

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



NAJAARZITTING 2007

AANGENOMEN BESLUITEN

(2007 - II)

Straatsburg, 5 en 6 december 2007

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (07) 2 - Final

NAJAARSZITTING 2007

AANGENOMEN BESLUITEN

(2007-II)

Straatsburg, 6 december 2007

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: Tenuitvoerlegging van de Verklaring van Bazel	1
Protocol 3: Realisatie van de doelstellingen van het CCR-Voorzitterschap 2006-2007	1
Protocol 4: Uitvoering van de werkprogramma's	8
Protocol 5: Oriëntaties van het Duitse voorzitterschap 2008-2009 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	8
Protocol 6: Werkprogramma's van de comités	12
Protocol 7: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de Comités voor de periode 2008-2009	33
Protocol 8: Richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR	34
Protocol 9: Betrekkingen met de Europese Commissie	34
Protocol 10: Betrekkingen met de rivierencommissies	34
Protocol 11: Verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid van schepseigenaren (CLNI).....	34
Protocol 12: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	34
Protocol 13: Presentatie van een casestudy door de Nederlandse delegatie en de juridische adviesorganisatie UJG	34

III. Economische zaken

Protocol 14: Economische situatie in de Rijnvaart	34
---	----

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 15: Rol van de CCR bij de uitvoering van in de tweede Gemeenschappelijke Verklaring voorziene werkzaamheden.....	46
Protocol 16: Verrekening van de btw in het kader van het financieringssysteem: gecoördineerde toepassing	47

V. Schipperspatenten en bemanningen

Protocol 17: Wijziging van het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.04	47
--	----

VI. Verkeersregels

Protocol 18: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (artt. 1.07 en 9.10)	47
Protocol 19: Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artt. 1.02, 1.09, 1.10, 6.28, 6.32 en 14.02)	48
Protocol 20: Invoeren van het elektronisch melden in de Rijnvaart (2007-I-14)	50
Protocol 21: Erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende bewijzen – Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	53
Protocol 22: Reorganisatie van de Reglementen van de CCR en aanpassing aan de Europese richtlijnen inzake de elektromagnetische compatibiliteit evenals aan andere overeenkomstige Europese normen Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn betreffende de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties en voor bochtaanwijzers in de Rijnvaart evenals voor hun inbouw	57
Protocol 23: Navigatielantaarns in de binnenvaart	57
Protocol 24: Standaardisering van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart – Typegoedkeuring, inbouw en gebruik van Inland AIS-apparatuur op binnenschepen	58

VII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 25: Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artt. 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06)	67
Protocol 26: Wijziging van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Artikel 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23).....	68
Protocol 27: Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artt. 8.05, 24.02, 24.06)	69

Protocol 28: Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikel 10.01, bijlage B)	73
VIII. Vervoer gevaarlijke stoffen	
Protocol 29: Vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn	74
IX. Technische vraagstukken in verband met de Rijnvaart	
Protocol 30: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2006-I-26)	75
X. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen	
Protocol 31: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen	78
XI. Beheer	
Protocol 32: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2006 van de Centrale Commissie	78
Protocol 33: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2006 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid voor Rijnvaarders	78
XII. Diversen	
Protocol 34: Archieven van de Centrale Commissie	79
Protocol 35: 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	79
Protocol 36: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde	79
Protocol 37: Viering van de Akte van Mannheim door de stad Mannheim	80
Protocol 38: Persbericht	80
Protocol 39: Datum van de volgende vergadering	80



CC/R (07) 2 - Final
6 december 2007

fr/de/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2007

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Tenuitvoerlegging van de Verklaring van Bazel

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Realisatie van de doelstellingen van het CCR-Voorzitterschap 2006-2007

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van het verslag van haar voorzitter over de tenuitvoerlegging van de doelstellingen die hij voor de periode 2006-2007 had voorgesteld.

dankt de heer Seger voor het engagement en de dynamiek waarmee hij en zijn team het Zwitserse voorzitterschap heeft bekleed.

Bijlage

**Verslag over de realisatie
van de doelstellingen voor de jaren
2006 – 2007
onder
Zwitserse voorzitterschap
van de CCR**

Bij besluit 2006-I-3 van 31 mei 2006 heeft de CCR kennis genomen van de doelstellingen van het Zwitserse voorzitterschap. Navolgend legt Zwitserland een verslag voor over de realisatie van deze doelstellingen. Zij benut deze gelegenheid om de andere delegaties, alsmede het secretariaat hartelijk te danken voor de daadkrachtige ondersteuning en de uitstekende samenwerking gedurende de afgelopen twee jaar.

Deel I: Strategische doelstellingen

Doelstelling 1:	De CCR speelt ook in de toekomst als onafhankelijke organisatie een actieve rol in de Europese binnenvaart
------------------------	---

Maatregelen:

- **Regelgevende en institutionele maatregelen**

De CCR heroriënteert en stimuleert haar structuren om haar profiel als actieve, doeltreffende en innovatieve organisatie te onderstrepen. Daarom is het belangrijk dat zij zich ziet als een instelling die steeds weer inspeelt op de ontwikkelingen en zich aanpast aan een nieuwe situatie. De kwesties die in de CCR worden behandeld, vormen een samenhangend geheel en zijn complementair. Het zwaartepunt voor maatregelen op regelgevend en institutioneel gebied zal op de volgende punten liggen:

- nadere beschouwing van de interne structuren van de CCR met het oog op een strategischere oriëntatie en de praktische omzetting daarvan.
- analyse van de CCR-reglementen om met behoud van een hoge veiligheidsstandaard en de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart door duidelijkere, eenvoudiger en - voor zover mogelijk - minder reglementen dezelfde doelstellingen te bereiken. Initiatieven, met name van de kant van het bedrijfsleven, worden ondersteund.

Gedeeltelijk gerealiseerd: Met name de vergaderingen van PRE en van het plenum werden strakker georganiseerd. Het comité PRE toetst de werkprogramma's van de comités en legt prioriteiten vast. Dankzij een betere aanpak bij de voorbereiding van de werkprogramma's is ook de voorbereiding van de werkprogramma's voor het tijdvak 2008-2009 efficiënter verlopen. Er is een cyclus tot stand gekomen, waarbij de doelstellingen van het nieuwe voorzitterschap in de werkprogramma's weerspiegeld worden. Bovendien bestaat er tussen de nieuwe doelstellingen en programma's en de evaluatie van de doelstellingen en maatregelen van het scheidend voorzitterschap een logische verbinding. Aan de vereenvoudiging van de regelgeving wordt gewerkt, maar de werkzaamheden zijn nog niet afgerond. De problemen en doelen zijn geïdentificeerd. Er zijn reeds verschillende maatregelen besloten. Voor de regelgeving van de CCR werden richtsnoeren vastgelegd. De voortzetting van de werkzaamheden is in grote lijnen gepland.

- **Ministeriële conferenties in Bazel en Boekarest**

De ministeriële verklaring van 16 mei 2006 bekrachtigt de politieke legitimiteit van de Herziene Rijnvaartakte en van het streven naar een moderne en efficiënte CCR.

De in de ministeriële verklaring bepaalde doelstellingen zijn aan het einde van het voorzitterschap volledig of praktisch volledig gerealiseerd.

Ook de conferentie in Boekarest van september 2006 biedt een platform om deze rol te benadrukken en als uitgangspunt te dienen voor ontwikkelingen in de toekomst.

Verregaand bereikt: De ministeriële bijeenkomst in Bazel heeft de CCR politiek gezien versterkt. De samenwerking met de relevante, bij de Europese binnenvaart betrokken partijen is verbeterd. De relatie met de Europese Commissie heeft zich dankzij de politieke ondersteuning voor de CCR van een institutionele discussie ontwikkeld tot een meer inhoudelijke en pragmatische discussie. De CCR heeft voor de verbetering van de milieunormen belangrijke impulsen gegeven door voorstellen over de reductie van het zwavelgehalte in gasolie en het verbruik van brandstof en de internationale discussie door rondetafelconferenties verrijkt. Het hele proces van het doorlichten en vereenvoudigen van de regelgeving is op gang gebracht. Daarbij is echter wel gebleken dat de daarmee samenhangende problematiek ingewikkelder is dan tot nu toe werd verondersteld, met gevolg dat deze werkzaamheden voor eind 2007 nog niet zullen zijn voltooid. Er wordt echter uitdrukkelijk naar gestreefd nieuwe regelgeving eenvoudiger te maken, zo mogelijk geen

gebruik te maken van overgangsregelingen en ook het ritme van de reglementaire wijzigingen te verlangzamen.

Op de conferentie van Boekarest was de CCR vertegenwoordigd door het voorzitterschap en de Secretaris-Generaal. Het voorzitterschap heeft uit naam van de vijf CCR-lidstaten een gemeenschappelijke verklaring afgelegd. De op 14 september 2006 aangenomen ministeriële verklaring heeft het belang van de Rivierencommissies voor de Europese binnenvaart bekrachtigd.

- **Versterkte thematische en strategische oriëntatie van de plenaire vergaderingen**

Afgezien van de gewone agendapunten is per jaar één plenaire vergadering gewijd aan strategische en prospectieve aangelegenheden (toekomst van de binnenvaart, rol van de CCR, enz.), terwijl op de andere plenaire vergadering tevens een door het voorzitterschap voorgesteld zwaartepuntthema aan bod komt.

Gerealiseerd: Strategische vraagstukken, zoals de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Bazel, waren regelmatig terugkerende punten op de agenda van de plenaire vergadering. Bovendien werden meer zwaartepuntthema's zoals het voorkomen van terroristische aanslagen in de binnenvaart en het belang van de passagiervaart behandeld.

- **Informatie en sensibilisatie van de parlementen van de CCR-lidstaten**

Een gemeenschappelijke ontmoeting van de voor scheepvaart verantwoordelijke parlementaire commissies van de vijf CCR-lidstaten heeft tot doel de parlementsleden beter te informeren over de belangen van de internationale binnenvaart en de rol van de CCR en meer belangstelling voor deze aangelegenheden te wekken.

Niet gerealiseerd: Wegens moeilijkheden bij de planning was het niet mogelijk tijdens het voorzitterschap een dergelijke bijeenkomst te organiseren.

- **Kritische analyse van de bestaande reglementering**

Uiterlijk eind 2007 heeft de CCR aan de hand van een analyse van de relevantie en de noodzaak van bestaande en toekomstige reglementen besloten welke reglementen met behoud van hoge veiligheidsstandaarden en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart vereenvoudigd of ingetrokken moeten worden.

Gedeeltelijk gerealiseerd: Zie bovenstaande toelichting (tenuitvoerlegging van Verklaring van Bazel).

- **Intensivering van de dialoog met de scheepvaart- en havenindustrie**

La CCR versterkt de dialoog met de industrie om naar toekomstgerichte oplossingen voor de kwesties die haar betreffen te zoeken.

Het economisch congres in Bazel van 2007 biedt belangrijke spelers van de binnenvaart een platform om niet alleen technische, maar ook economische en beleidsmatige vraagstukken te bespreken. Door dit economisch congres wordt ook de samenwerking met de EU onderstreept.

Verregaand gerealiseerd: De dialoog met de scheepvaart- en havenindustrie werd geïntensiveerd. De rondetafelgesprekken over het thema van de dubbelwandige schepen in de tankvaart en over de uitstoot van verontreinigende uitlaatgassen door scheepsmotoren, alsmede de discussie over de situatie in de passagiervaart vonden veel gehoor en leverden aanknopingspunten voor mogelijke probleemoplossingen. De bijeenkomsten van de Raadgevende Conferentie zijn inhoudelijk rijker en relevanter geworden. Het economisch congres moest daarentegen om organisatorische redenen en planningsmoeilijkheden worden afgezegd.

Doelstelling 2:	De CCR versterkt de samenwerking met de belangrijkste acteurs op het gebied van de Europese binnenvaart (Europese Unie, Europese rivierencommissies)
------------------------	---

Maatregelen:

- **Substantiële bijdrage van de CCR aan de bevordering van de Europese binnenvaart.**

De CCR levert met haar vakkennis en ervaring gezamenlijk met de EU, de Donaucommissie, de andere rivierencommissies en alle relevante acteurs een substantiële bijdrage aan de verwezenlijking van de doelstelling van een duurzame versterking van de Europese binnenvaart. In de zin van de "Findings" van Conferentie van Wenen over de Binnenvaart van 15 februari 2006, neemt zij actief deel aan de implementatie van het initiatief "Naiades".

Verregaand gerealiseerd: Op de volgende gebieden heeft de CCR een wezenlijke bijdrage geleverd aan de Europese harmonisatie van het juridisch en administratief-technisch kader voor de binnenvaart:

- Door actieve betrokkenheid bij de voorbereiding van de bijlagen bij de richtlijn over de technische voorschriften voor binnenvaartschepen. De bijdrage van de CCR was van doorslaggevend belang bij de goedkeuring van deze richtlijn.
- Door substantiële betrokkenheid bij de voorbereiding van de inwerkingtreding van de ADN-overeenkomst.
- Door het opstellen van een aanvullend protocol bij het CLNI-Verdrag, dat bijdraagt aan de discussie over het aansprakelijkheidsrecht in de binnenvaart.

Met betrekking tot de vraagstukken van de dubbelwandige schepen en zwavelarme brandstof heeft de CCR ertoe bijgedragen dat er concrete doelstellingen konden worden geformuleerd.

Hoewel de Rivierencommissies in de documenten van de Europese Commissie over „Naiades“ niet worden genoemd, heeft de EU op de Binnenvaarttop in Wenen in februari 2006 het belang van de CCR en de overige Rivierencommissies voor de tenuitvoerbrenging van het initiatief „Naiades“ erkend. Bij de omzetting van dit EU-initiatief werd tot nu toe weinig vooruitgang geboekt, zodat de CCR haar ervaring en kennis van zaken nog niet echt kon inbrengen.

- **Versterking van de geïnstitutionaliseerde samenwerking met de EU**

Uitgaande van de samenwerkingsovereenkomst (Memorandum of Understanding) van 3 maart 2003 werkt het CCR-secretariaat gezamenlijk met de Europese Commissie voorstellen uit voor gebieden waarop een sterkere samenwerking tot stand kan komen en legt deze voor aan de plenaire vergadering van de CCR. Uitgaande van deze voorstellen onderzoekt de CCR of de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 op een andere basis gestoeld moet worden.

