

CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART



NAJAARZITTING 2006

AANGENOMEN BESLUITEN

(2006 - II)

Straatsburg, 23 november 2006

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (06) 2 - Final

NAJAARZITTING 2006

AANGENOMEN BESLUITEN

(2006-II)

Straatsburg, 23 november 2006

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: Implementatie van de Verklaring van Bazel	1
Protocol 3: Samenwerking met de Europese Commissie	1
Protocol 4: Wijzigingen van de Procedureregeling van de Kamer van Beroep	1
Protocol 5: Benoeming van de griffier van de Kamer van Beroep	23
Protocol 6: Griffier van de Kamer van Beroep	23
Protocol 7: Herziening van het CLNI	23
Protocol 8: Consequentie van het Verdrag van Athene voor het binnenvaartrecht	23
Protocol 9: Vraagstukken inzake de identificatie van schepen en het bepalen van een Europees register van binnenschepen	24
Protocol 10: Voorzorgsmaatregelen tegen terroristenacties	24
Protocol 11: Stand van bekrachtigingen van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR	24

III. Economische zaken

Protocol 12: Economische situatie in de Rijnvaart	24
Protocol 13: Economisch Congres 2007, Bazel	34

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 14: Samenwerking met de Commissies inzake de bescherming van de Rijn en de Donau	34
Protocol 15: Implementatie van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	34

V. Vraagstukken inzake het schipperspatent en de bemanning

Protocol 16: Geldigheid van het gemeenschappelijk vaarbewijs van het type B op het riviergedeelte Bazel-Iffezheim	34
Protocol 17: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten (artt. 3.02, tweede lid, bijlagen B1 en B2)	36
Protocol 18: Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten (artt. 3.02, tweede lid, bijlagen B1 en B2)	36
Protocol 19: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 23.03, eerste lid, 23.09, onderdeel 1.1, onder g en h)	41
Protocol 20: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 23.03, eerste lid, 23.09, onderdeel 1.1, onder g en h)	41

VI. Kwesties inzake de verkeersregels

Protocol 21: Wijziging van het Politierglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 en 14.13)	42
Protocol 22: Standaard Systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie (Inland-ECDIS Standaard) Editie 2.0	49
Protocol 23: Uitbreiding van de standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart, invoeren van het elektronisch melden in de Rijnvaart (2003-I-23)	51

VII. Kwesties inzake de technische voorschriften voor schepen

Protocol 24: Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artt. 1.02, derde lid, 7.02, derde lid, 8.03, vierde en vijfde lid, 11.05, vijfde lid, 11.07, vijfde lid, bijlage B, onder punt 36)	52
Protocol 25: Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artt 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 tot en met 8.10, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, bijlage B)	53
Protocol 26: Implementatie van het uniek Europees scheepsidentificatienummer – Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artt. 2.17, 2.18, 24.08, bijlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L)	72

Protocol 27: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 1.01 onderdeel 20a en 83, 1.02, tweede lid, 3.04, derde lid, 5.02, eerste lid, 5.06, titel en derde lid, 10.02, tweede lid, onderdeel a, 10.03a, titel, eerste en tiende lid, 10.03b, titel, eerste, vierde, vijfde en dertiende lid, 10.03c, 11.02, vijfde lid, 11.05, vijfde lid, 11.07, vijfde lid, 21.02, tweede lid, onderdeel d, 22b.01 tot en met 22b.12, 24.02, tweede lid, 24.06, vijfde lid, Bijlagen A, B, D, J, Onderdeel I)	80
Protocol 28: ADNR	109
Protocol 29: Technische vraagstukken betreffende de waterweg	109
Protocol 30: Kennisneming van de inwerkingtredingen in de lidstaten en van de besluiten van de comités en werkgroepen	109

VIII. Beheer

Protocol 31: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2005 van de Centrale Commissie	110
Protocol 32: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2005 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden	110

IV. Diversen

Protocol 33: 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	110
Protocol 34: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde	111
Protocol 35: Persbericht	111
Protocol 36: Datum van de volgende vergadering	111



CC/R (06) 2 - Final
23 november 2006

fr/de/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2006

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Implementatie van de Verklaring van Bazel

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Samenwerking met de Europese Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Wijzigingen van de Procedureregeling van de Kamer van Beroep

Besluit

De Centrale Commissie,

overeenkomstig artikel 45 ter van de Herziene Rijnvaartakte,

wijzigt de bij Besluit 1969-IV-7 aangenomen Procedureregeling van de Kamer van Beroep, zoals vermeld in de bijlage bij dit besluit.

Bijlage: De drie verschillend gewijzigde teksten zijn in de bijlage vermeld.

Bijlage

**Procedureregeling
van de Kamer van Beroep
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
(van 23 november 2006)**

Overeenkomstig artikel 45^{ter} van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, zoals laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, stelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de onderstaande procedureregeling van de Kamer van Beroep vast¹ :

I. Algemene bepalingen

1. Organisatie van de Kamer van Beroep

Artikel 1

De Kamer is samengesteld uit door de Centrale Commissie aangewezen rechters en plaatsvervangende rechters. De plaatsvervangende rechters hebben alleen dan zitting in de Kamer wanneer zij rechters vervangen in geval van verhindering, wraking of vacature.

Artikel 2

Overeenkomstig artikel 45^{bis} van de Herziene Rijnvaartakte kiest de Kamer zijn voorzitter en zijn vice-voorzitter. De vice-voorzitter neemt het voorzitterschap waar in geval van verhindering of wraking van de voorzitter of ingeval de voorzittersfunctie vacant is.

Bij de verkiezing van de voorzitter en de vice-voorzitter geldt als gekozen de rechter die de meerderheid der uitgebrachte stemmen heeft verkregen; hierbij dienen tenminste drie rechters of plaatsvervangende rechters aanwezig te zijn. Bij staking van stemmen geldt als gekozen de oudste in jaren van de rechters op wie hetzelfde aantal stemmen is uitgebracht.

In geval van verhindering of wraking van de voorzitter en van de vice-voorzitter of ingeval de twee functies gelijktijdig vacant zijn wordt het voorzitterschap waargenomen door de rechter met het hoogste aantal dienstjaren en, bij een gelijk aantal dienstjaren, door de oudste in jaren.

Artikel 3

Wanneer een rechter overeenkomstig artikel 45^{bis} van de Herziene Rijnvaartakte geen zitting kan hebben in een zaak omdat hij reeds eerder in een andere hoedanigheid kennis daarvan heeft moeten nemen of wanneer hijzelf meent zich te moeten wraken, stelt hij de voorzitter hiervan in kennis. Wanneer deze meent dat de wraking ongegrond is onderwerpt hij deze aan het besluit van de Kamer.

Indien er, behalve de in de voorgaande alinea bedoelde gevallen, redenen blijken te zijn tot wraking van een rechter, doet de Kamer ambtshalve dan wel op verzoek van een der partijen, uitspraak over de wraking.

In deze gevallen neemt de betrokken rechter niet deel aan het onderzoek of aan de beslissing van de Kamer.

¹ Vastgesteld bij besluit van de Centrale Commissie van 23 november 2006.

De griffier deelt aan de partijen de samenstelling van de Kamer in de zaak mede.

Het met redenen omklede verzoek tot wraking dient schriftelijk bij de Kamer te worden ingediend binnen een termijn van drie weken te rekenen van de datum van ontvangst van de mededeling bedoeld in de vierde alinea van dit artikel. Verzoeken om wraking wegens later bekend geworden redenen moeten zonder verwijl worden ingediend.

Artikel 4

Na raadpleging van de Kamer benoemt de Centrale Commissie de griffier.

In geval van verhindering van de griffier of wanneer zijn functie vacant is, wijst de voorzitter in overleg met de secretaris-generaal van de Centrale Commissie een lid van het secretariaat aan, om tijdelijk de taken van de griffier op zich te nemen.

Artikel 5

De griffier heeft de leiding van de Griffie en beschikt hiertoe over de diensten van het secretariaat van de Centrale Commissie.

Hij staat de Kamer, de voorzitter en de ander rechters bij in de uitoefening van hun functies en neemt de nodige organisatorische maatregelen. Hij zorgt voor de uitvoering van de instructies van de voorzitter en de beslissingen van de Kamer. Bij de uitoefening van zijn functies kan hij rechtstreeks corresponderen met de gerechten in eerste aanleg en de autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten.

Artikel 6

De griffier ontvangt alle aan de Kamer gerichte stukken; hij draagt zorg voor de dagvaardingen en betekeningen.

Hij houdt een register bij van de aangetekende beroepen, stelt de dossiers ter beschikking van de Kamer en doet de nodige vertalingen maken.

De griffier woont alle rechtszittingen van de Kamer bij. Hij maakt het proces-verbaal daarvan op, dat hij tezamen met de voorzitter ondertekent.

Hij houdt het archief bij en bewaart het zegel van de Kamer.

Artikel 7

De griffier draagt zorg voor de openbaarmaking van de arresten van de Kamer. Hij kan ook afschriften van een arrest ter beschikking stellen van de leden van de Centrale Commissie, van de gerechtelijke autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten, alsmede, voor wetenschappelijke doeleinden, van bevoegde personen.

Hij houdt de Centrale Commissie op de hoogte van de werkzaamheden van de Kamer.

Artikel 8

De Kamer kan de griffier instructies voor zijn werkzaamheden verstrekken.

2. Uitspraken van de Kamer van Beroep

Artikel 9

De Kamer kan slechts op rechtsgeldige wijze beraadslagen en beslissen wanneer tenminste drie rechters of plaatsvervangende rechters aanwezig zijn.

Indien na bijeenroeping van de Kamer blijkt dat het aantal van drie rechters of plaatsvervangende rechters niet is bereikt verdaagt de voorzitter de rechtszitting tot het ogenblik waarop de Kamer rechtsgeldig kan beraadslagen.

De Kamer neemt haar beslissingen en wijst haar arresten bij meerderheid van stemmen. In civielrechtelijke zaken is bij staking van stemmen de stem van de voorzitter doorslaggevend.

In strafrechtelijke zaken dient elke voor de verdachte ongunstige beslissing over de schuldvraag en de bepaling van de strafmaat, te worden genomen bij meerderheid van stemmen.

3. Officiële talen en plaats van de rechtszittingen

Artikel 10

De officiële talen van de Kamer zijn Duits, Engels, Frans en Nederlands.

De rechters evenals de partijen, hun raadslieden en hun vertegenwoordigers, maken gebruik van de officiële taal van hun keuze. Naar behoefte wordt gezorgd voor vertaling en tolkendiensten.

De arresten worden gesteld in de taal van het gerecht dat in eerste aanleg vonnis heeft gewezen. De griffier draagt naar behoefte zorg voor vertaling in de andere officiële talen.

Artikel 11

Gewoonlijk zit de Kamer ter standplaats van de Centrale Commissie. Indien zij zulks nuttig acht kan zij zitting houden in een andere op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Staat gelegen plaats.

II. Partijen en betekeningen

Artikel 12

In strafrechtelijke zaken heeft het Openbaar Ministerie de hoedanigheid van partij.

Artikel 13

Een derde partij kan tussenkomen in beroep indien zij reeds in eerste aanleg over dit recht beschikte en daarvan gebruik heeft gemaakt. Haar hoedanigheid in dit geval en de gevolgen van haar tussenkomst worden geregeld volgens het recht van het gerecht in eerste aanleg.

Artikel 14

De partijen kunnen zelf hun zaak bepleiten of zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat die is toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, of door iedere andere persoon die is voorzien van een schriftelijke volmacht.

In een civielrechtelijke zaak dienen de partijen zich evenwel te laten vertegenwoordigen door een advocaat die is toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, indien zij reeds in eerste aanleg aan deze verplichtingen waren onderworpen. Deze bepaling is niet van toepassing op de bewijsvoering.

In elk geval worden alleen advocaten die zijn toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, toegelaten tot het pleiten in openbare rechtszittingen betreffende civielrechtelijke zaken.

Artikel 15

Dagvaardingen en mededelingen aan de partijen of, eventueel, aan hun vertegenwoordigers, geschieden bij aangetekende brief met ontvangstbewijs. Zij kunnen ook geschieden door bemiddeling van het gerecht in eerste aanleg, volgens de in het rechtsgebied van het genoemde gerecht van toepassing zijnde regels.

Artikel 16

De voor ten uitvoerlegging vatbare arresten van de Kamer worden aan de partijen betekend door bemiddeling van het gerecht in eerste aanleg. Bovendien worden afschriften van deze arresten door de griffier aan de partijen gezonden.

III. Rechtspleging in hoger beroep

1. Procedure en voorbereidende maatregelen

Artikel 17

De voorzitter leidt de procedure, wijst de rapporteur aan en neemt de nodige maatregelen voor de voorbereiding van de beslissingen¹.

¹ De leden 2 en 3 artikel 17 zijn vervallen.

Artikel 18

De rapporteur onderzoekt de bevoegdheid van de Kamer en de ontvankelijkheid van het beroep.

Indien een van beide duidelijk ontbreekt kan de Kamer, op voorstel van de rapporteur en na schriftelijke beraadslaging, met eenparigheid van stemmen de niet-ontvankelijkheid van het beroep of haar onbevoegdheid constateren en zo nodig handelen overeenkomstig artikel 37^{bis} van de Herziane Rijnvaartakte.

Artikel 19

De voorzitter kan het gerecht in eerste aanleg of een andere territoriaal bevoegd gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat verzoeken de bewijsvoering te verrichten overeenkomstig de daar geldende procedure. Hij kan de rapporteur of een andere rechter aanwijzen om hierbij te assisteren.

De Kamer kan ook zelf de bewijsvoering ter hand nemen.

De partijen en hun vertegenwoordigers hebben het recht aanwezig te zijn bij de bewijsvoering en bij die gelegenheid vragen te stellen.

2. Rechtszitting

Artikel 20

Indien en voor zover artikel 18 lid 2 niet van toepassing is, vinden rechtszittingen in de regel in het openbaar plaats.

Artikel 21

De voorzitter bepaalt de dag van de rechtszitting.

Op instructie van de voorzitter zendt de griffier de oproepingen aan de rechters. Hij dagvaardt de partijen, hun advocaten of vertegenwoordigers en eventuele deskundigen en getuigen. De termijn voor verschijning ter rechtszitting dient tenminste vier weken te zijn te rekenen van de dag van dagvaarding.

Artikel 22

Op de rechtszitting kunnen partijen de zaak uitzetten met inachtneming van het bepaalde in artikel 14.

In strafzaken heeft de verdachte, indien hij ter rechtszitting aanwezig is, het laatste woord. Indien hij zich ter rechtszitting heeft laten vertegenwoordigen, wordt dit recht toegekend aan zijn vertegenwoordiger.

De Kamer kan beraadslagen en beslissen onverschillig of de gedagvaarde personen ter rechtszitting aanwezig zijn.

IV. Beraadslaging, beslissing en arrest

Artikel 23

De Kamer beraadslaagt en beslist met gesloten deuren. De beraadslagingen en het verslag van de rapporteur zijn en blijven geheim.

Artikel 24

In civielrechtelijke zaken kan de Kamer het in eerste aanleg gewezen vonnis slechts wijzigen voor zover zulks haar is verzocht.

In strafzaken kan de Kamer de zaak in volle omvang onderzoeken. Het vonnis mag evenwel niet ten nadele van de verdachte worden gewijzigd, indien het beroep uitsluitend is ingesteld door de verdachte, door zijn wettelijke vertegenwoordiger of indien, voor zover het recht van het gerecht in eerste aanleg zulks bepaalt, ten gunste van de verdachte beroep is ingesteld door het Openbaar Ministerie.

De Kamer beslist over de zaak zelf, of verwijst haar voor een nieuw onderzoek terug naar het gerecht in eerste aanleg.

Artikel 25

In het arrest worden vermeld:

- a) de naam van de voorzitter, de rechters en de griffier;
- b) de naam van de partijen en hun advocaten of vertegenwoordigers;
- c) de dag waarop het arrest is gewezen;
- d) een samenvatting van de feiten;
- e) de hoofdpunten van het vonnis in eerste aanleg;
- f) de redenen van het beroep van de partijen;
- g) de bewijsvoering;
- h) de datum van de rechtszitting;
- i) de gronden van het arrest;
- j) de eindbeslissing;
- k) de beslissing inzake de kosten.

Artikel 26

De uitspraak verkrijgt kracht van gewijsde op en vanaf de dag waarop deze in het openbaar is bekend gemaakt.

De openbare bekendmaking vindt plaats door het ter Griffie deponeren van een afschrift van de uitspraak op een aan de partijen medegedeelde dag.

Artikel 27

De Kamer kan met eenparigheid van stemmen besluiten dat na afloop van de beraadslagingen alleen de eindbeslissing ter openbare rechtszitting wordt voorgelezen, terwijl de schriftelijke uiteenzetting van de gronden later wordt medegedeeld. In dat geval wordt het arrest geacht te zijn gegeven op de datum waarop de eindbeslissing wordt uitgesproken. De voorzitter kan het uitspreken van de eindbeslissing gezegd doen gaan van een mondelinge beknopte uiteenzetting van de gronden.

Artikel 28

De minuut van het arrest wordt ondertekend door de voorzitter en de griffier en bewaard in het archief van de Kamer.

De griffier stelt aan de hand hiervan de grosse op, alsmede de afschriften en vertalingen; deze documenten worden alleen door hem ondertekend.

Artikel 29

Verschrijvingen of rekenfouten en onmiskenbare onnauwkeurigheden in een uitspraak kunnen ambtshalve of op verzoek van een der partijen worden gerectificeerd. Het verzoek van een partij tot rectificatie van een uitspraak kan slechts worden ingediend binnen een termijn van twee weken na de betekening overeenkomstig artikel 16. De rectificatie geschiedt bij besluit van de Kamer: dit besluit kan langs schriftelijke weg worden genomen.

V. Aanvullende procedureregels

Artikel 30

Voor zover de Herziene Rijnvaartakte en de onderhavige regeling geen toepasselijke voorschriften bevatten, kan de Kamer als aanvulling de procesregels van het recht van het gerecht in eerste aanleg toepassen, zulks met name ter verzekering van het recht van de partijen om te worden gehoord.

VI. Inwerkingtreding

Artikel 31

Deze regeling treedt in werking op 1 juli 2007.

Zij wordt bekendgemaakt in de officiële publicatieorganen van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Verfahrensordnung der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

(vom 23. November 2006)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt stellt gestützt auf Artikel 45^{ter} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 folgende Verfahrensordnung für die Berufungskammer auf¹:

I. Allgemeine Vorschriften

1. Organisation der Berufungskammer

Artikel 1

Die Kammer setzt sich zusammen aus den von der Zentralkommission ernannten Richtern und stellvertretenden Richtern. Die stellvertretenden Richter nehmen an den Sitzungen der Kammer nur teil, wenn der Richter, den sie vertreten, verhindert ist, abgelehnt wird oder seine Stelle unbesetzt ist.

Artikel 2

Die Kammer wählt gemäß Artikel 45^{bis} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte ihren Vorsitzenden sowie ihren stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende wird tätig, wenn der Vorsitzende verhindert ist, abgelehnt wird oder seine Stelle unbesetzt ist.

Bei der Wahl des Vorsitzenden oder des stellvertretenden Vorsitzenden ist der Richter gewählt, der die Mehrheit der abgegebenen Stimmen erhält, wobei mindestens drei Richter oder stellvertretende Richter anwesend sein müssen. Bei Stimmengleichheit gilt von den Richtern, die gleiche Stimmenzahlen erhielten, der an Lebensjahren älteste als gewählt.

Sind der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende verhindert, werden beide abgelehnt oder sind beide Stellen unbesetzt, so führt der an Dienstalter in der Kammer älteste Richter, bei gleichem Dienstalter der an Lebensjahren älteste Richter den Vorsitz.

Artikel 3

Wenn ein Richter gemäß Art. 45^{bis} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte in einer Sache nicht tätig werden kann, da er über sie bereits in einer anderen Eigenschaft zu befinden hatte, oder wenn er sich selbst für befangen hält, so teilt er dies dem Vorsitzenden mit. Hält der Vorsitzende die Selbstablehnung nicht für begründet, so führt er die Entscheidung der Kammer herbei.

Besteht außer in den Fällen des Absatzes 1 Anlass zu der Annahme, dass ein Richter befangen sei, so beschließt die Kammer von Amts wegen oder auf Antrag eines am Verfahren Beteiligten über den Austritt dieses Richters.

Der betreffende Richter wirkt sodann bei der Behandlung und Entscheidung der Kammer nicht mit.

Der Gerichtskanzler teilt den am Verfahren Beteiligten die Besetzung der mit der Sache befassten Kammer mit.

¹ Genehmigungsbeschluss der Zentralkommission vom 23. November 2006.

Der Ablehnungsantrag eines am Verfahren Beteiligten muss mit Gründen innerhalb einer Frist von drei Wochen seit dem Erhalt der Mitteilung gemäß Absatz 4 schriftlich eingereicht werden. Ablehnungsanträge aus Gründen, die erst später bekannt werden, müssen unverzüglich gestellt werden.

Artikel 4

Die Zentralkommission ernennt nach Anhörung der Kammer den Gerichtskanzler.

Ist dieser verhindert oder ist seine Stelle unbesetzt, so bezeichnet der Vorsitzende im Einvernehmen mit dem Generalsekretär der Zentralkommission einen Bediensteten des Sekretariats, der vorübergehend die Aufgaben des Gerichtskanzlers zu erfüllen hat.

Artikel 5

Der Gerichtskanzler leitet die Gerichtskanzlei und verfügt zu diesem Zwecke über das Sekretariat der Zentralkommission.

Er steht der Kammer, dem Vorsitzenden und den übrigen Richtern bei allen Amtshandlungen zur Seite und trifft die notwendigen organisatorischen Maßnahmen. Er stellt sicher, dass die Anordnungen des Vorsitzenden und der Kammer ausgeführt werden. Er kann mit den Gerichten erster Instanz und den Behörden der Vertragsstaaten bei der Erfüllung seiner Aufgaben unmittelbar verkehren.

Artikel 6

Der Gerichtskanzler nimmt alle bei der Kammer eingehenden Schriftstücke entgegen; er sorgt für die Vorladungen und Zustellungen.

Er führt das Register der eingehenden Berufungen, legt die Unterlagen der Kammer vor und veranlasst die erforderlichen Übersetzungen.

Der Gerichtskanzler ist bei allen Sitzungen der Kammer zugegen. Er führt das Protokoll, das er zusammen mit dem Vorsitzenden unterschreibt.

Er verwaltet das Archiv und verwahrt das Siegel der Berufungskammer.

Artikel 7

Der Gerichtskanzler sorgt für die gebührende Veröffentlichung der Urteile der Kammer. Er kann den Mitgliedern der Zentralkommission, den Gerichten der Vertragsstaaten und geeigneten Personen für wissenschaftliche Zwecke Abschriften zur Verfügung stellen.

Er unterrichtet die Zentralkommission über die Tätigkeit der Berufungskammer.

Artikel 8

Die Kammer kann dem Gerichtskanzler Weisungen für seine Amtstätigkeit erteilen.

2. Beschlussfassung der Kammer

Artikel 9

Die Kammer kann nur gültig beraten und entscheiden, wenn mindestens drei Richter oder Stellvertreter anwesend sind.

Stellt sich nach Einberufung der Kammer heraus, dass die Zahl von drei Richtern oder Stellvertretern nicht erreicht wird, so vertagt der Vorsitzende die Sitzung bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kammer beschlussfähig ist.

Die Kammer fasst ihre Beschlüsse und fällt ihre Urteile mit der Mehrheit der Stimmen. In Zivilsachen gibt bei Stimmengleichheit die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

In Strafsachen ist für jede dem Beschuldigten nachteilige Entscheidung, welche die Schuldfrage und die Bemessung der Strafe betrifft, eine Mehrheit der Stimmen erforderlich.

3. Amtssprachen und Tagungsort

Artikel 10

Die Amtssprachen der Kammer sind Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch.

Die Richter, die am Verfahren Beteiligten, ihre Anwälte oder Vertreter gebrauchen eine der Amtssprachen nach ihrer Wahl. Bei Bedarf werden Übersetzer und Dolmetscher hinzugezogen.

Die Urteile werden in der Sprache des Gerichts erster Instanz abgefasst. Der Gerichtskanzler sorgt je nach Bedarf für Übersetzungen in die anderen Amtssprachen.

Artikel 11

Die Kammer tagt in der Regel am Sitz der Zentralkommission. Sie kann, wenn sie dies für zweckmäßig hält, auch an einem anderen Ort im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates zusammentreten.

II. Von den Parteien und den Zustellungen

Artikel 12

In Strafsachen hat der öffentliche Ankläger die Stellung einer Partei.

Artikel 13

Ein Dritter kann sich im Berufungsverfahren am Rechtsstreit beteiligen, wenn ihm bereits im Verfahren des ersten Rechtszuges dieses Recht zustand und wenn er davon Gebrauch gemacht hat. Seine Rechtsstellung und die Wirkungen seiner Beteiligung richten sich nach dem Recht des Gerichts erster Instanz.

Artikel 14

Die Parteien können ihre Rechte selbst wahrnehmen oder sich durch einen Rechtsanwalt, der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, oder durch eine andere mit schriftlicher Vollmacht ausgewiesene Person unterstützen oder vertreten lassen.

In Zivilsachen müssen sich jedoch die Parteien durch einen Rechtsanwalt der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, vertreten lassen, sofern beim Gericht des ersten Rechtszuges Anwaltszwang bestand. Diese Vorschrift findet auf eine Beweisaufnahme keine Anwendung.

In Zivilsachen ist in jedem Falle nur ein Rechtsanwalt, der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, zum Vortrag in der mündlichen Verhandlung zugelassen.

