemene beschrijving

De constructie van de pijler is dusdanig gekozen dat er geen verdere maatregelen nodig zijn om de pijler tegen aanvaringen door schepen te beschermen.

7. Aantal pijlers in de rivier: 1 pijler (zoals de Europa-Brücke)
8. Aantal pijlers in de vaargeul/het vaarwater: 1 pijler
9. Breedte van de brugconstructie in dwarsdoorsnede: 11,58 m + 2 x 0,75 m dienstweg
10. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug: Europabrücke (stroomopwaarts),
ca. 219 m

B. Doorvaartprofiel voor de scheepvaart

De genoemde hoogten gaan uit van het normaal nulpunt (NN) (nieuw).

11. Laagste punt van de bovenbouw: 144,28 m boven NN
12. HSW/HBW/HWS (NAP / NN + m)
HSW = 137,28 m boven NN
13. Doorvaarthoogte: 7,00 m
14. Doorvaartbreedte, waar deze hoogte steeds ten minste voorhanden is:
ca. 92 m (rechter Rijnoever, afvaart); ca. 60 m (linker Rijnoever, opvaart)

C. Navigatie op radar

15. Beoordeling door deskundigen/ autoriteiten/ instellingen:
Er heeft overleg plaatsgevonden met de heer Haberkamp van de „Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken“.
16. Maatregelen ter voorkoming van hinder door schijnecho's:
Hellende stand van de vakwerkwanden van 5° naar binnen.
17. Beoogde constructievorm: vakwerk
18. Constructiemateriaal: staal

D. Verkeerstekens

19. Verkeerstekens overeenkomstig Bijlage 7 RPR voor de op- en afvaart.

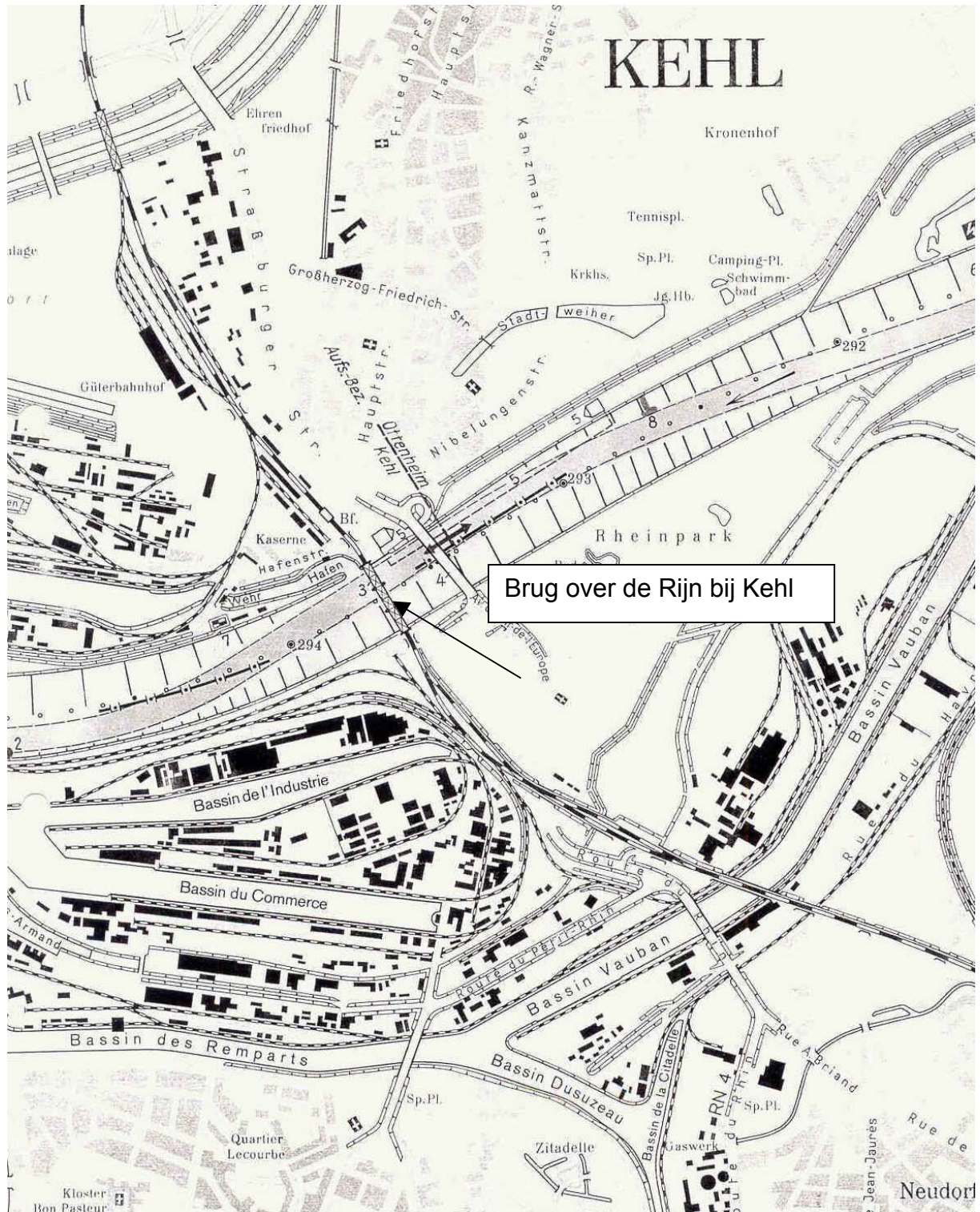
E. Informatie over de uitvoering van de werkzaamheden

20. Wijze waarop de brug wordt gemonteerd:
De fundering en bouw van de nieuwe pijler vindt plaats vanaf een ponton. De stalen bovenbouw wordt in meerdere gedeelten op de linker Rijnsoever gemonteerd. Deze gedeelten worden vervolgens fasegewijs, steunend op de bestaande pijlers, op hun plaats geschoven.
21. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking:
Tijdens de bouw van de pijler zal de op- en afvaart gedurende ca. een half jaar via de bestaande, aanvankelijk uitsluitend voor afvaart bestemde scheepvaartdoorgang plaatsvinden. Tijdens het plaatsen van de bovenbouw wordt de scheepvaart niet belemmerd. Voor het slopen van de bestaande bovenbouw met drijvende werktuigen zal de scheepvaart tijdelijk worden gestremd.
22. Verwachte duur van stremmingen van de scheepvaart:
Voor de verwijdering van de bruggedeelten van de bestaande bovenbouw zal de scheepvaart circa 1 dag volledig worden gestremd.

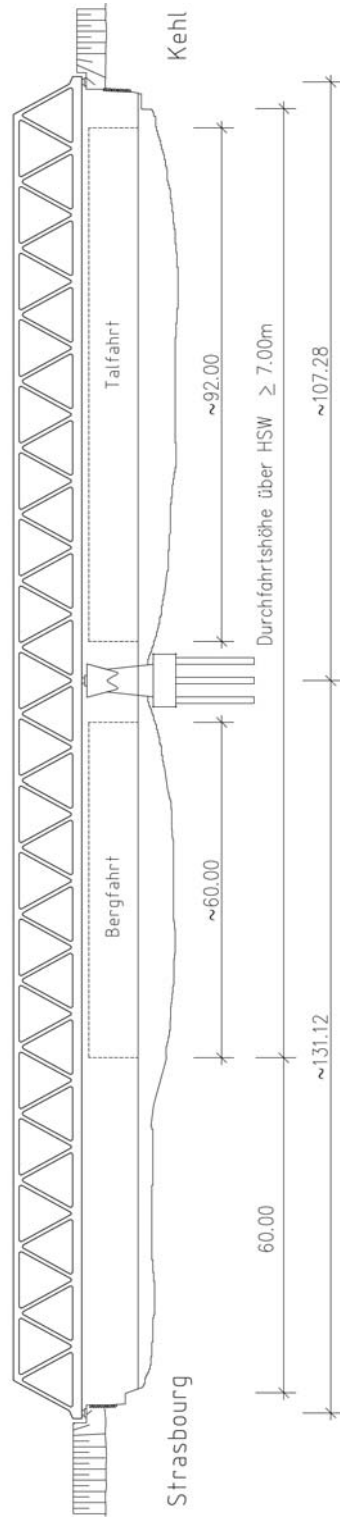
AANHANGSELS:

Plan: Situatieplan	zonder schaal	
Plan: Aanzicht, bovenaanzicht	Schaal 1:500	Stand: juli 2005
Plan: Dwarsdoorsnede	Schaal 1:100	Stand: juli 2005
Plan: Pijler	Schaal 1:100	Stand: juli 2005
Plan: Plaatsing	Schaal 1:500	Stand: juli 2005

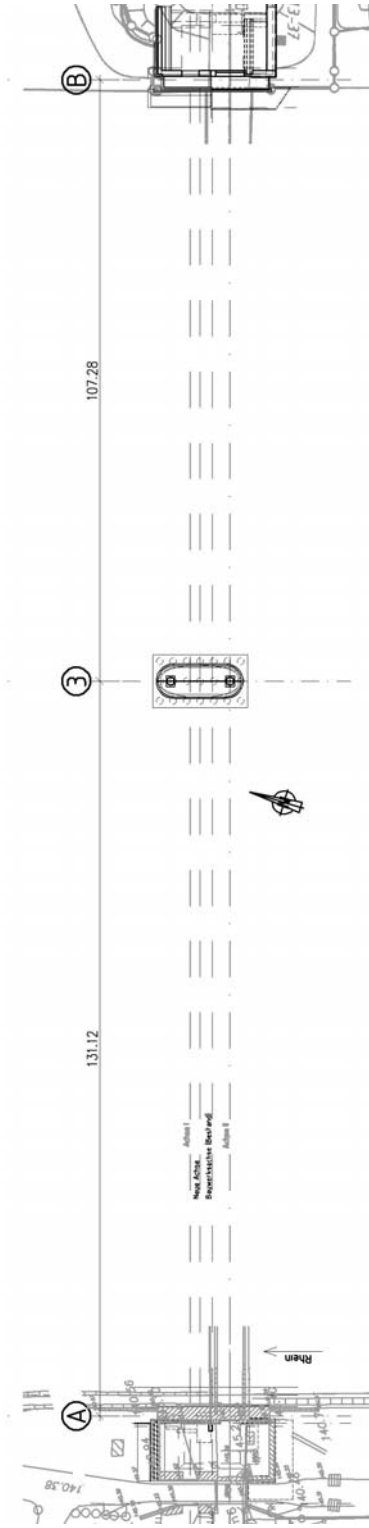
Situatieplan:



Aanzicht Schaal 1:500 (hier verkleind weergegeven) De aangegeven hoogten gaan uit van het normaal nulpunt (NN) (nieuw).