Gedeeltelijk gerealiseerd: De samenwerking met de EU-Commissie heeft zich op pragmatisch, inhoudelijk niveau over de gehele linie gezien verbeterd. Tijdens het voorzitterschap heeft een constructief gesprek tussen de voorzitter van de CCR en de Europese Commissaris voor Transport plaatsgevonden. De Europese Commissie schijnt daarentegen de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 als basis voor de wederzijdse samenwerking slechts weinig juridisch en praktisch gewicht toe te kennen. De overeenkomst kon niet als basis voor een MoU worden gebruikt.

- **Uitwisseling van informatie en documenten**

De uitwisseling van informatie en documenten moet worden geïntensiveerd. De Europese Commissie wordt verzocht de rechtsgrondslag voor een verbetering van de samenwerking op grond van de uitwisseling van informatie te onderzoeken. Er wordt tevens gestreefd naar een goede informatieverstrekking aan en betrokkenheid met Zwitserland.

Gedeeltelijk gerealiseerd: De Europese Commissie heeft toegezegd dat zij bereid is het secretariaat van de CCR als deskundige uit te nodigen voor verschillende organen die voor de binnenvaart van belang zijn en daartoe ook de nodige documenten ter beschikking te stellen. Zij heeft haar toezegging echter niet altijd waargemaakt.

- **Marktobservatie**

De marktobservatie wordt als gemeenschappelijk project van de CCR en de Europese Commissie voortgezet.

De CCR en de Europese Commissie maken afspraken, met inbegrip van een gemeenschappelijk actieplan, om de markt te bevorderen. In deze Road Map wordt vastgelegd, wie voor welke taken verantwoordelijk is.

Gedeeltelijk gerealiseerd: Het is de bedoeling dat de marktobservatie vanaf 2008 op basis van een nieuw subsidiecontract en onder dezelfde voorwaarden wordt voortgezet.

Doelstelling 3: De binnenvaart wordt als milieuvriendelijk en veilig vervoermiddel doelgericht gestimuleerd; de uitstoot van schadelijke stoffen evenals het brandstofverbruik van binnenschepen wordt duurzaam verminderd

Maatregelen:

- **Voortzetting van de werkzaamheden bij het implementeren van het Afvalstoffenverdrag**

De CCR streeft ernaar de milieustandaarden van de binnenvaart te behouden en zo mogelijk nog te verbeteren. De CCR zal zich sterker inzetten om de implementatie van het internationale Afvalstoffenverdrag te versnellen.

Verregaand gerealiseerd: Het behoud, resp. de versterking van milieustandaarden was altijd al een prioriteit binnen de CCR. Het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag zal nu binnen afzienbare tijd van kracht worden. De voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering van het Verdrag lopen op hoogtoeren. In dit kader is het van belang tot een evenwichtige verdeling van rechten en plichten over de betrokken partijen te komen.

- **Versterkte samenwerking met de andere Europese rivierencommissies en commissies voor de bescherming van binnenwateren, met name de ICBR**

Er wordt naar een nauwere samenwerking met de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn en de Donaucommissie gestreefd. Gebaseerd op de gemeenschappelijke workshop van de CCR en de ICBR van 11 april 2006 werden de werkerreinen voor een geïntensiveerde samenwerking en de rolverdeling tussen de organisaties gemeenschappelijk bepaald.

De voorzitters van deze 4 commissies zullen de modaliteiten van een gemeenschappelijk platform tijdens een bijeenkomst in een kleiner kader nader definiëren.

Verregaand gerealiseerd: De samenwerking tussen de CCR en de ICBR werd versterkt. Op 11 april 2006 vond in Bonn de gemeenschappelijke workshop van CCR en ICBR, "Waterkwaliteit en scheepvaart" plaats. In de marge van de ministeriële conferentie in Boekarest heeft een eerste gemeenschappelijke bijeenkomst van de Rivierencommissies en rivierbeschermingscommissies voor Rijn en Donau plaatsgevonden, waardoor de basis kon worden gelegd voor een verdere intensivering van de samenwerking. De CCR was op de ministeriële conferentie voor de Rijn op 18 oktober 2007 door haar Secretaris-Generaal vertegenwoordigd. De samenwerking tussen de ICBR en de CCR zou op operationeel vlak echter nog beter geregeld kunnen worden.

- **Vermindering van de emissie van schadelijke stoffen en van het brandstofverbruik**

In het belang van een verbeterde milieubescherming is een verdere wezenlijke vooruitgang noodzakelijk, in het bijzonder bij de vermindering van de uitstoot van gassen en deeltjes, van het zwavelgehalte van gasolie en van het brandstofverbruik van binnenschepen. Hiervoor dienen alle mogelijkheden volledig te worden benut, onder meer die van het eigen initiatief van de scheepvaart- en havenindustrie, op positieve stimulansen gebaseerde systemen en opleidings- en voorlichtingsmaatregelen. De bestaande vloot moet bij deze inspanningen worden betrokken opdat de nagestreefde emissiereducties zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

Verregaand gerealiseerd: De CCR heeft door haar bijdragen op het vlak van de uitstoot van verontreinigende stoffen door motoren en door een dienovereenkomstige input bij de EU een wezenlijke bijdrage geleverd voor de vermindering van emissies en de verlaging van het zwavelgehalte in gasolie. De concrete verlaging van het zwavelgehalte ligt echter nog in het verschiet. Deze zou idealiter op pan-Europees vlak moeten geschieden.

- **De CCR definieert haar rol bij de regelgeving voor gevaarlijke goederen**

De werkzaamheden van de CCR op het gebied van de reglementering van gevaarlijke stoffen staan in nauw verband met die van andere instellingen. De bevoegde organen van de CCR blijven daar niettemin actief aan deelnemen. De doelstelling is de hoge veiligheidsstandaard te behouden.

De CCR treft de geëigende maatregelen om de wederzijdse erkenning van de certificaten te waarborgen, waarbij de andere regelgevingen in aanmerking worden genomen.

Gerealiseerd: De CCR heeft het principiële besluit genomen systematisch van het ADNR op het ADN over te stappen. De hoge veiligheidsstandaard bij het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn moet worden gewaarborgd en de CCR zal wat dit betreft haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid ook in de toekomst blijven waarnemen.

PROTOCOL 4

Uitvoering van de werkprogramma's

Geen besluit.

PROTOCOL 5

**Oriëntaties van het Duitse voorzitterschap 2008/2009
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar interne reglement (art. 24 (3)),

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2008-2009 worden vastgesteld,

brengt in herinnering dat dit document de werkprogramma's van haar comités (Protocol 2007-II-6) completeert.

Bijlage

Relevante elementen van het Duitse voorzitterschap 2008/2009
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

I. Principiële overwegingen

1. Door de Verklaring van Bazel van 16.05.2006 hebben de CCR-lidstaten
 - het belang van de Rijnvaart als toekomstgerichte, economische, veilige en milieuvriendelijke vervoerswijze, en
 - de principes van de Herziene Rijnvaartaktebekrachtigd en op deze wijze tevens het wezenlijke belang van de CCR onderstreept.

2. In de Verklaring van Bazel worden de CCR en haar lidstaten opgeroepen,
 - de ontwikkeling van de Europese binnenvaartwegen overeenkomstig de behoefte te bevorderen
 - samen met alle relevante acteurs een substantiële bijdrage te leveren aan de in het NAIADES-programma vastgelegde gemeenschappelijke doel van een duurzame versterking van de Europese binnenvaart
 - de inspanningen voor een duurzame en milieuvriendelijke Rijn- en Europese binnenvaart te intensiveren
 - intensief bij te dragen aan de vereenvoudiging en verdere ontwikkeling van het wettelijk kader voor de Rijnvaart.

3. De inhoud van de Verklaring van Bazel biedt ook op langere termijn enkele wezenlijke aanknopingspunten voor het werk binnen de CCR. Het is met name de taak van de CCR om tegen de achtergrond van zich steeds sneller ontwikkelende randvoorwaarden op pragmatische wijze de juridische en administratieve voorwaarden te scheppen voor een duurzame ontwikkeling van de Rijnvaart, zodat deze economisch verantwoorde, verkeerstechnisch belangrijke en milieuvriendelijke transportwijze kan worden bevorderd en uitgebreid.

Tegelijkertijd vormt de Verklaring van Bazel de grondslag voor de noodzakelijke, permanente ontwikkeling van de strategische oriëntatie van de CCR.

4. De CCR speelt een belangrijke rol als competentiecentrum voor de Europese binnenvaart, mede dankzij haar voortrekkersrol. Haar regelgeving en besluiten zijn ook buiten de Rijnvaart van belang; zij fungeren als richtsnoer en bieden oriëntatiepunten voor de gehele Europese binnenvaart.

De CCR moet ook in het kader van haar toekomstige activiteiten invulling geven aan haar specifieke verantwoordelijkheid voor de Europese binnenvaart. Daartoe wil het Duits voorzitterschap:

- de historisch gegroeide, dragende rol van de CCR in de Europese binnenvaart verstevigen en naar alle redelijkheid verder uitbreiden
- ertoe bijdragen dat de CCR de nodige impulsen voor de Europese binnenvaart geeft en deze zelf actief vormgeeft.

II. Thematische zwaartepunten en maatregelen voor 2008 – 2009

1. Bescherming van het klimaat en klimatologische veranderingen

De klimatologische veranderingen zullen gevolgen hebben voor de waterhuishouding en zodoende ook voor de Rijn als natuurgebied en waterweg. De CCR moet zich derhalve bezighouden met de inzichten over de gevolgen van de klimatologische veranderingen voor de Rijn als waterweg en de Rijnvaart, alsmede overwegen hoe op technische en economische wijze hierop moet worden gereageerd.

De CCR biedt een kader voor het bijeenbrengen van nationale overwegingen voor de omgang met de klimatologische veranderingen met betrekking tot de Rijn.

Een in 2009 gepland congres van de CCR zal een geschikt platform bieden voor de presentatie en discussie over de inzichten en conclusies van de CCR over dit voor de Rijn- en binnenvaart zeer relevante thema, waarbij tevens aandacht kan worden geschonken aan wetenschappelijke, economische en politieke aspecten.

2. Milieubescherming

De binnenvaart staat in het algemeen bekend als de milieuvriendelijkste en veiligste vervoersdrager. Desalniettemin moeten de

- uitstoot van schadelijke stoffen, en met name de zwavel-, stikstofdioxide- en partikelemissies
- en het brandstofverbruik

in de binnenvaart verder worden gereduceerd, om de voorsprong op de andere vervoersdragers te kunnen behouden. Het is derhalve de taak van de CCR,

- de ontwikkeling van de hiervoor vereiste voorschriften in samenwerking met het bedrijfsleven en de fabrikanten van scheepsmotoren voort te zetten en
- impulsen te geven voor de ontwikkeling en invoering van
 - moderne technische voorzieningen voor de reiniging van uitlaatgassen
 - efficiënte scheepsmotoren
 - schonere en daardoor milieuvriendelijkere brandstoffen afkomstig uit biologische en hernieuwbare bronnen.

Om de genoemde vooruitgang zowel voor de Rijnvaart als op Europees vlak te bereiken, zal de CCR haar werkzaamheden met betrekking tot de EU-brandstof- en emissierichtlijn energiek moeten voortzetten. Daarbij zal vooral worden gestreefd naar

- de invoering van zwavelarme brandstof voor 2012 (vergelijkbaar met de in het wegvervoer gebruikelijke brandstoffen)
- reductie van de emissiegrenswaarden naar een met het wegvervoer vergelijkbaar niveau voor 2016.

3. Verdere ontwikkeling van de rechtsvoorschriften voor de Rijnvaart

- a) De CCR is op dit moment bezig met een kritische toetsing van haar regelgeving met het doel deze te vereenvoudigen en aan te passen. Gezien haar voortrekkersrol voor de gehele Europese binnenvaart moet de CCR
- dit project onder Duits voorzitterschap voortzetten;
 - continu blijven streven naar een duidelijke en eenvoudige structurering van haar regelgeving, met behoud van de hoge veiligheids- en milieustandaard.

Naast de verdere ontwikkeling van de regelgeving van de CCR moeten in de toekomst ook haar werk- en organisatiestructuren onder de loep worden genomen en indien nodig worden geoptimaliseerd. De CCR moet verder – ook gezien haar betekenis ver over de grenzen van de Rijnvaart heen – de discussie- en besluitvormingsprocessen zo transparant mogelijk maken.

- b) Voorts zet de CCR haar inspanningen voor de tenuitvoerlegging van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag voort.

4. Internationale samenwerking

- a) De inspanningen van de kant van de CCR om pragmatisch met de EU samen te werken moeten op basis van de bestaande samenwerkingsovereenkomst worden voortgezet en geïntensiveerd, waarbij ook de gesprekken op politiek niveau met de leiding van de Commissie zullen worden voortgezet. Voor een verdere verdieping van de betrekkingen tussen de CCR en de EU op langere termijn bieden het voorbeeld van de „Joint Working Group“ en de „Deskundigengroep emissie van schadelijke uitlaatgassen in de binnenvaart“ bepaalde perspectieven.
- b) De samenwerking met de andere Europese Rivierencommissies en in het bijzonder met de Donaucommissie moet worden versterkt. Mogelijke onderwerpen zijn bijvoorbeeld:
- de wederzijdse erkenning van schippersdienstboekjes en schippersvaarbewijzen etc.
 - de invoering van gemeenschappelijke technische standaards voor de verwijdering van afvalwater in de passagiersvaart.
- Na voltooiing van de herziening van de Akte van Belgrado zou een gemeenschappelijke vergadering van CCR en DC moeten worden georganiseerd. Verder moet ernaar gestreefd worden, de waarnemerstaten nauwer bij de werkzaamheden van de CCR te betrekken.
- c) De CCR en ICBR hebben de afgelopen jaren de basis gelegd voor hun samenwerking op het gebied van milieubescherming en bescherming van de wateren. Deze samenwerking is veelbelovend, aangezien hierdoor de wederzijdse afstemming tussen bescherming van het water en scheepvaart kan worden bevorderd en gemeenschappelijke oplossingen kunnen worden gevonden. Ook in het kader van de in het NAIADES-programma geëiste „gestructureerde dialoog over milieukwesties“ wordt van de CCR verwacht, de samenwerking met de ICBR door gemeenschappelijke, adequate manifestaties en projecten met de nodige voortvarendheid uit te breiden.
- d) De CCR moet onderzoeken of en hoe de informatiestroom op internationaal niveau verder kan worden uitgebreid. Mogelijke gebieden daarvoor zijn:
- de marktobservatie
 - de opbouw van een ongevallendatabank op basis van het Duitse project „SUDaBa“
- e) De CCR moet met duidelijke en uniforme standpunten constructief de discussie over het institutioneel kader met de Europese binnenvaart aangaan.