Artikel 15

Die Vorladungen und Mitteilungen an die am Verfahren Beteiligten oder ihre Vertreter erfolgen durch Einschreibebriefe mit Empfangsbescheinigung. Sie können auch durch Vermittlung des Gerichts erster Instanz nach den für diese geltenden Vorschriften vorgenommen werden.

Artikel 16

Die vollstreckbaren Urteile der Kammer werden den am Verfahren Beteiligten über das Gericht erster Instanz zugestellt. Sie erhalten außerdem vom Gerichtskanzler eine Abschrift der Urteile.

III. Durchführung des Verfahrens

1. Verfahrensleitung und vorbereitende Maßnahmen

Artikel 17

Der Vorsitzende leitet das Verfahren, bezeichnet den Berichterstatter und trifft die zur Vorbereitung der Entscheidungen notwendigen Anordnungen.¹

Artikel 18

Der Berichterstatter prüft die Zuständigkeit der Kammer und die Zulässigkeit der Berufung.

Ist eine dieser Voraussetzungen offensichtlich nicht gegeben, so kann die Kammer auf Vorschlag des Berichterstatters durch einstimmigen Beschluss im schriftlichen Verfahren die Berufung als unzulässig verwerfen und die Unzuständigkeit der Kammer feststellen oder gegebenenfalls gemäß Art. 37^{bis} der Revidierten Rheinschiffahrtsakte verfahren.

¹ Absatz 2 und Absatz 3 von Artikel 17 sind verfallen.

Artikel 19

Der Vorsitzende kann das Gericht erster Instanz oder ein anderes örtlich zuständiges Gericht eines Vertragsstaates ersuchen, nach den am Orte geltenden Verfahrensvorschriften Beweiserhebungen durchzuführen. Er kann den Berichtersteller oder einen anderen von ihm bezeichneten Richter zur Teilnahme an den Beweiserhebungen abordnen.

Beweiserhebungen können auch von der Kammer durchgeführt werden.

Die am Verfahren Beteiligten haben das Recht, bei Beweiserhebungen anwesend zu sein und bei dieser Gelegenheit Fragen zu stellen.

2. Verhandlung

Artikel 20

Sofern nicht nach Artikel 18 Abs. 2 verfahren wird, findet in der Regel eine öffentliche Verhandlung statt.

Artikel 21

Der Vorsitzende bestimmt den Termin der Verhandlung.

Der Gerichtskanzler erlässt im Auftrage des Vorsitzenden die Einladungen an die Richter und die Vorladungen an die am Verfahren Beteiligten, ihre Anwälte oder sonstigen Vertreter und etwaigen Sachverständigen und Zeugen. Die Vorladungen sind mindestens vier Wochen vor dem Verhandlungstage zuzustellen.

Artikel 22

In der Verhandlung sind die am Verfahren Beteiligten unter Beachtung des Art. 14 zum mündlichen Vortrag zugelassen.

Im Strafverfahren hat der Beschuldigte, wenn er bei der Verhandlung anwesend ist, das letzte Wort. Lässt er sich in der Verhandlung vertreten, so hat sein Vertreter dieses Recht.

Die Kammer kann ohne Rücksicht auf das Erscheinen der geladenen Personen verhandeln und entscheiden.

IV. Beratung, Beschlüsse und Urteile

Artikel 23

Die Kammer berät und entscheidet in nichtöffentlicher Sitzung. Ihre Beratungen sowie der Bericht des Berichterstatters sind und bleiben geheim.

Artikel 24

In Zivilsachen darf das Urteil der ersten Instanz nur insoweit abgeändert werden, als eine Abänderung beantragt ist.

In Strafsachen unterliegt das Urteil in vollem Umfange der Prüfung der Kammer. Es darf jedoch nicht zum Nachteil des Beschuldigten abgeändert werden, wenn lediglich dieser, sein gesetzlicher Vertreter oder, soweit es nach dem Recht des Gerichts erster Instanz zulässig ist, der öffentliche Ankläger zugunsten des Beschuldigten Berufung eingelegt hat.

Die Kammer entscheidet in der Sache selbst oder verweist sie an das Gericht erster Instanz zu neuer Entscheidung zurück.

Artikel 25

Das Urteil enthält:

- a. die Namen des Vorsitzenden, der Richter und des Gerichtskanzlers;
- b. die Namen der am Verfahren Beteiligten, ihrer Anwälte oder Vertreter;
- c. den Tag, an dem das Urteil erlassen worden ist;
- d. eine kurze Schilderung des Sachverhalts;
- e. eine Zusammenfassung des Urteils erster Instanz;
- f. die Anträge der Parteien im Berufungsverfahren;
- g. die Verfahrensmaßnahmen;
- h. den Tag der Verhandlung;
- i. die Entscheidungsgründe;
- j. den Urteilsspruch;
- k. die Kostenentscheidung.

Artikel 26

Die Entscheidung wird an dem Tag rechtskräftig, an dem sie öffentlich verkündet worden ist.

Die öffentliche Verkündung erfolgt durch Hinterlegung einer Abschrift der Entscheidung bei der Gerichtskanzlei an einem den Parteien angekündigten Tag.

Artikel 27

Die Kammer kann einstimmig beschließen, dass nach Abschluss der Beratung nur der Urteilsspruch in öffentlicher Verhandlung verkündet wird mit der Maßgabe, dass die schriftliche Begründung später erfolgt. In diesem Falle wird das Urteil mit dem Tage der Verkündung des Urteilsspruches rechtskräftig. Der Vorsitzende kann der Verkündung des Urteilsspruches eine kurze mündliche Begründung folgen lassen.

Artikel 28

Das Original des Urteils wird vom Vorsitzenden und vom Gerichtskanzler unterzeichnet und im Archiv der Kammer verwahrt.

Der Gerichtskanzler stellt die vollstreckbare Ausfertigung des Urteils aus sowie Abschriften und Übersetzungen, die er allein unterzeichnet.

Artikel 29

Schreib- und Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten, die in einer Entscheidung vorkommen, können von Amts wegen oder auf Antrag einer Partei berichtigt werden. Der Antrag einer Partei auf Berichtigung einer Entscheidung muss innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Zustellung der Entscheidung gemäß Art. 16 gestellt werden. Die Berichtigung erfolgt durch Beschluss der Kammer, der auf schriftlichem Wege gefasst werden kann.

V. Ergänzende Verfahrensbestimmungen

Artikel 30

Soweit die Revidierte Rheinschiffahrtsakte und diese Verfahrensordnung keine Bestimmungen enthalten, kann die Kammer ergänzend die Verfahrensvorschriften des Gerichts erster Instanz anwenden, insbesondere zur Wahrung des rechtlichen Gehörs.

VI. Inkrafttreten

Artikel 31

Diese Verfahrensordnung tritt am 1. Juli 2007 in Kraft.

Sie ist in den amtlichen Verkündigungsblättern der Vertragsstaaten zu veröffentlichen.

**Règlement de procédure
de la Chambre des Appels de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin**

(du 23 novembre 2006)

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin établit, conformément à l'article 45^{ter} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, le règlement de procédure de la Chambre des Appels ci-dessous¹ :

I. Dispositions générales

1. Organisation de la Chambre des Appels

Article premier

La Chambre se compose des juges et suppléants désignés par la Commission Centrale. Les suppléants ne sont appelés à siéger à la Chambre qu'en remplacement des juges titulaires en cas d'empêchement, de récusation ou de vacance.

Article 2

Conformément à l'article 45^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, la Chambre élit son président ainsi que son vice-président. Le vice-président assume la présidence en cas d'empêchement ou de récusation du président ou en cas de vacance des fonctions de celui-ci.

Lors de l'élection du président et du vice-président, est élu le juge qui réunit la majorité des voix exprimées, trois juges ou suppléants au moins devant être présents. En cas d'égalité des voix, est élu le doyen d'âge des juges qui ont obtenu le même nombre de voix.

En cas d'empêchement ou de récusation du président et du vice-président ou en cas de vacance simultanée de leurs fonctions, la présidence est assumée par le juge ayant la plus grande ancienneté à la Chambre et, à ancienneté égale, par le doyen d'âge.

Article 3

Lorsqu'un juge, conformément à l'art. 45^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, ne peut siéger dans une affaire, parce qu'il a déjà eu à en connaître en une autre qualité ou lorsqu'il estime lui-même devoir se récuser, il en informe le président. Celui-ci, s'il estime que la récusation n'est pas motivée, en appelle à la décision de la Chambre.

Si, outre les cas visés à l'alinéa précédent, il apparaît qu'il existe des causes de récusation d'un juge, la Chambre statue sur la récusation, d'office ou sur requête d'une des parties.

Dans ces cas, le juge intéressé ne participe ni à l'instruction ni à la décision de la Chambre.

¹ Approuvé par décision de la Commission Centrale du 23 novembre 2006.

Le greffier communique aux parties la composition de la Chambre qui statuera dans l'affaire.

La requête en récusation motivée doit être déposée à la Chambre dans le délai de trois semaines à compter de la date de réception de la communication conformément à l'alinéa 4. Les requêtes en récusation pour des motifs qui se révéleraient ultérieurement doivent être formulées sans délai.

Article 4

La Commission Centrale nomme le greffier après consultation de la Chambre.

En cas d'empêchement du greffier ou de vacance du poste, le président désigne, en accord avec le Secrétaire général de la Commission Centrale, un membre du secrétariat, qui assumera temporairement les tâches du greffier.

Article 5

Le greffier dirige le greffe et dispose à cet effet du secrétariat de la Commission Centrale.

Il assiste la Chambre, le président et les autres juges dans l'exercice de leurs fonctions et prend les mesures d'organisation nécessaires. Il assure l'exécution des instructions du président et des décisions de la Chambre. Dans l'exercice de ses fonctions, il peut correspondre directement avec les tribunaux de 1^{ère} instance et les autorités des Etats contractants.

Article 6

Le greffier reçoit toutes les pièces adressées à la Chambre; il assure les citations et notifications.

Il tient le registre des appels, met les dossiers à la disposition de la Chambre et assure les traductions nécessaires.

Le greffier assiste à toutes les audiences de la Chambre. Il en dresse le procès-verbal, qu'il signe avec le président.

Il tient les archives et garde le sceau de la Chambre.

Article 7

Le greffier donne une publicité convenable aux arrêts. Il peut en transmettre des copies aux membres de la Commission Centrale, aux juridictions des Etats contractants et dans un but scientifique, à des personnes qualifiées.

Il informe la Commission Centrale de l'activité de la Chambre.

Article 8

La Chambre peut donner des instructions de service au greffier pour l'exécution de son service.

2. Décisions de la Chambre des Appels

Article 9

La Chambre ne peut valablement délibérer et statuer que si trois juges ou suppléants au moins sont présents.

S'il apparaît, après la convocation de la Chambre, que le nombre de trois juges ou suppléants n'est pas atteint, le président ajourne l'audience jusqu'au moment où la Chambre peut débattre valablement.

La Chambre prend ses décisions et rend ses arrêts à la majorité des voix. En matière civile, la voix du président est prépondérante en cas de partage des voix.

En matière pénale, toute décision défavorable au prévenu, relative à la question de la culpabilité et à la fixation de la peine, doit être prise à la majorité des voix.

3. Langues officielles et lieu des audiences

Article 10

Les langues officielles de la Chambre sont l'allemand, l'anglais, le français et le néerlandais.

Les juges de même que les parties, leurs conseils et leurs représentants font usage de la langue officielle de leur choix. Au besoin, il sera fait appel à un traducteur et à un interprète.

Les arrêts sont rédigés dans la langue du tribunal qui a statué en première instance. Le greffier pourvoit à la traduction dans les autres langues officielles selon les besoins.

Article 11

La Chambre siège habituellement au siège de la Commission Centrale. Elle peut, si elle l'estime utile, siéger en un autre lieu situé sur le territoire d'un Etat contractant.

II. Parties et notifications

Article 12

En matière pénale, le Ministère public a qualité de partie.

Article 13

Un tiers peut intervenir en appel si en première instance elle disposait déjà de ce droit et en a fait usage. Sa qualité en l'instance et les effets de son intervention se règlent d'après le droit du tribunal qui a jugé en première instance.

Article 14

Les parties peuvent soutenir elles-mêmes leur cause ou se faire assister ou représenter par un avocat admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant ou par toute autre personne munie de pleins pouvoirs écrits.

En matière civile cependant, les parties doivent se faire représenter par un avocat admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant, si elles étaient déjà soumises à cette obligation en première instance. Cette disposition ne s'applique pas à l'exécution des mesures d'instruction.

En tout état de cause, seuls les avocats admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant sont admis à plaider dans les audiences publiques relatives à des matières civiles.

Article 15

Les citations et communications aux parties ou, le cas échéant, à leurs représentants, sont faites par lettre recommandée avec accusé de réception. Elles peuvent aussi être faites par l'entremise du tribunal qui a jugé en première instance, selon les règles applicables dans le ressort dudit tribunal.

Article 16

Les arrêts en forme exécutoire de la Chambre sont notifiés aux parties par l'entremise du tribunal qui a jugé en première instance. Copies desdits arrêts sont en outre adressés aux parties par le greffier.

III. Instruction de l'appel

1. Procédure et mesures préparatoires

Article 17

Le président dirige la procédure, désigne le rapporteur et prend les mesures nécessaires à la préparation des décisions¹.

¹ Les sections 2 et 3 de l'article 17 sont supprimées.

Article 18

Le rapporteur vérifie la compétence de la Chambre et la recevabilité de l'appel.

Si l'une ou l'autre de ces conditions n'est manifestement pas remplie, la Chambre peut, sur proposition du rapporteur et après délibération par correspondance, constater à l'unanimité l'irrecevabilité de l'appel ou son incompétence et, le cas échéant, procéder conformément à l'art. 37^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Article 19

Le président peut inviter le tribunal qui a jugé en première instance ou un autre tribunal territorialement compétent d'un Etat contractant à procéder à l'administration des preuves conformément à la procédure qui y est en vigueur. Il peut désigner le rapporteur ou un autre juge pour assister à cette opération.

La Chambre peut également exécuter les mesures d'instruction.

Les parties et leurs représentants ont le droit d'assister à l'exécution des mesures d'instruction et peuvent, à cette occasion, poser des questions.

2. Audience

Article 20

Si la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2 n'est pas appliquée, l'audience est en principe publique.

Article 21

Le président fixe la date de l'audience.

Le greffier, sur instruction du président, adresse les convocations aux juges. Il cite les parties, leurs avocats ou représentants et, le cas échéant, les experts et témoins. Le délai de comparution à l'audience doit être d'au moins quatre semaines à compter de la citation.

Article 22

A l'audience, les parties peuvent se faire entendre dans les conditions prévues à l'article 14 ci-dessus.

En matière pénale, le prévenu, s'il est présent à l'audience, aura la parole le dernier. S'il s'est fait représenter à l'audience, ce droit est donné à son représentant.

L'affaire peut être débattue et être tranchée par la Chambre sans égard à la comparution des personnes citées.

IV. Délibérations, décisions et arrêts

Article 23

La Chambre délibère et décide à huis clos. Ses délibérations ainsi que le rapport du rapporteur sont et restent secrets.

Article 24

En matière civile, la Chambre ne peut infirmer le jugement de première instance que dans la mesure où elle en est requise.

En matière pénale, la Chambre a plein pouvoir d'appréciation. Le jugement ne doit cependant pas être modifié au détriment du prévenu, lorsque l'appel a été interjeté seulement par le prévenu, son représentant légal, ou, si le droit du tribunal de première instance le prévoit, par le Ministère public en faveur du prévenu.

La Chambre statue au fond ou renvoie l'affaire pour nouvel examen au tribunal qui a jugé en première instance.

Article 25

L'arrêt mentionne :

- a. le nom du président, des juges et du greffier;
- b. le nom des parties et de leurs avocats ou représentants;
- c. la date à laquelle l'arrêt a été rendu;
- d. un résumé des faits;
- e. les éléments essentiels du jugement de première instance;
- f. les conclusions d'appel des parties;
- g. les mesures de procédure;
- h. la date de l'audience;
- i. les motifs de l'arrêt;
- j. le dispositif;
- k. la décision sur les frais.

Article 26

La décision acquiert force de chose jugée à compter de la date à laquelle elle est rendue publique.

Elle est rendue publique par le dépôt d'une copie auprès du greffe à une date notifiée aux parties.

Article 27

La Chambre peut décider à l'unanimité qu'à l'issue des délibérations seul le dispositif de l'arrêt est lu en audience publique, l'exposé des motifs écrit étant communiqué ultérieurement. Dans ce cas, l'arrêt est réputé rendu à la date du prononcé du dispositif. Le président peut, en rendant le dispositif, l'accompagner oralement d'un exposé des motifs succinct.

Article 28

La minute de l'arrêt est signée par le président et le greffier et conservée aux archives de la Chambre.

Le greffier en établit la grosse, ainsi que les copies et traductions; ces documents sont signés par lui seul.

Article 29

Les erreurs de plume ou de calcul et les inexactitudes évidentes se trouvant dans une décision peuvent être rectifiées d'office ou sur requête d'une partie. La requête d'une partie en rectification d'une décision ne peut être présentée que dans un délai de deux semaines après signification, conformément à l'article 16. La rectification est faite sur décision de la Chambre; cette décision peut être prise par correspondance.

V. Dispositions complémentaires de procédure

Article 30

Dans la mesure où la Convention révisée pour la navigation du Rhin et le présent règlement ne contiennent pas de prescriptions applicables, la Chambre peut appliquer à titre supplétif les dispositions de procédure prévues par le droit du tribunal qui a jugé en première instance, notamment en vue d'assurer le droit des parties à être entendues.

VI. Mise en vigueur

Article 31

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

Il sera publié dans les organes de publication des Parties contractantes.

PROTOCOL 5

Benoeming van de griffier van de Kamer van Beroep

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring van het in de bijlage vermelde besluit ter benoeming van mevrouw Cécile TOURNAYE tot griffier van de Kamer van Beroep.

Dit besluit draagt de datum van 3 maart 2006, de dag waarop de laatste goedkeuring werd aangenomen.

Bijlage

Besluit van 3 maart 2006

“Samenstelling van de Kamer van Beroep

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

op voorstel van de Kamer van Beroep,

benoemt mevrouw Cécile TOURNAYE, tot griffier van de Kamer van Beroep.”

PROTOCOL 6

Griffier van de Kamer van Beroep

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt kennis van het eervolle ontslag van de heer Albert BOUR als griffier van de Kamer van Beroep met ingang van 31 december 2006.

PROTOCOL 7

Herziening van het CLNI

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Consequentie van het Verdrag van Athene voor het binnenvaartrecht

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Vraagstukken inzake de identificatie van schepen en het bepalen van een Europees register van binnenschepen

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluit 2006-II-9 met betrekking tot de invoering van een uniek Europees identificatienummer voor binnenschepen en na kennis te hebben genomen van het verslag van het secretariaat over de voltooiing van de werkzaamheden op dat vlak,

overtuigd zijnde van het belang van gecoördineerde communicatieprocedures tussen de bevoegde nationale autoriteiten bij de toekenning van een Europees identificatienummer en de registratie van de daarbij horende gegevens, teneinde een goede functionering van het Europees identificatiesysteem te waarborgen,

draagt haar werkgroep G/ID op om in overleg met de diensten van de Europese Commissie de mogelijkheden voor het opstellen van zulke gecoördineerde procedures te onderzoeken, daarover eind 2007 een tussenrapport in te dienen en uiterlijk eind 2009 aan de Centrale Commissie een eindrapport voor te leggen.

PROTOCOL 10

Vorzorgsmaatregelen tegen terroristenacties

Geen besluit.

PROTOCOL 11

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

Geen besluit.

PROTOCOL 12

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 2006 en de vooruitzichten voor het gehele jaar.

Bijlage

Bijlage

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

Eerste halfjaar 2006 en vooruitzichten voor het gehele jaar

I Algemeen

a. Algemene situatie

In het eerste halfjaar 2006, kon de Rijnvaart niet van de effecten van een aanhoudende economische groei in Europa profiteren, die enerzijds op de export naar Azië en anderzijds op het toegenomen verbruik binnen Europa kan worden teruggevoerd. Zo is in deze periode, ondanks deze gunstige economische context voor de vervoersvraag, het op de traditionele Rijn vervoerde volume met 0,9% en de vervoersprestaties met 3,4% afgenomen.

b. Waterstanden

Het begin van het jaar werd gedurende meerdere weken door bijzonder lage waterstanden die de inzet van grote eenheden hebben beperkt gekenmerkt. Vervolgens kwam er vanaf maart met de smeltende sneeuw verbetering in de scheepvaartomstandigheden, en in maart en april leidde dat uiteindelijk tot hoogwater op de Rijn. Vanaf juni kwam er opnieuw een periode van laagwater vanwege te geringe neerslag maar in de loop van de zomer werden geen aanhoudende laagwaterstanden waargenomen.

c. Brandstofprijzen

In de eerste drie maanden van 2006 bleef de brandstofprijs stijgen. Pas vanaf april en tot in de zomer was een stabilisering van de prijzen waarneembaar, zij het dat deze zich op een bijzonder hoog niveau vastzette. Vanaf augustus begonnen de prijzen aanzienlijk te dalen, in lijn met de aardoliemarkt. De post "brandstof" zal in 2006 bij de bedrijfskosten in vergelijking met voorgaande jaren zeker record bereiken. Gezien de tendens die zich sinds augustus aftekent kan wel een verbetering van de situatie worden verwacht, maar dat is niet voldoende om voor dit jaar de effecten van het bijzonder hoge niveau in het eerste halfjaar te compenseren.

II Situatie van de drogeladingvaart

a. Vervoerd volume

Globaal genomen is het in de drogelading vervoerde volume ten opzichte van het eerste halfjaar 2005 onveranderd gebleven. Het vervoerde volume in de meeste sectoren werd daarentegen door een daling gekenmerkt, met uitzondering van het vervoer van kolen en bouwmaterialen.

Landbouwsector

Het vervoer van producten uit de landbouwsector is in de loop van deze periode op de traditionele Rijn met 5% afgenomen. Deze ontwikkeling weerspiegelt de ontwikkeling in de ARA-havens, waar de aanvoer met zeeschepen globaal genomen nog duidelijker verminderde. Tegelijkertijd is de aanvoer in de zeehavens van Noord-Duitsland in vergelijkbare omvang gestegen. Op het niveau van het Rijnverkeer kon dus dankzij de voorraadvermindering in de ARA-havens de teruggang in het vervoer worden beperkt.

Staalsector

Ondanks een gunstige ontwikkeling van de staalindustrie heeft het vervoer erts en staalproducten heeft in de loop van het eerste halfjaar een afname van respectievelijk 4,3% en 5,3% laten zien. Deze negatieve cijfers zijn voornamelijk het gevolg van een vermindering van de aanvoer in de ARA-havens. De conjunctuur in de staalsector blijft op een hoog niveau dankzij de aanhoudende vraag naar staalproducten op de wereldmarkt en aangezien ook voor de productiecapaciteit de vooruitzichten voor het hele jaar goed zijn, kan men aannemen dat het huidige niveau van de vraag naar vervoer in deze sector aanhoudt.

Kolensector

In het eerste halfjaar 2006 is het vervoer van kolen met +6,7% duidelijk toegenomen. Enerzijds is dit toe te schrijven aan de activiteit in de staalsector die na een kortstondige teruggang van de productie in 2005 opnieuw is toegenomen. Anderzijds wordt, vanwege de bijzonder hoge prijzen van de aardolieproducten, bij het brandstofgebruik in de krachtcentrales de olie door kolen vervangen.

Zand, grind, steen, aarde en bouwmaterialen

Gedurende meerdere jaren bleef het vervoerde volume in deze sector verminderen. Nu kan echter in het eerste halfjaar 2006 een toename van meer dan 6,6% worden waargenomen. Deze ontwikkeling is toe te schrijven aan een opleving in de sector van bouw en openbare werken in Duitsland, waar de conjunctuur jarenlang ongunstig was. Vanaf maart 2006 is in het bijzonder het vervoerde volume van zand en grind in de afvaart toegenomen.

b. Vrachtprijzontwikkeling

De vrachtprijzen in de drogeladingsector zijn, na het bereiken van een hoog niveau in het begin van het jaar vanwege de waterstanden, tussen januari en maart gedaald. Tijdens de zomer bleven de prijzen redelijk stabiel.

c. Containervervoer

Ondanks de toegenomen containeroverslag (+ 8%) in de West-Europese zeehavens, in het bijzonder vanwege het handelsverkeer met China, is het globaal vervoerde volume op de traditionele Rijn slechts met 2,3% toegenomen. Het vervoer voor de volle containers is met 1,4% en voor de lege container met 4% gestegen. Weliswaar werd het vervoer gedurende de eerste weken van het jaar enigszins beperkt vanwege de lage waterstanden, maar het beperkte groeipercentage van het vervoer op de Rijn is vooral toe te schrijven aan de problemen die zich bij de overslag in de zeehavens voordoen. Gedeeltelijk is dit een gevolg van de beperkte overslagcapaciteiten in de zeehavens, maar bovendien deden zich in Rotterdam problemen voor met het dataverkeer. Dit heeft eveneens geleid tot een verschuiving naar het spoor.

Zo is het overgeslagen volume in de Noord-Duitse zeehavens met 12,2% toegenomen, terwijl de ARA-havens slechts een toename van 7% registreerden.

De aanhoudende vraag naar vervoer is een weerspiegeling van de economische activiteit en voor het vervoerde volume op de Rijn kan dan ook een stijgende tendens worden verwacht, onder voorwaarde dat zich geen beperkende factoren voordoen bij de overslag.

III Situatie in de tankvaart

a. Vervoerd volume

Het vervoerde volume in de sector van de tankvaart is globaal afgenomen met 4,5%, zowel om conjuncturele als structurele redenen.