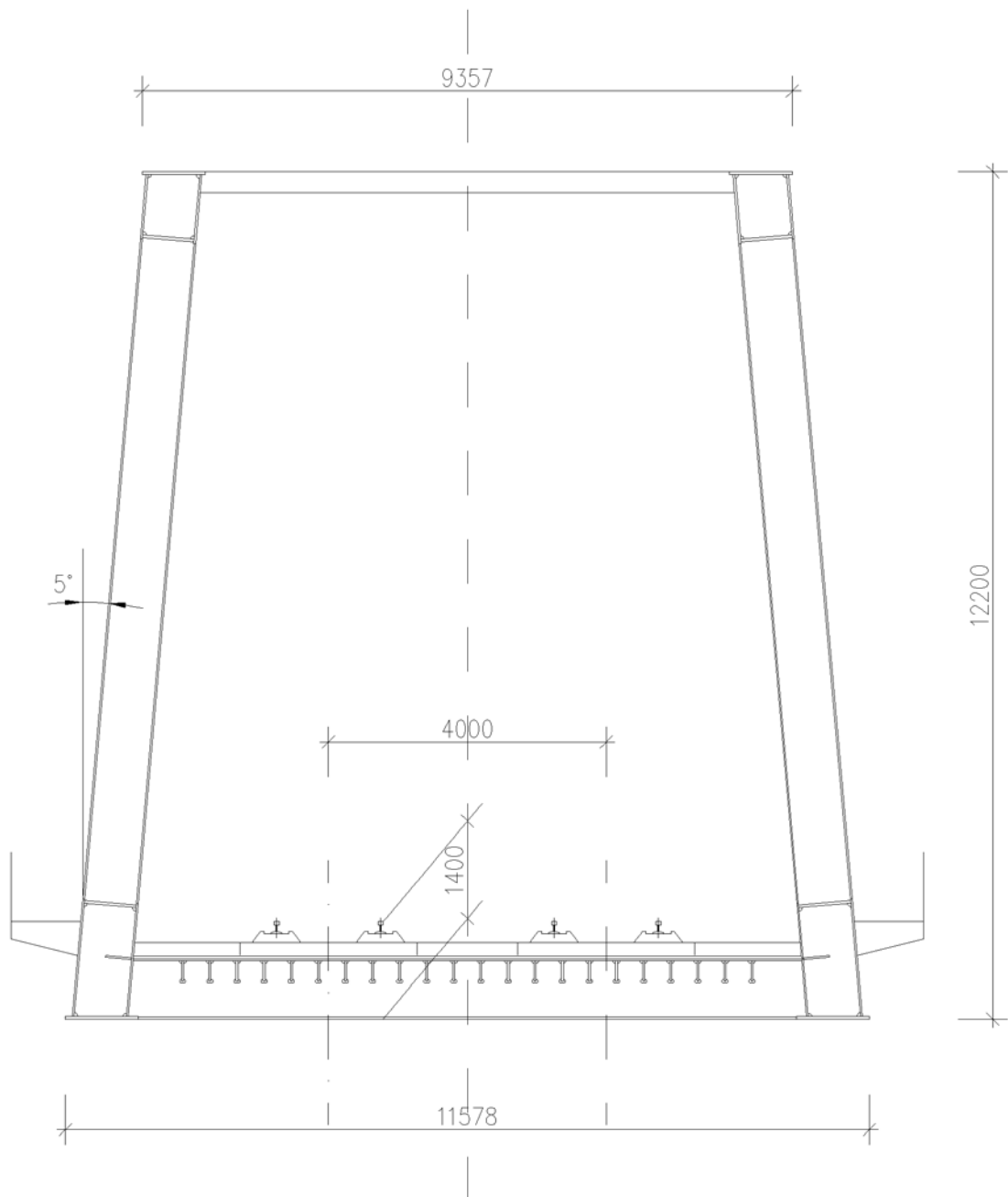


Bovenaanzicht Schaal 1:500 (hier verkleind weergegeven)

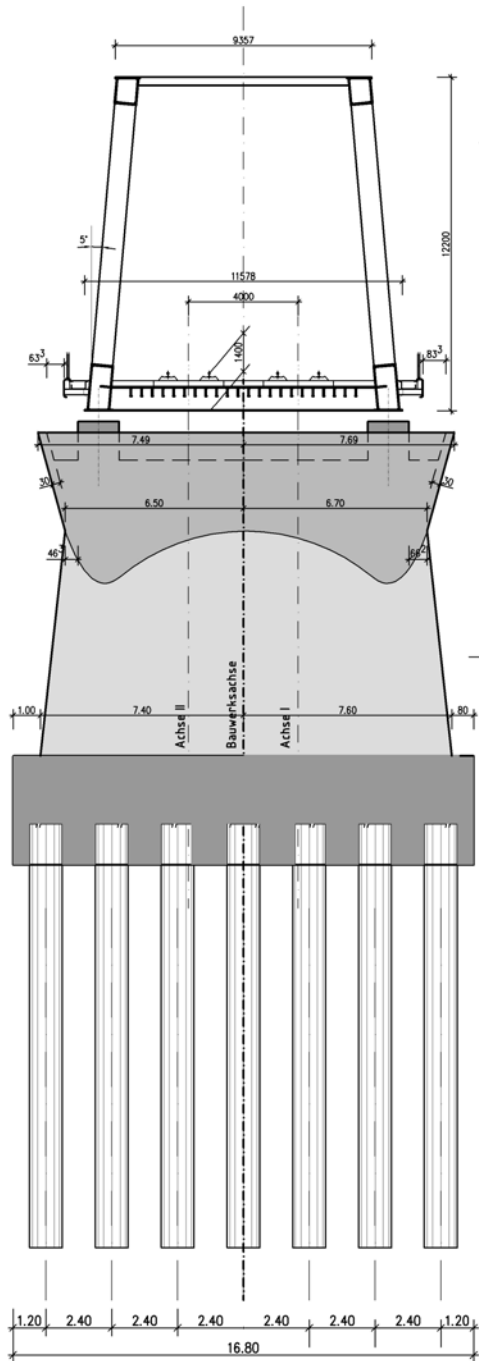


Dwarsdoorsnede

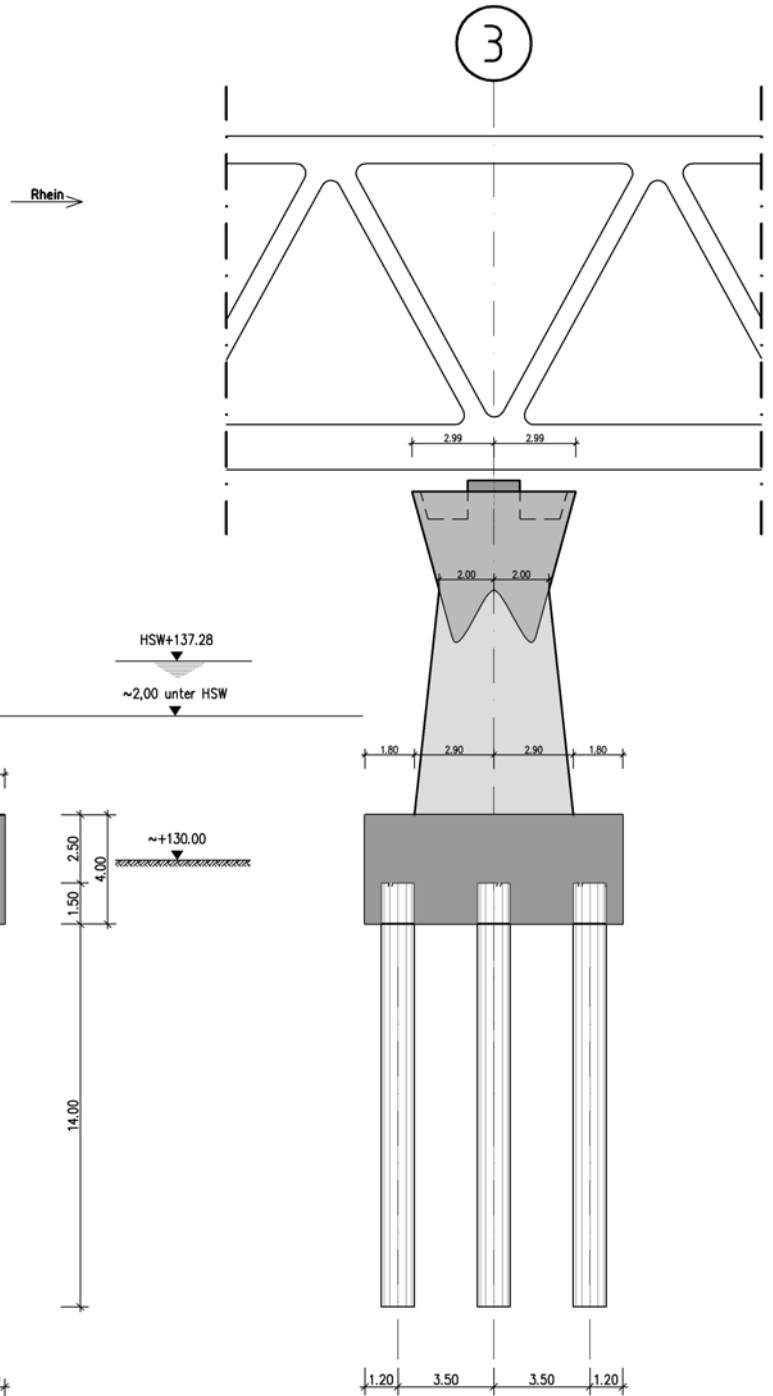
Schaal 1:100



Ansicht von Kehl Pfeiler NEU M 1:100



Querschnitt Pfeiler NEU M 1:100

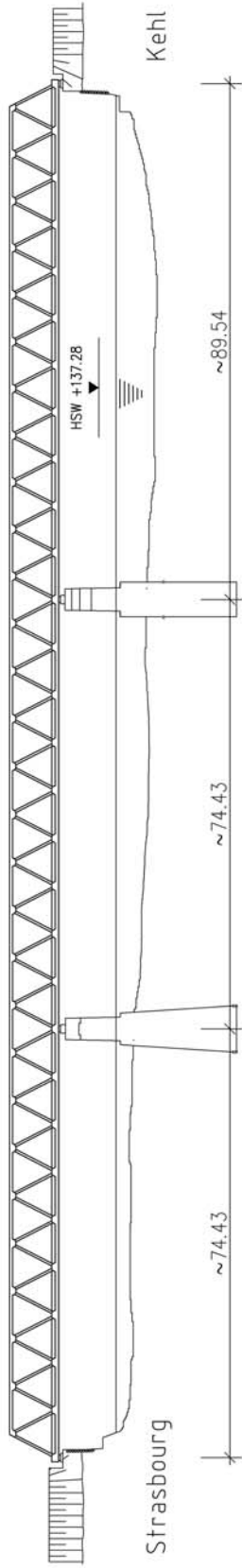


(Originele schaal verkleind weergegeven)