5. Presentatie naar buiten toe

- a) Een betere presentatie van de CCR naar buiten toe biedt de mogelijkheid haar profiel als actieve, efficiënte en innovatieve organisatie in de openbaarheid en in vakkringen sterker te verankeren dan tot nu toe het geval is. Een eventueel met deskundige hulp ontwikkeld communicatieconcept zou hiervoor een basis kunnen bieden.
- b) Er moet worden gestreefd naar betere voorlichting van de parlementen van de CCR-lidstaten en van het Europees Parlement over
- de belangen van de binnenvaart
 - de rol en het belang van de CCR
- Voor deze achtergrond nodigt de CCR parlementsleden die belast zijn met binnenvaartaangelegenheden uit voor een informatieve bijeenkomst en/of voor het onder nr. II 1 genoemde congres.

PROTOCOL 6

Werkprogramma's van de comités

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2001-I-3 ter vaststelling van de doelstellingen van de CCR en naar haar interne reglement (art. 17 (2)),

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2008-2009.

Bijlage

I – Comité Binnenvaartrecht

HOOFDTAKEN van het COMITE DF:

Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtprocedure

nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Prioriteit
1	Volgen van de werkzaamheden m.b.t. de herziening van het CLNI		2007	2009	I
2	Rechtstreekse toepassing van de CCR-besluiten		2007	2008	I
3.	Uitwerken van een binnenvaartschippersbewijs		2006	2009	I
4	Sancties krachtens nationaal recht in geval van overtreding van de Rijnvaartreglementen		2008	2009	I
5	Rijnvaartverklaring – Actualisering van het Reglement 1984-I-3		2008	2009	II
6	Toepassing van het nationaal recht naast het CCR-recht		2008	2009	II

II – Economisch Comité

HOOFDTAKEN van het COMITE ECO:

1. Gedachtewisseling over het vervoersbeleid in Europa met betrekking tot de binnenvaart en tot de ontwikkeling van de Rijnvaart,
2. Gevolgen van de klimatologische veranderingen voor de Rijn als waterweg,
3. Bevordering van de Rijnvaart,
4. Totstandbrenging van een marktobservatie van de Rijn- en binnenvaart en kenschetsing van de meetinstrumenten.

nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
1	Gedachtewisseling over het vervoersbeleid in Europa					
1.1		Actieplan NAIADES	I-08	II-09		I
1.2		Toerekening van externe kosten en doorberekening van infrastructuurkosten aan de binnenvaart; - volgen van dossier en overleg over mogelijke economische gevolgen van eventuele EU-initiatieven.	I-08	II-09	- voor begin 2008 is een mededeling van de EC aangekondigd - eventueel standpunt van de commissie over het voorstel	II
1.3		Laadeenheden voor het intercontinentale vervoer - volgen van dossier en overleg over mogelijke economische gevolgen van eventuele EU-initiatieven.	I-08	II-09	In overleg met binnenvaartbedrijven; begeleiding van het ontwikkelingsproces en behartiging van de belangen van de Rijn- en binnenvaart	II
2	Gevolgen van de klimatologische veranderingen voor de Rijn als waterweg					
2.1		Bespreking en beoordeling van de huidige beschikbare kennis	I-08	II-09		I
2.2		Bespreking van de economische gevolgen	I-08	II-09		I
2.3		Bespreking van de mogelijke economische strategieën ten aanzien van de klimatologische veranderingen	I-08	II-09		I
2.4		Inhoudelijke voorbereiding van het CCR-congres 2009	I-08	II-09	Organisatorische ondersteuning bij de voorbereiding en tijdens het CCR-congres 2009	I

nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
3	Bevordering van de Rijnvaart					
3.1		Ontwikkeling van de tankvaartvloot: - Bespreking en begeleiding van het overschakelingproces van enkel- naar dubbelwandige tankschepen;	II-09	II-09	Volgen van de economische ontwikkelingen met het oog op de in het ADNR voorziene termijnen (dubbelwandige schepen)	II
3.2		Schepen en scheepvaart van de toekomst -opstellen van een bestek voor een gedeeltelijke herziening	I-08	I-08	Bijzondere aandacht zal worden gegeven aan de gevolgen voor de werkgelegenheid	I
3.3		Bestudering van de regelgeving met het oog op eventuele belemmeringen voor het goed functioneren van de markt	I-08	II-08		II
3.4		Evaluatie van de arbeidsmarkt: - analyse van de impact op het aanbod	I-08	I-08	2 ronde tafels	I
3.5		Vorbereiding van "ronde tafelgesprekken" en andere CCR-evenementen over actuele vraagstukken	I-08	II-09	Thema's (suggesties te bepalen in 2008): - ontwikkeling van het containervervoer in het stroomgebied van de Rijn - kostenorganisatie van de binnenvaart en concurrentiële situatie t.o.v. andere vervoerswijzen - analyse van de belangen van de binnenvaart en van de belemmeringen bij de ontwikkeling t.a.v. het wegvervoer	I

nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
4	Totstandbrenging van een markt-observatie van de Rijn- en binnenvaart en kenschetsing van de meetinstrumenten					
4.1		Marktobservatie: - regelmatige rapporten over de structurele tendensen; - nota over de conjunctuur in de binnenvaart tegen de achtergrond van de Rijnvaartmarkt en Europese vervoersmarkt	I-08	II-09	Project in samenwerking met de EC en de beroepsorganisaties EBU/ESO	I
4.2		Kenschetsing van de meetinstrumenten met het oog op: -initiatieven voor de telling van de binnenvaartvloot; -uitbreiding inzicht arbeidsmarkt (binnenvaart); -typologie en statistische telling van arbeids-ongevallen	I-08	II-09	in samenhang met het PLATINA-project	I

III - Comité afvalverwijdering en milieubescherming

HOOFDTAKEN van het COMITÉ ED :

1. In overleg met het Uitvoerend Comité (EXCOM) en in afwachting van de instelling van de CVP, een verdere behandeling van vraagstukken in verband met de Delen B en C van het Scheepsafvalstoffenverdrag van 1996 (afval bestaand uit laadresten en overig afval); de voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot deel A vallen onder de verantwoordelijkheid van het Comité EXCOM.
2. Bestudering van vraagstukken die samenhangen met de bescherming van het milieu in de binnenvaart, voor zover deze niet vallen onder de bevoegdheid van een ander comité van de Centrale Commissie.

Nr.	Taken	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het Reglement	Prioriteit
1	Scheepsafvalstoffenverdrag	Evaluatie van de mechanismen voor de uitvoering van de delen B en C					
1.1		Evaluatie van gangbare praktijken voor de oplevering van het schip; vereiste ontvangstcapaciteit voor ladingafval van de: -drogelading; -tankvaart	I-08	I-09			I
1.2		Harmonisatie van het laadboekje van het ADNR en de losverklaring van het Scheepsafvalstoffenverdrag (Aanhangsel IV)	I-08	II-08	In het ADNR is een laadboekje voorzien. Aanhangsel IV is mbt tot de vereisten in de tank- en drogeladingvaart niet meer toereikend	-ADNR 7.2.4.11.1 - Aanhangsel IV Scheepsafvalstoffenverdrag	I
1.3		Invoering van een boekje voor registratie van aan boord aanwezige restlading: -nut van een dergelijk boekje; -ontwerpaanhangsel VI (model)	I-08	I-09			II
1.4		Vergelijking voorschriften in Scheepsafvalstoffenverdrag en ADNR mbt het nalensysteem	I-08	I-09		- ADNR 8.6.4 - Aanhangsel II Scheepsafvalstoffenverdrag	I
1.5		Voorschriften voor zuiveringsinstallaties aan boord van passagiersschepen: - harmonisatie van grenswaarden - toelatings- en keuringsprocedures	I-08	I-08	In samenwerking met de DC	Wijziging van Aanhangsel V van de toepassingsbepalingen (Scheepsafvalstoffenverdrag en ROSR)	

Nr.	Taken	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het Reglement	Prioriteit
1.6		Aanpassing van de stoffenlijst (Aanhangsel III) : - actualisering	I-08	II-09			II
1.7		Guide of good practice voor het voorkomen van afval: - actualisering	I-08	II-08			II
2	Andere vraagstukken in samenhang met het milieu						II
2.1		Evaluatie van het verbod van PAK op binnenwateren: - evaluatie en behandeling van het Nederlandse onderzoek	I-08	II-08			I
2.2		Ontgassing in de tankvaart (VOS en overige gevaarlijke gassen en vloeistoffen)	I-08	II-09	In nauw overleg met het comité MD	-ADNR 7.2.3.7 - evt. Scheepsafvalstoffenverdrag	I

IV - Permanent Technisch Comité

HOOFDTAKEN van het COMITE TP:

Volgen van het onderhoud van de vaarweg in overeenstemming met de ontwikkeling van de binnenvaart

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen
1	Onderhoud en permanente verbetering van de waterweg in overeenstemming met de ontwikkeling van de binnenvaart, ook rekening houdend met de ontwikkeling van de binnenvaart-informatiesystemen (RIS)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26			
1.1	Beschikbaarheid v/d sluizen aan de Bovenrijn				Onderzoek v/d ontwikkeling v/d beschikbaarheid en van de noodzaak van bijzondere maatregelen
1.2	Bruggendoorvaarthoogte op de Bovenrijn		2/2006		Updating van het verslag van 2001 (Besluit 2001-I-28)
1.3	Evaluatie van nieuwe maatregelen				
2	Vorbereiding van de goedkeuring van de bouwwerkzaamheden die gevolgen voor de scheepvaart hebben	1995-I-29			Evaluatie van nieuwe maatregelen
3	Onderzoek van de ontwikkeling van de waterstanden beneden de sluis van Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Evaluatie van permanente maatregelen
4	Onderzoek van de gevolgen voor de rivierbedding van de scheepvaart; in voorkomend geval voorstel van maatregelen		3/2004	10/2008	Bundesanstalt für Wasserbau - BAW heeft het onderzoek nog niet afgerond
5	Onderzoek van de noodzaak en eventueel afstemming van het concept en maken van een overzicht voor ligplaatsen aan de Rijn				Coördinatie en internationale afstemming van nationale concepten ten aanzien van de geografische verdeling en capaciteit
6	Beschikbaarheid van de waterweg Rijn als infrastructuur van transportketens				
6.1	Beperkingen door festiviteiten				Inventarisatie en analyse van de beperkingen alsmede onderzoek v/d de noodzaak van bijzondere maatregelen zoals het bepalen van doelstellingen
6.2	Beperkingen door ongevallen				Inventarisatie en analyse van de beperkingen alsmede onderzoek v/d noodzaak van bijzondere maatregelen, in samenwerking met G/ICC

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	
7	Analyse van geval tot geval van ongevallengegevens met betrekking tot de infrastructuur van de waterweg					
8	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de implementatie van de kaderrichtlijn water van de Europese Unie; in voorkomend geval, indienen van voorstellen; ontwikkeling van de samenwerking met de Europese waterdirecteuren	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12				
9	Samenwerking met de ICBR					
9.1	Gemeenschappelijke workshop "Best Practice" in geval van hydromorfologische wijzigingen			Voorjaar 2008		
9.2	Benutten van de statistieken van het alarmplan Rijn mbt de binnenvaart					
9.3	Deelname aan de implementatie van de Kaderrichtlijn Water					
10	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de implementatie van de Richtlijn Fauna-Flora-Habitat van de Europese Unie; in voorkomend geval, indienen van voorstellen	2004-I-12 2005-I-12	10/2003			
11	Observatie van de hydrologische ontwikkeling in het stroomgebied van de Rijn, inschatten van de gevolgen van eventueel langere laag- of hoogwaterstanden evenals van extreme evenementen voor de scheepvaart					
12	Volgen van de activiteiten van andere internationale organisaties en samenwerking met die organisaties					

V – Comité Politierglement

1) Algemene werkzaamheden

HOOFDTAKEN van het COMITE RP :

Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer

Betrokken reglementen

Rijnvaartpolitiereglement (RPR), Voorschriften omtrent de lichten alsmede omtrent de navigatielantaarns, voorschriften omtrent navigatieapparatuur, Handboek voor de marifonie in de binnenvaart

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor de reglementen	Prioriteit
1	Reorganisatie van de reglementen	PRE(05)m 23	10/2005	5/2008	Samenwerking met RV, STF en DF	Harmonisatie van de begripsbepalingen	I
2	Herstructurering/verdergaande harmonisatie van de verkeersvoorschriften incl. CEVNI	RP (07) 7	4/2007	5/2010	Samenwerking met VN/ECE en de rivierencommissies	Verdergaande harmonisatie v/d Europese verkeersvoorschriften	I
3	Wijziging van het RPR op grond van huidige ontwikkelingen of opgedane ervaring						
3.1	Artikel 1.07 – Vrij zicht		9/2004	11/2009	Samenwerking RP en RV evenals met JWG	Wijziging van het RPR (en v/h ROSR) en van de Richtlijn 2006/87/EG)	I
3.2	Hoofdstuk 1 – Dienstdoende minimumbemanning		10/2006	11/2009	Samenwerking RP en STF	Wijziging RPR (aanvulling) en eventueel hoofdstuk 23 ROSR	I
3.3	Art. 11.02 – Afmetingen van duwstellen						
3.3a	Onderzoek van en voorstellen voor maatregelen in verband met de bevordering van de duwvaart	2003-I-21		11/2008	Vergroting van de waterstandsmarge voor de toelating van 6-baksduweenheden; in samenwerking met RN; proefvaarten moeten nog worden onderzocht	Wijziging van het RPR	I