Aardolieproducten

In het eerste halfjaar 2006 is het vervoer van aardolieproducten op de traditionele Rijn met 5,9% afgenomen ten opzichte van het eerste halfjaar 2005. Opgemerkt dient te worden dat in de laatstgenoemde periode het vervoerde volume krachtig is gestegen. Meer in detail kan worden geconstateerd dat het vervoer van benzine een afname van 7% liet zien, terwijl het vervoer van gasolie met 3,7%, van kerosine met 25% en van zware stookolie met 15% is gedaald.

In het begin van het jaar waren de lage waterstanden de oorzaak van de beperking van het vervoer met dubbelwandige schepen terwijl de vraag naar vervoer aanhield. Op het structurele vlak heeft vooral de modernisering van een raffinaderij in Zwitserland, Wallis, een langdurige uitwerking op het vervoer van benzine over de Rijn ten gevolge: nu wordt de olie voortaan ter plekke geraffineerd waardoor het land niet meer via de Rijn wordt bevoorradt en tegelijkertijd wordt de zware stookolie minder geëxporteerd. Voor het verbruik van benzine en stookolie in West-Europa is de tendens op langere termijn ook dalend. In Duitsland werd voor beide producten reeds een afname van 4% geregistreerd.

Gezien de aanzienlijk hoge prijzen van de aardolieproducten in het eerste halfjaar 2006 was het gevolg dat alleen de hoogstnodige voorraden werden aangevuld vanwege de afwachtende houding van de verbruikers en dat de vraag naar vervoer in deze sector op een laag niveau bleef.

Chemische sector

In het eerste halfjaar 2006 is het vervoerde volume van chemische producten op de traditionele Rijn met 0,9% afgenomen. Dit zou een gevolg kunnen zijn van de lichtelijk vertraagde groei van de Europese productie in 2005. Voor de rest van het jaar blijven de vooruitzichten echter goed, aangezien wordt verwacht dat in 2006 de activiteit in deze sector weer zal toenemen. Dientengevolge kan worden verwacht dat deze ontwikkeling ook een gunstige invloed zal hebben op de vraag naar vervoer over de Rijn.

b. Vrachtenontwikkeling

In de tankvaart waren de vrachten bijzonder afhankelijk van de waterstanden en van de vraag. De aanhoudende vraag en de laagwaterstanden gedurende de eerste weken van het jaar in aanmerking nemend, had dan ook ten gevolge dat de vrachtprijzen een uitzonderlijk hoog niveau hebben bereikt. Vanaf de zomer zijn deze op een lager niveau terechtgekomen dan evenwel boven dat van het voorgaande jaar lag. Deze situatie is sindsdien niet veranderd.

IV Ontwikkeling van de aanbodzijde

Bij het afsluiten van dit verslag lijken de beschikbare gegevens te duiden op een vertraging van het aantal in de vaart gebrachte eenheden, zowel in de drogelading als in de tankvaart. In verband met een strenge winter zijn vertragingen van meerdere maanden bij de scheepsbouw opgetreden. Om het gehele jaar 2006 te kunnen evalueren moeten alle gegevens voorliggen.

V Conclusies en vooruitzichten

In het eerste halfjaar 2006 is het Rijnverkeer met 1% afgenomen, terwijl de economische context gunstig was. Verschillende redenen kunnen de vermindering van het vervoerde volume aan goederen hebben veroorzaakt:

De waterstanden:

In de eerste weken van 2006 hadden de waterstanden een groot effect op het Rijnverkeer; een nadere beschouwing laat zien in welke mate de Rijnvaart afhankelijk is van de waterstand. In het licht van de klimaatverandering en de daarmee samenhangende opeenvolging van belangrijke waterstandfluctuaties dient er steeds meer rekening te worden gehouden met de hydrologie. Het is dan ook niet uitgesloten dat deze factor de ontwikkeling van de Rijnmarkt gaat beperken, terwijl de vraag aanhoudt. Daarom is het raadzaam oplossingen te zoeken, zowel op het gebied van de scheepsbouw als van de infrastructuur.

De vermindering van de vraag naar vervoer van aardolieproducten:

Alhoewel de conjuncturele elementen, in verband met de bijzonder hoge olieprijsen, in het eerste halfjaar geen gunstige invloed hadden op de vraag, waren de eerste gevolgen van de structurele wijzigingen van de vraag naar vervoer waarneembaar.

Een gedeeltelijke verschuiving van de activiteit van de ARA-havens naar de havens in Noord-Duitsland:

In de sector van de drogelading en in het bijzonder in de containervaart kon een aanzienlijke toename van de overslag in de zeehavens van Hamburg en Bremen worden vastgesteld, meestal gepaard gaande met een afname dan wel een verminderde toename van het overgeslagen volume in de ARA-havens. Hiervoor kunnen enkele redenen worden aangevoerd: werkzaamheden op enkele Duitse vaarwegen (Dordmund Emskanaal) met gevolgen voor de vervoerde volumes bestemd voor de staalindustrie, laagwaterstanden op de Rijn, knelpunten bij de overslag in de ARA-zeehavens en enkele verschuivingen naar het spoor. Deze verschuivingen hebben de vraag in de Rijnvaart negatief beïnvloed.

Problemen bij het beheer van de overslag in de haven van Rotterdam:

In de haven van Rotterdam deden zich enkele problemen voor bij de containeroverslag, waardoor de ontwikkeling van containervervoer in het voorjaar 2006 werd beïnvloed, hetgeen mede tot verschuivingen naar andere havens leidde.

Algemene vooruitzichten voor de vraag naar vervoer

Vanuit het oogpunt van de algemene economie, blijven de vooruitzichten voor de economische activiteit in Europa de komende maanden gunstig, als gevolg van de aanhoudende vraag op de wereldmarkt en een verwachte toename van de vraag in de binnenvaart. Dit zou ten voordele van de vraag naar vervoer op de Rijn kunnen zijn, onder voorbehoud dat de waterstanden de operationele capaciteiten niet beperken en dat de overslag in de zeehavens beantwoordt aan de vraag.

*

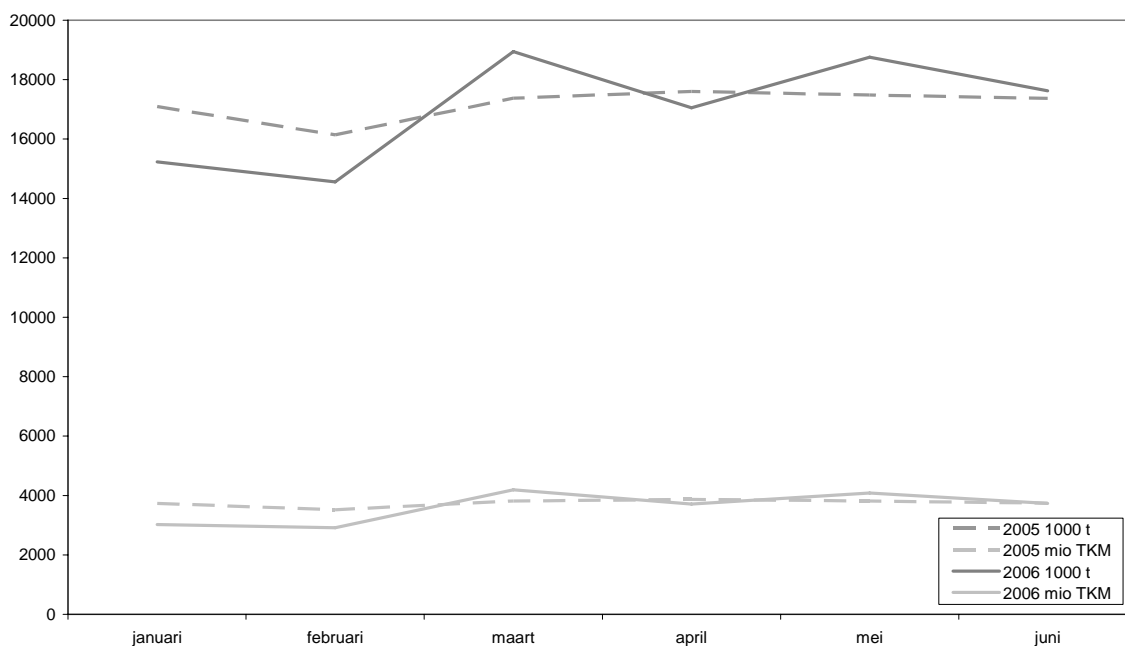
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaar)

1. halfjaar 2006	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3782	1116	3096	926	687	190
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5443	1215	2287	445	3157	770
2 Vaste minerale brandstoffen	14747	3055	461	50	14287	3005
3 Aardolieproducten	15744	4022	3970	822	11774	3199
4 Ertsen, metaalafval	16706	2001	1158	180	15548	1822
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6088	1161	3329	545	2759	616
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	20489	3930	15480	3037	5009	893
7 Meststoffen	2081	586	872	225	1209	361
8 Chemische producten	8317	1854	3280	594	5038	1260
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9493	2896	6232	1859	3261	1038
99 daaronder andere transporten	8883	2761	5770	1746	3113	1015
Totaal	102890	21836	40165	10429	65842	13154

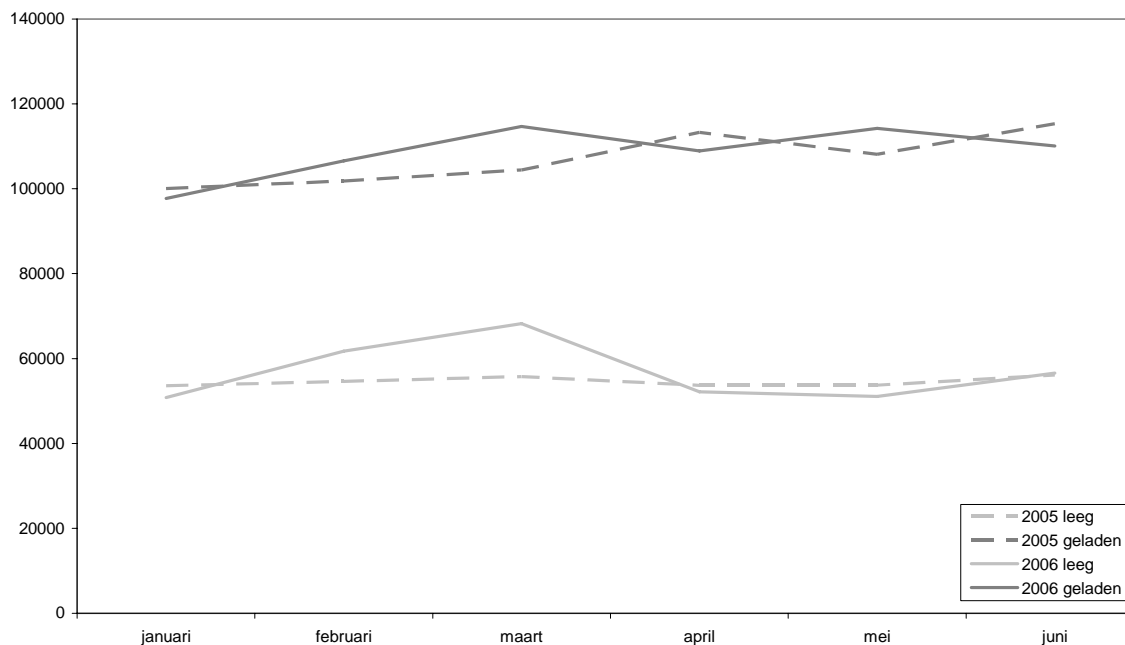
1. halfjaar 2005	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3881	1082	3289	959	592	122
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5907	1454	2364	494	3543	961
2 Vaste minerale brandstoffen	13816	3088	344	33	13472	3054
3 Aardolieproducten	16732	4418	4043	885	12689	3533
4 Ertsen, metaalafval	17447	2201	1059	180	16388	2021
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6431	1262	3323	607	3108	654
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	19218	3699	14308	2801	4910	897
7 Meststoffen	2177	608	888	230	1289	378
8 Chemische producten	8393	1778	3490	580	4902	1198
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9797	3091	6352	1964	3445	1128
99 daaronder andere transporten	9178	2952	5864	1845	3315	1106
Totaal	103799	22681	39460	8733	64338	13946

Ontwikkeling tussen het tweede halfjaar 2005 (en %)						
0 Landbouwproducten	-2,55	3,14	-5,87	-3,44	16,05	55,74
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	-7,86	-16,44	-3,26	-9,92	-10,89	-19,88
2 Vaste minerale brandstoffen	6,74	-1,07	34,01	51,52	6,05	-1,60
3 Aardolieproducten	-5,90	-8,96	-1,81	-7,12	-7,21	-9,45
4 Ertsen, metaalafval	-4,25	-9,09	9,35	0,00	-5,13	-9,85
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	-5,33	-8,00	0,18	-10,21	-11,23	-5,81
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	6,61	6,24	8,19	8,43	2,02	-0,45
7 Meststoffen	-4,41	-3,62	-1,80	-2,17	-6,21	-4,50
8 Chemische producten	-0,91	4,27	-6,02	2,41	2,77	5,18
9 Voertuigen, machines en overige goederen	-3,10	-6,31	-1,89	-5,35	-5,34	-7,98
99 daaronder andere transporten	-3,21	-6,47	-1,60	-5,37	-6,09	-8,23
Totaal	-0,88	-3,73	1,79	19,42	2,34	-5,68

Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer (volume en prestatie)

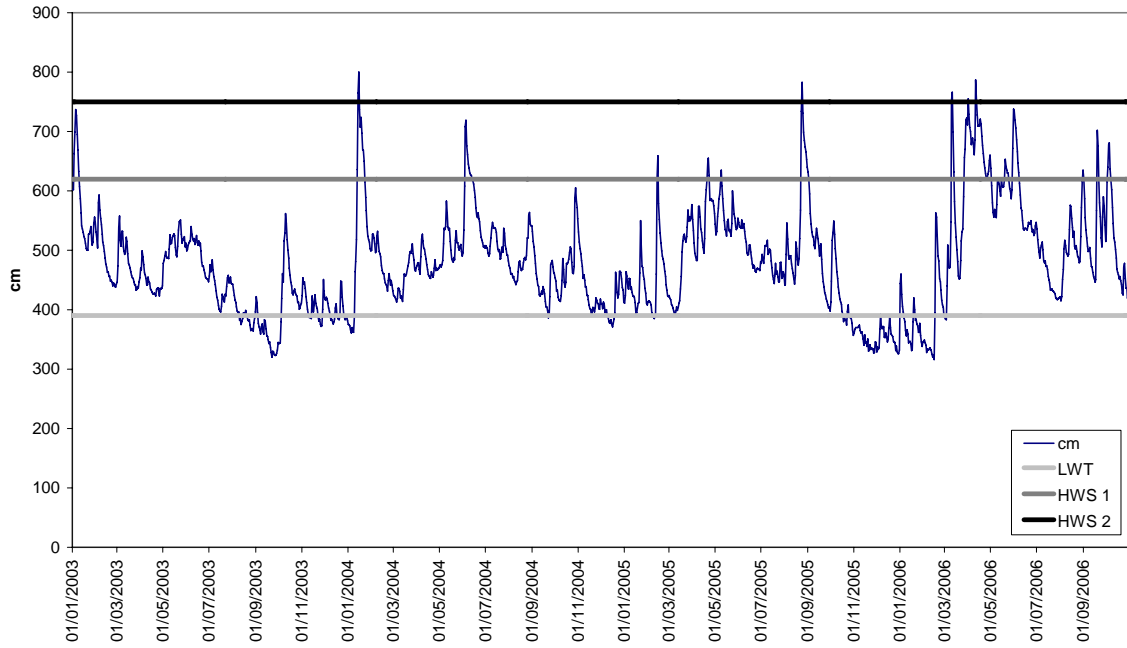


Maandelijks containervervoer op de traditionele Rijn (in TUE)

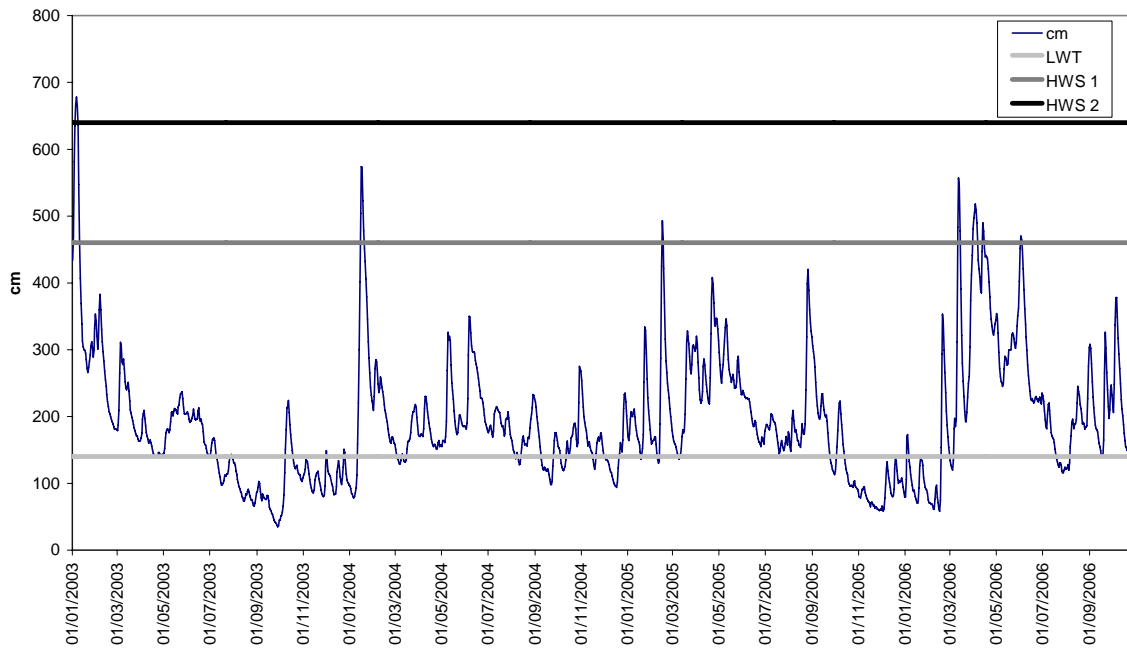


Waterstanden op de Rijn

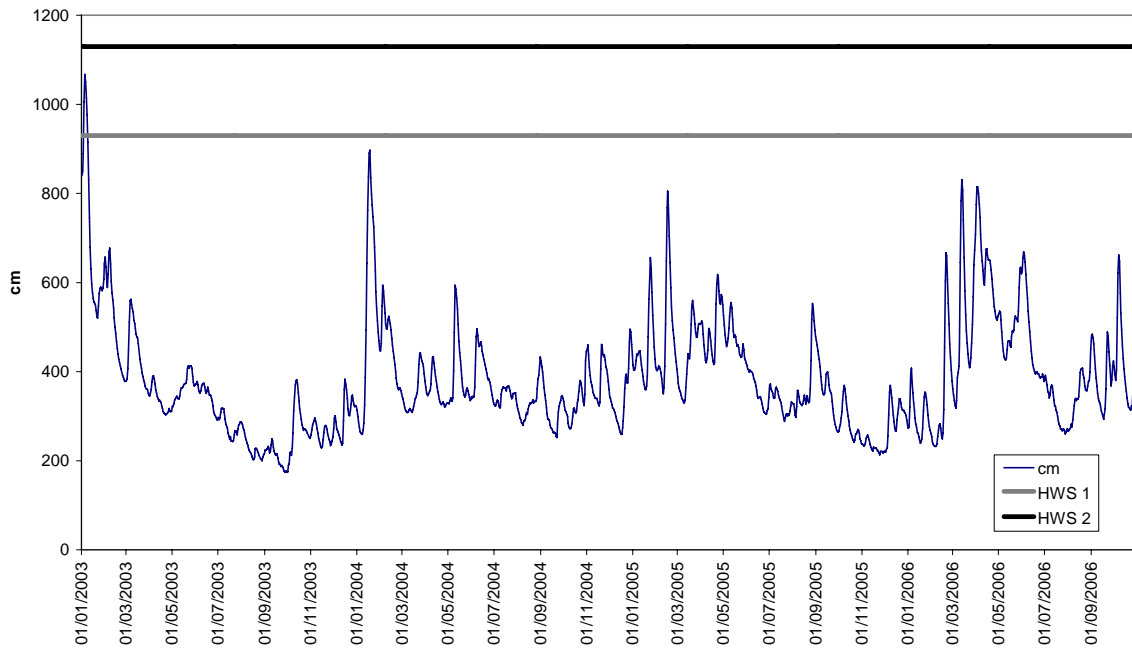
Waterstand bij Maxau



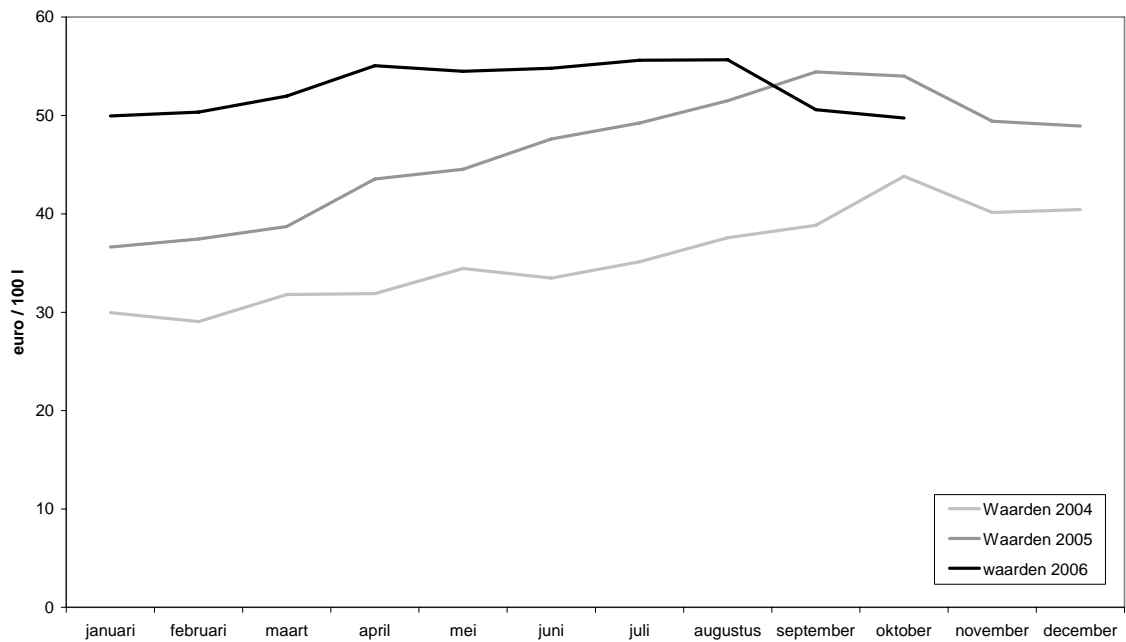
Waterstand bij Kaub



Waterstand bij Ruhrort



Ontwikkeling van de gasolieprijs



Aanbod: Nieuwbouw stand 10.11.2006

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Vr.duwbakken	29	37180		28	78156		14	23636	
totaal	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Motortanksch.	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
Hotelschepen	17		13251	10		7238	5		4021
Dagtochtsch.	9		4834	1		1566	1		662
totaal	26		18085	11		8804	6		4683

Scheepstype	2005			2006			totaal 2002 - 2006		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	34	87645	27490	15	41176	10020	156	402937	169942
Vr.duwbakken	12	11401		3	1362		86	151735	0
totaal	46	99046	27490	18	42538	10020	242	554672	169942
Motortanksch.	46	130860	43736	18	55456	9905	185	523037	195756
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	8	6932	0
totaal	48	133387	43736	18	55456	9905	193	529969	195756
duwboten	0		0	0		0	3	0	2268
sleepboten	0		0	0		0	5	0	12126
totaal	0		0	0		0	8	0	14394
Hotelschepen	5		6280	1			38	0	30790
Dagtochtsch.	5		2832	1		1566	17	0	11460
totaal	10		9112	2		1566	55	0	42250

PROTOCOL 13

Economisch Congres 2007, Bazel

Geen besluit.

PROTOCOL 14

Samenwerking met de Commissies inzake de bescherming van de Rijn en de Donau

Geen besluit.

PROTOCOL 15

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

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Geldigheid van het gemeenschappelijk vaarbewijs van het type B op het riviergedeelte Bazel-Iffezheim

Besluit

De Centrale Commissie,

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

erkent dat de op de communautaire richtlijnen 96/50/EG en 91/672/ EEG gebaseerde vaarbewijzen voldoen aan de vereisten voor het voeren van een schip op het riviergedeelte tussen Bazel en Iffezheim,

constateert dat deze erkenning de afgifte van het kanaalspitsenpatent nutteloos maakt,

besluit dientengevolge tot de wijzigingen van de artikelen 1.01, negende lid, 1.03, derde lid, 2.01 derde en vierde lid, 2.02, derde en vierde lid, 2.03, derde lid, 2.04, 2.05, 2.06, 3.02, vijfde lid, 3.06 eerste lid en van de bijlage A2, van het in de bijlage bij dit besluit vermelde Reglement Rijnpatenten.

Deze wijzigingen gelden met ingang van 1 oktober 2007.

Bijlage

1. *Artikel 1.01, negende lid, vervalt.*

2. *Artikel 1.03, derde lid, komt te luiden:*

- “3. Voor de vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer (km 857,40) en op het riviergedeelte tussen de Mittlere Rheinbrücke te Bazel km (166,64) en de sluizen te Iffezheim (km 335,92) kan worden volstaan met,
- a. in plaats van het patent bedoeld in artikel 2.01, een vaarbewijs als bedoeld in de bijlage I van de Richtlijn van de Raad 91/672/EEG of een vaarbewijs afgegeven ingevolge de Richtlijn van de Raad 96/50/EG;
 - b. in plaats van het patent bedoeld in de artikelen 2.02 tot en met 2.04, een ander door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkend bewijs van vaarbekwaamheid.”