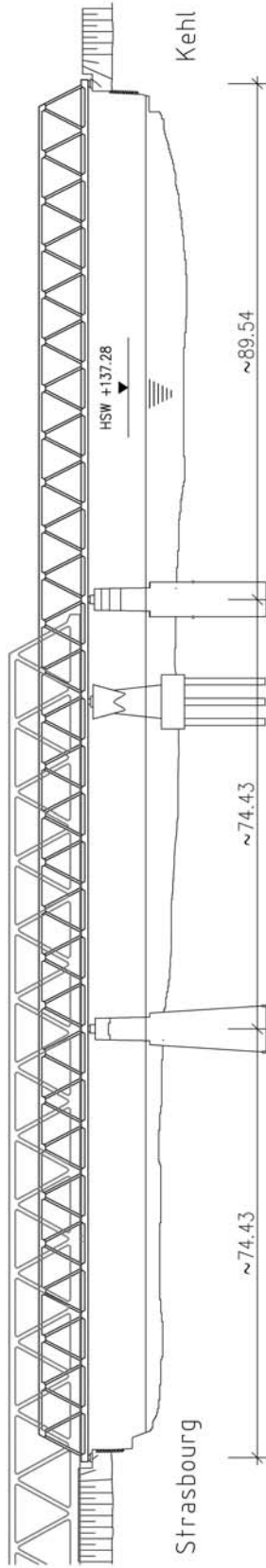
De aangegeven hoogten gaan uit van het normaal nulpunt (NN) (nieuw)

De aangegeven hoogten gaan uit van het normaal nulpunt (NN) (nieuw)

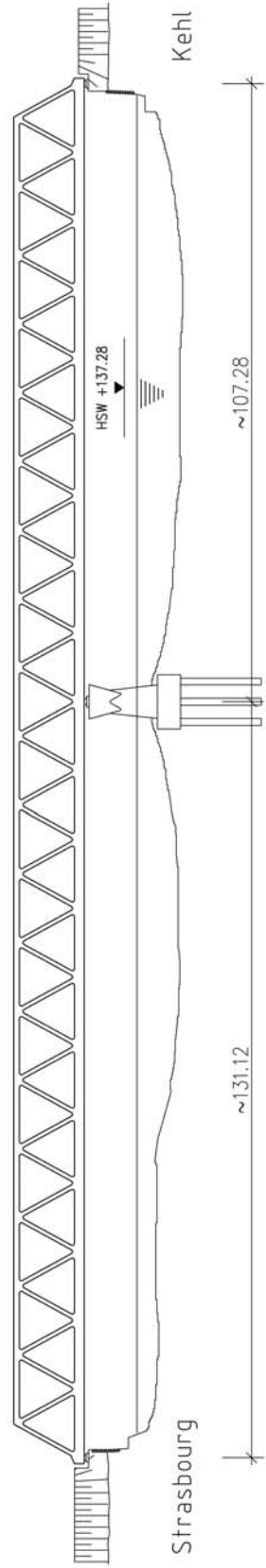
Bestand



Einschub



Neu



PROTOCOL 12

Implementatie van de Richtlijn 2000/60/EG (Kaderrichtlijn Water)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2004-I-11,

neemt kennis van het in de bijlage bij dit besluit vermelde verslag van haar Permanent Technisch Comité,

stelt met tevredenheid vast dat de Europese Unie, in het kader van de gemeenschappelijke strategie inzake de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water (Common Implementation Strategy), en de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR/IRC) / het Coördinatiecomité Rijn, de binnenvaartsector meer bij deze implementatie wensen te betrekken,

acht het noodzakelijk dat de CCR en haar lidstaten intensiever gebruik maken van deze door de Europese Commissie en de ICBR voorgestelde samenwerkingsmogelijkheden,

verzoekt haar secretariaat in samenwerking met het ICBR-secretariaat de mogelijkheid van de organisatie in het eerste halfjaar 2006 van een workshop over de integratie van de doelstellingen van de ontwikkeling van de binnenvaart en van de implementatie van de kaderrichtlijn water, te onderzoeken,

verzoekt haar lidstaten die tevens lidstaat van de Europese Gemeenschap zijn, om in het kader van de gemeenschappelijke strategie ter implementatie van de richtlijn, deskundigen op het gebied van vervoer uit de respectievelijke overheidsinstanties naar de stuurgroep voor hydromorfologische vraagstukken af te vaardigen, opdat bij het behandelen van deze kwesties de vereiste voorwaarden voor een milieuvriendelijke Rijn- en binnenvaart worden erkend en in acht genomen,

uit opnieuw haar wens dat de Centrale Commissie in de strategische coördinatiegroep wordt vertegenwoordigd en ondersteunt de verzoeken van haar secretaris-generaal, die dat beogen,

verzoekt de betrokken delegaties ook in de toekomst alle nuttige informatie over de mogelijke gevolgen voor de Rijn en de binnenvaart van de implementatie van deze richtlijn aan het Permanent Technisch Comité te verstrekken.

Bijlage

**Implementatie van de Richtlijn 2000/60/EG (Kaderrichtlijn Water)
- Verslag van het Permanent Technisch Comité
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

De inventarisatie van de huidige toestand conform artikel 5 van de KRW is grotendeels afgerond. De lidstaten hebben hun bijbehorende verslag bij de Europese Commissie ingediend. De inventarisatie van het stroomgebied Rijn geeft een duidelijk beeld van de belangrijkste gebruikers en de door hen veroorzaakte (milieu)belasting. Thans is men begonnen met de voorbereidingen voor het opstellen van de beheersplannen, die ook voor de Rijn als vaarweg relevante maatregelen bevatten. Dit is de aanleiding, ter vervulling van de uit Besluit 2004-I-11 voortvloeiende verplichtingen, om de plenaire vergadering verslag uit te brengen.

1. Analyse van de inventarisatie ten aanzien van de binnenscheepvaart

De belasting van het water met bepaalde stoffen en de consequenties van de hydromorfologische schade worden genoemd als kernpunten in de inventarisatie. De binnenvaart levert aan de eerstgenoemde belasting evenwel niet of nauwelijks een bijdrage.

Voor de hydromorfologische belasting geldt het tegendeel. De ingrepen ten behoeve van de binnenvaart worden voor een groot deel van het Rijnstroomgebied beschouwd als één van de belangrijkste oorzaken van de beschadigingen.

De indeling van de Rijn als waterlichaam, wezenlijk voor de nog te stellen waterkwaliteitsdoelen, moet nog worden geverifieerd. Evenwel zijn de bevaarbare Rijn en de grote zijrivieren voorlopig als "Sterk Veranderde" of "Kunstmatige" waterlichamen (heavily modified or artificial water bodies) geïdentificeerd.

De inventarisatie wordt beschouwd als een voorlopige eerste inschatting van de toekomstige beheersvraagstukken, waarbij het in overeenstemming brengen van de waterfuncties (scheepvaart, energieopwekking, hoogwaterbescherming, etc.) met de milieudoelstellingen van de KRW, wordt gezien als één van de vier belangrijkste beheersopgaven. Een gedetailleerde analyse van de inventarisatie is in de bijlage bij dit verslag vermeld.

De Waterdirecteuren van de EU, die onderling de gemeenschappelijke strategie voor de implementatie van de KRW (Common Implementation Strategy – CIS) afstemmen, hebben de hydromorfologische veranderingen als belangrijkste belasting van het oppervlaktewater genoemd, waarbij de binnenscheepvaart één van de vier bepalende factoren is.

2. Inbreng van de binnenvaart in de implementatie van de KRW

In de CCR-lidstaten die de KRW moeten implementeren vindt afstemming plaats tussen de vaarwegbeheerders en de milieuautoriteiten.

In het kader daarvan heeft de CCR tot nu toe voornamelijk bijgedragen aan de economische analyse. Bij de inventarisatie is daar ten dele rekening mee gehouden. In het betreffende hoofdstuk *Scheepvaart en Transport* van de inventarisatie is vermeld: "Voor een overzicht van de verkeerssituatie op de Rijn, de structuur van de binnenvaartvloot en de verdeling van de Rijnschepen per tonnageklasse wordt naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart verwezen," en verder: "De CCR¹ heeft ter verduidelijking van de economische betekenis van de binnenvaart een uitgebreide lijst met indicatoren opgesteld. Deze lijst kan bij het vervolg van de werkzaamheden als basis dienen." Het secretariaat heeft bovendien bij diverse andere onderwerpen informatie verschaft.

¹ Het document is door de Permanent technische Werkgroep van de CCR opgesteld.

3. Verdere stappen bij de implementatie van de KRW

De volgende stappen sluiten aan op de inventarisatie:

- Opstellen van een monitoringsprogramma, tot 2006
- Opstellen van beheersplannen, tot 2009; een document met voorstellen wordt reeds medio 2006 ingediend
- Implementatie van een programma van maatregelen, tot 2012,
- Bereiken van de waterkwaliteitsdoelstellingen, tot 2015..

4. Mogelijke risico's voor de scheepvaart bij de implementatie van de KRW

Het belang van de gebruiksfunctie scheepvaart wordt door de autoriteiten bij de implementatie van de KRW niet in twijfel getrokken. Vertegenwoordigers van de politiek benadrukken de economische betekenis van de verschillende gebruiksfuncties van de Rijn en meer in het algemeen de ecologische voordelen van de binnenscheepvaart.