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor de reglementen	Prioriteit
3.3b	Vereenvoudiging en verduidelijking van de voorschriften voor de Middenrijn		8/2006	11/2009		Wijziging van het RPR	I
4	Overname nationale voorschriften voor sport- en kleine schepen in het RPR				Beginselbesluit en opstellen van de voorschriften	Wijziging van het RPR (uitbreiding)	I
5	Andere sancties dan boetes				Vaststellen van voorwaarden voor een uniforme procedure in de lidstaten		II
6	Bijeenkomst met politie te water			11/2008	Onderzoek en behandeling van nog open vraagstukken en voorstellen		II
6.1	Bijeenkomst oktober 2006 te Bazel		3/2007	11/2008	Onderzoek en behandeling van nog open vraagstukken en voorstellen		II
6.2	Vorbereiding bijeenkomst 2009			2009			II
7	Uitoefenen van controles		2/2005		Verzoek van de Europese politie te water RP/G (05) 21)		II

V – Comité Politierglement

2) Ontwikkeling van de RIS

HOOFDTAKEN

Vaststellen van richtlijnen voor de binnenvaartinformatiesystemen en hun harmonisatie in Europa (River Information Services – RIS)

Betrokken reglementen

Besluiten over de richtlijnen en standaarden van de River Information Services

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
8	Volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart (Vessel Tracking and Tracing)	2006-I-21					
8.1	Onderzoek van de noodzaak en eventueel voorbereiden van een richtlijn voor de inbouw van Inland AIS-apparatuur				op voorstel van de expertgroep	geen	II
8.2	Onderzoek van de noodzaak en eventueel voorbereiden van een richtlijn voor het gebruik van Inland AIS-apparatuur				op voorstel van de expertgroep	geen	II
8.3	Aanpassing van de standaard aan het Reglement (EG) 415/2007		3/2008	4/2008		eventueel wijziging van de standaard	I
9	Inland ECDIS	2001-I-16					
9.1	Uitbreiding van de standaard tot andere functies		9/2008	4/2009	o.a. toevoegen van een interface voor gegevens van waterspiegelmodellen, op voorstel van de expertgroep	aanvulling van de standaard	II
9.2	Aanpassing van de standaard aan het overeenkomstige toekomstige EG-Reglement		3/2008	4/2008		eventueel wijziging van de standaard	I

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
9.3	Ontwikkelen van voorwaarden voor de visualisering van Inland AIS informatie, vooral voor de schip-schip communicatie		9/2007	12/2009	op basis van een pilotproject in Duitsland	geen; eventueel standaard voor fabrikanten	II
10	Berichten aan de scheepvaart	2004-I-17					
10.1	Updating en aanpassing aan het Reglement (EG) 416/2007		3/2007	4/2008		Wijziging van de standaard	I
10.2	Onderzoek van de noodzaak en eventueel uitwerken van een "Encoding Guide"		3/2009	12/2009	op voorstel van de expertgroep	eventueel aanvulling van de standaard	II
11	Elektronische meldingen in de binnenvaart	2003-I-23					
11.1	Nagaan van het succes van de invoering van verplicht elektronisch melden, voorstellen voor uitbreiding	(2006-II-23, 2007-I-14)	9/2008	11/2009		Wijziging van het RPR	I
11.2	Updating van de standaard en aanpassing aan het overeenkomstige toekomstige EG-Reglement		3/2008	10/2009		eventueel wijziging van de standaard	I
12	Onderzoek van de noodzaak en eventueel opstellen van technische voorwaarden voor GPS-positiesensoren en GPS-kompassen		3/2009	11/2009	overname van voorwaarden voor de zeevaart	eventueel aanvulling van het ROSR	II
13	Analyse van inzameling RIS-informaties aan boord; onderzoek inzake ergonomie en veiligheid		3/2008	10/2009	analyse van "Best Practice" studies en raadplegingen	geen; eventueel richtlijn voor installatie in stuurhuis	II

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
14	Gidsen voor de RIS-standaard	2002-I-28					
14.1	Opstellen v/e handboek voor volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart (Vessel Tracking and Tracing)		9/2007	9/2008	Hulp aan ontwikkelaars en gebruikers		I
14.2	Updating van de bestaande gidsen voor Inland ECDIS, Berichten aan de scheepvaart en Elektronische meldingen in de binnenvaart		9/2007	9/2008	Hulp aan ontwikkelaars en gebruikers		II
15	Ronde Tafel RIS (voor alle RIS-standaarden)		11/2008		Verbetering van de aanvaarding, feed-back voor de Groep Deskundigen en de bevoegde overheden		II

VI – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

HOOFDTAKEN van het COMITE STF:
Kwesties inzake bemanning en beroepsopleiding

Betrokken reglementen:

Reglement Rijnpatenten – Reglement Radarpatenten, hoofdstuk 23 van het ROSR
Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen
Actualisering van de richtlijnen aan de bevoegde autoriteiten

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolg voor het reglement	Prioriteit
1a	Erkenning van de vaarbewijzen		2007	2008	Verzoek van België, Duitsland, Hongarije, Nederland en Roemenië		I
1b	Erkenning van het radarbevoegdheidsbewijs		2008	2008	Verzoek van Hongarije, Roemenië en Tsjechië		I
2a	Aanpassingen van voorschriften inzake bemanning	Intrekking van het dienstboekje in geval van onvoldoende bekwaamheid Redactionele wijzigingen ter vereenvoudiging van de voorschriften overeenkomstig de bijlage bij document STF/G(05)m6 final van 24/3/2005	2007	Eind 2008	Vereenvoudiging van de voorschriften	Wijziging van hoofdstuk 23	I
2b	Volgen van de bijeenkomst van de rivierpolitie van Bazel (oktober 2006)	-Dienstdoende minimumbemanning - tachograaf vereist - gecentraliseerde registratie van de dienstboekjes	2007	2008	Verbetering van de controles	Wijziging van hoofdstuk 23	I
3	Verzoek tot erkenning van buiten de Rijn geldende dienstboekjes	- Harmonisatie van de dienstboekjes op pan-Europees niveau - Wijziging van de beroepsopleiding in de binnenvaart - Invoering van een gecentraliseerd register	2007	2009	Verzoek van Bulgarije, Hongarije, Oostenrijk, Polen en Roemenië	- Aanneming van een Besluit ter verduidelijking van de erkenningsvoorwaarden - Aanpassing van de richtlijnen volgend op de erkenning van buiten de Rijn geldende dienstboekjes	I

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolg voor het reglement	Prioriteit
4	Aanpassing van de richtlijnen inzake patenten		2008	2008	Noodzakelijke aanpassingen vanwege de aanneming van het nieuwe Patentenreglement dat vanaf 1 april 2008 geldt		I
5a	Reglementaire reorganisatie	Opstellen van een reglement inzake navigatiepersoneel	2008	Eind 2009		Samenvoegen van hoofdstuk 23 en van het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen	I
5b	Reorganisatie van de richtlijnen		2009	2010	Vereenvoudiging van de richtlijnen voor de bevoegde autoriteiten		II
6	Vorbereiding van de gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies		2008	2009	Uitnodigen van de examencommissies van de staten wier bevoegdheidsbewijzen zijn erkend? Organiseren van een gemeenschappelijke bijeenkomst met de Donaucommissie?		II
7	Vorbereiding van een workshop voor de harmonisatie van vaarbewijzen in Europa			Voorjaar 2009	Bijeenkomst van de staten en internationale organisaties die belang stellen in een verdere harmonisatie van vaarbewijzen in Europa		II
8	Rationalisatie van de verkrijging van bekendheid met een bepaald riviergedeelte	Gemengde Deskundigengroep van de DC en de CCR "bevoegdheidsbewijzen", ad hoc comité	2004	2009	Verslag van de gemengde groep CCR-DC	Mogelijke aanpassing van het Patentreglement Rijn	II

VII – Comité Reglement van onderzoek

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:

Technische veiligheid van de schepen, bouw en uitrusting van de schepen

Betrokken reglementen

Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR),
met inbegrip van richtlijnen voor de Commissies van Deskundigen

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
1	Reorganisatie van de reglementen	PRE(05)m 23	10/2005		Samenwerking RP, STF en DF	Voorschriften inzake de bemanning komt te vervallen, overnemen van voorwaarden voor navigatieapparatuur; harmonisatie en verduidelijking van de voorschriften	I
2	Erkenning van het gemeenschappelijk vaarbewijs voor het varen op de Rijn	RV (05)m 14	10/2005	5/2008	De Richtlijn 2006/87/EG moet nog worden aangevuld	Aanvulling van het ROSR	I
3	Wijziging van het ROSR op grond van huidige ontwikkelingen of opgedane ervaring						
3.1	Hoofdstuk 3 - Sterkte		4/2006	11/2008	Verduidelijking van de voorschriften (implementatie v/d resultaten workshop "MS No Limits")	Wijziging van het ROSR	I
3.2	Hoofdstuk 3 - Achterpiekschot		12/2006	5/2008	Verduidelijking op aanvraag van de Duitse delegatie	Wijziging van het ROSR	II
3.3	Hoofdstuk 4 - Diepgangsschaal		3/2007	5/2008	Wijziging op aanvraag van de EBU/ESO	Wijziging van het ROSR	II
3.4	Hoofdstuk 5 – manoeuvreereigenschappen		2/2008	5/2009	Vereenvoudiging en aanpassing aan de stand van de techniek	Wijziging van de richtlijnen	I
3.5	Hoofdstuk 7 – Voorwaarden voor het stuurhuis, vrij zicht		9/2004	11/2009	Samenwerking RV en RP	Wijziging van het ROSR, nieuwe richtlijnen (wijziging van het RPR)	I

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
3.6	Hoofdstuk 9 – Elektrische installaties	2000-I-20		5/2009	Een voorstel van begin 2001 ligt voor; de Duitse delegatie is van plan een voorstel uit te werken	Aanvulling van het ROSR	I
3.7	Hoofdstuk 15 – Bijzondere bepalingen voor passagiersschepen						
3.7a	Veiligheid van passagiers op in bedrijf zijnde schepen	2004-II-22		11/2008	Controle en eventueel voorstel voor oplossingen; voorstellen van het scheepvaart-bedrijfsleven in samenwerking met bevoegde autoriteiten komen, maar zijn nog niet beschikbaar	Eventueel wijziging van het ROSR, eventueel nieuwe richtlijnen	I
3.7b	Evacuatieinrichtingen			10/2008	Uitwisseling van informatie van de Commissies van Deskundigen	Nieuwe richtlijn evacuatie-inrichtingen	I
3.7c	Voorwaarden voor zuiveringsinstallaties aan boord		3/2008	10/2008	Samenwerking RV en RP	Aanvulling van ROSR of nieuwe richtlijn	II
3.8	Hoofdstuk 22a Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m	1999-II-20	1/2006	5/2008	De voorschriften van tijdelijke aard komen op 30.9.2010 te vervallen	Definitieve wijziging van het ROSR	I
3.9	Bijlage B – Model van het certificaat van onderzoek		3/2007	5/2008	Aanvulling, verduidelijking; uniformering van nationale modellen	Wijziging van Bijlage B	II
3.10	Uitvoering van de conclusies van de gemeenschappelijke bijeenkomst van 2005 van de Commissies van Deskundigen	6/2005	2/2006	5/2008	De overeenkomstige taken volgen uit het document RV (05) 31	Wijziging van het ROSR, nieuwe richtlijnen	II

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
4	Voorstellen voor grenswaarden voor emissies voor de volgende fasen en aanpassing aan de Europese voorschriften		3/2005	11/2008	In samenwerking met het scheepvaartbedrijfsleven, motorenfabrikanten en de Europese Commissie	Harmonisatie van het ROSR en van de gemeenschappelijke voorschriften voor emissies	I
5	Controles		6/2004	5/2008	Voorstel tot wijziging ligt voor, moet nog worden onderzocht door de gemeenschappelijke werkgroep JWG	Uniformering van de vereisten en van de reglementaire teksten	I
6	Veiligheid bij éénmanswerkplaatsen		3/2007	11/2009	Onderzoek van de noodzaak van extra voorschriften	Eventueel wijziging van het ROSR, eventueel nieuwe richtlijnen	II
7	Technische vereisten voor historische schepen				Onderzoek van de noodzaak van, de mogelijkheid van en de voorwaarden voor specifieke voorschriften voor de Rijnvaart; afwachten van de resultaten van de EU-werkzaamheden	Eventueel wijziging van het ROSR, eventueel nieuwe richtlijnen	II
8	Bedrijfsveiligheid van de hoofdmachines				Onderzoek van de noodzaak en de mogelijkheden van evenals van de voorwaarden voor maatregelen ter verbetering van de bedrijfsveiligheid		II
9	Vorbereiding van de gezamenlijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen in 2008		2007	2008	De bijeenkomst vindt waarschijnlijk in Hongarije plaats		II

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
10	Aanvullende nationale voorschriften voor pleziervaartuigen die bedrijfsmatig passagiers vervoeren	RV, 4/2007			Nagaan of staten nationale voorschriften kunnen aannemen die boven de CCR-voorschriften gaan of dat de CCR-voorschriften moeten worden aangevuld		II
11	Vermindering van het brandstofverbruik en van de CO ₂ -uitstoot	2006-I-2	11/2006	11/2008			I

VIII - Comité Gevaarlijke stoffen

HOOFDTAKEN van het COMITE MD

Veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen - wijziging van het ADNR op grond van de huidige ontwikkeling en de opgedane ervaring – regelmatige aanpassing van het ADNR aan andere internationale reglementen

Betrokken reglement

ADNR

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolg voor het reglement	Prioriteit
1	Onderverdeling in zones – Beveiliging tegen explosies	Verzoek van de Duitse delegatie		2008		Wijziging van het ADNR	I
2	Nalensysteem	2003-II-21		2007	Onderzoek naar het verband met het Afvalverdrag		II
3	Gevaarlijke stoffen voor het water	1993-II-25 2003-II-21	2002	2008		Wijziging van het ADNR	I
4	Vervoer van goederen in bulk	Verzoek van de Duitse delegatie			Onderzoek en beslissing als een regeling noodzakelijk blijkt		II
5	Erkenning van ADN-certificaten en – verklaringen voor de Rijnvaart		2006		MD (07) 6	Wijziging van het ADNR	I
6	Overgangsbepalingen van het ADNR		2006		Onderzoek met het oog op de vermindering van het aantal en van de duur van overgangsbepalingen	Wijziging van het ADNR	I
7	Onderzoek van de resultaten van de bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen in 2005	2005	2006	2007	De taken zijn vermeld in document MD(05)m 17	Mogelijke wijziging van het ADNR	II

PROTOCOL 7

Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de Comités voor de periode 2008-2009

Besluit

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2008-2009 goed.