3. *Artikel 1.04, onderdeel d, vervalt.*

4. *De referentie aan het kanaalspitsenpatent wordt in de artikelen 2.01, derde en vierde lid, 2.02, derde en vierde lid, en 3.06, eerste lid en in de bijlage A2 geschrapt.*

5. *Artikel 2.03, derde lid, komt te luiden:*

- “3. Bovendien moet het riviergedeelte waarvoor het sportpatent wordt aangevraagd met een schip met een lengte van 15 m of meer
- a. hetzij ten minste zestien maal in een tijdvak van tien jaren voorafgaand aan de aanvraag, waarvan binnen de laatste drie jaren tenminste drie maal in elke richting,
 - b. hetzij binnen het kader van een vakkundige opleiding tenminste viermaal in elke richting in het laatste jaar voorafgaand aan de aanvraag zijn bevaren.
- Deze eis is niet van toepassing voor het riviergedeelte benedenstrooms van het Spijksche Veer, noch op het riviergedeelte tussen de Mittlere Rheinbrücke te Bazel (km 166,64) en de sluizen te Iffezheim (km 335,92).”

6. *Artikel 2.04 vervalt.*

7. *Artikel 2.05 wordt artikel 2.04 en artikel 2.06 wordt artikel 2.05.*

8. *Artikel 3.02, vijfde lid vervalt.*

PROTOCOL 17

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten (art. 3.02, tweede lid, bijlagen B1 en B2)

Besluit

De Centrale Commissie,
overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten,
op voorstel van haar Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,
verlengt de voorschriften van tijdelijke aard betreffende artikel 3.02, tweede lid evenals de
bijlagen B1 et B2 van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten.
Deze voorschriften gelden van 1 april 2007 tot en met 31 december 2008.

PROTOCOL 18

Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten (artikel 3.02, tweede lid, bijlagen B1 en B2)

Besluit

De Centrale Commissie,
ter definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06
van het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten, die inmiddels bij de toepassing in de
praktijk van waarde zijn gebleken,
op voorstel van haar Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,
besluit tot de definitieve wijziging van artikel 3.02, tweede lid en van de bijlagen b1 en b2 van
het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten, die in de bijlage bij dit besluit is vermeld.
Deze wijzigingen gelden vanaf 1 januari 2009.

Bijlage

Artikel 3.02

2. Bij de aanvraag moeten worden overgelegd:
 - a. een recente pasfoto;
 - b. een medische verklaring als bedoeld in bijlage B2, die niet ouder dan drie maanden mag zijn. Ingeval van twijfel aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid kan de bevoegde autoriteit verlangen dat verklaringen van een arts of een specialist worden overgelegd.
 - c. voor zover vereist, een bewijs van de vaartijd en van de reizen op bepaalde riviergedeelten;
 - d. een kopie van de identiteitskaart of het paspoort;
 - e. voor zover vereist, een kopie van het marifoonbedieningscertificaat als bedoeld in bijlage 5 van de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart.

Een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid kan in plaats van een medische verklaring als bedoeld in bijlage B2 eveneens worden aangetoond met een door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart erkend

- a. geldig vaarbevoegdheidsbewijs, en waarvoor dezelfde eisen gelden als bedoeld in bijlage B1 en B2 en als bedoeld in artikel 4.01 of
- b. medische verklaring, die niet ouder dan drie maanden is en voor de afgifte waarvan tenminste dezelfde eisen gelden als bedoeld in bijlage B1 en B2.

Bijlage B1

Minimumeisen ten aanzien van de lichamelijke geschiktheid van gegadigden voor het Rijnpatent

I. Gezichtsvermogen:

1. Gezichtsscherpte bij daglicht:
Met of zonder optische hulpmiddelen, ten minste 0,8 met beide ogen gezamenlijk of met het beste oog. Met één oog zien is toegestaan.
2. Nachtblindheid:
Alleen in twijfelgevallen te onderzoeken. Mesotest zonder verblinding bij een helderheidsniveau van 0,032 cd/m², Resultaat: Contrast 1 : 2,7.
3. Gewenning aan de duisternis:
Alleen in twijfelgevallen te onderzoeken.
Het resultaat mag niet meer dan een log-eenheid van de normaal kromme afwijken.
4. Gezichtsveld:
Beperkingen in het gezichtsveld van het oog met de beste gezichtsscherpte zijn niet toegestaan. In geval van twijfel dient perimetrisch onderzoek verricht te worden.
5. Kleurenonderscheidingsvermogen:
Het kleurenonderscheidingsvermogen wordt als voldoende beschouwd wanneer de gegadigde voldoet aan de Farnsworth Panel D15 test of een erkende test met kleurplaten. In geval van twijfel onderzoeken met de anomaloscoop, waarbij de anomaal quotiënt bij een normale trichromasie moet liggen tussen 0,7 en 1,4 of met een andere gelijkwaardige test.
Erkende kleurplaten tests zijn:
 - a. Ishihara volgens de platen 12 tot 14,
 - b. Stilling/Velhagen,
 - c. Boström,
 - d. HRR (resultaat tenminste 'mild'),
 - e. TMC (resultaat tenminste 'second degree'),
 - f. Holmer-Wright B (Resultaat ten hoogste 8 fouten bij 'small').
6. Motiliteit:
Onbelemmerde beweeglijkheid van beide ogen; geen dubbelzien.

II. Gehoorvermogen

Het gehoorvermogen is als voldoende te beschouwen, indien het gemiddeld gehoorverlies van beide oren bij de frequenties 500, 1000, 2000 en 3000 Hz de waarde van 40 dB niet overschrijdt. Indien de waarde van 40 dB wordt overschreden, is het gehoorvermogen toch als voldoende aan te merken, als de conversatiespraak met een hoorapparaat op 2 m met elk oor afzonderlijk duidelijk wordt verstaan.

III. Er mogen geen andere bevindingen uit medische keuring aanwezig zijn die de lichamelijke geschiktheid uitsluiten.
Indien de navolgende ziekten of lichamelijke gebreken voorkomen kan dit aanleiding geven tot twijfel aan de lichamelijke geschiktheid van de gegadigde:

1. Aandoeningen die gepaard gaan met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen;
2. Aandoeningen of laesies van het centrale of perifere zenuwstelsel, gepaard gaande met duidelijke functionele stoornissen; in het bijzonder organische aandoeningen van de hersenen of het ruggenmerg en de daarbij optredende restverschijnselen, functionele stoornissen na schedel- of hersenletsel, cerebrale doorbloedingsstoornissen;
3. Geestesziekten;
4. Suikerziekte met niet goed instelbare, aanzienlijke schommelingen van de bloedglucosewaarden;
5. Manifeste endocriene stoornissen;
6. Ernstige aandoeningen van de bloedvormende orgaansystemen;
7. Astmatische bronchitis met aanvallen;
8. Aandoeningen of veranderingen in het hart of de bloedsomloop resulterend in een verminderde belastbaarheid;
9. Aandoeningen of gevolgen na een ongeval, die leiden tot een aanzienlijke bewegingsbeperking, verlies of sterke vermindering van de kracht in een der ledematen die voor de uit te oefenen arbeid van belang zijn;
10. Chronisch alcoholisme, alsmede verslaving aan verdovende middelen, of andere vormen van verslaving.

Bedrijfsgeneeskundige Dienst

Medische verklaring van het onderzoek naar de geschiktheid in de Rijnscheepvaart

Aankruisen wat van toepassing is of invullen

Naam, voornaam :

Geboortedatum, Geboorteplaats :

Identiteitsbewijs :

I.	Gezichtsvermogen					
	1. Gezichtsscherpte bij daglicht					
	<input type="checkbox"/> zonder correctie	links	rechts	<input type="checkbox"/> met correctie	links	rechts
	2. Nachtblindheid ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	3. Donker adaptatie ¹⁾ voldoende <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	4. Gezichtsveld zonder beperkingen Perimetrisch onderzoek ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	5. Kleuronderscheidingsvermogen voldoende Onderzoek met behulp van Anomaloskoop ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	6. Motiliteit : aanwezig <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
Onderzoeksresultaat			<input type="checkbox"/> voldoende <input type="checkbox"/> voldoende met optische correctie <input type="checkbox"/> onvoldoende			
II.	Gehoorvermogen		Hoorapparaat	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja	
	Gehoorverlies bedraagt > 40 dB(A) voor		links	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja	
	de frequenties 500, 1000, 2000 en 3000 Hz		rechts	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja	
	Onderzoeksresultaat			<input type="checkbox"/> voldoende <input type="checkbox"/> voldoende met hoorapparaat <input type="checkbox"/> onvoldoende		
III.	Ziekten of lichamelijke gebreken					
	Aanwijzingen met betrekking tot andere ziekten of lichamelijke gebreken, die lichamenlijk ongeschikt of beperkt geschikt maken <input type="checkbox"/> niet van toepassing <input type="checkbox"/> van toepassing					

Slotoordeel

- geschikt
- beperkt geschikt (vermelding voorwaarden zie achterzijde)
- beperkt geschikt met hoorapparaat
- beperkt geschikt met optische correctie
- ongeschikt

Plaats, Datum:

Ondertekening/zegel/stempel:

¹⁾ Alleen onderzoeken bij twijfel. Vereisten en testmethoden: zie Bijlage B1.

PROTOCOL 19

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 23.03, eerste lid, 23.09, onderdeel 1.1, onder g en h)

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

verlengt de voorschriften van tijdelijke aard betreffende de artikelen 23.03, eerste lid, en 23.09, onderdeel 1.1, onder g en h, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

Deze voorschriften gelden van 1 april 2007 tot en met 31 december 2008.

PROTOCOL 20

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 23.03, eerste lid, 23.09, onderdeel 1.1, onder g en h)

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

besluit tot de definitieve aanneming van de wijzigingen bij de artikelen. 23.03, eerste lid, en 23.09, onderdeel 1.1, onder g en h, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

Deze wijzigingen gelden met ingang van 1 januari 2009.

Bijlage

1. Artikel 23.03, eerste lid, komt te luiden:

“1. Voor de lichamelijke geschiktheid voor het beroep gelden de eisen overeenkomstig de bijlagen B1 en B2 van het Reglement Rijnpatenten. Deze moet worden aangetoond voor de eerste afgifte van het dienstboekje door:

- a. een medische verklaring bedoeld in bijlage B2 van het Reglement Rijnpatenten of
- b. een overeenkomstig artikel 3.02 van het Reglement Rijnpatenten erkende
 - aa. medische verklaring of
 - bb. geldig vaarbevoegdheidsbewijs

Een medische verklaring mag niet ouder zijn dan drie maanden.”

2. *Artikel 23.09, onderdeel 1.1, onder g, komt te luiden:*

“g. (vervallen)”

3. *Artikel 23.09, onderdeel 1.1, onder h, komt te luiden:*

“h. (vervallen)”

PROTOCOL 21

Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 en 14.13)

Besluit

De Centrale Commissie,

ten behoeve van de aanpassing aan de eisen van de scheepvaart, van het in aanmerking namen van het invoeren van het uniek Europees scheepsidentificatienummer alsmede ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot de wijzigingen van de artikelen 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 en 14.13 van het Rijnvaartpolitiereglement, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 april 2007 tot en met 31 maart 2010. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op deze datum gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De vermelding bij artikel 1.25 komt te luiden:*

“1.25 Voorschriften, toestemmingen en vergunningen”

b. *De vermeldingen bij de artikelen 9.12, 9.13 en 14.11 komen te luiden:*

“9.12 Boven-Rijn en Waal

9.13 Pannerdensch kanaal, Neder-Rijn en Lek

14.11 Overnachtingshavens Boven-Rijn en Waal “

c. *De vermeldingen bij de artikelen 14.12 en 14.13 komen te vervallen.*

2. *Artikel 1.08 wordt met het volgende vierde lid aangevuld:*

“4. Onverminderd het derde lid en artikel 15.09, vierde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, moeten voor alle passagiers aan boord geschikte individuele reddingsmiddelen beschikbaar zijn. Reddingsmiddelen worden geacht geschikt te zijn, wanneer zij aan de Europese normen EN 395 : 1998 of EN 396 : 1998 voldoen. Zij dienen qua aantal en verdeling per type overeen te komen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen.”

3. *Artikel 1.10 komt te luiden:*

a. *Onderdeel c komt te luiden:*

“c. het behoorlijk bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage K van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn of een kopie van de bladzijde met de aantekeningen van de vaar- en rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden.”

b. *Het tweede lid komt te luiden:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. *Het volgende artikel 1.25 wordt na artikel 1.24 ingevoegd:*

“Artikel 1.25

Voorschriften, toestemmingen en vergunningen

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

6. *Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid komt te luiden:*

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

a. de naam die ook een kenspreuk kan zijn.

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

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

- b. de thuishaven of de plaats van teboekstelling.
De naam van de thuishaven of de plaats van teboekstelling moet worden aangebracht hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde en moet worden gevolgd door de letter of lettercombinatie die het land aanduidt, waarin deze thuishaven of deze plaats van teboekstelling is gelegen;
- c. het uniek Europees scheepsidentificatienummer, dat uit 8 Arabische cijfers bestaat, waarbij de eerste drie cijfers het land en de instelling, die dat uniek Europees scheepsidentificatienummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan een uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend;
- d. het officiële scheepsnummer, dat uit 7 Arabische cijfers bestaat, eventueel gevolgd door een kleine letter, waarbij de eerste twee cijfers het land en de instelling, die het officiële scheepsnummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan het officiële scheepsnummer is toegekend, dat nog niet in een uniek Europees scheepsidentificatienummer is omgezet.

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

b. Het derde lid komt te luiden:

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

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

7. Artikel 9.07 komt te luiden:

a. Artikel 9.07, tweede lid, komt te luiden:

“2. Geisenheim – Rhens

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

- b. Het oorspronkelijke tweede lid wordt het derde lid*
- c. Het oorspronkelijke derde lid wordt het vierde lid*
- d. Het oorspronkelijke vierde lid wordt het vijfde lid*

- e. *Het oorspronkelijke vijfde lid wordt het zesde lid*
- f. *Het oorspronkelijk zesde lid komt te luiden en wordt als nieuw zevende lid toegevoegd:*

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

8. *Artikel 9.12 komt te luiden:*

"Artikel 9.12

Boven-Rijn en Waal

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

9. *Artikel 9.13 komt te luiden:*

"Artikel 9.13

Pannerdensch kanaal, Neder-Rijn en Lek

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

10. Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:

- a. In de tabel van het derde lid, komt de aanduiding bij Bazel te luiden:

"Basel (km 166,64) _____

Basel – Sluizen Kembs	7,00	Basel-Rheinhalle 8,20"
-----------------------	------	---------------------------

- b. Het vierde lid komt te luiden:

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

11. Artikel 12.01, eerste lid, komt te luiden:

- “1. De schipper van een schip als bedoeld in het ADNR, van een tankschip, van een schip met een lengte van meer dan 110 m, van een samenstel, van een hotelschip, van een zeeschip of van een bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21 moet zich, alvorens de in het vijfde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, melden op het aangegeven marifoonkanaal met opgave van de volgende gegevens:
- soort schip;
 - naam van het schip;
 - positie, vaarrichting;
 - uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen;
 - laadvermogen;
 - lengte en breedte van het schip;
 - soort, lengte en breedte van het samenstel;
 - diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
 - route;
 - haven waar is geladen;
 - haven waar wordt gelost;
 - bij gevaarlijke stoffen overeenkomstig het ADNR:
 - de VN-nummers of de stofnummers;
 - de officiële benaming voor het vervoer, voorzover van toepassing aangevuld met de technische omschrijving;
 - de klasse, de classificeringscode en eventueel de verpakkingsgroep;
 - de totale hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen, waarop deze gegevens betrekking hebben;
 - bij andere stoffen:
 - de soort lading (naam en hoeveelheid van stoffen);
 - 0, 1, 2, 3 blauwe lichten/kegels;
 - aantal personen aan boord.”

12. *Artikel 14.02, vijfde lid, komt te luiden:*

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

13. *Artikel 14.11 komt te luiden:*

“Artikel 14.11

Overnachtingshavens Boven-Rijn en Waal

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

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

**PROTOCOL 22
(2001-I-16)**

**Standaard
Systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden
informatie (Inland-ECDIS Standaard)
Editie 2.0**

1. De CCR heeft in het voorjaar 2001 de standaard voor systemen voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten (Inland Electronic Navigational Charts – Inland ENC) en de daaraan verbonden informatie aangenomen. Met het document van 16 oktober 2003 ter verduidelijking, ter correctie en ter aanvulling van de standaard voor de editie 1.02 werd de eerste herziening van de standaard gerealiseerd. Het systeem van elektronische beeldweergave ter informatie van de schippers (informatiemodus) evenals ter ondersteuning van de scheepvaart (navigatiemodus – overlapping van een radarbeeld en een elektronische kaart op een beeldscherm) wordt inmiddels op vele binnenschepen in Europa gebruikt.
2. De Europese Groep deskundigen Inland-ECDIS, die toentertijd de standaard heeft opgesteld, zorgt tevens voor de regelmatige aanpassing. Daarnaast is een internationale Inland-ENC harmonisatiegroep (IEHG) ingesteld, die in het bijzonder de productspecificaties van de standaard wereldwijd harmoniseert.
3. De standaard wordt voortdurend verder ontwikkeld. De wijzigingen die daaruit voortvloeien kunnen van groot belang zijn voor een veilige scheepvaart. Voor de Rijnvaart zouden dergelijke wijzigingen uitsluitend door de bevoegde organen van de CCR moeten worden goedgekeurd. De competentie van de RIS-werkgroep van de CCR zou zoveel mogelijk voor deze wijzigingen moeten worden gebruikt, aangezien de werkgroep enerzijds over de noodzakelijke deskundigheid op het gebied van dergelijke wijzigingen beschikt en daarbij de mogelijke consequenties voor de veiligheid van de scheepvaart kan beoordelen, en anderzijds zo dikwijls bijeenkomt dat deze wijzigingen op korte termijn kunnen worden verwezenlijkt. Daarentegen kunnen andere wijzigingen, om redenen van efficiëntie, als voorheen aan de groep deskundigen of de groep harmonisatie worden overgelaten, voor zover zij een transparante en voor alle staten toegankelijke procedure op basis van vastgestelde regels volgen. De procedure moet waarborgen dat de compatibiliteit met de maritieme ECDIS behouden blijft en ook geen aanpassing van de bestaande elektronische kaarten vereist. Dit laatste zou de zekerheid voor gebruikers en fabrikanten van applicaties in gevaar kunnen brengen.
4. Het op internationaal niveau in de zeevaart ingevoerde elektronische kaarten-, weergave- en informatiesysteem (ECDIS) is gebaseerd op de standaarden van de Internationale Hydrografische Organisatie (IHO). De IHO overweegt nu bij haar werkzaamheden en procedures ook rekening te houden met de Inland-ECDIS., hetgeen aan het groeiende belang van de Inland-ECDIS beantwoordt. Bovendien draagt het er toe bij de compatibiliteit tussen de systemen voor de zee- en voor de binnenvaart op lange termijn te waarborgen.
5. Een elektronische kaart die in de navigatiemodus wordt gebruikt, moet over een minimuminhoud beschikken en de werkelijke omstandigheden op de waterweg correct weergeven. Dientengevolge zou de autoriteit die tot het vervaardigen van navigatiekaarten voor de respectievelijke vaarweg of sector daarvan bevoegd is (bevoegde autoriteit), iedere kaart op de conformiteit moeten testen en eventueel van een certificaat moeten voorzien. Zo kan zowel de schipper als de politiedienst de conformiteit van een kaart voor de navigatiemodus op eenvoudige wijze vaststellen.
6. Deze nieuwe door de Inland-ECDIS Groep Deskundigen uitgewerkte versie van de standaard neemt in aanmerking:
 - de inmiddels gedeeltelijk wereldwijde harmonisatie van de elektronische kaarten voor de binnenvaart,
 - het in de IHO-procedures betrekken van die kaarten,
 - de noodzakelijkheid de in navigatiemodus gebruikte kaarten te certificeren,
 - alsmede de wijzigingen die noodzakelijk zijn gebleken na de praktische toepassing van Inland-ECDIS in het scheepsbedrijf tijdens de afgelopen jaren.

Besluit

De Centrale Commissie,

met het oog op een verdere bevordering van het gebruik van elektronische binnenvaartkaarten, op het bijdragen tot de harmonisatie daarvan op wereldniveau, op het waarborgen van een veilige scheepvaart bij het gebruik van die kaarten, en op het benutten van de in de praktijk gebleken verbeteringsmogelijkheden van de standaard,

bewust zijnde dat, ter waarborging van de veiligheid van de Rijnvaart en ter bescherming van de investeringen van de autoriteiten en het bedrijfsleven, wijzigingen van de standaard uitsluitend door de bevoegde organen van de Centrale Commissie kunnen worden uitgevoerd, waarbij de organen zich echter op de werkzaamheden van de Europese groep deskundigen Inland-ECDIS en van de internationale Inland ENC Harmonisatiegroep (IEHG) zouden moeten baseren en waarbij zij de in het kader van andere internationale organisaties uitgevoerde werkzaamheden in aanmerking zouden moeten nemen,

neemt de nieuwe versie van de Inland-ECDIS standaard die in de bijlage bij dit besluit in het Duits, Frans, Nederlands en Engels is vermeld, aan,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement, ervoor te zorgen dat via de RIS-werkgroep en volgens de in de respectievelijke delen van de standaard beschreven actualiseringsprocedures, de noodzakelijk geachte wijzigingen van de standaard – in het bijzonder op grond van de technische vooruitgang – op initiatief van de werkgroep kunnen worden aangenomen.

Bijlage : Editie 2.0 van de Inland-ECDIS standaard (in een aparte bijlage).

PROTOCOL 23

Uitbreiding van de standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart, invoeren van het elektronisch melden in de Rijnvaart (2003-I-23)

1. De CCR heeft in het voorjaar 2003 een standaard met regels voor het uitwisselen van elektronische meldingen in de binnenvaart aangenomen. Deze standaard werd door de internationale groep deskundigen Electronic Reporting opgesteld en beschrijft de meldingen, de gegevensinhoud en de codes die bij de elektronische meldingen over de lading aan boord van binnenschepen kunnen worden gebruikt. De standaard kan de gegevensuitwisseling tussen de partners in de binnenvaart evenals tussen de partners in multimodaal verkeer, voor zover zij betrokken zijn bij de binnenvaart, vereenvoudigen en vermijden dat de gegevens meer dan één maal aan de verschillende autoriteiten en/of zakelijk betrokken partijen moeten worden gemeld.
2. Sinds het aannemen van de standaard konden praktische ervaringen bij het toepassen daarvan worden opgedaan. Deze ervaringen en de ontwikkelingen, zoals het invoeren van een uniek Europees scheepsidentificatienummer, hebben tot wijzigingsvoorstellen van de groep deskundigen geleid. Daarbij staat de overgang van ERINOT 1.0 naar ERINOT 1.2 centraal.
3. Voor het overdragen van informatie wordt steeds meer gebruik gemaakt van op de programmeertaal XML gebaseerde schema's. Daarom heeft de groep deskundigen een schema voor elektronische meldingen in de binnenvaart ontwikkeld, dat de standaard zal aanvullen.
4. Buiten het uitwisselen van informatie over de lading bestaat er ook interesse andere meldingen die ertoe bijdragen van buiten komend gevaar voor het verkeer af te wenden, elektronisch uit te wisselen, zoals meldingen over personen aan boord, of gegevens over ladingpapieren.
5. Overeenkomstig artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement, zijn bepaalde schepen op de Rijn onderworpen aan een meldplicht, die ook via elektronische weg kan worden vervuld. De CCR heeft deze meldplicht in de afgelopen jaren uitgebreid. Teneinde het grote aantal meldingen bij de verkeersposten zeker en efficiënt te kunnen verwerken, lijkt het noodzakelijk voortaan, in het bijzonder voor schepen met een groot aantal containers aan boord, te eisen dat de voorgeschreven meldingen in elektronische vorm worden gedaan. Dit geldt zowel voor de meldingen tussen de schepen en de verkeerspost als ook voor het overdragen van de meldingen tussen de verkeersposten.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politireglement en onder verwijzing naar haar Besluit 2003-I-23,

met het doel de elektronische gegevensuitwisseling tussen de binnenvaartpartners door uniforme voorschriften verder te vereenvoudigen en in de toekomst uit te breiden,

neemt kennis van de actualisering van de standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart, die het Comité Politireglement in eigen bevoegdheid heeft ondernomen,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement, door

- de RIS-werkgroep in samenwerking met de bestaande internationale groep deskundigen voorstellen ter uitbreiding van de standaard met aanvullende meldingen over de lading en de personen aan boord evenals andere aspecten, uit te werken,
- de werkgroep Politierglement met medewerking van het bedrijfsleven, tot de plenaire voorjaarsvergadering 2007 voorstellen uit te laten werken, waarmee het overdragen van volgens het Politierglement voorgeschreven meldingen langs elektronische weg volgens deze standaard geleidelijk en rekening houdend met de aan boord van het betrokken schip en bij de meldposten beschikbare installaties, bindend in het reglement wordt vastgelegd.