Een aanzienlijk deel van de KRW moet nog nader worden uitgewerkt. Onder leiding van het directoraat-generaal Milieu van de Europese Commissie worden door diverse expertgroepen richtsnoeren opgesteld, die door de nationale autoriteiten bij de implementatie van de KRW moeten worden gevolgd. De scheepvaartautoriteiten en het bedrijfsleven zijn tot nu toe niet in deze groepen vertegenwoordigd. Het directoraat-generaal Verkeer en Energie van de Europese Commissie is pas sinds oktober van dit jaar noemenswaardig bij dit proces betrokken.

Van groot belang bij de implementatie van de KRW zijn de nog op te stellen stroomgebiedbeheersplannen, die maatregelen bevatten die moeten worden doorgevoerd om de waterkwaliteitsdoelstellingen te behalen. Men moet ervan uitgegaan, dat het onderhoud en de verdere ontwikkeling van de vaarwegen in zekere mate wordt bemoeilijkt door de KRW, maar niet onmogelijk wordt gemaakt.

Organisaties die met de CCR samenwerken, zoals de PIANC, EBU of EFIP, hebben hun bezorgdheid geuit dat de implementatie van de KRW een negatieve invloed zal hebben op de verdere ontwikkeling van de binnenscheepvaart, in het bijzonder wanneer men er niet in slaagt om bij de implementatie de transportbelangen te integreren, om een met de scheepvaart rekening houdend sedimentmanagement te realiseren en om flexibiliteit te betrachten bij het bepalen van waterkwaliteitsdoelstellingen voor sterk veranderde waterlichamen..

5. Rol van de CCR bij de verdere implementatie van de KRW

Reeds in de Akte van Mannheim worden de lidstaten verplicht om het vaarwater van de Rijn en de bijbehorende bouw- en kunstwerken "in goede toestand te brengen en te houden". Dientengevolge hebben de lidstaten telkens in het kader van de CCR afspraken gemaakt ten behoeve van het voldoen aan deze verplichtingen en het onderhoud, de verbredingen en verdieping van de Rijn als vaarweg. Hiertoe heeft de CCR immers het Permanent Technisch Comité ingericht. Dientengevolge is het consequent dat de CCR zich bezig houdt met de implementatie van de KRW, voor zover het de Rijn als waterweg betreft.

De internationale coördinatie van de implementatie van de KRW vindt grotendeels plaats in het kader van de ICBR (Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn). De ICBR acht het noodzakelijk om de scheepvaart mee te nemen, tezamen met de andere gebruiksfuncties, bij verdergaande maatregelen bij de implementatie van de KRW.

De bij de implementatie van de KRW betrokken lidstaten zullen ook het opstellen van de stroomgebiedbeheersplannen onderling coördineren via de ICBR en naast kleinschaliger beheersplannen ook gezamenlijk een beheersplan voor het gehele stroomgebied Rijn (River Basin Plan) opstellen. Dit is een meer omvattend kaderdocument, waarin in het bijzonder de milieudoelen voor de Rijn en de bijbehorende maatregelen worden vastgelegd. Op grond van de bijzondere relevantie van dit Stroomgebiedbeheersplan "Rijn" en de mogelijke consequenties daarvan op de instandhouding, verbreding en verdieping van vaarwegen is het noodzakelijk dat de CCR door de ICBR en haar lidstaten wordt geïnformeerd over belangrijke stappen en resultaten van de internationale coördinatie van het Stroomgebiedbeheersplan. Dit stelt de CCR in staat om, voor zover noodzakelijk, de bredere belangen van de binnenscheepvaart in het proces in te brengen.

De CCR en de ICBR hebben elkaar wederzijds de status van waarnemer toegekend, hetgeen de samenwerking en informatie-uitwisseling vergemakkelijkt. Tussen de secretariaten bestaat een functionele werkrelatie. De CCR en haar lidstaten zouden deze bestaande informatiekanalen intensief moeten benutten.

De ICBR heeft workshop gehouden op het gebied van sedimentmanagement. De CCR heeft als waarnemer hieraan deelgenomen. In vervolg daarop heeft de ICBR besloten, vooral in het licht van de mogelijke vervuiling van sedimenten, om een internationale werkgroep Sedimentmanagement op te richten, met vertegenwoordigers van de vaarwegbeheerders. Daar het sedimentmanagement een bijzonder grote invloed heeft op de toestand van de vaarweg, is het wenselijk dat de ICBR en de deelnemende vaarwegbeheerders de CCR informeren over de voortgang van het werk en de genomen besluiten.

De CCR en de Europese Commissie hebben een samenwerkingsovereenkomst afgesloten, die door de verantwoordelijk Directie op het gebied van de binnenscheepvaartangelegenheden ook zeer goed wordt nagekomen. Daarentegen is het het Secretariaat tot nu toe niet gelukt om een toereikende werkrelatie op te zetten met de voor Milieu verantwoordelijke Directies van de Europese Commissies. Dit geldt tevens voor het gremium van Europese Waterdirecteuren, die op EU-niveau strategische beslissingen nemen omtrent de implementatie van de KRW.

De Europese Commissie en het gremium van EU-Waterdirecteuren zijn van mening, dat waterkracht en scheepvaart bij de implementatie van de KRW explicieter moeten worden meegenomen. De Commissie heeft voorgesteld om bij de gemeenschappelijke implementatiestrategie ook de aspecten van de binnenvaart te behandelen, omdat deze een wezenlijke invloed heeft op de waterlichamen. In reactie hierop heeft de secretaris-generaal van de CCR aan de Europese Commissie voorgesteld om een werkgroep op te richten voor Binnenvaartvraagstukken (zie document PRE (05) 6 = TP (05) 5.). Een schriftelijk antwoord van de Commissie hierop wordt nog verwacht. Evenwel heeft de Commissie voorgesteld dat de CCR lid wordt van de Strategische Stuurgroep van de CIS¹. De secretaris-generaal heeft daarop een overeenkomstig instemmingbesluit opgesteld, waaromtrent nog dit jaar een besluit wordt verwacht.

Intussen hebben de Waterdirecteuren besloten, om geen werkgroep in te richten omtrent vraagstukken voor de binnenscheepvaart, maar om in het kader van de CIS een nieuwe activiteit "Water Framework Directive and Hydromorphological Pressure Resulting from Hydropower, Navigation and Flood Defence Activities" in het leven te roepen. Het mandaat van deze activiteit omvat onder andere het in overeenstemming brengen van verschillende beleidlijnen, in het bijzonder met betrekking tot de verenigbaarheid van het waterbeleid en het transportbeleid. Ter aansturing van deze activiteit wordt een comité met vertegenwoordigers van de lidstaten en belanghebbenden (stakeholders) opgericht. Het lijkt noodzakelijk, dat de lidstaten van de CCR hierin vertegenwoordigd worden door competente experts van de verkeersautoriteiten, daar de lidstaten van de CCR ongeveer driekwart van de Europese binnenscheepvaart in zich verenigen.

¹ Common Implementation Strategy

Conclusie

Aangezien de implementatie van de KRW bij de lidstaten berust, is het voor een evenwichtige afweging van de belangen van de binnenscheepvaart noodzakelijk dat er intensieve deelname is van de nationale scheepvaartautoriteiten in de relevante processen. Flankerend hieraan moeten de delegaties en het secretariaat van de CCR op internationaal niveau deelnemen aan de lopende processen en daartoe de samenwerking met de IKSJ alsmede de Europese Waterdirecteuren en de Europese Commissie intensiveren.

De samenwerking met de IKSJ maakt het mogelijk om de aanpak direct af te stemmen met de milieuautoriteiten voor het stroomgebied "Rijn". Op die manier moet het te bereiken zijn dat enerzijds maatregelen ter implementatie van de KRW overeenstemmen met de gewenste ontwikkeling van de binnenscheepvaart, en anderzijds dat maatregelen die nodig zijn voor het behoud van de Rijn als vaarweg en de doorontwikkeling van de binnenvaart in overeenstemming gebracht worden met de doelen van de KRW..

Bovenal is het van strategische betekenis, dat de samenwerking van de CCR en de vaarwegbeheerders in haar lidstaten met de Europese Commissie en de EU-Waterdirecteuren intensiever wordt. Hierbij geldt, dat de Gemeenschappelijke Implementatiestrategie van de KRW zodanig vormgegeven wordt, dat het vervoersbeleid van de EU, van haar lidstaten en van de CCR niet gehinderd of wezenlijk verzwakt wordt. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is een engagement van de CCR op meer strategisch niveau alsmede in de geplande activiteit omtrent hydromorfologische belastingen, die door de binnenscheepvaart worden veroorzaakt. Daartoe kan het secretariaat van de CCR deelnemen in de Strategische Stuurgroep van de CIS. Bovendien zouden de lidstaten actief moeten deelnemen in de stuurgroep behorende bij deze activiteit omtrent hydromorfologie.

Analyse van de Inventarisatie in het kader van de KRW ten aanzien van de binnenscheepvaart

1 Uitvoering van de inventarisatie Deel A voor de Binnenvaart

Onderstaand zijn de belangrijkste vindplaatsen in de inventarisatie Deel A (document TP/G (05) 6) met relevantie voor de binnenvaart weergegeven:

- Resultaten en toekomstperspectief
- Paragraaf 2.1.2 – Diagnose van de huidige toestand van het oppervlaktewater
- Paragraaf 3.1.3 – Hydromorfologische schade en afvoerregulering
- Paragraaf 3.1.4 – Andere belastingen
- Paragraaf 4.1 – Kunstmatige en vermoedelijk sterk veranderde waterlichamen
- Paragraaf 4.2 – Inschatting van realisering van waterkwaliteitsdoelen voor de oppervlaktewaterlichamen
- Paragraaf 5 – Lijst met beschermde gebieden
- Paragraaf 6 – Economische analyse
- Paragraaf 6.1 – Watergebruiksfuncties
- Paragraaf 6.2 – Baseline scenario's

2 Belasting van de Rijn

In paragraaf 3.1 van de inventarisatie wordt vastgesteld, dat: "Het zwaartepunt van de (chemische) belastingen ligt bij de puntlozingen en diffuse lozingen, o.a. van de landbouw, en bij morfologische schade, o.a. door verbredingen en verdiepingen ten behoeve van de scheepvaart, energieopwekking (waterkracht) en hoogwaterbescherming.

De chemische belasting van de Rijn lijkt beheersbaar, in het bijzonder ook vanwege de omvangrijke reducties van belangrijke vervuilingbronnen in de laatste jaren. De binnenvaart draagt aan deze chemische belasting weinig tot niets bij.