Voorzitterschap van de COMITÉS voor de periode 2008-2009

PERIODE	ORGANEN										
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
Voorzitterschap 2008/2009	D	D	B	NL	CH	B	NL	F	F	NL	Secr

Vice-voorzitterschap van de COMITÉS voor de periode 2008-2009

PERIODE	ORGANEN										
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
Vice-voorzitterschap 2008/2009	B	B	D	F	F	NL	D	D	CH	CH	Secr

PROTOCOL 8

Richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Betrekkingen met de Europese Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Betrekkingen met de rivierencommissies

Geen besluit.

PROTOCOL 11

Verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaren (CLNI)

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 13

**Presentatie van een casestudy door de Nederlandse delegatie en de
juridische adviesorganisatie UJG**

Geen besluit.

PROTOCOL 14

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 in de Rijnvaart in het eerste
halfjaar 2007 en de vooruitzichten voor begin 2008.

Bijlage

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

Eerste halfjaar 2007 en vooruitzichten voor 2008

I. Algemeen

a. Algemene situatie

In de loop van het eerste halfjaar 2007 heeft de drogeladingvaart kunnen profiteren van een gunstige economische situatie in West-Europa. Dit leidde tot een algemene toename van het vervoerde volume van circa 3% op de traditionele Rijn. In de loop van de zomer zette deze gunstige tendens zich voort en pas tegen het najaar begonnen de waterstanden te schommelen, hetgeen het vervoer enigszins ontregelde. Op het ogenblik blijft de context van de vraag naar vervoer gunstig en de eventuele gevolgen van een geringe verlangzaming van de groei in West-Europa, vermoedelijk resulterend uit de conjuncturele ontwikkeling in de Verenigde Staten, kunnen momenteel nog niet worden geëvalueerd. De tankvaart heeft daarentegen een afname van het vervoerde volume geregistreerd en moest genoegen nemen met zeer matige vrachtprijzen.

b. Waterstanden

In het eerste halfjaar en tot het eind van de zomer 2007 waren er praktisch geen perioden met lage waterstanden op de Rijn. Er was zelfs een korte periode van hoge waterstand. Onder deze omstandigheden kon tot in de zomer de laadruimte op redelijk optimale wijze worden geëxploiteerd. In de loop van de herfst werden grotere schommelingen van de waterstanden geregistreerd. Op sommige riviergedeelten werd de scheepvaart zelfs enkele dagen gestremd, voordat vervolgens in september een periode van lage waterstand begon.

c. Brandstofprijzen

Na een tijdelijke daling in het laatste kwartaal 2006, zijn de brandstofprijzen reeds begin januari 2007 opnieuw gaan stijgen. Sinds augustus 2007 zette deze prijsstijging zich voort en bereikte in de afgelopen weken recordniveaus. Zo werd in de loop van de eerste 10 maanden van het jaar een stijging van circa 25% geregistreerd.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a. Vervoerd volume

In de drogelading werd, met uitzondering van de vaste minerale brandstoffen, in alle sectoren een globale toename van het vervoerde volume geregistreerd. Dit komt omdat in het eerste halfjaar 2007 zowel de economische conjunctuur als de waterstanden in het algemeen gunstig waren, zodat de laadruimte optimaal geëxploiteerd kon worden.

Landbouwsector

In de loop van het eerste halfjaar 2007 stagneerde het vervoer van meststoffen, maar het vervoer van landbouwproducten nam met bijna 1% toe.

Het vervoer van graangewassen, die circa 80% van die goederencategorie uitmaken, liep enigszins terug. De stijging met 20% van het vervoer van maïs en gerst kon de 20% vermindering van het vervoer van tarwe, dat praktisch de helft van de categorie graangewassen vertegenwoordigt, niet compenseren. De toename van de vervoerde volumes in de landbouwsector is dan ook voornamelijk terug te voeren op het vervoer van hout, dat in volume verdrievoudigde (en nu 12% van deze markt vertegenwoordigt).

Het lage niveau van de tarwevoorraden op de wereldmarkt in aanmerking nemend, wordt verwacht dat de export van deze goederencategorie zal toenemen. Deze situatie is een gevolg van slechte oogst in bepaalde regio. In West-Europa is de oogst van 2007, die als redelijk voldoende wordt beschouwd, vergelijkbaar met de oogst van 2006. Om die redenen kan worden verwacht dat eind 2007 en in 2008 de vraag naar het vervoer van tarwe weer zal opleven.

Het vervoer van levensmiddelen en veevoer is met bijna 6% gestegen. Die stijging is voornamelijk terug te voeren op de toename van het vervoer van oliehoudende producten en van veekeuken, dat meer dan 80% van de markt vertegenwoordigt. De vraag naar vervoer vanuit deze sector zou minstens tot eind 2007 op een hoog niveau moeten blijven.

Staalsector

In de loop van het eerste halfjaar 2007 is het vervoerde volume van ijzer- en staalproducten, in vergelijking met het eerste halfjaar 2006, gemiddeld met 23% toegenomen. Het vervoer van erts en schroot is echter met slechts 3% gestegen. Voor deze twee goederencategorieën zijn de vervoerde volumens stroomopwaarts, die voornamelijk uit de importstromen resulteren, sterk toegenomen. Meer in detail kan worden geconstateerd dat het bij de toegenomen importvolumes voornamelijk om halffabricaten gaat, zoals staalplaten, en in mindere mate stalen kabels.

Zo zijn de laatste 6 maanden de staalimporten naar Europa gestegen, onder andere om aan de vraag vanuit de nieuwe lidstaten van de Europese Unie te kunnen voldoen. Volgens het bedrijfsleven van die sector is daar in het derde kwartaal 2007 een onderbreking in gekomen, die tot het eind van het jaar zal voortduren. Dit is echter het gevolg van een vermindering van de voorraden die te groot waren geworden tijdens de euforie van de activiteit in het eerste halfjaar.

De deskundigen van deze sector zijn van mening dat na deze periode van voorradenrationalisering, de activiteit in 2008 opnieuw het ritme van voorheen zal opnemen, in het bijzonder onder invloed van de voor deze sector gunstige Europese en wereldconjunctuur. Ook moet worden opgemerkt dat de opleving van de Europese sector bouw en openbare werken eveneens bijdraagt aan het aanhouden van de vraag binnen Europa.

Energiesector: kolen

In eerste halfjaar 2007 liep het kolenvervoer op de Rijn met 1,6% terug. Er dient op gewezen te worden dat in de loop van februari tot mei het vervoerde volume met 6,5% is gedaald, hetgeen slechts gedeeltelijk werd gecompenseerd door een aanzienlijke toename van de vraag naar vervoer in de loop van de zomermaanden. Deze ontwikkeling is een consequentie van de bijzonder zachte winter 2006. In de zeehavens werd dezelfde tendens voor de kolenimport waargenomen.

Deze daling betekent echter niet dat er een verandering komt in de algemene tendens van een aanhoudende vraag naar kolen, enerzijds omdat de aardolieprijzen hoog lijken te blijven, en anderzijds vanwege het beleid in Duitsland dat op middellange termijn zou moeten uitlopen op een vervanging van kernenergie door andere energiebronnen. Verwacht kan worden dat de import van kolen in de komende jaren een stijgende ontwikkeling zal volgen, vooral omdat tegelijkertijd steeds meer steenkolenmijnen in het land worden gesloten.

Zand, grind, steen, aarde en bouwmaterialen

Het eerste halfjaar 2007 werd gekenmerkt door een toename van bijna 5% van het vervoer van bouwmaterialen op de Rijn. Opmerkelijk is dat in het bijzonder het vervoer van zand, grind en cement in de afvaart met 14% is gestegen.

Deze ontwikkeling resulteert uit de opleving van de sector bouw en openbare werken. Met name in Duitsland wordt voor 2007 een toename van 5% van de investeringen in die sectoren verwacht. Deze tendens zou in 2008 een positieve uitwerking moeten hebben op vraag naar vervoer op de Rijn.

b. Vrachtprijsontwikkeling

Na de geleidelijke toename in de laatste maanden van 2006, zijn de vrachtprijzen in de drogelading begin 2007 in geringe mate gedaald, vooral vanwege een gunstigere waterstand.

Vanaf begin maart werd voor de prijzen opnieuw een duidelijk stijgende tendens geregistreerd, die zich de daarop volgende maanden voortzette, mede door een aanhoudende vraag naar vervoer en ondanks een algemeen gunstige waterstand.

c. Containervervoer

In vergelijking met het eerste halfjaar 2006 is in de loop van het eerste halfjaar 2007 het vervoerde volume op de Rijn met circa 1% (TEU) gedaald, terwijl het volume in ton van per container vervoerde goederen met 9% is gestegen.

Deze ontwikkeling wordt verklaard door het feit dat het vervoerde aantal volle containers toenam (+3%), in tegenstelling tot de lege containers die met maar liefst 9% verminderden. Alleen al in juni 2007 werd een toename van het vervoerde aantal volle containers op de Rijn van 12% geregistreerd. De rationalisering van het vervoer per container over water heeft weliswaar aan deze tendens bijgedragen, maar de hoofdoorzaak is dat de zeehavens voorrang geven aan de overslag van volle containers. Hierdoor zou het aantal lege container in de havens van het achterland behoorlijk kunnen oplopen. De mogelijkheid dat deze lege containers op een andere wijze (weg, spoor) worden terugvervoerd naar de zeehavens moet niet worden uitgesloten.

In de haven van Rotterdam blijven knelpunten bij de overslagplaatsen bestaan, aangezien slechts op middellange termijn afdoende structurele oplossingen gevonden kunnen worden. In afwachting daarvan zal de binnenvaart met dit probleem te kampen hebben. Daarentegen zijn er in Antwerpen, na de vergroting van de overslagcapaciteit door het openen van de Deurgandock, slechts enkele kortstondige plaatselijke knelpunten geconstateerd. Het probleem lijkt niet van de zelfde omvang te zijn in deze twee havens.

Over het algemeen, wordt in volume voor de transacties met TEU-containers als voorheen stijgingen van dubbele cijfers in de zeehavens geregistreerd (Rotterdam + 13 %, Antwerpen +12%, Amsterdam + 33%), maar de binnenvaart heeft daar geen profijt van.

III. Situatie in de tankvaart

a. Vervoerd volume

Bij de tankvaart werden grote contrasten in de ontwikkeling van het vervoerde volume geconstateerd, in het bijzonder om conjuncturele redenen: bijzonder gunstig in de chemische industrie, bijzonder ongunstig in de aardoliesector in verband met het prijzniveau.

Energiesector

In de loop van het eerste halfjaar 2007 is het vervoer van aardolieproducten op de Rijn ten opzichte van het voorgaande jaar met meer dan 8% gedaald. Voor deze periode werd bij het vervoer van de belangrijkste goederen geconstateerd dat het vervoer van benzine met ruim 6% en van gasolie met 13% is gedaald. In de afvaart steeg het vervoerde volume met 18%, maar in de opvaart werd een vermindering van 17% geregistreerd.

Deze ontwikkelingen hangen voornamelijk samen met de prijzen op de aardoliemarkt die sinds begin 2007 voortdurend zijn gestegen. Hierdoor hebben de kopers, in afwachting van betere prijzen, de bevoorradingsen zo veel mogelijk uitgesteld. Een andere reden was de kortstondige periode van laag water, die ten gevolge had dat de ondernemingen er voor kozen de dubbelwandige schepen eerder in de deltasector dan op de Bovenrijn in te zetten.

Chemische sector

In deze sector werd in het eerste halfjaar 2007 ten opzichte van het eerste halfjaar 2006 een stijging van het vervoerde volume van bijna 9% en van de vervoersprestatie van 4% geconstateerd. Deze ontwikkeling is toe te schrijven aan een opleving in de sector na een periode van geringe activiteit in 2006. De vraag naar chemische producten blijft aanhoudend zowel in Europa als op wereldniveau. In Europa wordt daaraan voldaan door de lokale productie en de import. De chemische sector ziet de conjunctuur van 2008 met veel vertrouwen tegemoet. In deze context zou voor de Rijnvaart ook de vraag naar vervoer vanuit deze sector aanhoudend moeten blijven.

b. Vrachtprijsontwikkeling

In de tankvaart daalden in de loop van het eerste kwartaal 2007 de vrachtprijzen voor het vervoer van aardolieproducten ten gevolge van de combinatie van een optimale belading vanwege gunstige waterstanden en een zwakke vraag naar vervoer vanwege de bijzonder zachte winter. In de loop van april en mei stegen de vrachtprijzen tijdelijk, maar vanaf het begin van de zomermaanden daalden de prijzen weer naar een onmiskenbaar onvoldoende niveau. In september zijn de vrachtprijzen weer gestegen vanwege minder gunstige waterstanden en omdat er voor de wintermaanden werd ingeslagen. Met deze stijging van de vrachtprijzen konden de aanzienlijke kosten van brandstofprijzen echter niet gedekt worden.

IV. Ontwikkeling aan de aanbodzijde

Op het ogenblik is het niet mogelijk over betrouwbare volledige gegevens te beschikken betreffende het aantal nieuw in gebruik genomen eenheden, maar aan de hand van de beschikbare gegevens kan worden geconstateerd dat in de eerste negen maanden van 2007 het aantal nieuw in gebruik genomen eenheden minder is vergeleken met 2006. De bouw van een groot aantal schepen moet nog worden voltooid.