PROTOCOL 24

**Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard
overeenkomstig artikel 1.06
(artt. 1.02, tweede lid, 7.02, derde lid, 8.03, vierde en vijfde lid, 11.05, vijfde lid, 11.07, vijfde lid,
bijlage B, onder punt 36)**

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 1.02, tweede lid – Toepasselijkheid van het reglement
(aangenomen bij Besluit 2003-II-25)
- b. Artikel 7.02, derde lid – Stuurhuis, vrij zicht
(aangenomen bij Besluit 2003-II-24)
- c. Artikel 8.03, vierde en vijfde lid – Voortstuwingsinstallaties
(aangenomen bij Besluit 2003-II-25)
- d. Artikel 11.05, vijfde lid – Toegangen tot de werkplekken
(aangenomen bij Besluit 2003-II-25)
- e. Artikel 11.07, vijfde lid – Klimvoorzieningen
(aangenomen bij Besluit 2003-II-25)
- f. Bijlage B, onder punt 36 – Aantal en plaats van afsluiters
(aangenomen bij Besluit 2003-II-24)

Deze voorschriften gelden van 1 april 2007 tot en met 31 maart 2010.

PROTOCOL 25

**Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard
overeenkomstig artikel 1.06
(Artt 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 tot en met 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01,
15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03,
24.06, bijlage B)**

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

ten behoeve van de harmonisatie van de voorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met de voorschriften van de gemeenschappelijke richtlijn over de technische voorschriften voor binnenschepen die binnenkort in werking treedt en rekening houdend met de opgedane praktische ervaring en met de technische vooruitgang,

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

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 tot en met 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06 en bijlage B.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2007 tot en met 31 maart 2010. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die op deze datum nog van kracht zijn, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De vermelding bij artikel 7.05 komt te luiden:*

“7.05 Navigatielichten, lichtseinen en geluidsseinen”

b. *De vermeldingen bij de artikelen 8.06 en 8.07 komen te luiden:*

“8.06 Smeerolietanks, -pijpleidingen en toebehoren

8.07 Tanks voor olie, die in de krachtoverbrengingssystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren”

c. *De titel van artikel 8.06 wordt de titel van artikel 8.08.*

d. *De titel van artikel 8.07 wordt de titel van artikel 8.09.*

e. *De titel van artikel 8.08 wordt de titel van artikel 8.10.*

2. *Artikel 1.01, onder punt 83a en 83b, komt te luiden:*

“83a. Navigatielichten: flikkeringen van navigatielantaarns van schepen;

83b. Lichtseinen: flikkeringen ter versterking van optische of akoestische tekens;”

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

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

4. *Artikel 6.03 komt te luiden:*

“Artikel 6.03

Hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine

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

5. *Artikel 6.07, tweede lid, komt te luiden:*

a. *Het inleidende deel van de zin komt te luiden:*

“De stuurstelling moet voor de volgende gevallen van een optisch en akoestisch alarmsignaal zijn voorzien:”

b. *Onderdeel a komt te luiden:*

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

6. Artikel 6.09 komt te luiden:

“Artikel 6.09

Keuring en terugkerende testen

1. De correcte installatie van de stuurinrichting dient door een Commissie van Deskundigen te worden gekeurd. Daartoe kan de Commissie van Deskundigen om de volgende bescheiden vragen:
 - a. Beschrijving van de stuurinrichting;
 - b. Bouwtekeningen en gegevens over de aandrijvingen van de stuurmachine en de besturing;
 - c. Gegevens over de stuurmachine;
 - d. Schakelschema voor de elektrische installatie;
 - e. Beschrijving van de stuurautomaat;
 - f. Gebruiksaanwijzing van de installatie.
2. Bij een proefvaart dient de werking van de stuurinrichting als geheel te worden gekeurd. Bij stuurautomaten dient te worden getest of op veilige wijze een rechte koers wordt gehouden en of op veilige wijze in bochten wordt gevaren.
3. Werktuiglijk aangedreven stuurinrichtingen moeten
 - a. vóór de eerste ingebruikstelling,
 - b. na uitvallen,
 - c. na verandering of reparatie;
 - d. met regelmaat tenminste elke drie jaar door een deskundige worden gekeurd.
4. De keuring moet tenminste bestaan uit:
 - a. controle op het overeenstemmen met de goedgekeurde bouwtekeningen en bij terugkerende testen, of veranderingen in de stuurinrichting hebben plaatsgevonden;
 - b. controle op de goede werking van de stuurinrichting met alle bedrijfsmogelijkheden;
 - c. visuele controle en controle op de dichtheid van de hydraulische delen van de installaties, in het bijzonder ventielen, pijpleidingen, hydraulische slangen, cilinders, pompen en filters;
 - d. visuele controle van de elektrische delen van de installaties, in het bijzonder relais, elektrische motoren en veiligheidsinstallaties;
 - e. controle van de optische en akoestische controle-instrumenten.
5. Betreffende de keuring moet een verklaring worden opgesteld die door de deskundige wordt ondertekend en waarin de datum van de keuring is vermeld.”

7. *Artikel 7.04 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het derde lid komt te luiden:*

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

b. *Het negende lid komt te luiden:*

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

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

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

8. *Artikel 7.05 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel komt te luiden:*

“Navigatielichten, lichtseinen en geluidsseinen”

b. *Het eerste lid komt te luiden:*

“1. Navigatielichten moeten aan de eisen van de voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart voldoen.”

9. *Artikel 8.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het vierde lid komt te luiden:*

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

b. Het volgende vierde en vijfde lid worden toegevoegd:

- “5. Niet ingebouwde hogedrukbrandstofleidingen van dieselmotoren tussen de hogedrukbrandstofpompen en de inspuitssystemen moeten door een mantelbuissysteem worden beschermd, dat in geval van een lek in de hogedrukleiding, de uitlopende brandstof opvangt. In het mantelbuissysteem moet een lekkage zijn voorzien alsook inrichtingen die een alarmsignaal geven in geval van lekkage aan een brandstofleiding; voor machines met slechts twee cilinders is dit alarmsysteem echter niet vereist. Bij machines voor ankerlieren en spullen op open dek zijn geen mantelbuissystemen vereist.
6. Isolaties van machineonderdelen moeten in overeenstemming zijn met artikel 3.04, derde lid, tweede volzin.”

10. Artikel 8.05 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid komt te luiden (betreft uitsluitend de Franse tekst)

b. Het tweede lid komt te luiden:

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

c. Het vierde lid komt te luiden:

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

d. *Het zede lid, eerste paragraaf (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

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

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

f. *Het zevende lid komt te luiden:*

“7. De uitgaande leidingen voor brandstoffen moeten onmiddellijk bij de tanks zijn voorzien van een afsluitinrichting, die van het dek af kan worden bediend.”

g. *Het achtste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

h. *Het negende lid komt te luiden :*

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

- i. *Het tiende lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
- j. *Het elfde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
- k. *Het twaalfde lid komt te luiden:*

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

11. *Artikel 8.06 komt te luiden:*

“Artikel 8.06

Smeerolietanks, leidingen ent toebehoren

1. Smeerolie moet zijn ondergebracht in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Dit geldt niet voor tanks met een inhoud van maximaal 25 l. Smeerolietanks mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.
2. Smeerolietanks, alsmede de daartoe behorende leidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich geen smeerolie of smeeroliedampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kan verspreiden.

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

12. *Artikel 8.07 komt te luiden:*

“Artikel 8.07

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

1. Olie die in krachtoverbrengingsystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt moet zijn ondergebracht in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Dit geldt niet voor tanks met een inhoud van maximaal 25 l. Tanks als bedoeld in de eerste volzin mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.
2. De in het eerste lid bedoelde tanks evenals hun leidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich noch bovengenoemde olie noch oliedampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kan verspreiden.
3. Voor het aanvaringsschot mogen zich geen in het eerst lid bedoelde tanks bevinden.

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

13. *Artikel 8.06 wordt artikel 8.08.*

14. *Artikel 8.08, derde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

15. *Artikel 8.07 wordt artikel 8.09.*

16. *Artikel 8.08 wordt artikel 8.10.*

17. *Artikel 8.10, derde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

18. *Artikel 9.15 wordt als volgt gewijzigd:*

a. Het negende lid komt te luiden:

"9. De uiteinden en verbindingen van alle leidingen moeten zo zijn vervaardigd dat de oorspronkelijke elektrische, mechanische, brandwerende en desvereist brandbestendige eigenschappen van de kabel gehandhaafd blijven. Het aantal kabelverbindingen moet tot een minimum worden beperkt."

b. Het negende lid wordt het tiende lid.

19. *Artikel 10.01, derde lid, eerste en tweede zin, komt te luiden :*

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

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

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

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

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

"c. artikel 8.08, tweede lid, tweede volzin, en zevende lid;"

22. *Artikel 15.03, derde lid, onderdeel c (betreft uitsluitend de Duitse en Franse tekst):*

23. *Artikel 15.06, vijfde lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a. Zij moeten een vrije breedte hebben van ten minste 0,80 m. Wanneer zij naar ruimten leiden die voor meer dan 80 passagiers zijn voorzien, moeten zij aan de in het derde lid, onderdeel d en e, bedoelde vereisten ten aanzien van de breedte van de naar de verbindingsgangen leidende uitgangen voldoen.”

24. *Artikel 16.02 wordt als volgt gewijzigd:*

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

“b. de artikelen 8.08, tweede tot en met achtste lid, 10.02 en 10.05, eerste lid.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- “d. Van hoofdstuk 8:
artikel 8.03, derde lid, indien vanuit het stuurhuis een inrichting om de motor automatisch te stoppen kan worden uitgeschakeld, voorts artikelen 8.05, dertiende lid, 8.08, tiende lid, 8.09, eerste en tweede lid, en 8.10.
Een verzegeling van de afsluitorganen overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid, wordt geacht overeen te komen met het afsluiten van de afsluitorganen in het lensstelsel, via welke het oliehoudende water overboord kan worden gepompt. De sleutel of sleutels daarvan moeten op een centrale als zodanig gekenmerkte plaats worden bewaard.
Een bewakings- en controlesysteem voor olielozingen, overeenkomstig voorschrift 16 van het MARPOL-verdrag 73/78, wordt geacht overeen te komen met het verzegelen van het afsluitorgaan overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid. De aanwezigheid van een bewakings- en controlesysteem moet door een internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee overeenkomstig het MARPOL-verdrag 73/78 worden aangetoond.
Blijkt uit het IOPP document, bedoeld in het derde lid, of uit het nationale door de vlaggestaat afgegeven document, bedoeld in het vierde lid, dat het schip voorzien is van opslagtanks waarin al het aan boord aanwezige oliehoudende bilgewater en alle olieresten kunnen worden verzameld, dan wordt geacht dat aan artikel 8.09, tweede lid, is voldaan;”

30. *Artikel 21.02 wordt als volgt gewijzigd:*

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

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

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

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

31. *Artikel 22a.05 wordt als volgt gewijzigd:*

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

“c. beschikken over een vast ingebouwde lensinrichting als bedoeld in artikel 8.08;”

b. *Het derde lid, onderdeel e (betreft uitsluitend de Duitse en Franse tekst):*

32. *Artikel 22b.03, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:*

“b. Artikel 8.08, tweede lid, tweede volzin;”

33. *Artikel 24.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel komt te luiden:*

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

b. *Het eerste lid komt te luiden:*

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

c. *Het tweede lid komt te vervallen vanwege het verlopen van de termijn.*

d. *Het derde lid wordt het tweede lid.*

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

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

“6.02, lid 1	Aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
	Verdubbeling van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.12020
	Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.12020”

b. De vermelding bij artikel 6.03, tweede lid, vindt geen toepassing.

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

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

d. De vermelding bij artikel 7.04, derde lid, wordt als volgt ingevoegd:

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

e. De vermeldingen bij artikel 7.04, negende lid, derde en vierde volzin, komen te luiden:

“7.04, lid 9, derde volzin	Bediening door middel van een hefboom	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
7.04, lid 9, vierde volzin	Aangeven van de richting van de stuwkracht	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”

f. De vermelding bij artikel 8.02, vierde lid, komt te luiden:

“8.02, lid 4	Afscherming van verbindingen van leidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025”
--------------	--	---

g. De vermelding bij artikel 8.02, vijfde lid, wordt als volgt ingevoegd:

“8.02, lid 5	Mantelbuissystemen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025”
--------------	--------------------	---

h. De vermelding bij artikel 8.02, vierde lid, wordt de vermelding bij artikel 8.02, zede lid.

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

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

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

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

k. De vermelding bij artikel 8.05, negende lid, eerste volzin (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

l. De vermelding bij artikel 8.06 komt te luiden:

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

m. De vermelding bij artikel 8.07 komt te luiden:

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

n. De vermelding bij artikel 8.08, achtste lid, wordt als volgt ingevoegd:

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

o. De vermelding bij artikel 8.07, tweede lid, wordt de vermelding bij artikel 8.09, tweede lid.

p. De vermelding bij artikel 8.08, derde lid, wordt de vermelding bij artikel 8.10, derde lid.

q. De vermelding bij artikel 9.15, negende lid, wordt de vermelding bij artikel 9.15, tiende lid.

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

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

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

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

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

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

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

“15.09, lid 4	Soort reddingsmiddelen	Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 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.”
---------------	------------------------	---

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

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

w. *De vermelding bij artikel 20.01 komt te luiden:*

“20.01	Artt. 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.10	De voorschriften van de artikelen 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.10 gelden voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADNR en waarvan de kiel is gelegd vóór 1.10.1987, pas bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015.”
--------	--	--

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

- a. *De vermelding bij artikel 8.06, derde en vierde lid, wordt de vermelding bij artikel 8.08, derde en vierde lid.*
- b. *De vermelding bij artikel 8.08, tweede lid, wordt de vermelding bij artikel 8.10, tweede lid.*

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

a. De vermelding bij hoofdstuk 6 wordt als volgt ingevoegd:

	“HOOFDSTUK 6		
6.02, lid 1	Verdubbeling van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.4.2007
	Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.4.2007
6.07, lid 2, onder a	Niveau-alarm van de hydraulische tanks en alarm van de systeemdruk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007
	HOOFDSTUK 7		
“7.04, lid 3	Signalering	Voorzover geen éénmansstuurstelling voor het varen op radar aanwezig is: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007”
7.03, lid 9, derde volzin	Bediening door middel van een hefboom	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007
7.04, lid 9, vierde volzin	Ontoelaatbaarheid van het aangeven van de stuurrichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007”

b. De vermelding bij artikel 8.02, vierde lid, komt te luiden:

“8.02, lid 4	Afscherming van verbindingen van leidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2007”
--------------	--	--	-----------

c. De vermelding bij artikel 8.02, vijfde lid, wordt als volgt ingevoegd:

“8.02, lid 5	Mantelbuissystemen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2007”
--------------	--------------------	--	-----------

d. De vermelding bij artikel 8.02, vierde lid, wordt de vermelding bij artikel 8.02, zesde lid.

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

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

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

“8.05, lid 9 1 ^e volzin	Peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.1999”
------------------------------------	---	--	-----------

g. De vermelding bij artikel 8.06 wordt als volgt ingevoegd:

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

h. De vermelding bij artikel 8.07 wordt als volgt ingevoegd:

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

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

“15.01, lid 1, onder c	Niet van toepassing zijn van art. 8.08, lid 2, 2° zin	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006”
------------------------	---	--	-----------

j. De vermelding bij artikel 15.08, zesde lid, komt te luiden:

“15.08, lid 6	Vast geïnstalleerd lensstelsel overeenkomstig art. 8.08, lid 4	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	--	--	-----------

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

“15.09, lid 4	Soort reddingsmiddelen	Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2006 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd."	1.1.2006”
---------------	------------------------	---	-----------

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

“15.11, lid 3	In ruimten, met uitzondering van machinekamers en voorraadruimten, toegepaste oppervlakbehandeling en bedekking van dekken, evenals in volzin 2 bedoelde voorwerpen moeten moeilijk ontvlambaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	--	--	-----------

37. Bijlage B, onder punt 42 tot en met 44, komt te luiden:

42	Overige uitrusting Werplijn	Intercom	tweezijdig afwisselend*) tweezijdig tegelijkertijd*) Interne bedrijfstelefoon d.m.v. marifoon*)
	Loopplank volgens artikel 10.02, lid 2 d*)/ volgens artikel 15.06, lid 12*), lengte m		
	Bootshaak Aantal verbandtrommels	Marifoon - installatie	schip-schipverkeer nautische informatie schip havendienst
	Verrekijker Bord betreffende het redden van drenkelingen Vanuit de stuurstelling bedienbare schijnwerper Aantal brandbestendige verzamelreservoirs	Kranen	volgens artikel 11.12 lid 9*) andere kranen met bedrijfslast tot 2000 kg *)
43.	Inrichtingen voor het bestrijden van brand		
	Aantal draagbare blustoestellen, brandbluspompen, brandkranen.....,		neen/aantal*)
	Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven enz.		neen/aantal.....*)
	Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers enz.		neen/aantal.....*)
	De motorlenspomp vervangt een brandbluspomp		ja/neen*)
44.	Reddingsmiddelen		
	Aantal reddingsboeien, waaronder met licht, met drijvende lijn.....*)		
	Een reddingsvest voor ieder zich gewoonlijk aan boord bevindende persoon/overeenkomstig EN 395 : 1998 of EN 396 : 1998 *)		
	Een bijboot met een stel roeiriemen, een meertouw en een hoosvat/overeenkomstig EN 1914 : 1997 *)		
	Platform of inrichting volgens artikel 15.15, lid 5 of 6 *)		
	Aantal, soort en plaats(en) van opstelling van de evacuatieinrichting(en) volgens artikel 15.09, lid 3		
		
		
	Aantal persoonlijke reddingsmiddelen voor boordpersoneel, waaronder volgens artikel 10.05, lid 2 *)		
	Aantal persoonlijke reddingsmiddelen voor passagiers *)		
	Gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomend met aantal persoonlijke reddingsmiddelen *)		
	Twee ademhalingsapparaten, twee uitrustingspakketten, aantal..... vluchtmaskers *)		
	Veiligheidsrol en veiligheidsplan zijn als volgt opgehangen:		
		
		

*) Doorhalen wat niet van toepassing is"

PROTOCOL 26

Implementatie van het uniek Europees scheepsidentificatienummer – Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artt. 2.17, 2.18, 24.08, bijlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L)

Besluit

De Centrale Commissie,

Op voorstel van haar Comité du Reglement van onderzoek,

rekening houdend met het invoeren van het uniek Europees scheepsidentificatienummer en ten behoeve van de harmonisatie van de voorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met de voorschriften van de gemeenschappelijke richtlijn over de technische voorschriften voor binnenschepen, die binnenkort in werking treedt,

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

besluit tot de wijziging van de in de bijlage bij dit besluit vermelde artikelen 2.17, 2.18, 24.08, bijlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, en L.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2007 tot en met 31 maart 2010.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De vermelding bij artikel 2.18 komt te luiden:*

“2.18 Uniek Europees scheepsidentificatienummer”

2. *Artikel 2.17 komt te luiden:*

“Artikel 2.17

Registratie van de certificaten van onderzoek

1. De Commissies van Deskundigen geven de door hen afgegeven certificaten een volgnummer. Zij houden een register bij van alle door hen afgegeven certificaten overeenkomstig bijlage C.
2. De Commissies van Deskundigen bewaren de minuut of een afschrift van elk certificaat dat zij hebben afgegeven. Daarop tekenen zij alle aantekeningen en wijzigingen, alsmede ongeldigheidsverklaringen en vervangingen van de certificaten aan en actualiseren zij volgens het eerste lid de registratie dienovereenkomstig.
3. Ter uitvoering van de bestuursrechtelijke maatregelen op het gebied van de scheepvaart wordt aan de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, van de lidstaten van de Europese Unie en, voorzover een gelijkwaardige gegevensbescherming is gewaarborgd, aan de bevoegde autoriteiten van derde landen op grond van bestuursrechtelijke overeenkomsten het recht tot inzage in de registratie overeenkomstig bijlage C verleend.”

3. *Artikel 2.18 komt te luiden:*

“Artikel 2.18

Uniek Europees scheepsidentificatienummer

1. Het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), hierna Europees scheepsnummer genoemd, bestaat uit 8 Arabische cijfers overeenkomstig bijlage L.
2. De Commissie van Deskundigen die het certificaat van onderzoek afgeeft voor een vaartuig, vult op dit certificaat het Europees scheepsnummer in. Dit nummer wordt, voorzover het vaartuig op het moment van de afgifte van het certificaat van onderzoek nog niet over een Europees scheepsnummer beschikt, door de bevoegde autoriteit van het land waarin zijn plaats van teboekstelling of zijn thuishaven is gelegen, toegekend.

Indien geen Europees scheepsnummer kan worden toegekend aan een vaartuig in het land van zijn registratie of van zijn thuishaven, wordt het Europese scheepsnummer dat op het certificaat van onderzoek moet worden ingevuld, toegekend door de bevoegde autoriteit van de staat waarin de Commissie van Deskundigen is gevestigd die dit certificaat afgeeft.

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op zeeschepen.

3. Aan een vaartuig kan slechts één Europees scheepsnummer worden afgegeven. Het Europees scheepsnummer wordt slechts eenmalig toegekend en verandert tijdens de gehele levensduur van het vaartuig niet.
4. De eigenaar van het vaartuig of zijn vertegenwoordiger moet de toekenning van het Europees scheepsnummer bij de bevoegde autoriteit aanvragen. Bij schepen zoals bedoeld in artikel 2.01, eerste lid, onder c, van het Rijnvaartpolitiereglement moet hij tevens het Europees scheepsnummer, dat in het certificaat van onderzoek is ingevuld, daarop doen aanbrengen.
5. De Rijnsoeverstaten en België brengen de autoriteiten die bevoegd zijn tot het afgeven van een Europees scheepsnummer ter kennis van het secretariaat van de Centrale Commissie. het secretariaat van de Centrale Commissie voor Rijnvaart houdt een register bij van deze autoriteiten..
6. Elke in het vijfde lid bedoelde autoriteit treft de noodzakelijke maatregelen, om alle tot het afgeven van de Europese scheepsnummers bevoegde autoriteiten over ieder nieuw door haar afgegeven Europees scheepsnummer evenals over de ter identificatie van het vaartuig vereiste gegevens te informeren.”

4. *Aan hoofdstuk 24 wordt het volgende artikel 24.08 toegevoegd:*

“Artikel 24.08

Overgangsbepalingen bij artikel 2.18

1. Officiële scheepsnummers die vóór 1 april 2007 zijn toegekend, worden per 1 april 2007 door het cijfer “0” voorafgaand daaraan toe te voegen, omgezet in unieke Europese scheepsidentificatienummers.
2. Het uniek Europees scheepsidentificatienummer wordt uiterlijk bij het vernieuwen van het certificaat van onderzoek na 31 maart 2007 in het certificaat van onderzoek en in het register overeenkomstig bijlage C ingevuld.”

5. *Bijlage A komt te luiden:*

a. *Onderdeel 5 komt te luiden:*

“5 Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer: “

b. *Onderdeel 20, onder b), komt te luiden:*

“b)*) het document betreffende de toekenning van het uniek Europees scheepsidentificatienummer of het officieel scheepsnummer,”

6. *Bijlage B komt wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De derde paragraaf van de opmerkingen op de eerste bladzijde, komt te luiden:*

“Iedere naamsverandering, iedere wisseling van eigenaar, iedere nieuwe ijking van het vaartuig zowel als iedere verandering van de registratie of van de thuishaven moet de eigenaar of zijn vertegenwoordiger ter kennis brengen van de Commissie van Deskundigen. Daarbij moet hij het certificaat van onderzoek voorleggen om daarin de veranderingen aan te laten tekenen.”

b. *Onderdeel 3 komt te luiden:*

“3. Uniek Europees scheepsidentificatienummer”

c. *Onderdeel 12 komt te luiden:*

“

12. Het nummer van het certificaat van onderzoek (1), het uniek Europees scheepsidentificatienummer (2), het nummer van teboekstelling (3) en het nummer van meting (4) zijn met de bijbehorende tekens op de volgende plaatsen op het schip aangebracht:

1

2

3

4

”

7. *Bijlage C, linker blad, derde kolom, komt te luiden :*

“Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer“

8. *Bijlage D, wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Model 1, onderdeel 3, komt te luiden:*

“3. Uniek Europees scheepsidentificatienummer”

b. *Model 2, onderdeel 3, komt te luiden:*

“3. Uniek Europees scheepsidentificatienummer”

9. *Bijlage E, eerste paragraaf, komt te luiden:*

“Dit vaartijdenboek omvat 200 bladzijden, genummerd van 1 tot en met 200. De aantekeningen in dit boek dienen met inkt en duidelijk leesbaar (bijv. in drukletters) te worden aangebracht.

Naam van het schip: Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer:

10. Bijlage F komt te luiden:

a. Bladzijde 9 komt te luiden:

“Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord, Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam: UNTERWALDEN

Numéro européen unique d'identification des navires ou numéro officiel du bateau /einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer / uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer: 7000281

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: TMS

Pavillon/Flagge/Vlag: CH

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in m^{*)}, nombre de passagers/Anzahl Fahrgäste/aantal passagiers^{*)} 105 m

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

TSAG, Hauptstrasse 55, CH-4127 Riehen, Basel-Stadt

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als: Steuermann

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am(Datum)/Aanvang diensttijd (datum): 22.10.1995

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): 22.11.1996

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

K. Huber, Rheinstrasse 55, D-76497 Wintersdorf

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum en handtekening van de schipper: Rotterdam, 20.11.1996

K. Huber

Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord, Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam: _____

Numéro européen unique d'identification des navires ou numéro officiel du bateau /einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer / uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer: _____

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: _____

Pavillon/Flagge/Vlag: _____

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in m^{*)}, nombre de passagers/Anzahl Fahrgäste/aantal passagiers^{*)} _____

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als: _____

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am(Datum)/Aanvang diensttijd (datum): _____

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): _____

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum en handtekening van de schipper: _____

A-00735

*) rayer la mention inutile/nichtzutreffendes streichen/doorhalen wat niet van toepassing is

11. *Bijlage H wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Deel A, tweede lid, komt te luiden:*

“2. Identificatie van het schip

Het uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer moet onuitwisbaar op de gegevensdrager worden opgetekend en daarvan kunnen worden afgelezen.”

b. *Deel B, zesde lid, tweede paragraaf, komt te luiden:*

“De verklaring moet tenminste de volgende gegevens bevatten:

- naam, adres en merkteken van het erkende bedrijf dat de installatie heeft aangebracht of onder toezicht waarvan de installatie is aangebracht;
- naam, adres en telefoonnummers van de bevoegde autoriteit die dit bedrijf heeft erkend;
- uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer;
- type en serienummer van de tachograaf;
- datum van het onderzoek.”