Het tegenovergestelde geldt voor de hydromorfologische schade. In paragraaf 3.1.3 van de inventarisatie wordt onder "Ingrepen ten behoeve van de scheepvaart" gemeld, dat: „De hydromorfologische ingrepen ten behoeve van de scheepvaart worden beschouwd als de meest significante hydromorfologische schade in een zeer groot deel van het Rijnstroomgebied, tussen Basel (Rheinfelden) en Rotterdam over een afstand van 800 km". Tenslotte wordt in paragraaf 3.1.4 onder "Andere belastingen" wederom de scheepvaart op de eerste plaats genoemd met betrekking tot de door haar veroorzaakte golfslag, omwoeling van de waterbodem en de mogelijke gevolgen van scheepsongevallen (met gevaarlijke stoffen).

3 Indeling van de Rijn

In paragraaf 4.1 geeft de inventarisatie aan, dat: „De hoofdstroom van de Rijn vanaf Schaffhausen tot aan de monding in de Noordzee en de grote zijrivieren Neckar, Main, Mosel, midden- en benedenloop van de Nahe, alsmede de Lahn, de benedenloop van de Ruhr en het IJsselmeer worden aangemerkt als mogelijke sterk veranderde of kunstmatige waterlichamen.“ En verder: „Bescherming tegen hoogwater en scheepvaart zijn de belangrijkste gebruiksfuncties, op grond waarvan de meeste waterlichamen als kunstmatig kunnen en/of moeten worden aangemerkt.“

4 Beheersvraagstukken

In het deel Resultaten en toekomstperspectief van de inventarisatie wordt gesteld, dat: "De inventarisatie wordt gebruikt als voorlopige inschatting van de toekomstige beheersvraagstukken, die in de periode 2005-2009 (in het bijzonder op het gebied van invoering van monitoringsprogramma's en eerste toepassing van in Europa nog te ontwikkelen beheersplannen). Als één van de vier belangrijkste beheersvraagstukken wordt genoemd: "Het in overeenstemming brengen van gebruiksfuncties (scheepvaart, waterkracht, hoogwaterbescherming etc.) met de doelen van de KRW."

PROTOCOL 13

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

Geen besluit

PROTOCOL 14

Stand van de werkzaamheden van de gemeenschappelijke groep CCR-DC voor een rationalisering van de wijze waarop bekendheid met een bepaald riviergedeelte wordt verworven

Geen besluit

PROTOCOL 15

Het recht voor de houders van een Rijnpatent om als stuurman op de Donau te varen

Besluit

De Centrale Commissie,

in herinnering brengend dat zij de gelijkwaardigheid van de documenten die de schippers betreffen wenst te bevorderen,

strevend naar het waarborgen van een gelijke behandeling tussen Donau- en Rijnschippers,

handelend in het kader van de samenwerking met de Donaucommissie,

geeft haar secretaris-generaal de opdracht de in de bijlage bij dit besluit vermelde brief aan de Donaucommissie te doen toekomen.

Bijlage bij protocol 15

1 december 2005

Betreft: Het recht van de houders van een Rijnpatent om als stuurman op de Donau te varen

Zeer geachte mijnheer de directeur-generaal,

Overeenkomstig artikel 23.02 2.6, onder d, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, kan iedere schipper met "een vaartijd in de binnenvaart van tenminste vier jaar en in het bezit van een aan het grote patent gelijkwaardig bevoegdheidsbewijs voor het voeren van een schip op andere binnenwateren dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ingevolge artikel 3.05, derde lid, van het Reglement Rijnpatenten 1998 is erkend" als stuurman op de Rijn varen. Tot op heden zijn het door Hongarije afgegeven Donaupatent, het door de Tsjechische Republiek afgegeven vaarbewijs – kapitein klasse I en het door Oostenrijk afgegeven kapiteinspatent A zijn, overeenkomstig artikel 3.05, onder 3, van het Reglement Rijnpatenten door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gelijkwaardig aan het Groot Patent erkend. De delegaties van de CCR kende de nationale regelgevingen van deze landen dan ook en deze regelgevingen konden onmiddellijk worden onderzocht. Iedere houder van een van deze documenten kan voortaan onmiddellijk als stuurman op de Rijn varen. De Centrale Commissie is vanzelfsprekend bereid nieuwe verzoeken op grond van de nationale regelgeving van andere Donaulanden, te onderzoeken

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart verzoekt op haar beurt aan de Donaucommissie de aanbeveling aan haar lidstaten te doen om in het kader van hun regelgeving voor de houders van een Rijnpatent het recht tot varen als stuurman op de gedeelten van de Donau die tot het gebied van die lidstaten behoren, te erkennen.

De Centrale Commissie houdt zich beschikbaar voor iedere nader gewenste toelichting of documentatie ter beoordeling van dit verzoek.

Hoogachtend,

Jean-Marie WOEHLING
Secretaris-generaal

De heer Danaïl NEDIALKOV
Directeur-generaal van het secretariaat van de
DONAUCOMMISSIE
Benczur utca 25
H – 1068 BUDAPEST

PROTOCOL 16

Richtlijn nr. 1 voor de bevoegde autoriteiten volgens artikel 1.05 van het reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen

Besluit

I

De Centrale Commissie neemt, op voorstel van haar Comité Sociale zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding, de in de bijlagen bij dit besluit vermelde Richtlijn nr. 1 voor de bevoegde autoriteiten volgens artikel 1.05 van het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen aan.

II

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

2004-I-20, waarmee de Centrale Commissie aan haar Comité Sociale zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding opdracht heeft gegeven het ontwerp voor een voorschrift voor veiligheidspersoneel in de passagiersvaart aan een afsluitende beoordeling te onderwerpen en

2004-II-22 waarmee de Centrale Commissie het ontwerp van het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen heeft aangenomen,

ter bespoediging van de inwerkingtreding van de richtlijnen volgens artikel 1.05 van bovengenoemd reglement,

draagt de bevoegdheid over aan haar Comité Sociale zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding om de richtlijnen overeenkomstig artikel 1.05 van het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen goed te keuren en om die richtlijnen naderhand te wijzigen. In geval van onenigheid in het Comité, worden de ontwerpen aan de Centrale Commissie voorgelegd.

Het Comité Sociale zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding zal bij iedere plenaire zitting over de sinds de voorgaande zitting verleende goedkeuringen verslag uitbrengen aan de Centrale Commissie, die daar nota van zal nemen.

Bijlage

(zie aan het einde van dit document)

PROTOCOL 17

Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 en Bijlage 7)

Besluit

De Centrale Commissie,

ten behoeve van aanpassing aan de eisen van de scheepvaart alsmede ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité voor het Politiereglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot de wijzigingen van de artikelen 1.10, eerste en tweede lid, 1.19, 3.13, eerste lid, 3.23, 3.27, 6.31, eerste lid, 6.32, tweede lid, 7.04, tweede lid, 9.06, eerste en tweede lid, 11.02, derde lid, onderdelen 3.6 en 3.7 alsmede van bijlage 7, onderdeel E, van het Rijnvaartpolitiereglement, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

De in de bijlagen 1 en 2 vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2006 tot en met 31 maart 2009. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in bijlage 2 vermelde bepalingen, die vóór 1 december zijn vastgesteld en die op dat tijdstip nog van kracht zijn, vervallen met ingang van 1 april 2006.

Bijlage 1 bij protocol 17

1. *Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:*

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

w. op het riviergedeelte tussen Basel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 m het bewijs bedoeld in artikel 22a.05, tweede lid onderdeel b, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn;“

b. *Aan het eerste lid wordt een nieuw onderdeel x toegevoegd, luidende:*

„x. de overeenkomstig artikel 8a.02, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn vereiste kopieën van het certificaat van typegoedkeuring en van het proces-verbaal van de motorkenmerken van iedere motor.“

c. *Aan het tweede lid, wordt een zin toegevoegd, luidende:*

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

2. *Artikel 1.19 wordt als volgt gewijzigd:*

"Artikel 1.19

Verkeersaanwijzingen

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

3. *Artikel 3.13, eerste lid onderdeel e, komt te luiden:*

“e. de boordlichten, voorgeschreven onder b. Deze lichten mogen echter onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip worden gevoerd;”

4. *Artikel 3.23 komt te luiden:*

“Artikel 3.23

Tekens van drijvende voorwerpen en van drijvende inrichtingen die stilliggen (Bijlage 3: schets 47)

Onverminderd de bijzondere voorwaarden die op grond van artikel 1.21 kunnen worden gesteld, moeten een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen des nachts voeren:

witte gewone rondom schijnende lichten, in voldoende aantal om hun omtrek aan de zijde van het vaarwater aan te duiden.

De in de eerste alinea voorgeschreven lichten behoeven niet gevoerd te worden, indien aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 3.20, derde lid onder b of c, is voldaan.”

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

De tweede volzin:

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

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

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

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

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

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

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

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

9. *Artikel 9.06, eerste en tweede lid, komen te luiden:*

„1. Een schip mag varen:

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

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

10. Bijlage 7, onderdeel E. 7, komt te luiden:

„E.7 Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.
(artikel 7.04, lid 2)



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



Bijlage 2 bij protocol 17

Artikel 11.02, onderdeel 3.6 en 3.7, komen te luiden:

„3.6	a. Pannerden (km 867,46) t/m Lekkanaal (km 949,40)	110	17,70
	b. Bovendien voor duwstellen met een lengte van meer dan 110 m en een boegbesturingsinstallatie van voldoende vermogen. Tussen de IJsselkop (km 878,60) en Arnhem (km 885,00) is het verboden voorbij te lopen en te ontmoeten. De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten. Voorts bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varend op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 200 m (lengte) en 23,00 m (breedte).	186,50	11,45

3.7	Lekkanaal (km 949,40) t/m Krimpen (km 989,20)		
	a. korte formatie	116,50	22,90
	b. lange formatie	193	11,45
	De bevoegde autoriteit kan grotere afmetingen toelaten.“		

PROTOCOL 18

Voorschriften omtrent de kleur en sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart (1990-I-16)

Wijzigingen in artikel 6 (Verhouding tussen I_O , I_B en t) en artikel 9 (Spreiding van de lichtsterkte der lichten), tweede lid, door een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 16

Besluit

De Centrale Commissie,

ten behoeve van aanpassing van de Voorschriften omtrent de kleur en sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, aan de technische ontwikkeling en aan de bepalingen omtrent kentekens van snelle schepen op de Rijn in het Rijnvaartpolitiereglement,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

overeenkomstig artikel 16 van de Voorschriften omtrent de kleur en sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen in de artikelen 6 en 9 van de Voorschriften omtrent de kleur en sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart.