Uitgaande van de beschikbare gegevens en de activiteit in de scheepswerven en de aangekondigde levertijden in aanmerking nemend, kan worden verwacht dat in 2007 het aantal nieuwe eenheden niet veel zal afwijken ten opzichte van het aantal dat in 2006 op de markt werd gebracht. De definitieve gegevens zullen pas eind 2008 beschikbaar zijn gezien de benodigde termijnen voor het registreren door de autoriteiten.

Met de beschikbare gegevens van 2006 kan worden geconstateerd dat het nieuw op de markt gebrachte laadvermogen in de drogelading (duwbakken inbegrepen) praktisch het dubbele is ten opzichte van de tankvaart. Voor de drogelading duidt dat op het vertrouwen dat de investeerders momenteel in deze markt kunnen hebben.

In de sector van de tankvaart, lijken de beschikbare gegevens er op te duiden dat het productieritme onvoldoende is om aan de verwachtingen van het bedrijfsleven te kunnen voldoen.

Tegelijkertijd wordt deze sector geconfronteerd met het groeiende probleem van de onzekere toekomst voor de enkelwandige schepen, die bij normale waterstanden steeds meer te maken zullen krijgen met de gevolgen van een overcapaciteit, vanwege de groeiende concurrentie van de dubbelwandige schepen.

V. Conclusies en vooruitzichten

Ontwikkelingen van het vervoer van de belangrijkste goederen:

Landbouwproducten

Voor het vervoer betreffende de landbouwsector dat circa 11% van het vervoerde volume op de Rijn vertegenwoordigt werden contrasten geconstateerd, hetgeen samenhangt met de prijsschommelingen op de markt en met het niveau van de voorraden. Zo kan in 2008 een toename van het vervoer van tarwe worden verwacht.

Bulkgoederen

Het traditionele vervoer van de Rijnvaart, waaronder bouwmaterialen en goederen uit de staalnijverheid die globaal meer dan 40% van het vervoerde volume vertegenwoordigen, heeft zich gunstig ontwikkeld met een toename van bijna 7% ten opzichte van het voorafgaande jaar, hetgeen is terug te voeren op de gunstige economische conjunctuur in Europa en op wereldniveau.

Energie

Het vervoer met betrekking tot de energiesector (aardolie en kolen), dat bijna 30% van het vervoerde volume vertegenwoordigt, is in de loop van het eerste halfjaar 2007 met 5% gedaald. Vanuit deze sectoren zal de vraag naar vervoer wellicht schommelingen gaan vertonen rekening houdend met de structurele stijging van de aardolieprijzen en de gevolgen van het politieke beleid ten aanzien van de milieubescherming.

Chemische sector

Het vervoer van chemische producten, dat 9% van het vervoerde volume vertegenwoordigt, is met bijna 9% gestegen vanwege de positieve ontwikkeling van deze sector.

Containers:

Het vervoer van producten per container vertegenwoordigt momenteel 9% van het vervoerde volume op de Rijn.

Op de Rijn is in de betrokken periode het vervoerde volume in TEU in geringe mate gedaald, terwijl in de ARA-havens de containeroverslag blijft toenemen met dubbele cijfers. Natuurlijk heeft deze situatie tot gevolg dat de binnenvaart marktaandeel verliest.

Verder dient te worden opgemerkt dat een aantal inland terminals ook tekenen van overbelasting beginnen te tonen.

In deze context van sterke groei van het vervoer per container, die van structurele aard is, lijken alleen oplossingen op middellange en op lange termijn mogelijk. Dat houdt in dat ingrijpende suprastructurele maatregelen getroffen moeten worden om de capaciteit van de overslagplaatsen te vergroten en hun functionaliteit in een multimodale context te rationaliseren.

Exploitatieomstandigheden:

Stijging van de brandstofprijzen:

De brandstofprijzen die sinds augustus in een versneld tempo stijgen en recordniveaus bereiken vormen een factor van onzekerheid op het niveau van de exploitatie, vooral omdat tot nu toe niets duidt op een eventuele wijziging van deze tendens.

Immers, bij nadere beschouwing van de ontwikkeling van de afgelopen drie jaar en de context van de aardoliemarkt op wereldniveau in aanmerking nemend, kan worden geconcludeerd dat het om een tendens van structurele aard gaat. De omvang van de post "brandstof" die al aanzienlijk was geworden bij exploitatiekosten, zal wellicht blijven toenemen.

Ontwikkeling van het aanbod aan laadruimte:

Betreffende het aantal nieuw in gebruik genomen eenheden lijken de beschikbare gegevens te duiden op een minder aanhoudend ritme.

Waterstanden:

De binnenvaart heeft in het eerste halfjaar en de zomer van redelijk gunstige waterstanden kunnen profiteren.

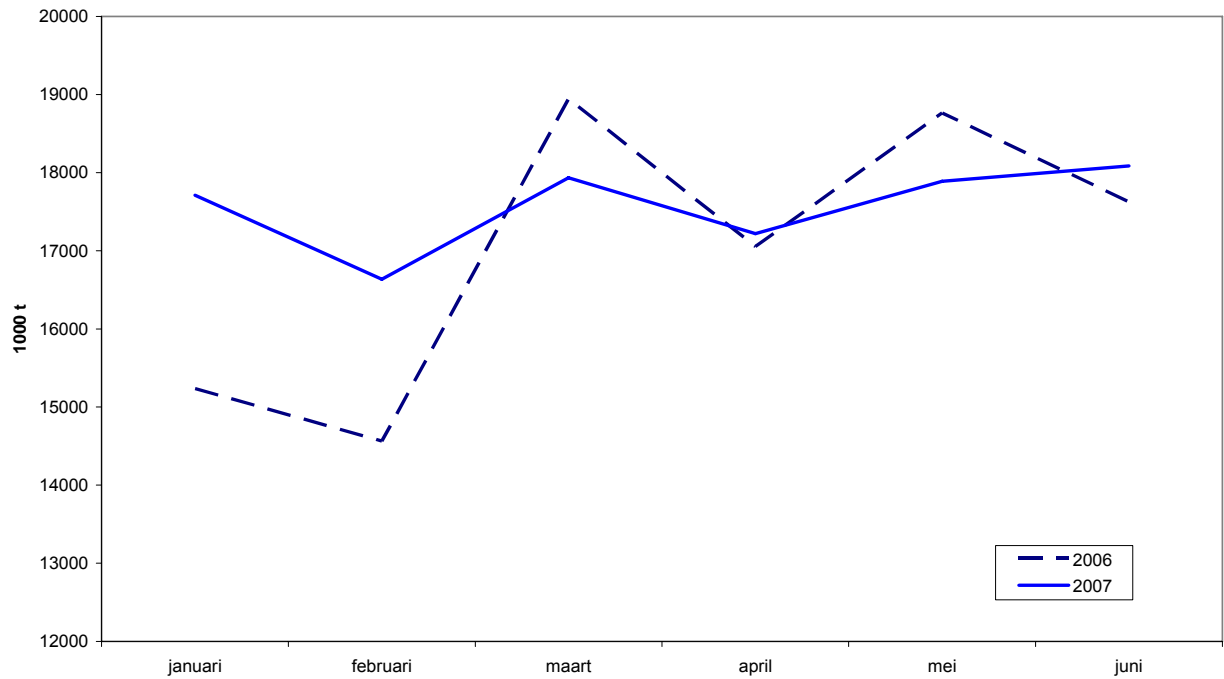
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaar)

1. halfjaar 2007	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	3816	1096	2996	854	819	243
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5751	1209	2323	436	3428	773
2 Vaste minerale brandstoffen	14506	2797	227	22	14278	2776
3 Aardolieproducten	14415	3567	4688	1097	9726	2469
4 Ertsen, metaalafval	17251	2158	1119	178	16132	1981
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	7479	1436	3467	627	4012	809
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	21541	4109	16421	3189	5120	920
7 Meststoffen	2053	589	929	261	1124	328
8 Chemische producten	9049	1928	3414	570	5635	1359
9 Voertuigen, machines en overige goederen	10050	3039	6448	1918	3602	1121
99 daaronder andere transporten	9438	2904	6010	1808	3427	1096
Totaal	105909	21929	42033	9151	63876	12778

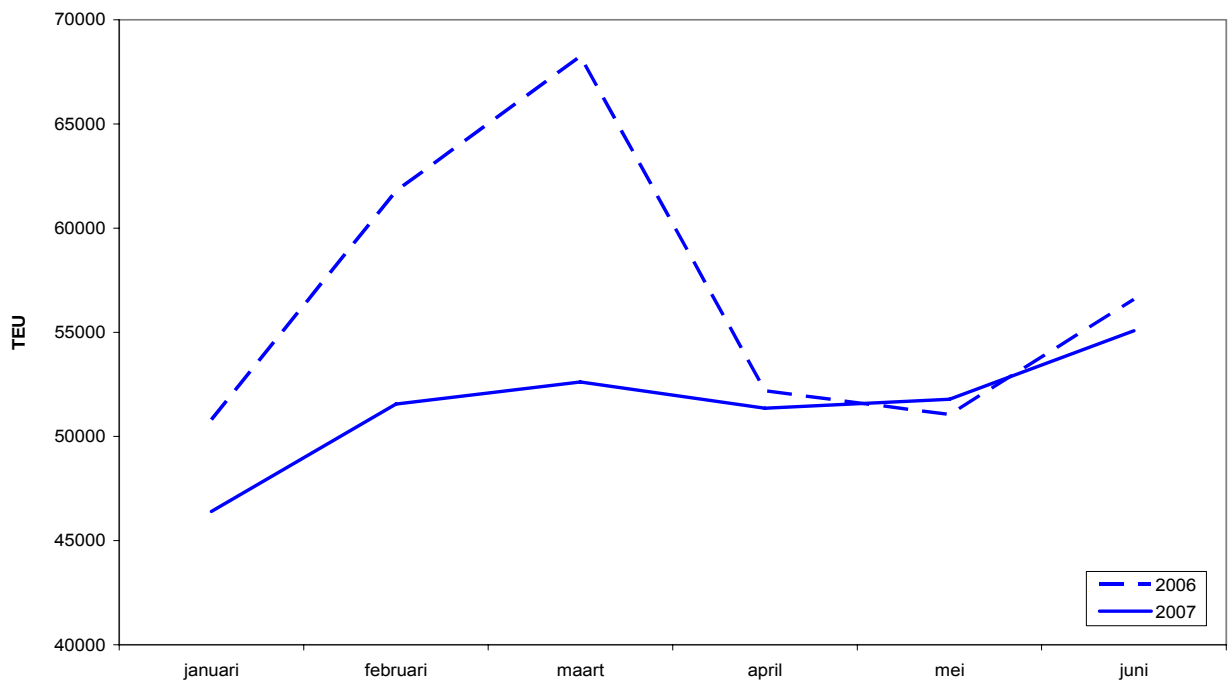
1. halfjaar 2006	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	3782	1116	3096	926	687	190
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5443	1215	2287	445	3157	770
2 Vaste minerale brandstoffen	14747	3055	461	50	14287	3005
3 Aardolieproducten	15744	4022	3970	822	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

Ontwikkeling tussen het tweede halfjaar 2006 (en %)						
0 Landbouwproducten	0,89%	-1,77%	-3,22%	-7,81%	19,25%	27,63%
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5,66%	-0,47%	1,59%	-1,98%	8,58%	0,40%
2 Vaste minerale brandstoffen	-1,64%	-8,43%	-50,69%	-56,65%	-0,06%	-7,63%
3 Aardolieproducten	-8,44%	-11,32%	18,09%	33,47%	-17,39%	-22,81%
4 Ertsen, metaalafval	3,26%	7,85%	-3,41%	-1,38%	3,76%	8,70%
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	22,85%	23,65%	4,15%	15,04%	45,40%	31,27%
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	5,13%	4,57%	6,08%	5,01%	2,21%	3,06%
7 Meststoffen	-1,36%	0,49%	6,55%	15,84%	-7,07%	-9,08%
8 Chemische producten	8,80%	4,01%	4,08%	-4,10%	11,85%	7,84%
9 Voertuigen, machines en overige goederen	5,87%	4,93%	3,47%	3,17%	10,45%	7,98%
99 daaronder andere transporten	6,25%	5,17%	4,16%	3,53%	10,10%	7,99%
Totaal	2,93%	0,42%	4,65%	-12,26%	-2,99%	-2,86%

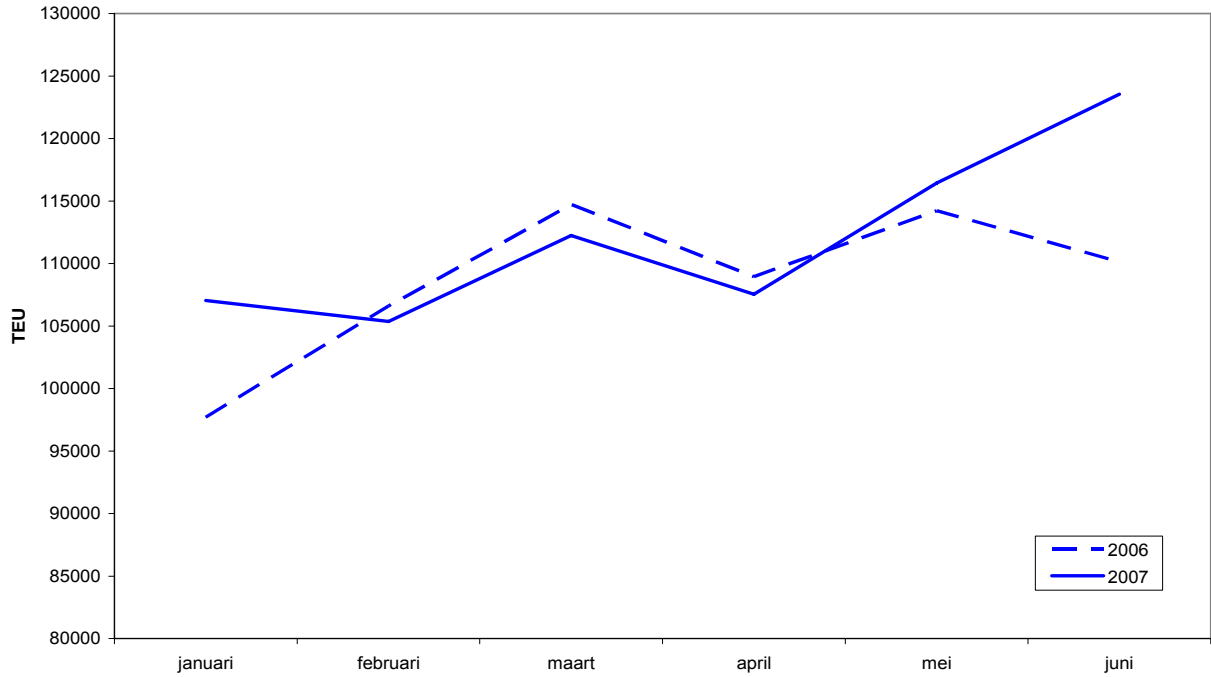
Maandelijks ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer (volume)