12. *Bijlage J, Deel VIII, aanhangsel I, eerste regel na de titel, komt te luiden:*

“Naam van het schip : uniek Europees scheepsidentificatienummer:”

13. *In de tabel van de bijlage K, eerste kolom, komt te luiden:*

“Scheepsnaam, uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer“

14. Bijlage L wordt als volgt toegevoegd:

“Bijlage L

Schema van het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI)

A	A	A	x	x	x	x	x
Code van de bevoegde autoriteit die het Europees scheepsnummer afgeeft			Lopend nummer				

AAA : driecijfercode van de bevoegde autoriteit overeenkomstig onderstaande lijst

xxxxx: lopend nummer van vijf cijfers

Cijferreeks voor de bevoegde autoriteiten

001 – 019	Frankrijk
020 – 039	Nederland
040 – 059	Duitsland
060 – 069	België
070 – 079	Zwitserland
080 – 099	gereserveerd voor de schepen van landen die geen verdragspartijen van de Akte van Mannheim zijn, en waarvoor vóór 1 april 2007 een Rijnvaartcertificaat is afgegeven.
100 – 119	Noorwegen
120 – 139	Denemarken
140 – 159	Verenigd Koninkrijk
160 – 169	IJsland
170 – 179	Ierland
180 – 189	Portugal
190 – 199	gereserveerd
200 – 219	Luxemburg
220 – 239	Finland
240 – 259	Polen
260 – 269	Estland
270 – 279	Littouwen
280 – 289	Letland
290 – 299	gereserveerd
300 – 309	Oostenrijk
310 – 319	Liechtenstein
320 – 329	Tschechische Republiek
330 – 339	Slowakije
340 – 349	gereserveerd
350 – 359	Croatie
360 – 369	Serbië
370 – 379	Bosnië-Herzegovina

380 – 399	Hongarije
400 – 419	Russische Federatie
420 – 439	Oekraïne
440 – 449	Wit-Rusland
450 – 459	Republiek Moldavië
460 – 469	Roemenië
470 – 479	Bulgarije
480 – 489	Georgië
490 – 499	gereserveerd
500 – 519	Turkije
520 – 539	Griekenland
540 – 549	Cyprus
550 – 559	Albanië
560 – 569	Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië
570 – 579	Slovenië
580 – 589	Montenegro
590 – 599	gereserveerd
600 – 619	Italië
620 – 639	Spanje
640 – 649	Andorra
650 – 659	Malta
660 – 669	Monaco
670 – 679	San Marino
680 – 699	gereserveerd
700 – 719	Zweden
720 – 739	Canada
740 – 759	Verenigde Staten van Amerika
760 – 769	Israël
770 – 799	gereserveerd
800 – 809	Azerbaidjan
810 – 819	Kazachstan
820 – 829	Kirghizistan
830 – 839	Tadzjikistan
840 – 849	Turkmenistan
850 – 859	Oezbekistan
860 – 869	Iran
870 – 999	gereserveerd

Officiële scheepsnummers die vóór 1 april 2007 zijn toegekend, worden per 1 april 2007 door het cijfer “0” voorafgaand daaraan toe te voegen, omgezet in unieke Europese scheepsidentificatienummers.”

PROTOCOL 27

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
(artt. 1.01 onderdeel 20a en 83, 1.02, tweede lid, 3.04, derde lid, 5.02, eerste lid, 5.06, titel en derde lid, 10.02, tweede lid, onderdeel a, 10.03a, titel, eerste en tiende lid, 10.03b, titel, eerste, vierde, vijfde en dertiende lid, 10.03c, 11.02, vijfde lid, 11.05, vijfde lid, 11.07, vijfde lid, 21.02, tweede lid, onderdeel d, 22b.01 tot en met 22b.12, 24.02, tweede lid, 24.06, vijfde lid, Bijlagen A, B, D, J, Onderdeel I)

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

I

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

besluit tot de definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

Deze wijzigingen gelden met ingang van 1 oktober 2007. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die tot op heden nog gelden, worden vanaf heden ingetrokken.

II

Besluit tot het aanbrengen van de in de bijlage 2 vermelde correcties die in de tekst van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,

verzoekt haar lidstaten deze correcties volgens de respectievelijke nationale procedures in de overeenkomstige nationale voorschriften aan te brengen.

Bijlage 1

1. *Het overzicht wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De vermelding bij artikel 5.06 komt te luiden:*

“5.06 Snelheid (vooruitvaren)”

b. *De vermelding bij artikel 10.03a komt te luiden:*

“10.03a Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten”

c. *De vermelding bij artikel 10.03b komt te luiden:*

“10.03b Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van machinekamers, ketelruimten en pompkamers”

d. *De vermelding bij artikel 10.03c wordt als volgt ingevoegd:*

“10.03c Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten”

e. *De vermelding bij artikel 11.01 komt te luiden:*

“11.01 Algemene bepalingen”

f. *De vermeldingen bij hoofdstuk 22b komen te luiden:*

“Hoofdstuk 22b Bijzondere bepalingen voor snelle schepen
22b.01 Algemeen
22b.02 Toepasselijkheid van Deel I
22b.03 Toepasselijkheid van Deel II
22b.04 Zitplaatsen en veiligheidsgordels
22b.05 Vrijboord
22b.06 Drijfvermogen, stabiliteit en indeling
22b.07 Stuurhuis
22b.08 Aanvullende uitrusting
22b.09 Gesloten zones
22b.10 Uitgangen en vluchtwegen
22b.11 Bescherming tegen brand en brandbestrijding
22b.12 Overgangsbepalingen”

2. *Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Onderdeel 20a, komt te luiden:*

“20a. *“snel schip”* een schip met eigen mechanische middelen tot voortbeweging dat een snelheid ten opzichte van het water kan bereiken van meer dan 40 km/u.”

b. *Onderdeel 83 komt te luiden:*

“1. “hoogste klasse” een schip heeft de hoogste klasse, indien:

- de scheepsromp met inbegrip van de roerinstallatie en het manoeuvreersysteem alsmede de uitrusting met ankers en kettingen beantwoordt aan de voorschriften van een erkend classificatiebureau en is gebouwd en getest onder toezicht daarvan;
- de drijf-inrichting alsmede de voor het gebruik aan boord noodzakelijke hulpmotoren en inrichtingen op het gebied van machinebouw en elektriciteit zijn aangelegd en getest volgens de voorschriften van dit classificatiebureau, de inbouw daarvan onder toezicht van het classificatiebureau is uitgevoerd en de installatie als geheel na de inbouw door het bureau met succes is beproefd.”

3. *Artikel 1.02, tweede lid, komt te luiden:*

- “2. Ongeacht het in het eerste lid bepaalde is dit reglement van toepassing op alle:
- a. sleep- en duwboten die zijn bestemd om de in het eerste lid bedoelde schepen of drijvende werktuigen te slepen, te duwen of langszijde gekoppeld mede te voeren;
 - b. schepen die beschikken over een certificaat van goedkeuring als bedoeld in het ADNR;
 - c. passagiersschepen;
 - d. drijvende werktuigen.”

4. *Artikel 3.04, derde lid, komt te luiden:*

- “3. Wanden, dekken en deuren van de machinekamers, ketelruimen en bunkers moeten van staal of een ander gelijkwaardig onbrandbaar materiaal zijn gemaakt.

Isolaties in machinekamers moeten zijn beschermd tegen het binnendringen van olie en oliedampen.

Alle openingen in wanden, dekken en deuren van machinekamers, ketelruimen en bunkers moeten van buitenaf kunnen worden gesloten. De afsluitinrichtingen moeten van staal of een ander gelijkwaardig onbrandbaar materiaal zijn gemaakt.”

5. *Artikel 5.02, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. De vaar- en manoeuvre-eigenschappen dienen door proefvaarten te worden aangetoond. Daarbij dient te worden vastgesteld:
- | | |
|----------------------------|---------------|
| snelheid (vooruitvaren) | (art. 5.06); |
| stopeigenschappen | (art. 5.07); |
| achteruitvaareigenschappen | (art. 5.08); |
| uitwijk-eigenschappen | (art. 5.09); |
| keereigenschappen | (art. 5.10).” |

6. *Artikel 5.06 komt te luiden:*

- a. *De titel komt te luiden:*

“*Snelheid (vooruitvaren)*”

- b. *Het derde lid komt te luiden:*

- “3. De Commissie van Deskundigen gaat na of het vaartuig in onbeladen toestand een snelheid ten opzichte van het water van 40 km/u kan overschrijden. Is dit het geval dan moet in het certificaat van onderzoek onder nummer 52 worden vermeld:

“Het vaartuig is in staat een snelheid van 40 km/u ten opzichte van het water te overschrijden”.

7. *Artikel 10.02, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a. stalen trossen voor het meren:

Ieder schip moet zijn uitgerust met 3 stalen trossen voor het meren. De minimum lengte daarvan moet bedragen:

1ste tros: $L + 20$ m, echter niet meer dan 100 m,

2de tros: $2/3$ van de eerste tros,

3de tros: $1/3$ van de eerste tros.

Bij schepen met een lengte L van minder dan 20 m kan de kortste tros achterwege blijven. Deze trossen moeten berekend zijn op een minimum breeksterkte R_s die met behulp van de volgende formule wordt vastgesteld:

$$\text{voor } L \times B \times T \text{ tot } 1000 \text{ m}^3: \quad R_s = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10} \text{ [kN];}$$

$$\text{voor } L \times B \times T \text{ groter dan } 1000 \text{ m}^3: \quad R_s = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100} \text{ [kN].}$$

Voor de voorgeschreven stalen trossen moet zich een keuringsbewijs volgens de Europese norm EN 10 204: 1991, model 3.1, aan boord bevinden.

Deze trossen mogen worden vervangen door andere kabels van dezelfde lengte en met dezelfde breeksterkte. De breeksterkte voor deze kabels moet in een keuringsbewijs worden aangetoond.”

8. *Artikel 10.03a komt te luiden:*

a. *De titel komt te luiden:*

“Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten”

b. *Het eerste lid komt te luiden:*

“1. In verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten mogen, ter bescherming van deze ruimten, slechts geschikte, automatisch werkende sprinklerinstallaties als vast ingebouwde brandblusinstallaties worden geïnstalleerd.”

c. *Het tiende lid vervalt.*

9. *Artikel 10.03b wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel komt te luiden:*

“Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers”

b. Het eerste lid komt te luiden:

“1. Blusmiddelen

In machinekamers, ketelruimen en pompkamers mogen, ter bescherming van deze ruimten, in vast ingebouwde brandblusinstallaties de volgende blusmiddelen worden gebruikt:

- a. CO₂ (koolstofdioxide);
- b. HFC-227ea (heptafluorpropan);
- c. IG-541 (52 % stikstof, 40 % argon, 8 % koolstofdioxide);
- d. FK-5-1-12 (Dodecafluoro-2-methylpentane-3-on).

Andere blusmiddelen zijn slechts toegestaan op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.”

c. Het vierde lid, onderdeel b, komt te luiden:

“b. De sproeikoppen moeten zodanig van afmeting zijn en zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaten werkzaam zijn.”

d. Het vijfde lid, onderdeel e, onder cc, komt te luiden:

“cc) de handelwijze van de bemanning bij het in werking stellen en bij het betreden van de te beschermen ruimte na het in werking stellen of blussen in het bijzonder uit oogpunt van mogelijk voorkomen van gevaarlijke substanties;”

e. Het elfde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)

f. Het twaalfde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)

g. Het dertiende lid komt te luiden:

“13. FK-5-1-12 - brandblusinstallaties

Brandblusinstallaties die werken met FK-5-1-12 moeten behalve aan de eisen, bedoeld in het eerste tot en met het negende lid, aan de volgende bepalingen voldoen:

- a. Indien er sprake is van meerdere te beschermen ruimten met een verschillende bruto inhoud, moet iedere ruimte voorzien zijn van een eigen brandblusinstallatie.

- b. Iedere houder die FK-5-1-12 en in de te beschermen ruimte is opgesteld moet voorzien zijn van een overdrukbeveiliging. Deze moet ervoor zorgen dat de inhoud van de houder zonder gevaar in de te beschermen ruimte stroomt, wanneer de houder aan de invloed van de brand is blootgesteld en de brandblusinstallatie niet in werking is gesteld.
- c. Iedere houder moet zijn uitgerust met een inrichting waarmee de gasdruk kan worden gecontroleerd.
- d. De vulgraad van de houders mag niet meer zijn dan 1,00 kg/l. Voor het specifieke volume van het uitgestroomde FK-5-1-12 moet 0,0719 m³/kg genomen worden.
- e. Het volume FK-5-1-12 in de te beschermen ruimte moet minstens 5,5 % van het bruto volume van die ruimte bedragen. Deze hoeveelheid moet binnen 10 seconden toegevoerd zijn.
- f. De houders FK-5-1-12 moeten voorzien zijn van een controlesysteem van de druk dat bij een ontoelaatbaar verlies van drijfgas een akoestisch en optisch alarmsignaal in het stuurhuis in werking stelt. Wanneer er geen sprake is van een stuurhuis moet het alarmsignaal buiten de te beschermen ruimte in werking worden gesteld..
- g. Na het uitstromen van het blusmiddel mag de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10,0 %.”

10. Na artikel 10.03b, wordt artikel 10.03c ingevoegd :

“Artikel 10.03c

Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten

Voor de bescherming van objecten zijn vast geïnstalleerde brandblusinstallaties slechts toegestaan op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie van de Rijnvaart.”

11. Artikel 11.01 komt te luiden :

“Artikel 11.01

Algemene bepalingen

1. Vaartuigen moeten zodanig zijn gebouwd, ingericht en uitgerust, dat personen daarop veilig kunnen werken en zich verplaatsen.
2. De voor het werk aan boord noodzakelijke en vast opgestelde voorzieningen moeten zodanig zijn ingericht, opgesteld en beveiligd, dat ze gemakkelijk en zonder gevaar bediend, gebruikt en onderhouden kunnen worden. Zo nodig moeten bewegende en hete delen van beschermende inrichtingen zijn voorzien.”

12. Artikel 11.02, vijfde lid, komt te luiden :

“5. Voor werkplekken, waar de valhoogte meer dan 1 meter bedraagt, kan de Commissie van Deskundigen geschikte inrichtingen en uitrustingen ten behoeve van het veilig werken eisen.”

13. Artikel 11.05, vijfde lid, komt te luiden :

“5. Bij schepen met laadruimen moet ten minste bij ieder uiteinde van ieder laadruim een vast ingebouwde klimvoorziening aanwezig zijn.

In afwijking hiervan behoeven geen vast ingebouwde klimvoorziening aanwezig te zijn indien er tenminste twee draagbare ruimpladders aanwezig zijn die bij een hellingshoek van 60 ° met tenminste drie treden tot boven de rand van het luik moeten reiken.”

14. Artikel 11.07, vijfde lid, vervalt :

15. Artikel 21.02, tweede lid, onderdeel d, komt te luiden:

“d Artikel 10.01, tweede, derde zesde en veertiende lid, artikel 10.02, eerste lid, onderdelen *b* en *c*, en tweede lid, onderdelen *a* en *e* tot en met *h*, artikel 10.03, eerste lid, onderdelen *b* en *d*, en tweede tot en met zesde lid, en artikel 10.05;”

16. Na hoofdstuk 22a, wordt het volgende hoofdstuk 22b ingevoegd :

“HOOFDSTUK 22b

BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR SNELLE SCHEPEN

Artikel 22b.01

Algemeen

1. Snelle schepen mogen niet gebouwd zijn als hotelschepen.
2. De volgende inrichtingen zijn op snelle schepen verboden:
 - a. met pitbranders uitgeruste inrichtingen, bedoeld in artikel 13.02;
 - b. oliekachels met verdampingsbranders, bedoeld in de artikelen 13.03 en 13.04;
 - c. verwarmingsapparaten met vaste brandstoffen, bedoeld in artikel 13.07;
 - d. vloeibaargasinstallaties als bedoeld in hoofdstuk 14.

Artikel 22b.02

Toepasselijkheid van Deel I

1. Onverminderd artikel 2.03 moeten snelle schepen worden gebouwd onder toezicht en volgens de toepasselijke voorschriften van een erkend classificatiebureau, dat beschikt over bijzondere regels voor snelle schepen, en door dat bureau geclassificeerd zijn. De klasse moet worden gehandhaafd.
2. In afwijking van artikel 2.06 bedraagt de geldigheidsduur van de certificaten van onderzoek, die volgens dit hoofdstuk zijn afgegeven ten hoogste vijf jaren.

Artikel 22b.03

Toepasselijkheid van Deel II

1. Onverminderd het tweede lid en artikel 22b.02, tweede lid, gelden voor snelle schepen de hoofdstukken 3 tot en met 15 met uitzondering van:
 - a. artikel 3.04, zesde lid, tweede alinea;
 - b. artikel 8.08, tweede lid, tweede zin;
 - c. artikel 11.02, vierde lid, tweede en derde zin;
 - d. artikel 12.02, vierde lid, tweede zin;
 - e. Artikel 15.06, derde lid, onderdeel a, tweede zin.
2. In afwijking van artikel 15.02, negende lid, en artikel 15.15, zevende lid, moeten alle deuren in schotten op afstand kunnen worden bediend.
3. In afwijking van artikel 6.02, eerste lid, moet bij uitvallen of storing van de aandrijving van de stuurmachine onverwijld een tweede onafhankelijke aandrijving van de stuurmachine dan wel een handaandrijving in werking worden gesteld.
4. Behalve de eisen van deel II gelden voor snelle schepen de artikelen 22b.04 tot en met 22b.12.

Artikel 22b.04

Zitplaatsen en veiligheidsgordels

Voor het ten hoogste aan boord toegelaten aantal passagiers moeten zitplaatsen beschikbaar zijn. Zitplaatsen moeten van veiligheidsgordels voorzien zijn. Veiligheidsgordels kunnen achterwege blijven indien een geschikte bescherming tegen stoten aanwezig is, dan wel wanneer zij volgens de HSC Code 2000, hoofdstuk 4, onderdeel 6, niet vereist zijn.

Artikel 22b.05

Vrijboord

In afwijking van de artikelen 4.02 en 4.03 moet het vrijboord ten minste 500 mm bedragen.

Artikel 22b.06

Drijfvermogen, stabiliteit en indeling

In het geval van snelle schepen moet de aanwezigheid van

- a. eigenschappen wat betreft drijfvermogen en stabiliteit, die de veiligheid van het schip tijdens het varen met waterverplaatsing zowel in onbeschadigde toestand als in lekke toestand waarborgen,

- b. stabiliteitseigenschappen en stabiliseringssystemen, die de veiligheid van het schip tijdens het bedrijf met dynamisch draagvermogen en in de overgangsfase waarborgen,
- c. stabiliteitseigenschappen tijdens het bedrijf met dynamisch draagvermogen en in de overgangsfase, die het voor het schip mogelijk maken op veilige wijze de overgang te maken naar het varen met waterverplaatsing bij een eventueel niet functioneren van het systeem in voldoende mate worden aangetoond.

Artikel 22b.07

Stuurhuis

1. Inrichting

- a. In afwijking van artikel 7.01, eerste lid, moet het stuurhuis zo worden ingericht, dat zowel de roerganger als een tweede lid van de bemanning tijdens de vaart steeds hun taken kunnen uitvoeren.
- b. De stuurstand moet zo worden ingericht, dat de onder a genoemde personen daar hun werkplek hebben. De inrichtingen voor de navigatie, het manoeuvreren, de controle, het uitwisselen van berichten en de overige apparaten die voor het bedrijf van belang zijn moeten zo dicht bij elkaar zijn opgesteld, dat zowel de roerganger als een tweede lid van de bemanning over alle noodzakelijke informatie kan beschikken om indien nodig zittend alle uitrustings- en bedieningsinrichtingen te kunnen bedienen. In ieder geval moet:
 - aa. de stuurstand van de roerganger zijn uitgevoerd als éénmansstuurstelling voor het varen op radar,
 - bb. het tweede lid van de bemanning op zijn werkplek beschikken over een eigen radarbeeld (slave) en vanaf zijn werkplek in staat zijn in te grijpen in de uitwisseling van berichten en in de aandrijving van het schip.
- c. De onder a vermelde personen moeten, ook indien de veiligheidsgordels normaal zijn gesloten, in staat zijn de inrichtingen, bedoeld onder b, zonder belemmering te bedienen.

2. Vrij zicht

- a. In afwijking van artikel 7.02, tweede lid, mag de dode hoek vanaf een zittende positie en bij elke beladingstoestand niet meer bedragen dan één scheepslengte voor de boeg.
- b. In afwijking van artikel 7.02, derde lid, mag de som van de sectoren zonder vrij gezichtsveld van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan iedere zijde niet meer dan 20° bedragen. Iedere afzonderlijke sector zonder vrij gezichtsveld mag niet meer bedragen dan 5°. De sector met vrij zicht tussen twee sectoren zonder vrij gezichtsveld mag niet minder bedragen dan 10°.

3. Instrumenten

De instrumentenpanelen voor de bediening en de controle van de in artikel 22b.11 genoemde installaties moeten gescheiden op een duidelijk herkenbare plaats binnen het stuurhuis zijn aangebracht. Dit geldt in voorkomend geval ook voor inrichtingen voor het te water laten van gemeenschappelijke reddingsmiddelen.

4. Verlichting

In zones of bij onderdelen van de uitrusting, die tijdens het bedrijf verlicht moeten zijn, moet rood licht worden toegepast.

5. Vensters

Reflecties moeten vermeden worden. Er moeten inrichtingen ter vermindering van verblinding door zonlicht aanwezig zijn.

6. Oppervlaktematerialen

In het stuurhuis moeten reflecties door oppervlaktematerialen vermeden worden.

Artikel 22b.08

Aanvullende uitrusting

Snelle schepen moeten zijn uitgerust met:

- a. een radarinstallatie en een bochtaanwijzer, bedoeld in artikel 7.06, eerste lid, en
- b. individuele reddingsmiddelen, die direct kunnen worden bereikt, overeenkomstig de Europese norm EN 395: 1998, voor het ten hoogste toegelaten aantal personen aan boord.

Artikel 22b.09

Gesloten zones

1. Algemeen

Voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven en de uitrusting daarvan moeten zo zijn uitgevoerd dat personen bij normaal gebruik niet kunnen worden verwond bij een normale start of stop, dan wel bij een noodstart of noodstop, noch bij manoeuvreren onder normale vaaromstandigheden dan wel bij motoruitval of een stuurfout.

2. Communicatie

- a. Passagiersschepen moeten, ten behoeve van informatieverstrekking over veiligheidsmaatregelen, zijn uitgerust met optische en akoestische inrichtingen, die door alle passagiers gezien en gehoord kunnen worden.

- b. De schipper moet in staat zijn om met behulp van de onder a bedoelde inrichtingen aanwijzingen aan de passagiers te geven.
- c. Voor iedere passagier moeten in de nabijheid van zijn zitplaats aanwijzingen voor noodsituaties voorhanden zijn, met inbegrip van een overzichtsschets van het schip waarop alle uitgangen, evacuatieroutes, nooduitrusting, reddingsmiddelen alsmede het gebruik van de zwemvesten duidelijk zijn aangegeven.

Artikel 22b.10

Uitgangen en vluchtwegen

Vluchtwegen en evacuatieroutes moeten voldoen aan de volgende eisen:

- a. Een gemakkelijke, veilige en snelle toegang vanuit de stuurstand naar de voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven moet zijn gegarandeerd.
- b. De vluchtwegen naar de nooduitgangen moeten duidelijk en duurzaam zijn gemarkeerd.
- c. Alle uitgangen moeten voldoende gemarkeerd zijn. Het functioneren van het openingsmechanisme moet van buiten en van binnen duidelijk zijn te herkennen.
- d. De vluchtwegen en nooduitgangen moeten over een geschikt veiligheidsgeleidesysteem beschikken.
- e. Naast de uitgangen moet voldoende ruimte voor een lid van de bemanning aanwezig zijn.

Artikel 22b.11

Bescherming tegen brand en brandbestrijding

- 1. Gangen, voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven, alsmede keukens en machinekamers moeten zijn aangesloten op een doelmatige brandmeldinstallatie. De aanwezigheid van een brand en de plaats daarvan moeten automatisch op een permanent door het scheepspersoneel bezette plaats worden aangegeven.
- 2. Machinekamers moeten zijn voorzien van een vast ingebouwde brandblusinstallatie, bedoeld in artikel 10.03b.
- 3. Voor het publiek toegankelijke ruimten en verblijven en de daarbij horende vluchtwegen moeten zijn uitgerust met een automatisch werkende vaste brandblusinstallatie, bedoeld in artikel 10.03a. Bluswater moet snel en direct naar buiten kunnen worden afgevoerd.

Artikel 22b.12

Overgangsbepalingen

Snelle schepen als bedoeld in artikel 1.01, onderdeel 20a, die op 31 maart 2003 beschikken over een geldig certificaat van onderzoek, moeten voldoen aan de volgende voorschriften van dit hoofdstuk:

- a. bij verlenging van het certificaat van onderzoek aan de artikelen 22b.01, 22b.04, 22b.08, 22b.09, 22b.10 en 22b.11, eerste lid;
- b. op 1 april 2013 aan de artikelen 22b.07, eerste, derde, vierde, vijfde en zesde lid;
- c. op 1 januari 2023 aan de overige voorschriften.”