Deze wijzigingen gelden van 1 april 2006 tot en met 31 maart 2009.

Bijlage bij protocol 18

1. Artikel 6 komt te luiden:

“Artikel 6

Verhouding tussen I_O , I_B en t

1. I_O is de fotometrische lichtsterkte in candela (cd), bij elektrisch licht bij nominale spanning gemeten.
2. I_B is de bedrijfslichtsterkte in candela (cd).
3. t is de zichtbaarheid in kilometers (km).
4. Rekening houdend met, bij voorbeeld, veroudering van de lichtbron, vervuiling van de optiek en de spanningsschommelingen in het boordnet, wordt de bedrijfslichtsterkte I_B 25% kleiner dan I_O (de fotometrische lichtsterkte) aangenomen. Derhalve geldt de formule:

$$I_B = 0,75 \cdot I_O$$

5. De verhouding tussen I_B en t van de lichten wordt als volgt geformuleerd:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}.$$

6. De atmosferische transmissiefactor q wordt gesteld op 0,76, hetgeen overeenkomt met een meteorologisch zicht van 14,3 km.
7. Voor de zichtbaarheid van flikkerlichten voor het gebruik overdag en 's nachts is de visueel effectieve lichtsterkte (I_{EFF}) bepalend. I_{EFF} is een maat eenheid voor de zichtbaarheid en de effectiviteit van het uitgestraalde flikkerlicht. I_{EFF} wordt berekend uit de grootste punctuele lichtsterkte in de richting van de waarneming volgens de Blondel-Rey vergelijking, als volgt:

$$I_{EFF} = \frac{\int_{t_1}^{t_2} I_{MAX} dt}{0,2 + (t_2 - t_1)}$$

Daarbij betekent

I_{EFF} effectieve lichtsterkte in candela (cd),

I_{MAX} momentwaarde in candela (cd),

0,2 Blondel-Rey constante in seconden (s),

t_1 en t_2 begrensde tijdsduur van de integratie in seconden (s).

Indien de duur van de lichtverschijning na aftrek van de tijdsduur van aanzwellen en uitgaan groter is dan 0,3 s, kan het licht als vast licht worden aangemerkt. In dat geval behoeft de effectieve lichtsterkte niet te worden bepaald.“

2. Artikel 9, tweede lid, komen te luiden:

“2. Verticale spreiding

- a. Bij een helling van de lantaarn van $\pm 5^\circ$ ten opzichte van het horizontale vlak moet de lichtsterkte nog ten minste 80% en bij een helling van $\pm 7,5^\circ$ nog ten minste 60% bedragen van de lichtsterkte verkregen bij een helling van de lantaarn van 0° , zonder dat daarbij het 1,2-voudige van de lichtsterkte wordt overschreden.
- b. In afwijking van onderdeel a geldt voor de verticale spreiding van de lichtsterkte van een flikkerlicht:

Bij een helling van het flikkerlicht van $\pm 2^\circ$ ten opzichte van het horizontale vlak moet de lichtsterkte nog ten minste 80% van de lichtsterkte verkregen bij een helling van 0° bedragen.”

PROTOCOL 19

Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (artt. 1.01, 8.02, 10.02, 21.02, 22a.01 tot en met 22a.04 en 22a.06, 22b.01 tot en met 22b.12, Bijlage D)

Besluit

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

- a. artikel 1.01, lid 20a – Snel schip
(aangenomen bij Besluit 2002-II-22),
- b. artikel 8.02, vierde lid – Isolaties van machineonderdelen
(aangenomen bij Besluit 2002-II-20),
- c. artikel 10.02, tweede lid, onderdeel a – Stalen trossen voor het meren
(aangenomen bij Besluit 2002-II-20),
- d. artikel 21.02, tweede lid, onderdeel d – Referenties aan bepalingen
(aangenomen bij Besluit 2002-II-20),
- e. artikel 22a.01 tot en met 22a.04 (behalve vijfde en achtste lid) en 22a.06 – Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m
(aangenomen bij Besluit 2002-II-19),
- f. artikel 22a.04, vijfde en achtste lid – Referentie aan het ADN
(aangenomen bij Besluit 2002-II-20),
- g. artt. 22b.01 tot en met 22b.12 – Snelle Schepen
(aangenomen bij Besluit 2002-II-22),
- h. Bijlage D, Model 1 en 2 – Vervoer gevaarlijke stoffen.
(aangenomen bij Besluit 2002-II-20).

De voorschriften bedoeld in de onderdelen a, b, c, g en h gelden van 1 april 2006 tot en met 31 maart 2009.

Het voorschrift bedoeld in onderdeel d geldt van 1 januari 2006 tot en met 30 september 2008.

De voorschriften bedoeld in de onderdelen e en f gelden van 1 april 2006 tot en met 30 september 2007.

PROTOCOL 20

Wijziging van het reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Bijlage A, Bijlage J, Onderdeel I, II en VIII)

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artt. 8a.01, lid 16 en 17, 8a.03, eerste lid, 8a.07, 8a.11, derde lid, Bijlage A, lid 20, Bijlage J, Onderdeel I, lid 2.4, Onderdeel II, Bijlage 3 en Onderdeel VIII,.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2006 tot en met 31 maart 2009.

Bijlage bij protocol 20

1. *Artikel 8a.01, zestiende en zeventiende lid, komen te luiden:*

- “16. *proces-verbaal van de motorkenmerken:* het document, bedoeld in bijlage J, deel VIII, waarin alle kenmerken van de motor, met inbegrip van de onderdelen (componenten) en afstellingen die een weerslag hebben op het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes evenals alle veranderingen daarvan, vastgelegd zijn;”
17. *inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken:* het document, bedoeld in artikel 8a.11, derde lid, ten behoeve van inbouwkeuringen, tussentijdse keuringen dan wel bijzondere keuringen.”

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

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

3. *Artikel 8a.07, eerste en tweede lid, komen te luiden:*

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

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

2. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan de gelijkwaardigheid erkennen van andere overeenstemmende normen vastgelegd in internationale regelingen, dan wel in voorschriften van de Rijnoverstaten of België of van een derde land met de voorwaarden en de bepalingen van dit hoofdstuk inzake de typegoedkeuring van motoren.”

4. *Artikel 8a.11 wordt als volgt gewijzigd:*

Een derde lid wordt toegevoegd, luidende:

„3. Die keuringen als bedoeld in het eerste lid geschieden aan de hand van het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken. In dit formulier, dat door de fabrikant wordt opgesteld en dat door een bevoegde autoriteit moet worden goedgekeurd, worden de onderdelen die betrekking hebben op de uitlaatgassen alsmede de instellingen en kenmerken gespecificeerd, bij toepassing waarvan kan worden uitgegaan van een onafgebroken inachtneming van de grenswaarden van het uitlaatgas. Daarin wordt tenminste vermeld:

- a. Vermelding van het motortype, van de motorfamilie of van de motorgroep daarbij het nominale vermogen en het nominale toerental specificerend;
- b. Een lijst van componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motor kenmerken;
- c. Niet te verwarren merktekens om de toegelaten componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen te identificeren (bijv. nummers van onderdelen die zich op de componenten bevinden);
- d. Vermelding van de motorkenmerken die betrekking hebben op de uitlaatgassen zoals instellingsmogelijkheden van het injectiemoment, van de toegelaten temperatuur van het koelwater en van de maximale tegendruk van het uitlaatgas.

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

5. *Bijlage A bij het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, onderdeel 20, komt te luiden:*

“20 De volgende bescheiden zijn ter inzage bij deze aanvraag gevoegd:

- a)*) de scheepsbrief,
- b)*) het document betreffende de toekenning van het officiële scheepsnummer,
- c)*) de meetbrief,
- d)*) de bescheiden betreffende de stoomketels en andere drukvaten,
- e)*) het certificaat van goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn,
- f)*) de verklaring betreffende het vooronderzoek,
- g)*) de verklaring, afgegeven door het erkende classificatiebureau,
- h)*) een schema van de elektrische installaties en bedieningsinstrumenten,
- i)*) het getuigschrift over de vast ingebouwde brandblusinstallaties,
- k)*) de verklaring betreffende de vloeibaargasinstallaties,
- l)*) tekeningen en gegevens voor berekeningen betreffende passagiersschepen,
- m)*) overige gegevens voor berekeningen en bewijzen.
- n)*) het certificaat van typegoedkeuring,
- o)*) het proces-verbaal van de motorkenmerken en het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken.”

6. *Bijlage J, deel I, wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Onderdeel 2.4 komt te luiden:*

“2.4 De motoren moeten zo ontworpen zijn dat de verschillende onderdelen, de afstelbare eigenschappen en de motorkenmerken die het emissiegedrag beïnvloeden gemakkelijk gecontroleerd kunnen worden. De fabrikant moet een inlichtingenformulier ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken overeenkomstig artikel 8a.01, zeventiende lid, toevoegen aan de handleiding.”

b. *Bijlage J, in deel II, aanhangsel 3, wordt aan de voetnoot bij de titel wordt een volzin toegevoegd, luidende:*

„Opsommingen in tabelvorm zijn toegelaten.“

c. Deel VIII wordt als volgt gewijzigd:

„Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage J, deel VIII (model)

DEEL VIII

PROCES-VERBAAL VAN DE MOTORKENMERKEN

0. Algemene gegevens

0.1 Gegevens van de motor

0.1.1 Fabrieksmerk:

0.1.2 Aanduiding van de fabrikant:

.....

0.1.3 Nummer van typegoedkeuring:

0.1.4 Motor identificatienummer:

0.2 Documentatie

De motorkenmerken moeten getest worden en de testresultaten moeten worden vastgelegd. De documentatie moet op afzonderlijke, apart genummerde bladen geschieden. De tester moet deze ondertekenen en bij dit proces-verbaal voegen.

0.3 Test

De test wordt uitgevoerd volgens de aanwijzingen⁽¹⁾ van de fabrikant met betrekking tot de controle van de componenten van de in te stellen onderdelen en van de motorkenmerken. De tester kan in bijzondere gevallen en gemotiveerd naar eigen inzicht ervan afzien tests van bepaalde motorkenmerken uit te voeren.

0.4 Dit proces-verbaal van de motorkenmerken bestaat uit een totaal van⁽²⁾ blz., aantekeningen inbegrepen.

(1) Zie het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, Bijlage J, Deel I, onderdeel 2.4

(2) In te vullen door de tester.