Maandelijks vervoer lege containers op de traditionele Rijn (in TEU)

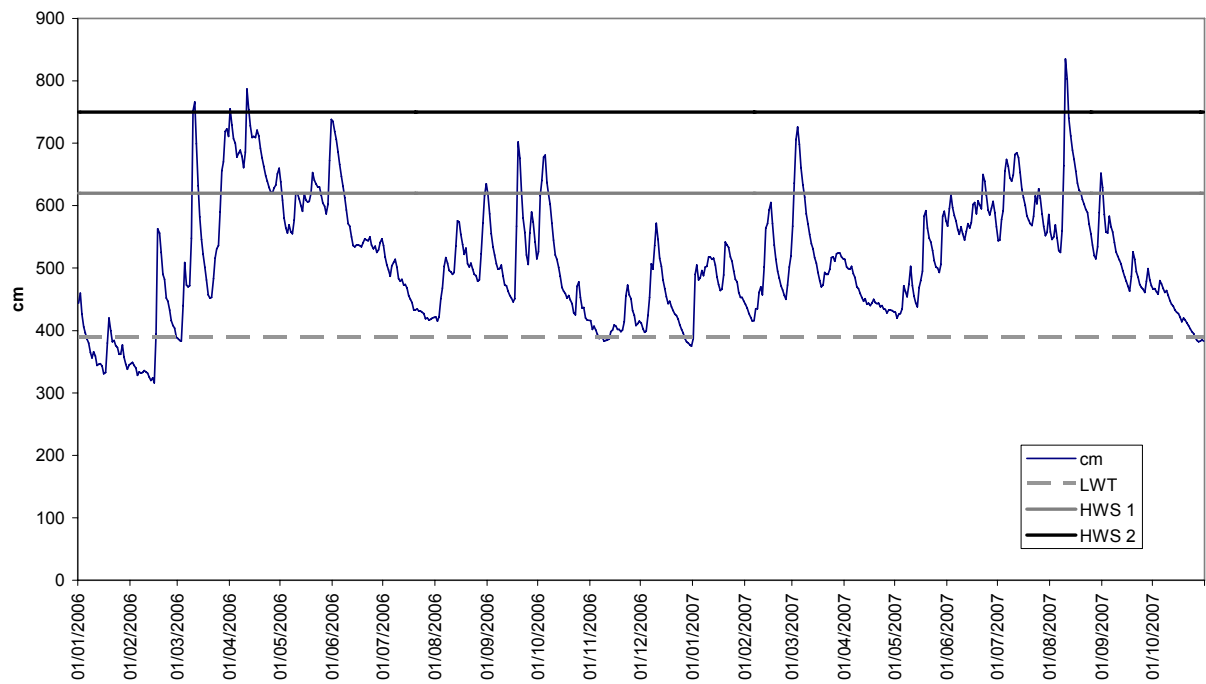


Maandelijks vervoer van geladen containers op de traditionele Rijn (in TEU)

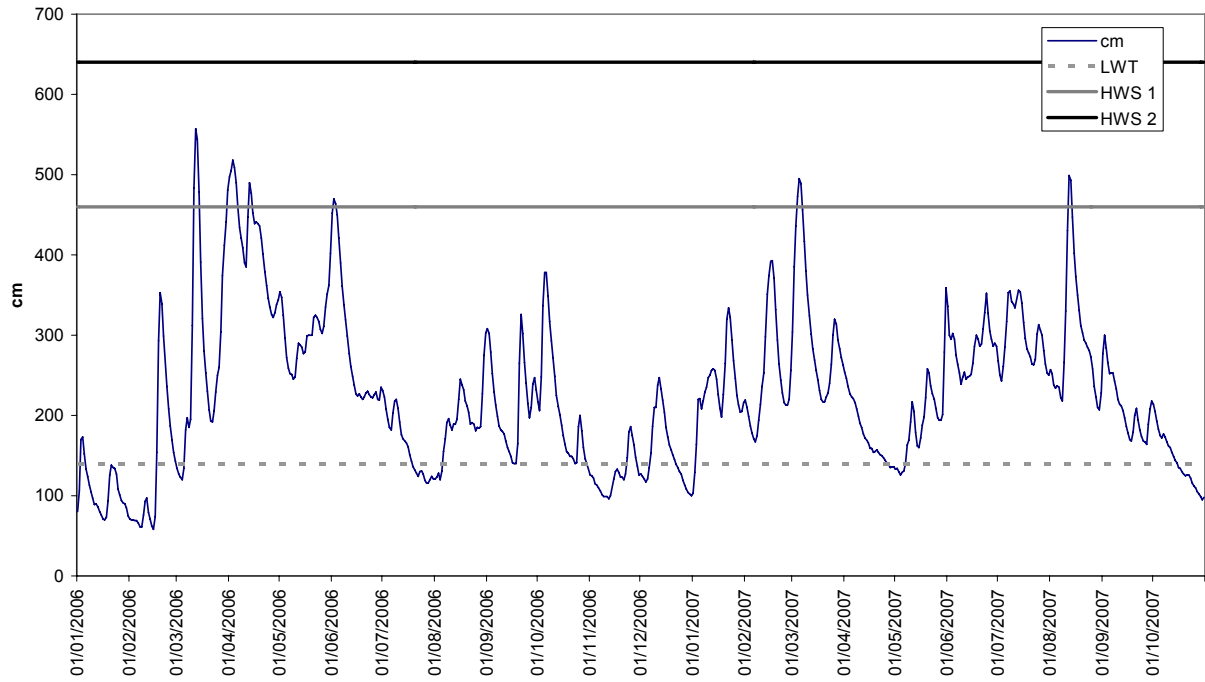


Waterstanden op de Rijn

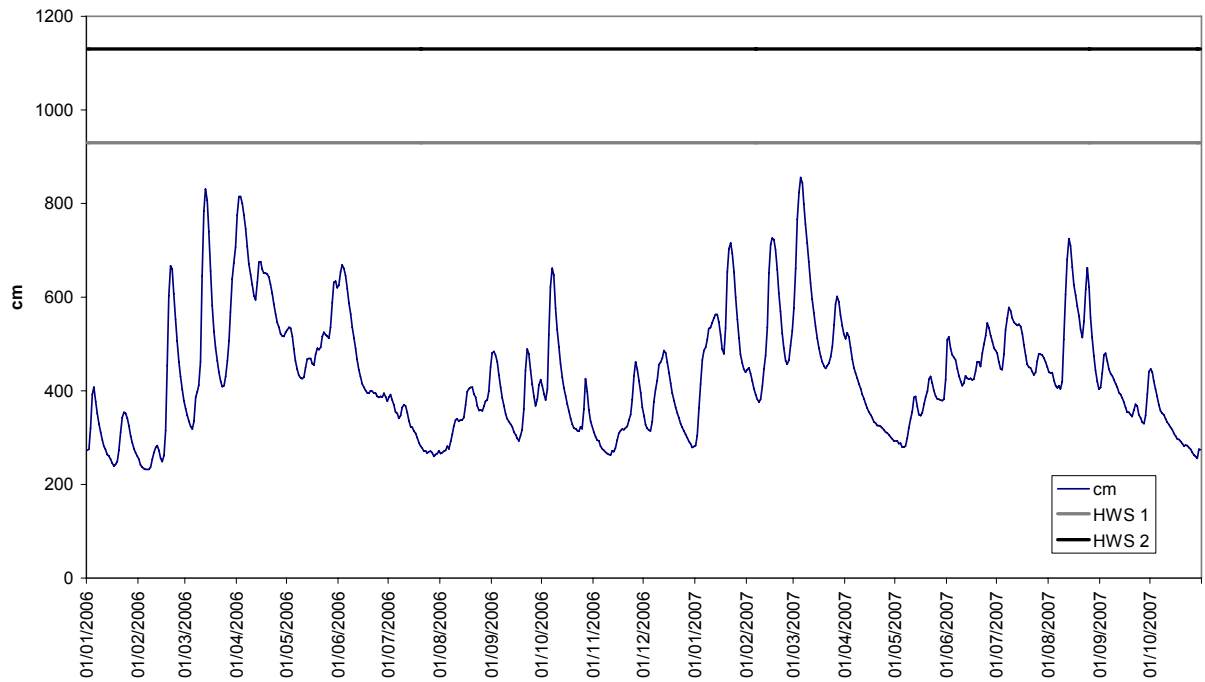
Waterstanden bij Maxau



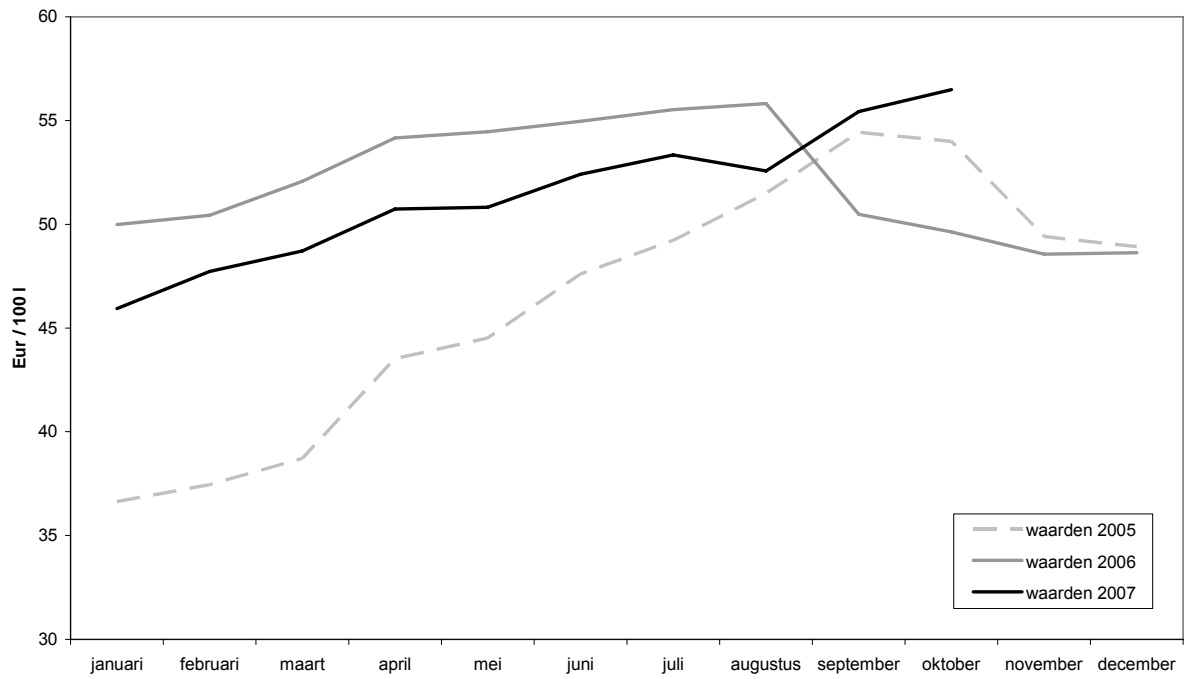
Waterstanden bij Kaub



Waterstanden bij Ruhrort



Ontwikkeling van de gasolieprijs



Aanbod: Nieuwbouw stand eind oktober 2007

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	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			2007		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	34	87645	27490	42	115191	28689	9	24545	7040
Vr.duwbakken	12	11401		25	26604		6	12719	
totaal	46	99046	27490	67	141795	28689	15	37264	7040
Motortanksch.	46	130860	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	0	0	0
totaal	48	133387	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
duwboten	0		0	0		0	0		0
sleepboten	0		0	0		0	0		0
totaal	0		0	0		0	0		0
Hotelschepen	5		6280	7	1644	4756	0	0	0
Dagtochtsch.	5		2832	3	1959	2285	1	0	1640
totaal	10		9112	10		7041	1	0	1640

Scheepstype	totaal 2002 - 2007		
	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	192	501497	195651
Vr.duwbakken	114	189696	0
totaal	306	691193	195651
Motortanksch.	210	570619	221218
Tankduwbakken	8	6932	0
totaal	218	577551	221218
duwboten	3	0	2268
sleepboten	5	0	12126
totaal	8	0	14394
Hotelschepen	44	1644	35546
Dagtochtsch.	20	1959	13819
totaal	64	3603	49365

PROTOCOL 15

Rol van de CCR bij de uitvoering van in de tweede Gemeenschappelijke Verklaring voorzien werkzaamheden

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op de Gemeenschappelijke Verklaring van de Verdragsluitende Staten bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart, van 1 november 2007 met betrekking tot de werkzaamheden voor de voorbereiding van de inwerkingtreding van het genoemde Verdrag*),

na kennis te hebben genomen van de door het Comité ED verrichte werkzaamheden,

aanvaardt het mandaat dat haar door de bovengenoemde Verklaring wordt verleend,

draagt haar secretariaat op onder leiding van het krachtens deze Verklaring ingestelde Uitvoerend Comité,

- a) over te gaan tot de voorbereiding van de procedures, maatregelen en documenten die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van het Verdrag op het moment dat dit in werking treedt, en met name een voorstel uit te werken voor een Intern Reglement voor het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) en de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP),
- b) een aanbestedingsprocedure voor te bereiden voor het afsluiten van een contract voor het ontwerp van een elektronisch betalingssysteem voor de inning van de verwijderingsbijdrage en op aanwijzing van het Uitvoerend Comité een oproep voor het indienen van offertes hiervoor te publiceren,
- c) voor het IVC een ontwerpbegroting op te stellen overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, lid 6 van het bovenvermelde Afvalstoffenverdrag, alsmede een begroting voor de aanschaf en exploitatie van het elektronische betalingssysteem en voorstellen te doen voor een sleutel voor de verdeling van de bijdragen over de Ondertekenende Staten met betrekking tot deze laatstgenoemde begroting,
- d) als secretariaat voor het Uitvoerend Comité op te treden voor alle vereiste werkzaamheden;

onder voorbehoud van de toezegging vooraf door bepaalde Verdragsluitende Staten, hun bevoegde autoriteiten of aan deze Staten gelieerde overheidsinstellingen, de vereiste voorschotten te verstrekken en de financiële aansprakelijkheid voor de te sluiten contracten op zich te nemen totdat het Verdrag in werking zal zijn getreden:

- aanvaardt dat de vereiste contracten na goedkeuring door het Uitvoerend Comité uit haar naam en voor rekening van het Uitvoerend Comité door de Secretaris-Generaal van de CCR worden afgesloten; zij draagt haar secretariaat op de onder c) genoemde begrotingen na goedkeuring uit te voeren en daarover boek te houden;
- stemt ermee in dat betalingen voor de uitvoering van de opdrachten voor het elektronische betalingssysteem worden gedaan.