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

a. De vermelding bij artikel 8.05, zesde lid, derde tot en met vijfde zin, komt te luiden :

“8.05, lid 6 derde tot en met vijfde zin	Inrichting en afmetingen van ontluichtings- en verbindingsleidingen	N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010“
--	--	---

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

a. De vermelding bij artikel 22a.05, tweede lid, komt te luiden:

“22a.05, lid 2	Aanvullende eisen voor vaartuigen met L van meer dan 110m die bovenstrooms van Mannheim willen varen	Voor vaartuigen die een op 30.9.2001 nog geldige vergunning van een bevoegde autoriteit bezitten, gelden de voorschriften op het te bevaren riviergedeelte, waarvoor de vergunning was verleend, niet.	1.10.2001“
----------------	--	---	------------

b. De vermelding bij artikel 22b.03, derde lid, komt te luiden:

“22b.03 lid 3	In werking stellen van de tweede onafhankelijke aandrijving of van de handaandrijving	N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2005“
---------------	---	--	-----------

19. *Bijlage A, 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 uniek Europees scheepsidentificatienummer of 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 overeenkomstig artikel 2.12, 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.

.....
.....

Te, op.....
(plaats) (datum)

.....
(Handtekening van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger)”

20. *Bijlage B, onderdeel 36, komt te luiden:*

“36. Aantal en plaats van afsluiters bedoeld in artikel 8.06, tiende en elfde lid

“

21. Bijlage D wordt als volgt gewijzigd:

a. Model 1, bij onderdeel 9, komt te luiden:

“9. Vervoer gevaarlijke goederen

- 9.1 Soort schip:
- 9.2 Extra eisen: schip als bedoeld in 7.1.2.19.1 ¹⁾
schip als bedoeld in 7.2.2.19.3 ¹⁾
Het schip voldoet aan de aanvullende constructie-eisen
Voor dubbelwandige schepen in 9.1.0.80 t/m 9.1.0.95/9.2.0.80 t/m 9.2.0.95¹⁾
- 9.3 Extra opmerkingen :
.....
.....
.....

1) Indien niet van toepassing doorhalen of niet printen”

b. Model 2, bij onderdeel 9, komt als volgt te luiden:

“9. Vervoer gevaarlijke goederen

- 9.1 Tankschip van het type:
- 9.2 Uitvoering van de ladingtank: 1. Druktank 1)2)
2. Ladingtank, gesloten 1)2)
3. Ladingtank, open met vlamkerend rooster 1)2)
4. Ladingtank, open 1)2)
- 9.3 Type van de ladingtank: 1. Onafhankelijke ladingtank 1)2)
2. Geïntegreerde ladingtank 1)2)
3. Ladingtankwand geen scheepswand 1)2)
- 9.4 Openingsdruk snelafblaasventiel/veiligheidsventiel :kPa 1)2)
- 9.5 Extra inrichtingen:**
- Monstername-inrichting
aansluitmogelijkheid ja/nee 1)2)
monstername-opening ja/nee 1)2)
 - Watersproei-inrichting ja/nee 1)2)
drukalarminrichting 40 kPa ja/nee 1)2)
 - verwarming
verwarmingsmogelijkheid van de wal ja/nee 1)2)
verwarmingsmogelijkheid aan boord ja/nee 1)2)
 - koelinstallatie ja/nee 1)2)
 - inertgasinstallatie ja/nee 1)2)
 - pompkamer onder dek ja/nee 1)

- overdruk-inrichting ja/nee 1)
in
 - gasverzamel-/gasafvoerleiding conform
gasverzamelleiding en inrichtingen verwarmd ja/nee 1)2)
 - voldoet aan de constructievoorschriften, die volgen uit de opmerking(en) in
kolom 20 van 3.2, tabel C.
- 9.6 elektrische inrichtingen:
- temperatuurklasse:
 - explosiegroep:
- 9.7 laadsnelheid : m³/u of
zie laadinstructie
- 9.8 toegestane dichtheid:
- 9.9 extra opmerkingen:
.....
.....

1) Indien niet van toepassing doorhalen of niet printen
2) Indien geen éénsoortig type van de ladingtank: zie pagina 3”

22. Bijlage J, deel I, 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.”

23. Bijlage J, in deel II, aanhangsel 3, tweede zin van de voetnoot bij de titel, komt te luiden:

“Opsommingen in tabelvorm zijn toegelaten.”

24. Bijlage J, deel IV, wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid, zesde paragraaf, komt te luiden:

“Onderdeel 5: Een uit twee cijfers bestaand volgnummer (met eventueel een nul aan het begin) om de uitbreiding aan te geven. De serie begint met 01 voor elk nummer van de basisgoedkeuring.”

b. Het tweede lid komt te luiden:

“2. Voorbeelden

- a. Een derde goedkeuring verleend door Nederland overeenkomstig fase I, bij toepassing van de motor voor scheepsvoortstuwing -schroefdiagram (vooralnag zonder uitbreiding) zal het volgende nummer krijgen:

R 4*I*E3*0003*00

- b. Een tweede uitbreiding van de vierde goedkeuring verleend door Duitsland overeenkomstig de fase II, voor scheepsvootstuwning – constant toerental en voortstuwingsdiagram –schroefdiagram:

R 1*II*E2E3*0004*02”.

25. Bijlage J, deel VIII en aanhangsel, komen te luiden:

"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, artikel 8a.11, derde lid

(2) In te vullen door de tester.

1. 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.

BIJLAGE BIJ HET PROCES-VERBAAL VAN DE MOTORKENMERKEN

Naam van het schip: uniek Europees
scheepsidentificatienummer

Inbouwkeuring¹⁾ Tussentijdse keuring¹⁾ Bijzondere keuring¹⁾

Fabrikant: Motortype:
(Fabrieks-/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 onderdeelnummer	Overeenkomst ¹⁾		
Nokkenas/zuigers		<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
		<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

Wijzigingen ROSR

1. *Artikel 1.01, onder punt 19 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
2. *Artikel 1.02, tweede lid, onderdeel d, (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
3. *Artikel 3.02, eerste lid, tweede paragraaf (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
4. *Artikel 3.03, vijfde lid, tweede en derde volzin (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
5. *Artikel 4.04, zesde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
6. *Artikel 9.03, eerste regel (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

7. *Artikel 9.06, tweede lid, onderdeel a en b, komt te luiden:*

- “2. Met inachtneming van de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen zijn hogere spanningen toegestaan voor:
- a. krachtinstallaties waarvan het vermogen zulks vereist;
 - b. speciale inrichtingen, zoals radioinstallaties en ontstekingsinrichtingen.”

8. *Artikel 9.18, de titel komt te luiden:*

"(Vervallen)"

9. *Artikel 10.02, tweede lid, onderdeel f (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

10. *Artikel 10.03 komt te luiden:*

a. *Eerste lid, eerste zin, komt te luiden:*

- “1. Op de volgende plaatsen moet telkens 1 draagbaar blustoestel overeenkomstig de Europese norm EN 3 : 1996 aanwezig zijn:”

b. *Tweede lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

11. *Artikel 10.03a, vijfde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

12. Artikel 10.03b:

- a. Vijfde lid, onderdeel c, 2^o paragraaf (betreft uitsluitend de Duitse tekst)
- b. Tiende lid, onderdeel a, tweede volzin (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

13. Artikel 10.04, eerste lid, onderdeel c (betreft uitsluitend de Franse en Duitse tekst)

14. Artikel 13.04, eerste lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

15. Artikel 13.06, onderdeel e (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

16. Artikel 15.02, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

“a. De minimale dikte t_{\min} van de bodem-, kim- en zijbeplating van de sloopshuid van passagierssloepen wordt bepaald volgens de grootste waarde van de volgende formules:

$$t_{1\min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm]};$$

$$t_{2\min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_F} \text{ [mm]}.$$

Daarbij betekent:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

a = spantafstand in de lengte of de breedte [mm]. Bij een kleinere spantafstand dan 400 mm moet a = 400 mm worden genomen;”

17. *Artikel 15.03, tweede lid, onderdeel d (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

18. *Artikel 15.08, negende lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

19. *Artikel 15.09, vijfde lid, komt te luiden:*

“5. (Vervallen)“

20. *Artikel 15.12, derde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

21. *Artikel 15.13:*

a. *tweede lid, onderdeel s (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

b. *vierde lid, eerste volzin (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

22. *Artikel 15.15:*

a. *eerste lid, derde volzin (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

b. vijfde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

23. *Artikel 16.02, derde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

24. *Artikel 17.02, derde lid, onderdeel c (betreft uitsluitend de Duitse en Franse tekst)*

25. *Artikel 17.07, vijfde lid, voorlaatste volzin komt te luiden :*

“Bij schuin lopende zijwanden is de formule van toepassing tot hellingshoeken van ten hoogste 5°; voor het overige zijn de criteria als bedoeld in het derde lid en lid 4.1 tot en met 4.6 van toepassing.”

26. *Artikel 18.03, tweede lid, onderdelen a, b en c (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

27. Artikel 19.02:

- a. vijfde lid, onderdeel h (betreft uitsluitend de Duitse tekst)
- b. vijfde lid, onderdeel o (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

28. Artikel 21.02, 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 tot en met 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 draagbare blustoestellen aan boord aanwezig zijn; en voorts de artikelen 10.03, tweede tot en met zesde lid, 10.03a, 10.03b en 10.05;”

29. Artikel 22.03, eerste lid, onderdeel d (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

30. Artikel 22a.04, vierde lid, onderdeel e (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

31. Artikel 22b.05, tweede lid, onderdeel e (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

32. Artikel 23.12, tweede lid, de titel (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

33. De tabel bij artikel 24.02, tweede lid:

- a. De vermelding bij artikel 15.06, veertiende lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)

- b. *De vermelding bij artikel 15.08, derde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
- c. *De vermelding bij artikel 15.08, vijfde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
- d. *De vermelding bij artikel 15.08, negende lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*
- e. *De vermelding bij artikel 15.11, negende lid (betreft uitsluitend de Duitse en Franse tekst)*
- f. *De vermelding bij artikel 15.11, twaalfde lid, komt te luiden:*

“15.11, lid 12	Traptreden van staal of een ander gelijkwaardig onbrandbaar materiaal	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”
----------------	---	---

- g. *De vermelding bij artikel 16.01, tweede lid, komt te luiden:*

“16.01, lid 2	Speciale lieren of gelijkwaardige inrichtingen op het voor het duwen geschikte vaartuig	Voor schepen die voor 1.1.1995 zijn toegelaten om te duwen zonder eigen inrichting voor het spannen van de kabels: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 11.2.2035.”
---------------	---	--

- h. *De vermelding bij artikel 20.01 komt te luiden:*

“20.01	Artt. 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.08	Voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADNR en waarvan de kiel is gelegd vóór 1.10.1987: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015.”
--------	--	--

i. *De vermelding bij de artikelen 21.01 tot en met 21.03 komt te luiden:*

“21.01 t/m
21.03

Voor pleziervaartuigen die zijn gebouwd vóór
1.1.1995: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van
het certificaat van onderzoek na 1.1.2035.”

34. *Artikel 24.03, wordt als volgt gewijzigd :*

a. *Het tweede lid komt te luiden:*

"2. Artikel 15.11, derde lid, eerste volzin en zesde lid, is op schepen voor dagtochten, waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór, tot aan de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1 januari 2045 slechts met dien verstande van toepassing dat slechts de verven, lakken en andere producten voor de behandeling van oppervlakken en voor de dekbedekking, gebruikt voor de naar de vluchtwegen toegekeerde oppervlakken, moeilijk ontvlambaar moeten zijn en rook en andere giftige stoffen niet in buitengewone hoeveelheden kunnen ontstaan."

b. *Het derde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst):*

35. *Artikel 24.06, vijfde lid:*

a. *De vermelding bij artikel 15.06, veertiende lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

b. *De vermelding bij artikel 15.08, derde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

c. *De vermelding bij artikel 15.08, vijfde lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

d. *De vermelding bij artikel 15.08, negende lid (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

e. *De vermelding bij artikel 15.11, negende lid (betreft uitsluitend de Duitse en Franse tekst)*

f. *De vermelding bij artikel 15.11, twaalfde lid, komt te luiden:*

“15.11, lid 12	Traptreden van staal of een ander gelijkwaardig onbrandbaar materiaal	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.1.2006”
----------------	---	--	-----------

g. *De aanwijzing bij de titel bij artikel 22b.03, derde lid, komt te luiden:*

22b.03, lid 3	“HOOFDSTUK 22b In werking stellen van de tweede onafhankelijke aandrijving of van de handaandrijving	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2005”
---------------	--	--	-----------

36. *Bijlage B wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Vijftiende lid, bij het eerste lid (betreft uitsluitend de Franse versie)*

b. *Vijftiende lid, bij het tweede lid (betreft uitsluitend de Franse versie)*

c. *Onder punt 51 (betreft uitsluitend de Franse versie)*

37. *Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het derde schema komt te luiden:*

<p>Schets 3 Aanduiding van een draagbaar blustoestel</p>		<p>Kleur: rood/wit</p>
--	---	------------------------

b. *Het achtste schema (betreft uitsluitend de Duitse tekst):*

PROTOCOL 28

ADNR

Geen besluit.

PROTOCOL 29

Technische vraagstukken betreffende de waterweg

Geen besluit.

PROTOCOL 30

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen (afzonderlijk)

PROTOCOL 31

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2005 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 2005 goed.

PROTOCOL 32

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2005 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2005 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

PROTOCOL 33

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 2006 en van 31 december 2006 op 1 januari 2007 tussen 20.00 uur en 6.00 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2006 en van 31 december 2006 op 1 januari 2007 tussen 18.00 uur en 8.00 uur.

PROTOCOL 34

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 20.00 uur tot zondag 8.00 uur en van zondag 20.00 uur tot maandag 6.00 uur, in de periode van 1 januari 2007 tot 31 december 2007

PROTOCOL 35

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 36

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 31 mei 2007 te Straatsburg.

Omvangrijke bijlagen

- **bij protocol 30: Kennisnemingen**

PROTOCOL 30

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

1. Rijnvaartpolitiereglement: inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIIEGLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004	19.12.2003		24.8.2004	29.1.2003
2002-II-17	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	2.7.2003		24.8.2004	29.1.2003
2002-II-18	Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2004-II-18	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2006	12.1.2006		29.11.2005	21.12.2004
2005-II-17	Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 - §§ 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 und Anlage 7	I	1.4.2006	17.2.2006	13.2.2006	1.4.2006	9.12.2005
2006-I-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 1. § 10.01 Nr. 3 2. §§ 11.03, 11.04, 11.05	W	1.1.2007	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
			1.10.2006	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-I-18	Änderung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 3.09 und 11.02)	I	1.10.2006	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007				21.6.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

2. Reglement van onderzoek schepen op de Rijn: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

REGLEMENT VAN ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 I 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)		2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)		8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)		8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)		6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)		6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)		3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

3. ADNR: Inwerkingtreding

ADNR

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005	3.1.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	Änderung zum ADNR	I	1.1.2007		**)			21.6.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

4. Reglement patenten: inwerkingtreding

REGLEMENT PATENTEN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003

5. Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen: Inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN PASSAGIERSSCHEPEN

Inwerkingtreding van het Reglement, van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt	I	1.1.2006	19.9.2005	**)		8.11.2005	14.2.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

6. Reglement over de afgifte van radarpatenten: Inwerkingtreding

REGLEMENT OVER DE AFGIFTE VAN RADARPATENTEN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent- verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003

7. Comité Politierglement (Besluit 2003-I-23)

Uitbreiding van de standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart (afzonderlijk)

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

8. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 1994-II-21 (II))

Het Comité reglement van onderzoek heeft op 18 oktober 2006 de volgende besluiten ter wijziging, aanvulling en opheffing van richtlijnen voor de Commissies van Deskundigen aangenomen.

nr	Richtlijn Titel	Aktie	Datum
4	Aanbrengen van het officiële scheepsnummer op schepen die niet zijn te boek gesteld, noch hun thuishaven hebben in een Rijnsoeverstaat of in België	vervalt	1 april 2007
5	Geluidsmetingen	gewijzigd	1 april 2007
6	Brandwerende eigenschappen van materialen en onderdelen	vervalt	1 januari 2007
8	Sterkte van waterdichte vensters	gewijzigd	onmiddellijk
10	Model van verklaring inzake vloeibaargasinstallaties aan boord van kanaalspitsen	gewijzigd	1 april 2007
17	Doelmatige brandmeldinstallatie	gewijzigd	onmiddellijk
24	Geschikte alarminstallaties voor concentraties van CO	Toe te voegen	onmiddellijk

De toegevoegde richtlijn en de gewijzigde richtlijnen worden onderstaand vermeld.

**RICHTLIJN nr. 5 voor de COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN
ingevolge artikel 1.07 ROSR**

Geluidsmetingen

**(artikelen 3.04, zevende lid, 7.01, tweede lid, 7.03, zesde lid, 7.09,
derde lid, 8.08, 11.09, derde lid, 12.02, vijfde lid,
17.02, derde lid onder b, 17.03, eerste lid)**

1. Algemeen

Voor de controle van het maximaal toegestane niveau van de geluidsdruk bedoeld in het ROSR 1995 moeten de uitvoering van proeven en de voorwaarden voor de kwantitatief reproduceerbare meting van de niveaus van de geluidsdruk overeenkomstig de punten 2 en 3 hierna worden vastgesteld.

2. Meetapparaten

Het meetapparaat moet voldoen aan de eisen van een klasse 1 apparaat volgens de Europese norm EN 60651: 1994.

Voor en na iedere serie metingen moet een kalibrator van klasse 1 volgens EN 60942: 1998 op de microfoon worden gemonteerd om het meetsysteem te kalibreren. Het beantwoorden van de kalibrator aan de eisen van EN 60942: 1998 moet jaarlijks worden geverifieerd. Het beantwoorden van de meetapparaten aan de eisen van EN 60651: 1994 moet iedere twee jaar worden geverifieerd.

3. Geluidsmetingen

3.1 Aan boord van de schepen

De metingen moeten worden uitgevoerd volgens de norm ISO 2923: 2003, onderdelen 5 tot en met 8, met de beperking dat alleen de geluidsdruk niveaus A moeten worden gemeten.

3.2 Door de schepen voortgebracht geluid

De metingen van het geluid dat door de schepen op de vaarwegen en in havens wordt voortgebracht moeten worden uitgevoerd volgens de norm EN ISO 2922: 2000, onderdelen 7 tot en met 11. Tijdens de metingen moeten de deuren en vensters van de machinekamers gesloten zijn.

4. Verslaglegging

Van de metingen moet een verslag worden opgemaakt volgens het "Protocol van geluidsmetingen" (bijlage).

Protocol van geluidsmetingen

- aan boord van schepen volgens ISO 2923 : 2003
- veroorzaakt door schepen volgens EN ISO 2922 : 2000 *

A. Vaartuiggegevens

1. Type en naam van het schip: uniek Europees scheepsidentificatienummer:
2. Eigenaar:
3. Hoofdvoorstuwingsinstallatie
 - 3.1 Hoofdmotor(en)

Nr.	Producent	Type	Bouwjaar	Vermogen (kW)	Toerental (min ⁻¹)	Tweetakt/-viertakt	Oplading ja/nee
1							
2							

- 3.2 Reductiekast
Producent: Type: Reductie: 1:

- 3.3 Schroeven
Aantal: Schroefbladen:
Diameter: mm Straalbuis: ja/nee*

- 3.4 Stuurinrichting
Type:

4. Hulppaggregaten:

Nr.	Voor de aandrijving van	Producent	Type	Bouwjaar	Vermogen (kW)	Toerental (min ⁻¹)
1						
2						
3						
4						
5						

5. Uitgevoerde maatregelen voor beperking van geluidsoverlast:

6. Opmerkingen:

* Doorhalen voorzover niet van toepassing.

B. Toegepaste meetapparaten

- 1. Geluidsdruk meter
 Producent: Type: Laatste meting:
- 2. Analysator van de oktaaf- / terts-band
 Producent: Type: Laatste meting:
- 3. Kalibrator
 Producent: Type: Laatste meting:
- 4. Accessoires

- 5. Opmerkingen:

C. Meetsituatie

- 1. Samenstelling tijdens de meting:
- 2. Belading/verplaatsing: t/m³ * (overeenkomend met ca. % van de maximale waarde)
- 3. Toerental van de hoofdmotor: min⁻¹ (overeenkomend met ca. % van de maximale waarde)
- 4. Meedraaiende aggregaten nr.
- 5. Opmerkingen:

D. Meetomstandigheden

- 1. Meettraject: in opvaart / in afvaart *
- 2. Waterdiepte: m (waterstand = m)
- 3. Weer: Temperatuur: °C. Windsterkte:BF
- 4. Geluid van buitenaf: neen/ja *, te weten
- 5. Opmerkingen:

E. Uitvoering van de metingen

- 1. Meting uitgevoerd door:
- 2. op:
- 3. Opmerkingen:

- 4. Handtekening:

* Doorhalen voorzover niet van toepassing.

F.1 Meetresultaten

Geluidsmeting aan boord van schepen

Nr.	Meetpunt	Deuren		Vensters		Te meten waarde in dB(A)	Opmerkingen
		open	dicht	open	dicht		

F.2 Meetresultaten

Meting van geluid veroorzaakt door schepen

Nr.	Meetpunt	Te meten waarde in dB(A)	Opmerkingen

RICHTLIJN Nr. 8 aan de COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN
ingevolge artikel 1.07 ROSR

Sterkte van waterdichte vensters

(artikel 15.02, zestiende lid)

1. Algemeen

Overeenkomstig artikel 15.02, zestiende lid, van het ROSR 1995 mogen waterdichte vensters onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, mits zij niet geopend kunnen worden, voldoende sterk zijn en voldoen aan artikel 15.06, veertiende lid.

2. Constructie van waterdichte vensters

Aan de eisen van artikel 15.02, zestiende lid, wordt geacht te zijn voldaan, wanneer de constructie van waterdichte vensters aan de volgende voorwaarden voldoet:

2.1 Er mag alleen voorgespannen glas volgens de ISO norm 614, uitgave 04/94, worden gebruikt.

2.2 Ronde vensters moeten voldoen aan de ISO norm 1751, uitgave 04/94
Serie B: halfzware vensters
Type: vaste vensters die niet kunnen worden geopend.

2.3 Hoekige vensters moeten voldoen aan de ISO norm 3903, uitgave 04/94
Serie E: zware vensters
Type: vaste vensters die niet kunnen worden geopend.

2.4 In plaats van vensters van het ISO type mogen ook vensters worden gebruikt waarvan de constructie tenminste gelijkwaardig is aan de eisen van de punten 2.1 tot en met 2.3.

**RICHTLIJN nr. 10 aan de COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN
ingevolge artikel 1.07 ROSR**

**Model van de verklaring inzake
vloeibaargasinstallaties aan boord van
kanaalspitsen**

(Artikel 19.02, zevende lid)

Verklaring betreffende installaties voor vloeibaar gemaakte gassen

1. Naam van het vaartuig	2. uniek Europees scheepsidentificatienummer	3. Plaats en nummer van teboekstelling
--------------------------	---	---

4. Naam en adres van de eigenaar

De op het vaartuig aanwezige vloeibaargasinstallatie(s) is/zijn^{*)} door de deskundige^{*)}

Gecontroleerd en is/zijn^{*)} zijn keuringsverslag van^{*)} conform de voorgeschreven voorwaarden.

De installatie(s) bevat(ten)^{*)} de volgende gebruiksapparaten:

Installatie	Volgnr.	Soort	Merk	Type	Plaats

Deze verklaring is geldig tot

(plaats)

(datum)

.....
Commissie van Deskundigen

.....
Deskundige³⁾

Stempel

.....
(handtekening)

^{*)} Doorhalen wat niet van toepassing is

Verlenging van de verklaring voor vloeibaargasinstallatie(s)

De geldigheid van de verklaring voor vloeibaargasinstallatie(s)
van geldig t/m
wordt

- op grond van de controle door de deskundige
- gezien het keuringsverslag op

verlengd tot en met

.....
(Plaats) (datum)

.....
Commissie van Deskundigen

Stempel

.....
(handtekening)

Verlenging van de verklaring voor vloeibaargasinstallatie(s)

..... De
geldigheid van de verklaring voor vloeibaargasinstallatie(s)
van geldig t/m
wordt

- op grond van de controle door de deskundige
- gezien het keuringsverslag op

verlengd tot en met

.....
(Plaats) (datum)

.....
Commissie van Deskundigen

Stempel

.....
(handtekening)

Verlenging van de verklaring voor vloeibaargasinstallatie(s)

..... De
geldigheid van de verklaring voor vloeibaargasinstallatie(s)
van geldig t/m
wordt

- op grond van de controle door de deskundige
- gezien het keuringsverslag op

verlengd tot en met

.....
(Plaats) (datum)

.....
Commissie van Deskundigen

Stempel

.....
(handtekening)

**Richtlijn nr. 17 voor de COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN
ingevolge artikel 1.07 ROSR**

Doelmatige brandmeldinstallatie

(artt. 10.03b, derde lid, en 15.11, zeventiende lid)

Brandmeldinstallaties worden als doelmatig beschouwd, indien zij aan de volgende voorwaarden voldoen.