Motorkenmerken

Dit document bevestigt dat de kenmerken van de geteste motor niet ontoelaatbaar van de voorgeschreven kenmerken afwijken.

1.1 Inbouwkeuring

Naam en adres van de keuringsinstantie:
.....
.....

Naam van de tester:

Plaats en datum:

Handtekening:

Test erkend door
bevoegde autoriteit:
.....
.....

Plaats en datum:

Handtekening:

Stempel van de bevoegde autoriteit

1.2 Tussentijdse keuring Bijzondere keuring⁽¹⁾

Naam en adres van de keuringsinstantie:
.....
.....

Naam van de tester:

Plaats en datum:

Handtekening:

Test erkend door
bevoegde autoriteit:
.....
.....

Plaats en datum:

Handtekening :

Stempel van de bevoegde autoriteit

⁽¹⁾ Aankruisen wat van toepassing is.

1.2 Tussentijdse keuring Bijzondere keuring ⁽¹⁾

Naam en adres van de keuringsinstantie:

.....

Naam van de tester:

Plaats en datum:

Handtekening

Test erkend door
bevoegde autoriteit:

.....

Plaats en datum:

Handtekening:

Stempel van de bevoegde autoriteit

1.2 Tussentijdse keuring Bijzondere keuring ⁽¹⁾

Naam en adres van de keuringsinstantie:

.....

Naam van de tester:

Plaats en datum:

Handtekening

Test erkend door
bevoegde autoriteit:

.....

Plaats en datum:

Handtekening:

Stempel van de bevoegde autoriteit

⁽¹⁾ Aankruisen wat van toepassing is.

**Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage J, deel VIII, aanhangsel 1 (model)**

BIJLAGE BIJ HET PROCES-VERBAAL VAN DE MOTORKENMERKEN

Naam van het schip: Officieel scheepsnummer:
(Evtl. Certificaat van onderzoek nr.)

Inbouwkeuring¹⁾ Tussentijdse keuring¹⁾ Bijzondere keuring¹⁾

Fabrikant: Motortype:
(Fabrieksmerk/Handelsmerk/Handelsnaam van de fabrikant) (Motorenfamilie/-groep/kenmerk van de fabrikant)

Nominaal vermogen [kW]: Nominaal toerental [1/min.]: Aantal cilinders:

Toepassing van de motor:
(hoofdaandrijving van het schip/generator aandrijving/aandrijving boegstraal/hulpmotor enz.)

Typegoedkeuring nr.: Bouwjaar van de motor:

Motoridentificatienummer: Plaats van inbouw:
(serienummer/ondubbelzinnig identificatienummer)

De motor en de onderdelen daarvan betrekking hebbend op de uitlaatgassen zijn aan de hand van het type plaatje geïdentificeerd. De keuring is geschied aan de hand van het „Inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken“.

A) Test van de onderdelen

Overige onderdelen betrekking hebbend op de uitlaatgassen, die in het „Inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken“ zijn opgesomd, moeten worden ingevuld.

Onderdeel	Toegekend onderdeel nummer	Overeenkomst ¹⁾		
Nokkenas/zuiigers		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
Inspuitventiel		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
Gegevensformulier/ Nr. van software		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
Inspuitpomp		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
Cilinderkop		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
Uitlaatgas turbolader		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
Koelsysteem inlaatlucht		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervallen

B) Test van de instelbare eigenschappen en motorkenmerken

Kenmerken	Verkregen waarde	Overeenkomst ¹⁾	
Inspuit tijdstip, Inspuit duur		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee

C) Test van het inlaatsysteem en van de uitlaatgasinstallatie

<input type="checkbox"/>	Het voldoen aan de toegestane waarden is door een meting getest. Inlaat onderdruk: _____ kPa bij nominaal toerental en vollast. Uitlaat tegendruk: _____ kPa bij nominaal toerental en vollast.
<input type="checkbox"/>	Een visuele controle van het inlaatsysteem en van de uitlaatgasinstallatie is uitgevoerd. Er zijn geen bijzonderheden vastgesteld, die zouden kunnen wijzen op een niet voldoen aan de toegestane waarden.

D) Opmerkingen:

.....
(De volgende afwijkende instellingen, modificaties of wijzigingen aan de ingebouwde dieselmotor zijn geconstateerd.)
.....
.....

.....
Naam van de tester:

.....
Plaats en datum:

.....
Handtekening:

1) Aankruisen wat van toepassing is“

PROTOCOL 21

Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03, 24.06)

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

in kennis zijnde dat in de gemeenschappelijke deskundigengroep van de lidstaten Centrale Commissie en van de Europese Unie overeenstemming tan aanzien van de voorgestelde wijzigingen werd bereikt

bewust zijnde dat bij een definitief aanvaarden van deze wijzigingen de beoogde overeenstemming van de technische voorschriften van de Centrale Commissie en de Gemeenschap verder wordt nagestreefd,

overwegende dat deze wijzigingen aan de ontwikkeling van de passagiersvaart bijdragen,

overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,

besluit tot wijziging van de artikelen 10.03a, achtste lid, 10.03b, negende lid, 15.03, eerste tot en met vierde lid en negende tot en met elfde lid, 15.06, derde, achtste en veertiende lid, 15.09, vierde lid, 15.10, zesde lid, 15.11 titel, eerste, tweede, veertiende en vijftiende lid, artikel 15.12 titel, zesde lid, tiende lid, 15.15, eerste vijfde en tiende lid, 21.02, eerste lid, 24.02, tweede lid, 24.03, eerste lid, 24.06, vijfde lid, die in de Bijlagen 1 en 2 bij dit besluit zijn vermeld.

De in de Bijlage 1 en 2 vermelde wijzigingen moeten tussen 1 januari 2006 en 30 september 2007 worden ingevoerd en blijven gelden tot 30 september 2008. De voorschriften van tijdelijke aard bij de in Bijlage 2 vermelde bepalingen, die voor 1 december 2005 werden aangenomen en die nog gelden op de invoeringsdatum van de overeenkomstige wijzigingen, worden dan ingetrokken.

Bijlage 1 bij protocol 21

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

“8. Betreffende de keuring moet een verklaring worden opgesteld die door de deskundige wordt ondertekend en waarin de datum van de keuring is vermeld.”

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

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

3. *Artikel 15.03 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Aan het eerste lid wordt een volzin toegevoegd, luidende:*

“De gegevens van het lege schip waarop de stabiliteitsberekeningen zijn gebaseerd moeten door een hellingproef worden berekend.”

b. De eerste zin van de derde alinea van het tweede lid komt te luiden:

“Bovendien moet voor de volgende beladingconditie voor het derde lid, onder d, worden aangetoond :”

c. De laatste alinea van het tweede lid vervalt.

d. Het derde lid, onderdeel a tot en met c, komt te luiden:

- “a. De maximale oprichtende arm van statische stabiliteit h_{\max} moet bij een slagzij van $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ optreden en moet ten minste 0,20 m bedragen. Wanneer $\varphi_f < \varphi_{\max}$ is moet de oprichtende arm van statische stabiliteit bij een hoek van het onder water komen φ_f ten minste 0,20 m bedragen.
- b. De hoek van het onderwater komen φ_f mag niet kleiner zijn dan $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$.
- c. Het vlak A onder de kromme van de oprichtende arm van statische stabiliteit moet, afhankelijk van de positie van φ_f en φ_{\max} tenminste de volgende waarden bereiken:

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

Daarbij betekent

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

φ de hoek van de slagzij;

φ_f de hoek van het onderwater komen, d.w.z. de hoek van de slagzij waarbij de openingen in de scheepsromp, in de opbouwen of dekhuizen, die niet waterdicht gesloten kunnen worden, onderwater komen te staan

φ_{mom} de maximale hoek van de slagzij als bedoeld onder e;

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

A vlakken onder de kromme van de oprichtende arm van statische stabiliteit.”

e. Het derde lid, onderdeel e, eerste zin, komt te luiden:

“e. De hoek van de slagzij φ_{mom} mag in de beide hiernavolgende gevallen niet meer bedragen dan 12° :“

f. *Het vierde lid, twaalfde alinea, komt te luiden:*

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

g. *De tabel in het negende lid, tweede zin, komt te luiden:*

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

h. *Het negende lid, onderdeel a, laatste zin, komt te luiden:*

“Langsschotten die zich op een afstand van minder dan B/3 ten opzichte van de scheepshuid bevinden, gemeten in een rechte hoek ten opzichte van de scheepsmiddellijn in het vlak van de grootste inzinking, mogen in de berekening niet worden meegenomen.”

i. *Het negende lid, onderdeel d, laatste volzin, vervalt.*

j. *Aan het tiende lid wordt een onderdeel d toegevoegd, luidende:*

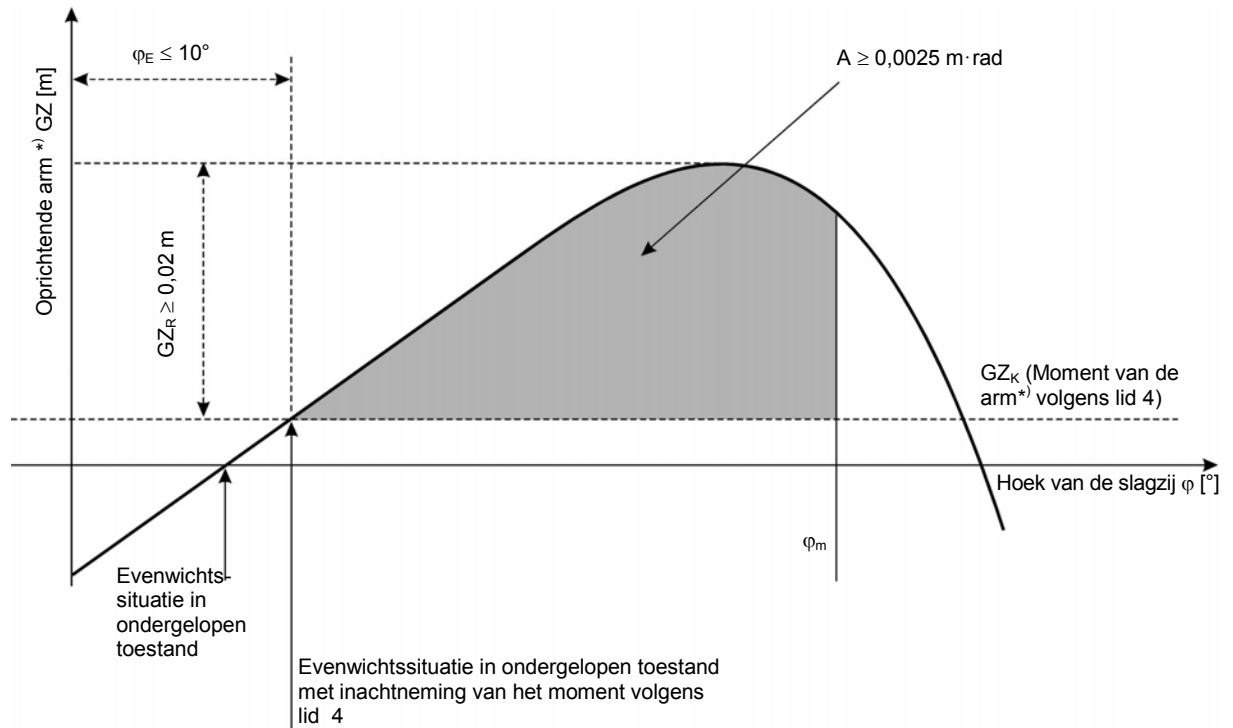
“d. Voor de berekening van het effect van de vrije oppervlakken bij alle tussenstadia van het volstromen wordt uitgegaan van het bruto grondvlak van de beschadigde ruimten.”

k. *Het elfde lid, eerste volzin, komt te luiden:*

“11. Bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn moet aan de volgende criteria worden voldaan met inachtneming van het kenterende moment, bedoeld in het vierde lid:”

I. Het elfde lid, onderdeel b, komt te luiden:

“b. afgezien van de evenwichtssituatie moet het positieve bereik van de kromme van armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZ_R \geq 0,02$ m gecombineerd met een vlak $A \geq 0,0025$ m·rad. Deze minimum waarden van de stabiliteit moeten worden bereikt tot aan het onder water komen van de eerste onbeschermd opening of in ieder geval vóór het bereiken van een hoek van de slagzij van 25° .



*) arm = arm van statische stabiliteit

Daarbij betekent

- φ_E de hoek van de slagzij bij het volledig onderwater komen met inachtneming van het moment tengevolge van de passagiers;
- φ_m de hoek van de afnemende stabiliteit dan wel de hoek waarbij de eerste onbeschermd opening onder water komt, of 25° ; de kleinste van deze waarden moet worden aangehouden;
- GZ_R de resterende oprichtende arm van statische stabiliteit bij volledig onder water komen met inachtneming van het kenterende moment als bedoeld in het vierde lid;
- GZ_K het moment van de arm van statische stabiliteit resulterend uit het moment als bedoeld in het vierde lid.“

m. De grafiek in het elfde lid na onderdeel c vervalt.

4. *Artikel 15.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Aan het derde lid, onderdeel a, wordt een volzin toegevoegd, luidende:*

“Ruimten met uitzondering van hutten dan wel groepen van ruimten, die slechts één uitgang hebben, moeten tenminste één nooduitgang hebben.”

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

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

c. *Het veertiende lid, tweede volzin, komt te luiden:*

“Zij mogen ook van kunststof zijn vervaardigd, indien dit uit een oogpunt van brandveiligheid toelaatbaar is.”

5. *Artikel 15.09 wordt als volgt gewijzigd:*

Het vierde lid, tweede volzin, vervalt.

6. *Artikel 15.10 wordt als volgt gewijzigd:*

Het zesde lid, laatste volzin, komt te luiden:

“De noodstroominstallatie moet ofwel zijn opgesteld boven de indompelingsgrenslijn, ofwel zo ver verwijderd van de energiebronnen, bedoeld in artikel 15.09, eerste lid, dat hij in het geval van een lekke toestand als bedoeld in artikel 15.03, negende lid, niet tegelijkertijd als deze energiebronnen onder water komt.”

7. *Artikel 15.11 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel komt te luiden:*

„Artikel 15.11
Brandbeveiliging”

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

„aa. Bijlage 1, deel 3, van de code voor brandtestmethoden en“

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

”

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

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

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A30	A60	A60	A60
Trappenschachten		-	A0	A30	A60	A60	A60
Verzamelruimten			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A60
Verblijfsruimten				-/B15 ³⁾	A60	A60	A60
Machinekamers					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Keukens						A0	A60/B15 ⁵⁾
Voorraadruimten							-

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

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A30
Trappenschachten		-	A0	A0	A60	A30	A0
Verzamelruimten			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A30
Verblijfsruimten				-/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Machinekamers					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Keukens						-	B15
Voorraadruimten							-

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

d. *Betreft uitsluitend de Duitse versie.*

e. *Betreft uitsluitend de Duitse versie.*

8. *Artikel 15.12 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel komt te luiden:*

“Artikel 15.12
***Brandbestrijding*”**

b. *Het zesde lid komt te luiden:*

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

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

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

9. *Artikel 15.15 wordt als volgt gewijzigd:*

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

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

b. *Het vijfde lid, eerste volzin, komt te luiden:*

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

c. *Het tiende lid, eerste volzin, komt te luiden:*

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

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

a. *De vermelding van artikel 15.01, tweede lid, onderdeel e, komt te luiden:*

„15.01, lid 2, onder e	Verbod van vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. De overgangsbepaling geldt slechts wanneer er alarminstallaties bedoeld in art. 15.15, lid 9, aanwezig zijn.”
------------------------	---	---

b. *De vermelding van artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c, komt te luiden:*

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

c. *De vermelding van artikel 15.06, zevende lid, komt te luiden:*

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

d. *De vermelding van artikel 15.06, zestiende lid, komt te luiden:*

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

e. De vermelding van artikel 15.07 komt te luiden:

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

f. De vermelding van artikel 15.09, vierde lid, komt te luiden:

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

g. De vermelding van artikel 15.10, derde lid, komt te luiden:

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

h. De vermelding van artikel 15.10, zesde lid, komt te luiden:

„15.10, lid 6, 1 ^e zin	Scheidingsvlakken bedoeld in art. 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
15.10, lid 6, 2 ^e en 3 ^e zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
15.10, lid 6, 4 ^e zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015 “

i. De vermelding van artikel 15.12, eerste lid, komt te luiden:

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

j. De vermelding van artikel 15.12, tweede lid, komt te luiden:

„15.12, lid 2, onder a	2. Bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 “
------------------------	-------------	--

k. De vermelding van artikel 15.12, derde lid, komt te luiden:

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

l. De vermelding van artikel 15.12, negende lid, komt te luiden:

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

11. In de tabel bij artikel 24.03, eerste lid, , komt de vermelding van artikel 15.05 te luiden:

„15.05	Aantal passagiers	Verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045“
--------	-------------------	---

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

a. De vermelding van artikel 15.01, tweede lid, onderdeel e, komt te luiden:

„15.01, lid 2, onder e	Verbod van vloebaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. De overgangsbepaling geldt slechts wanneer er alarminstallaties bedoeld in art. 15.15, lid 9, aanwezig zijn.”	1.1.2006“
------------------------	--	---	-----------

b. De vermelding van artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c, komt te luiden:

„15.06, lid 6, onder c	Vluchtwegen niet door machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007	1.1.2006.“
	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	

c. De vermelding van artikel 15.06, zevende lid, komt te luiden:

„15.06, lid 7	Geschikt veiligheidsgeleidesysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006“
---------------	------------------------------------	--	-----------

d. De vermelding van artikel 15.06, zestiende lid, komt te luiden:

„15.06, lid 16	Drinkwaterinstallaties overeenkomstig art. 12.05	N.V.O., uiterlijk 31.12.2006	1.1.2006“
----------------	--	------------------------------	-----------

e. De vermelding van artikel 15.07 komt te luiden:

„15.07	Eisen aan het voortstuwingsstelsel	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006“
--------	------------------------------------	--	-----------

f. De vermelding van artikel 15.09, vierde lid, komt te luiden:

„15.09, lid 4	Individuele reddingsmiddelen voor 100% van de passagiers volgens EN 395: 1998 of EN 396: 1998	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006
	Soort reddingsmiddelen	Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met de gepaste gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.	1.1.2006“
		Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.	

g. De vermelding van artikel 15.10, derde lid, komt te luiden:

„15.10, lid 3	Voldoende noodverlichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006“
---------------	---------------------------	--	-----------

h. De vermelding van artikel 15.10, zesde lid, komt te luiden:

„15.10, lid 6, 1 ^e zin	Scheidingsvlakken bedoeld in art. 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006
15.10, lid 6, 2 ^e en 3 ^e zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006
15.10, lid 6, 4 ^e zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006“

i. De vermelding van artikel 15.12, eerste lid, komt te luiden:

„15.12, lid 1 onder c	Draagbare blustoestellen in keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006“
-----------------------	-------------------------------------	--	-----------

j. De vermelding van artikel 15.12, tweede lid, komt te luiden:

„15.12, lid 2, onder a	2. Bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006“
------------------------	-------------	--	-----------

k. De vermelding van artikel 15.12, negende lid, komt te luiden:

„15.12, lid 9	Brandblusinstallatie in machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015. De overgangsbepaling geldt niet voor passagiersschepen, waarvan de kiel is gelegd na 31.12.1995 en waarvan de scheepsromp bestaat uit hout, aluminium of kunststof en waarvan de machinekamers niet zijn vervaardigd van materiaal bedoeld in art. 3.04, lid 3 en lid 4.	1.1.2006“
---------------	---------------------------------------	--	-----------

Bijlage 2 bij protocol 21

Artikel 21.02 wordt als volgt gewijzigd:

Het eerste lid, onderdeel g, komt te luiden:

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

PROTOCOL 22

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Geen besluit

PROTOCOL 23

Kennisneming van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen

Besluit

De Centrale Commission neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften evenals
- van de besluiten van de comités en werkgroepen zoals vermeld in de hierbij gevoegde bijlagen.

Bijlage bij protocol 23

(zie aan het einde van dit document)

PROTOCOL 24

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2004 van de Centrale Commissie

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2004 goed.

PROTOCOL 25

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2004 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid voor Rijnvaarders

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2004 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

PROTOCOL 26

Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2005 en van 31 december 2005 op 1 januari 2006 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2005 en van 31 december 2005 op 1 januari 2006 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 27

Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2006 tot 31 december 2006.

PROTOCOL 28

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 29

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 31 mei 2006 te Straatsburg.