0. Onderdelen

- 0.1 Brandmeldinstallaties bestaan uit
 - a. brandontdekkingsinstallatie,
 - b. brandalarminstallatie,
 - c. controlepaneelalsmede de externe energie voeding.
- 0.2 De brandontdekkingsinstallatie kan uit één of meer brandsecties bestaan.
- 0.3 De brandalarminstallatie kan één of meer alarmpanelen hebben, waar de plaats van een brand kan worden geïdentificeerd.
- 0.4 Het controlepaneel is het centrale besturingselement van de brandmeldinstallatie. Het bevat ook onderdelen van de brandalarminstallatie.
- 0.5 Een brandsectie kan een of meer branddetectoren hebben.
- 0.6 Branddetectoren kunnen zijn uitgevoerd als
 - a. warmtedetectoren,
 - b. rookdetectoren,
 - c. ionendetectoren,
 - d. vlamdetectoren,
 - e. combinatie detectoren (branddetectoren, die bestaan uit een combinatie van een of meer van de onder a tot en met d genoemde detectoren).

Branddetectoren die reageren op andere factoren die het begin van brand aangeven kunnen door de Commissie van Deskundigen worden toegelaten indien ze niet minder gevoelig zijn dan de onder a tot en met e genoemde branddetectoren.

- 0.7 Branddetectoren kunnen
 - a. met
 - b. zonderindividuele identificatie zijn uitgevoerd.

1. Constructievoorschriften

1.1 Algemeen

- 1.1.1 Voorgeschreven brandmeldinstallaties moeten te allen tijde operationeel zijn.

- 1.1.2 De in onderdeel 2.2 geëiste branddetectoren moeten automatisch functioneren. Extra handbediende brandmelders mogen zijn ingebouwd.
- 1.1.3 De installatie inclusief toebehoren moet zodanig zijn geconcipeerd, dat ze bestand is tegen variaties en kortstondige onderbrekingen van de voedingsspanning, variaties in de omgevingstemperatuur, vibraties, vocht, schokken, stoten, en corrosie, zoals deze normalerwijze op schepen voorkomen.

1.2 Energieverzorging

- 1.2.1 Energiebronnen en elektrische leidingen, die voor het functioneren van de brandmeldinstallatie nodig zijn, moeten bewaakt zijn op het uitvallen van de karchtbronnen dan wel op gebreken, al naar gelang hetgeen van toepassing is. Het optreden van gebreken moet een optisch en akoestisch alarmsignaal op het controlepaneel in werking stellen, dat van een brandalarmsignaal is te onderscheiden.
- 1.2.2 Er moeten minstens twee energiebronnen voor de voeding van de elektrische inrichting die nodig is voor de werking van de brandmeldinstallatie aanwezig zijn; één van deze bronnen moet een noodstroominstallatie (noodstroombron en noodschakelbord) zijn. De voeding moet geschieden door middel van twee afzonderlijke leidingen die uitsluitend voor dat doel zijn bestemd. Ze moeten zijn aangesloten op een automatische omschakelaar die in of in de nabijheid van het controlepaneel van de brandmeldinstallatie moet zijn aangebracht. Op schepen voor dagtochten met L_{wl} tot 25 m en op motorschepen is een eigen noodstroombron voldoende.

1.3 Brandontdekkingsinstallatie

- 1.3.1 Branddetectoren moeten zijn gegroepeerd in brandsecties.
- 1.3.2 Brandontdekkingsinstallaties mogen niet voor een ander doel worden gebruikt. In afwijking daarvan mogen het sluiten van de deuren bedoeld in artikel 15.11, achtste lid, onderdeel c, en vergelijkbare functies via het controlepaneel ingeschakeld en daarop aangegeven worden.
- 1.3.3 Brandontdekkingsinstallaties moeten zo zijn uitgevoerd, dat een eerste aangeduid brandalarm niet verhindert dat verdere brandalarmen door andere branddetectoren worden gegeven.

1.4 Brandsecties

- 1.4.1 Indien de brandontdekkingsinstallatie geen identificatie van individuele brandmelding op afstand mogelijk maakt, mag een brandsectie niet meer dan één dek omvatten. Dit is echter niet van toepassing op een brandsectie die een in een schacht gelegen trap omvat.

Ter vermindering van vertragingen bij het ontdekken van de brandhaard moet het aantal omsloten ruimten in iedere brandsecties beperkt blijven. Meer dan vijftig omsloten ruimten binnen één brandsectie zijn niet toegelaten.

Indien de brandmeldinstallatie identificatie van individuele brandmelding op afstand mogelijk maakt, mogen de brandsecties meerdere dekken en een willekeurig aantal gesloten ruimten omvatten.
- 1.4.2 Op passagiersschepen die geen brandmeldinstallatie hebben die identificatie van individuele brandmelding op afstand mogelijk maakt, mag een brandsectie geen groter bereik hebben dan in artikel 15.11, tiende lid, is aangegeven. Het in werking treden van een branddetector in één hut binnen dit bereik moet in de gang vóór die hut een optisch en akoestisch signaal in werking stellen.
- 1.4.3 Keukens, machinekamers en ketelruimten moeten afzonderlijke brandsecties vormen.

1.5 Branddetectoren

- 1.5.1 Als branddetectoren moeten warmtemelders, rookdetectoren of ionen detectoren worden gebruikt. Andere detectoren mogen slechts ter aanvulling worden gebruikt.
- 1.5.2 Branddetectoren moeten type gekeurd zijn.
- 1.5.3 Alle automatische branddetectoren moeten zo zijn uitgevoerd, dat ze op hun functioneren kunnen worden gecontroleerd en weer in bedrijf kunnen worden gesteld zonder dat een bestanddeel wordt vervangen.
- 1.5.4 Rookdetectoren moeten zo zijn ingesteld dat ze ook bij een door rook veroorzaakte vermindering van de lichtintensiteit van meer dan 2 % tot 12,5 % per meter in werking treden. Rookdetectoren, die in keukens, machinekamers en ketelruimten zijn ingebouwd, moeten inwerkingtreden binnen grenzen van gevoeligheid die voldoen aan de eisen van de Commissie van Deskundigen. Hierbij moet een te sterke of te zwakke reactie van de rookdetectoren worden vermeden.
- 1.5.5 Warmtedetectoren moeten zo zijn ingesteld dat ze inwerking treden alvorens de temperatuur een waarde van 78 °C overschrijdt, doch niet voordat de temperatuur een waarde van 54 °C overschrijdt, indien de temperatuurstijging tot die waarde niet meer bedraagt dan 1 °C per minuut.
- Bij hogere waarden van temperatuurstijging moet de warmtedetector binnen zodanige temperatuurgrenzen in werking treden, dat daarbij een te geringe of te sterke gevoeligheid van de branddetector wordt vermeden.
- 1.5.6 Met toestemming van de Commissie van Deskundigen kan de temperatuur waarbij warmtedetectoren reageren tot 30 °C boven de hoogste temperatuur in het bovenste deel van de ruimte van machinekamers en ketelruimten worden verhoogd.
- 1.5.7 De gevoeligheid van de vlamdetector moet voldoende zijn om de aanwezigheid van vlammen vast te stellen tegen een lichte achtergrond in de ruimte. Vlamdetectoren moeten bovendien zijn uitgerust met een systeem voor het vaststellen van foutieve waarschuwingen.

1.6 Brandontdekkingsinstallatie en controlepaneel

- 1.6.1 Het activeren van een branddetector moet op het controlepaneel en op de alarmpanelen een optisch en akoestisch brandalarmsignaal in werking stellen.
- 1.6.2 Het controlepaneel en de alarmpanelen moeten op een plaats die constant door scheepspersoneel bezet is zijn geïnstalleerd. Één alarmpaneel moet zich in de stuurstand bevinden.
- 1.6.3 De alarmpanelen moeten minstens die brandsectie aangeven waarin een branddetector in werking is getreden.
- 1.6.4 Op of naast ieder alarmpaneel moet niet mis te verstane informatie over de bewaakte ruimten en de positionering van de brandsectie worden gegeven.

2. Inbouwvoorschriften

- 2.1 Branddetectoren moeten zo zijn aangebracht dat een zo goed mogelijk functioneren verzekerd is. Plaatsen in de nabijheid van balken en uitmondingen van ventilatiekokers of andere plaatsen waar het patroon van de luchtstromen het goed functioneren negatief zou kunnen beïnvloeden, alsmede plaatsen waar stoten of mechanische beschadigingen zijn blootgesteld, zijn niet toegestaan.

- 2.2 Over het algemeen moeten branddetectoren in het bovenste deel van een ruimte op een afstand van minstens 0,5 meter van de schotten verwijderd zijn. De grootste afstand tussen de branddetectoren en de schotten moet voldoen aan de hiernavolgende tabel:

Soort branddetector	Grootste bodemoppervlak per branddetector	Grootste afstand tussen de branddetectoren	Grootste afstand van de branddetectoren t.o.v. de schotten
Warmte	37 m ²	9 m	4,5 m
Rook	74 m ²	11 m	5,5 m

De Commissie van Deskundigen kan andere afstanden voorschrijven respectievelijk toestaan indien de uitkomsten van beproevingen, op grond waarvan de karakteristieken van de detectoren zijn vastgelegd, daartoe aanleiding geven.

- 2.3 De elektrische leidingen die deel uitmaken van de brandmeldinstallatie moeten zodanig zijn aangelegd dat zij niet door machinekamers en ketelruimten dan wel door andere omsloten ruimten, die een verhoogd brandrisico opleveren, lopen, behoudens voor zover deze leidingen noodzakelijk zijn voor de branddetectie of het brandalarm in zulke ruimten, dan wel voor de verbinding met de van toepassing zijnde krachtbronnen.

3. Controle

3.1 Brandmeldinstallaties moeten

- a. na de inbouw,
- b. regelmatig, en minimaal elke twee jaar,

door een deskundige worden gecontroleerd. Wat betreft machinekamers en ketelruimten wordt deze controle uitgevoerd onder wisselende omstandigheden van het motorbedrijf en de ventilatie.

- 3.2 Over de controle wordt een verklaring afgegeven die door de controleur wordt ondertekend en waaruit de datum van de controle moet blijken.

**RICHTLIJN nr. 24 voor de COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN
ingevolge artikel 1.07 ROSR**

**Geschikte alarminstallaties voor concentraties
van brandbare gassen of CO**

(Artikel 15.15, negende lid)

1. Overeenkomstig de artikelen 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid (overgangsvoorschrift bij artikel 15.01, tweede lid, onderdeel e) kunnen vloeibaargasinstallaties voor huishoudelijk gebruik, die zich aan boord van in bedrijf zijnde passagiersschepen bevinden, tot de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045 uitsluitend gebruikt blijven worden indien zij met een gasalarminstallatie overeenkomstig artikel 15.15, negende lid, zijn uitgerust. Overeenkomstig artikel 15.15, negende lid, mogen voortaan ook vloeibaargasinstallaties worden geïnstalleerd aan boord van nieuw in de vaart gebrachte passagiersschepen waarvan de lengte niet meer bedraagt dan 45 m indien zij tegelijkertijd met een dergelijke alarminstallatie worden uitgerust.
2. Overeenkomstig de artikelen 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid (overgangsvoorschrift bij artikel 15.15, negende lid), moeten deze gasalarminstallaties bij de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek overeenkomstig artikel 14.15 zijn ingebouwd.
3. Een gasalarminstallatie bestaat uit sensoren, een apparaat en leidingen. De installatie wordt als geschikt beschouwd indien ten minste aan de volgende eisen wordt voldaan.
 - 3.1 Eisen aan het systeem (sensoren, apparaat, leidingen)
 - 3.1.1 Het alarm moet uiterlijk bij het bereiken of overschrijden van één van de volgende waarden in werking treden:
 - a. 10 % onderste explosiegrens (LEL) van een propaan-lucht-mengsel en
 - b. 30 ppm CO (koolmonoxide).
 - 3.1.2 De tijd tot aan de inwerkingtreding van het gehele systeem moet niet langer dan 20 s duren.
 - 3.1.3 De instellingen die het alarm overeenkomstig punt 3.1.1 in werking doen treden en die de tijd overeenkomstig punt 3.1.2 bepalen, mogen niet worden gewijzigd.
 - 3.1.4 De meetgastoevoer moet zo zijn ontworpen dat iedere onderbreking of belemmering wordt gedetecteerd. Iedere verslechtering door toetreding van lucht of verlies van meetgas vanwege lekkage moet vermeden of gedetecteerd en gemeld worden.
 - 3.1.5 De inrichtingen moet voor temperaturen van -10 tot 40°C en 20-100% luchtvochtigheid geschikt zijn.
 - 3.1.6 De gasalarminstallatie moet van een eigen controlesysteem zijn voorzien en zodanig zijn uitgevoerd dat onbevoegd uitschakelen niet mogelijk is.
 - 3.1.7 Gasalarminstallaties die door het boordnet worden gevoed moeten tegen stroomuitval zijn gebufferd. Installaties die door een accu worden gevoed moeten zijn voorzien van een indicator die een te lage spanning aangeeft.

3.2 Eisen aan het apparaat

3.2.1 Het apparaat bestaat uit een analyse- en een weergave-eenheid.

3.2.2 Het alarm moet bij het bereiken of het overschrijden van de in punt 3.1.1, onderdeel *a* en *b*, genoemde grenswaarden optisch en akoestisch in werking treden, zowel in de bewaakte ruimte als in het stuurhuis of in een andere voortdurend bezette ruimte. Het moet duidelijk zichtbaar en ook onder de bedrijfsomstandigheden, waarmee aldaar het meeste geluid wordt geproduceerd, duidelijk hoorbaar zijn. Het akoestische alarmsignaal moet ook bij gesloten verbindingseuropen voor de toegangen en in de ernaast gelegen ruimten duidelijk hoorbaar zijn.

Het akoestische alarmsignaal moet na het in werking treden kunnen worden uitgeschakeld. Het optische alarmsignaal moet pas uitgaan wanneer de concentraties beneden de in punt 3.1.1 genoemde grenswaarden blijven.

3.2.3 De meldingen voor het bereiken of het overschrijden van de in punt 3.1.1, onderdeel *a* en *b*, genoemde grenswaarden moeten afzonderlijk erkend en duidelijk geïnterpreteerd kunnen worden.

3.2.4 Een specifieke toestand (voor ingebruikstelling, storing, ijking, testen, onderhoud) van het apparaat moet worden aangeduid. Storingen van het gehele systeem of van afzonderlijke componenten moeten door middel van een optisch en akoestisch alarm worden gesignaleerd, waarbij het akoestische alarmsignaal na het in werking treden moet kunnen worden uitgeschakeld. Het optische alarmsignaal moet echter zichtbaar blijven totdat de storing is opgeheven.

3.2.5 Wanneer de mogelijkheid bestaat verschillende meldingen (grenswaarden, specifieke toestanden) aan te duiden, moeten deze afzonderlijk erkend en duidelijk geïnterpreteerd kunnen worden. Indien nodig moet een algemeen signaal aanduiden, dat niet alle meldingen kunnen worden gesignaleerd. In dat geval moeten de meldingen prioritair met de hoogste veiligheidstechnische relevantie beginnend worden aangeduid. De niet gesignaleerde meldingen moeten door het drukken op een knop kunnen worden aangeduid. De rangvolgorde moet in de bescheiden van het apparaat zijn vermeld.

3.2.6 De apparaten moeten zodanig zijn uitgevoerd dat het gebruik door onbevoegden onmogelijk is.

3.3 Eisen aan de sensoren/locaties van monsterneming

3.3.1 In iedere ruimte met gebruiksapparaten moeten in de nabijheid van deze apparaten sensoren van de gasalarminstallatie aanwezig zijn. De sensoren/plaatsen van monsterneming moeten zo zijn geplaatst dat gasconcentraties en CO worden gedetecteerd voordat zij de in punt 3.1.1 genoemde waarden bereiken. Indeling en plaatsing moeten in bescheiden worden vermeld. De keuze van de locaties van monsterneming moet door de fabrikant of door het deskundige bedrijf dat installatie monteert worden toegelicht. De voor de monsterneming benodigde leidingen moeten zo kort mogelijk zijn.

3.3.2 De sensoren moeten makkelijk toegankelijk zijn zodat regelmatig ijken, onderhoud en veiligheidscontrole mogelijk is.

3.4 Eisen aan de inbouw

3.4.1 Het inbouwen van de gehele gasalarminstallatie moet door een deskundig bedrijf worden uitgevoerd.

- 3.4.2 Bij het installeren dient het volgende in aanmerking te worden genomen:
- a. plaatselijke ventilatie-inrichtingen,
 - b. structurele indelingen (plaatsing van de wanden, indelingen, enz.), die de concentratie van gassen of CO kunnen beïnvloeden en
 - c. voorkomen van disfunctionering door mechanische beschadiging, water- of hiteschade.
- 3.4.3 Alle leidingen van monsterneming moeten zodanig worden ingedeeld dat condensvorming uitgesloten is.
- 3.4.4 De installatie moet zodanig zijn uitgevoerd dat deze zoveel mogelijk is beschermd tegen gebruik door onbevoegden.
- 4 IJking/controle van de installatie
- 4.1 De gasalarminstallatie moet vóór de ingebruikstelling volgens de aanwijzingen van de fabrikant worden geijkt.
- 4.2 De gasalarminstallatie moet regelmatig volgens de aanwijzingen van de fabrikant door een vakkundige of een deskundige worden geijkt en gecontroleerd. Over de controle wordt een verklaring afgegeven die door de vakkundige of deskundige wordt ondertekend en waaruit de datum van de controle moet blijken.
- 4.3 De elementen van de gasalarminstallatie met een beperkte levensduur moeten tijdig vóór het aflopen van de aangeduide levensduur worden vervangen.
- 5 Markeringen
- 5.1 Op alle apparaten moeten de volgende gegevens goed leesbaar en onuitwisbaar zijn vermeld:
- a. naam en adres van de fabrikant,
 - b. wettelijke kenmerk,
 - c. aanduiding van serie en type,
 - d. indien mogelijk serienummer,
 - e. indien nodig alle voor een veilig ingebruikstellen noodzakelijke gegevens en
 - f. voor iedere sensor vermelding van het ijkgas.
- 5.2 Elementen van de gasalarminstallatie met beperkte levensduur moeten duidelijk als zodanig zijn vermeld.
6. De volgende bij de gasalarminstallatie behorende instructies van de fabrikant moeten aan boord aanwezig zijn.
- a. volledige bedieningsinstructies, tekeningen en schema's voor een zeker en reglementair bedrijf evenals voor de inbouw, de ingebruikstelling en het onderhoud van de gasalarminstallatie.
 - b. aanwijzingen van het bedrijf, waaronder minstens:
 - aa. de maatregelen die in geval van storingsmelding dienen te worden getroffen,

- bb. de veiligheidsmaatregelen die in geval van niet-beschikbaarheid (b.v. ijking, controle, storing) dienen te worden getroffen en
- cc. de voor de installatie en het onderhoud verantwoordelijke personen,
- c. aanwijzingen voor de ijking vóór ingebruikstelling en voor routine-ijking met inbegrip van de na te komen tijdsintervallen,
- d. voedingsspanning,
- e. soort en betekenis van de alarmen en van de aanwijzingen (b.v. specifieke toestanden),
- f. aanwijzingen voor het herkennen van een bedrijfsstoring en voor het opheffen van een storing,
- g. soort en omvang van het vervangen van bouwelementen met beperkte levensduur en
- h. soort en omvang en tijdsinterval van de controles.

9. Comité van Onderzoek (Besluit 1994-I-23 (II))

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 1/2006 van 22 juni 2006

bij artikel 11.04 – Gangboord en artikel 15.10, tweede lid – Noodstroominstallatie

HELENA

Bij het passagiersschip voor dagtochten „Helena“, bouwjaar 1875, officieel scheepsnummer 2324076, mag onder de volgende voorwaarden van de voorschriften van artikel 11.04 en artikel 15.10, tweede lid worden afgeweken. Het ROSR in de versie van 31.12.2005, is hieraan ten grondslag gelegd.

Artikel 11.04, minimale gangboordbreedte

De gangboordbreedte bedraagt 0,45 m. De buitenkant van het schip moet van een reling zijn voorzien van een hoogte van 1.00 meter boven dek, die aan EN 711 : 1995 voldoet. Op de in artikel 11.02, vierde lid, vereiste den van 0,70 m aan de binnenzijde van het gangboord kan worden afgezien onder de voorwaarde dat de luiken permanent zijn gesloten. De breedte boven de luiken, vanaf een hoogte van 550 mm boven dek, voldoet aan de vereisten. Men kan zich vrij over de luiken verplaatsen.

Artikel 15.10, tweede lid, onafhankelijke noodstroominstallatie

In afwijking van artikel 9.18, tweede lid, mogen de noodstroominstallatie en het hoofdschakelbord in dezelfde ruimte zijn geplaatst, wanneer de onafhankelijkheid van de energiebronnen volgens artikel 9.02, eerste lid, door een waterdicht omhulsel en een brandbeveiligingsisolatie in overeenstemming met A30 van het hoofdschakelbord is gewaarborgd.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2006
vom 14. September 2006

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
Feuerlöschmittel HFC 3-4-9 C2

VIKTORIA JAEGER

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Tankmotorschiff "VIKTORIA JAEGER" - amtliche Schiffsnummer 4502540 - als Löschmittel HFC 3-4-9 C2 (R866) (Handelsname: Clean Agent FS 49 C2) in den Maschinenräumen unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 sind einzuhalten.
2. Feuerlöschanlagen, die mit HFC 3-4-9 C2 als Löschmittel betrieben werden, müssen über die Anforderungen nach Nummer 2 bis 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen:
 - a) Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Feuerlöschanlage versehen sein.
 - b) Jeder Behälter, der HFC 3-4-9 C2 enthält und in dem zu schützenden Raum aufgestellt ist, muss mit einer Überdrucksicherung ausgerüstet sein. Diese hat den Inhalt des Behälters gefahrlos in den zu schützenden Raum abzugeben, wenn der Behälter Brandeinwirkungen ausgesetzt ist und die Feuerlöschanlage nicht ausgelöst wurde.
 - c) Jeder Behälter muss mit einer Einrichtung, die die Kontrolle des Gasdrucks erlaubt, ausgestattet sein.
 - d) Der Füllungsgrad der Behälter darf 1,01 kg/l nicht überschreiten. Für das spezifische Volumen des entspannten HFC 3-4-9 C2 sind 0,242 m³/kg zu Grunde zu legen.
 - e) Das Volumen an HFC 3-4-9 C2 für den zu schützenden Raum muss 12,1 % (design concentration) dessen Nettovolumens betragen. Dieses Volumen muss innerhalb von 8 Sekunden zugeführt sein.
 - f) Die HFC 3-4-9 C2-Behälter sind mit einer Drucküberwachung zu versehen, die im Steuerhaus bei einem unzulässigen Verlust von Treibgas ein akustisches und optisches Alarmsignal auslöst.
 - g) Nach Flutung darf die Konzentration in den zu schützenden Räumen nicht größer als 15,5 % sein.
 - h) Die Auslösung der Feuerlöschanlage muss in zwei aufeinander folgenden Bedienungshandlungen erfolgen.
3. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte anzulegen.

10. Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 1996-I-31)

Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

onder verwijzing naar Besluit 1996-I-31, waarmee de bevoegdheid tot goedkeuring van de richtlijnen overeenkomstig artikel 1.05 van het Reglement Rijnpatenten aan het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding wordt overgedragen,

onder verwijzing naar Besluit 1997-II-33, waarin wordt bepaald dat het in artikel 3.05, derde lid, bedoelde als gelijkwaardig erkennen door de CCR van een bewijs van vaarbekwaamheid voor het voeren van een schip op andere vaarwegen, voortaan door het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding wordt uitgesproken,

besluit, overeenkomstig artikel 3.05, derde lid, van het Reglement Rijnpatenten, het Roemeense kapiteinspatent categorie A, B en C als gelijkwaardig aan het grote patent te erkennen.

De dienovereenkomstig gewijzigde Bijlage 7 bij richtlijn nr. 2 is ter kennisneming van de Centrale Commissie hierbij gevoegd.

Het Comité verzoekt de regeringen deze wijzigingen ter kennis van de in artikel 1.05 van het Reglement Rijnpatenten bedoelde bevoegde autoriteiten te brengen.

Bijlage 7 bij richtlijn nr. 2

De door de CCR als gelijkwaardig erkende bekwaamheidsbewijzen van andere landen

Opmerking: BVA: Bepalingen ter voorkoming van aanvaring
(Bijlage C van het RRP, nr. 1.2)
(Artikel 3.05, derde lid)

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het afgeeft	Is geldig voor	Kwalificatie stemt overeen met een Rijnpatent als bedoeld in
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Alle schepen	Art. 2.01 (zonder BVA)
A	2	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Schepen tot 30 m lengte	Art. 2.02 (zonder BVA)
CS	1	Befähigungszeugnis des Schiffsführerkapitän der Klasse I	staatliche Schifffahrtsverwaltung	Alle schepen, m.u.v. drijvende werktuigen	Art. 2.01 (zonder BVA)
HU	1	Donauschifferpatent Schipper A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Oberste Schifffahrtsbehörde	Alle schepen	Art. 2.01
PL	1	Binnenschifffahrtskapitän 1. Klasse	Binnenschifffahrtsaufsichtsbehörde	Alle schepen	Art. 2.01
PL	2	Binnenschifffahrtskapitän 2. Klasse	Binnenschifffahrtsaufsichtsbehörde	Schepen tot 500 PK passagiersschepen tot 300 passagiers	Art. 2.02
PL	3	Leutnant der Binnenschiffahrt	Binnenschifffahrtsaufsichtsbehörde	Schepen tot 250 PK passagiersschepen tot 100 passagiers	Art. 2.02
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschiffahrt	Binnenschifffahrtsaufsichtsbehörde	Schepen tot 40 PK	Art. 2.03
RO	1	Schiffskapitänpatent, Kategorie A	Rumänische Schifffahrtsbehörde	Alle schepen	Art. 2.01
RO	2	Schiffskapitänpatent, Kategorie B	Rumänische Schifffahrtsbehörde	Alle schepen	Art. 2.01
RO	3	Schiffskapitänpatent, Kategorie C	Rumänische Schifffahrtsbehörde	Alle schepen	Art. 2.01