*) De tweede Gemeenschappelijke Verklaring van 1 november 2007 zal in het definitieve vergaderverslag worden opgenomen.

PROTOCOL 16

Verrekening van de btw in het kader van het financieringssysteem: gecoördineerde toepassing

Geen Besluit.

PROTOCOL 17

Wijziging van het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.04

Geen besluit.

PROTOCOL 18

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 1.07 en 9.10)

Besluit

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

- a. Artikel 1.07, tweede lid – Eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers (aangenomen met Besluit 2004-II-16),
- b. Artikel 9.10 – Optische tekens en vaarregels voor multifunctionele schepen van het Franse en Duitse leger (aangenomen met Besluit 2004-II-17).

Deze voorschriften gelden van 1 april 2008 tot en met 31 maart 2011.

PROTOCOL 19

Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikelen 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 en 14.02)

De Centrale Commissie,

ter vereenvoudiging van de controle van de naleving van de voorschriften alsmede ter aanpassing van haar voorschriften aan de behoeften van de scheepvaart,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 en 14.02.

Deze wijzigingen gelden van 1 april 2008 tot en met 31 maart 2011. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage onder punt 1 vermelde bepalingen die nog op 1 april 2008 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage:

1. *Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Letter x komt als volgt te luiden:*

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

b. *De letter y wordt als volgt toegevoegd:*

"y. "de verklaring voor de volgens artikel 10.02, tweede lid, onderdeel a, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voorgeschreven stalen trossen."

2. *Bij artikel 6.28, negende lid, wordt de volgende paragraaf toegevoegd:*

"Deze bepaling is niet van toepassing op drogeladingschepen ingevolge het ADNR die uitsluitend vervoersmiddelen en –materialen volgens ADNR nr. 7.1.1.18 vervoeren (b.v. containers, grote verpakkingen) en die tekens volgens artikel 3.14, tweede lid, voeren. Deze kunnen gelijktijdig, of met drogeladingschepen die uitsluitend vervoersmiddelen en -materialen volgens ADNR nr. 7.1.1.18 vervoeren en die tekens volgens artikel 3.14, eerste lid, voeren, of met de in artikel 3.14, zevende lid, genoemde schepen worden geschutz. Tussen boeg en hek van de gelijktijdig geschutzte schepen moet een afstand van ten minste 10 m in acht worden genomen.

3. *Artikel 14.02 vierde lid, eerste volzin komt als volgt te luiden:*

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

4. *In artikelen 1.02, eerste lid, 1.09, vijfde lid (2 maal), 1.10, eerste lid, onder b (2 maal) en onder h en 6.32, eerste lid, "Reglement Rijnpatenten" vervangen door: "Patentreglement Rijn".*

5. *In artikelen 1.10, eerste lid, onder h, 4.06, eerste lid, onder b, en 6.32, eerste lid, "Reglement radarpatenten" vervangen door: "Patentreglement Rijn".*

PROTOCOL 20

Invoeren van het elektronisch melden in de Rijnvaart (2007-I-14)

De CCR heeft in het voorjaar 2007 besloten met ingang van 1 april 2008 voor schepen die meer dan een bepaald aantal containers vervoeren, de overbrenging van de volgens het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven meldingen in elektronische vorm te eisen en opdracht gegeven aan haar Comité Politierglement, door de werkgroep Politierglement met medewerking van het bedrijfsleven en de RIS-Werkgroep, haar uiterlijk in het najaar 2007 concrete voorstellen voor de daartoe benodigde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en eventueel andere ondersteunende maatregelen voor te leggen. De invoering verplicht elektronisch te melden zal, rekening houdend met de aan boord van het betrokken schip en bij de verkeersposten beschikbare installaties, in verschillende fasen bindend in het reglement worden vastgelegd.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement en onder verwijzing naar haar Besluit 2007-I-14,

met het doel in eerste instantie voor bepaalde schepen de overbrenging van de volgens het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven meldingen in elektronische vorm te vereisen en dit in de toekomst tot andere schepen uit te breiden,

I.

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitierglement.

Deze wijziging geldt van 1 april 2008 tot en met 31 maart 2011. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op 1 april 2008 gelden, vervallen met ingang van deze datum,

II.

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement, door de werkgroep Politierglement en de RIS-Werkgroep de invoering van elektronische meldingen te volgen en maatregelen te treffen of te doen treffen, met welke eventueel bij het elektronisch melden optredende moeilijkheden kunnen worden opgelost of verminderd,

III.

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement, door de werkgroep Politierglement met medewerking van het bedrijfsleven en rekening houdend met de tot dan opgedane ervaring met het elektronisch melden van containerschepen, tot de plenaire najaarsvergadering 2009 voorstellen uit te werken waarmee de overbrenging van de volgens het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven meldingen langs elektronische weg ook voor schepen als bedoeld in het ADNR, voor tankschepen, voor schepen met een lengte van meer dan 110 m, voor samenstellen en voor zeeschepen bindend wordt voorgeschreven en inhoudelijk wordt uitgebreid,

IV.

Verzoekt haar lidstaten, het bedrijfsleven en alle andere bij het elektronisch melden betrokkenen, haar op gepaste wijze de bij het elektronisch melden opgedane ervaringen ter kennis te brengen.

Bijlage

Artikel 12.01 komt te luiden:

1. De schipper van een schip als bedoeld in het ADNR, van een tankschip, van een schip dat meer dan 20 containers vervoert, 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 zesde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, melden op het aangegeven marifoonkanaal met opgave van de volgende gegevens:
 - a) soort schip;
 - b) naam van het schip;
 - c) positie, vaarrichting;
 - d) Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen
 - e) laadvermogen;
 - f) lengte en breedte van het schip;
 - g) soort, lengte en breedte van het samenstel;
 - h. diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
 - i. route;
 - j. haven waar is geladen;
 - k. haven waar wordt gelost;
 - l. bij gevaarlijke stoffen overeenkomstig het ADNR:
 - de VN-nummers of de stofnummers;
 - de officiële benaming voor het vervoer, voor zover 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);
 - m. 0, 1, 2, 3 blauwe lichten/kegels;
 - n. aantal personen aan boord;
 - o. aantal containers aan boord;

2. De in het eerste lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder c en h, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon tijdig schriftelijk, telefonisch, of via elektronische weg aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld. In ieder geval moet de schipper het tijdstip van in- en uitvaren met zijn schip of samenstel van het meldplichtig riviergedeelte melden.
3. In de volgende gevallen moet de in het eerste lid bedoelde melding, met uitzondering van de onder c, f, g, h, i, j en n bedoelde gegevens, via elektronische weg worden overgedragen, overeenkomstig de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie 1.2:
 - schepen en samenstellen met meer dan 20 containers aan boord,
 - schepen en samenstellen met containers waarop het ADNR van toepassing is, onafhankelijk van het aantal containers.
4. Indien het schip zijn reis in een der in het zesde lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uren onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking melden.
5. Indien de in het eerste lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het meldplichtige riviergedeelte worden gewijzigd, moet dit aan de bevoegde autoriteit onmiddellijk worden medegedeeld.
6. Op de riviergedeelten:
 - a) Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,64) tot Lauterbourg (km 352,00),
 - b) Lauterbourg (km 352,00) tot Gorinchem (km 952,50),
 - c) Pannerden (km 876,50) tot Krimpen aan de Lek (km 989,20),die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord "Meldplicht", geldt de in het eerste lid bedoelde meldplicht onder de volgende voorwaarden:
 - Op het gedeelte bedoeld onder a behoeven zich slechts samenstellen als bedoeld in het ADNR te melden,
 - Op het gedeelte bedoeld onder b moeten behalve samenstellen als bedoeld in het ADNR slechts samenstellen met een lengte van meer dan 140 m en een breedte van meer dan 15 m en op het gedeelte bedoeld onder c slechts samenstellen met een lengte van meer dan 110 m of een breedte van meer dan 12 m worden gemeld,
 - Op de gedeelten bedoeld onder b en c moeten de gegevens genoemd in het eerste lid, onder a, b en d, eveneens worden verstrekt bij het passeren van de overige verkeersposten, districtscentrales en sluizen, evenals aan de met het teken B.11 aangeduide meldpunten.
7. De bevoegde autoriteit kan
 - a) voor bunkerschepen een andere meldplicht vaststellen,
 - b) voor schepen voor dagtochten een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt.”

PROTOCOL 21

Erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende bewijzen

Wijziging van het Rijnvaartpolitie­reglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)

1. De Centrale Commissie heeft met het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Akte van Mannheim de algemene voorwaarden gecreëerd voor het erkennen in de Rijnvaart van buiten de Rijnsoeverstaten geldende bewijzen.
2. In maart 2003 hebben de secretaris-generaal van de Centrale Commissie en de directeur-generaal van het Directoraat-generaal van Energie en Vervoer van de Europese Commissie een overeenkomst over de samenwerking tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie ondertekend, in de overweging dat de samenwerking, gezien het bestaan van een Rijnvaartrecht en van een gemeenschappelijk recht maar ook met het oog op de *verwezenlijking* van de uniforme Europese binnenvaartmarkt, versterkt moet worden,
3. In het voorjaar 2003 heeft de Centrale Commissie haar streven bevestigd de in het Aanvullend Protocol voorziene uitvoeringsregeling tijdig voor te bereiden, en haar bevoegde comités opdracht gegeven het werkdocument "Procedure en voorwaarden ter erkenning van scheepsattesten en schipperspatenten die door andere autoriteiten dan de CCR-lidstaten zijn afgegeven" dat het secretariaat daartoe heeft opgesteld, te onderzoeken.
4. In het voorjaar 2006 heeft de Centrale Commissie de noodzakelijkheid van samenwerkingsmechanismen tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie vastgesteld.
5. De voor de binnenvaart verantwoordelijke ministers van Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland hebben op 16 mei 2006 in Bazel een verklaring aangenomen, waarin zij benadrukken dat zij er waarde aan hechten dat de Rijnscheepvaart onverminderd kan opereren onder een zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijke juridische randvoorwaarden met behoud van haar hoge veiligheids- en milieustandaarden.
6. In het voorjaar 2007 heeft de Centrale Commissie het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn (Patentreglement Rijn) aangenomen, waarmee het erkennen van andere vaarbevoegdheidsbewijzen dan de Rijnpatenten en andere radarbevoegdheidsbewijzen dan de radarpatenten mogelijk wordt. Bij die gelegenheid heeft de Centrale Commissie tevens invoeringsbepalingen voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn aangenomen, overwegende dat die invoeringsbepalingen noodzakelijk zijn voor de implementatie van het Aanvullend Protocol om in het bijzonder een gemeenschappelijke basis te creëren voor het erkennen van buiten de Rijnsoeverstaten geldende bevoegdheidsbewijzen en om de voorwaarden ter erkenning vast te stellen, die waarborgen dat de bestaande veiligheidsstandaard op de Rijn wordt behouden.
7. De Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad heeft de voorwaarden gecreëerd die het mogelijk maken voortaan ook de Europese voorschriften aan de uit de werkzaamheden van de Centrale Commissie voortvloeiende ontwikkelingen aan te passen en die noodzakelijk zijn opdat het gemeenschappelijk vaarbewijs en het certificaat van onderzoek worden afgegeven op grond van voorschriften die een gelijkwaardige veiligheidsstandaard waarborgen.

8. In de bovenvermelde context, hebben het Comité Politierglement en het Comité Reglement van onderzoek door hun respectievelijke werkgroepen wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn uit laten werken, waarmee wordt beoogd
 - in de voorschriften voor de scheepvaart te vermelden dat documenten van andere rechtssystemen die als gelijkwaardig aan de documenten van de Rijnvaart worden beschouwd ook gelden voor de vaart op de Rijn;
 - in de voorschriften voor de scheepvaart ter attentie van de eigenaren en de schippers te verduidelijken welke bescheiden, ook in geval van gelijkwaardigheid, aan boord aanwezig moeten zijn;
 - in een lijst van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, na een zo eenvoudig mogelijke procedure de als gelijkwaardig aan het certificaat van onderzoek erkende scheepscertificaten en de voorwaarden waaronder de gelijkwaardigheid werd toegekend, snel te kunnen opnemen.

9. De lijsten van de als gelijkwaardig erkende scheepscertificaten en van de voorwaarden waaronder deze gelijkwaardigheid werd uitgesproken, moeten constant worden geactualiseerd om de bevoegde autoriteiten en het scheepvaartbedrijfsleven in de gelegenheid te stellen deze lijsten ten volle te benutten. Deze lijsten worden in de bijlagen bij het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn opgenomen. Het Comité Reglement van onderzoek krijgt de opdracht, door de Werkgroep Reglement van onderzoek, met steun van het secretariaat, te zorgen voor de actualiteit, de volledigheid en de juistheid van de lijsten. De lijsten van de als gelijkwaardig erkende scheepscertificaten en de voorwaarden waaronder de gelijkwaardigheid werd toegekend worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op haar website (www.ccr-zkr.org) gepubliceerd.

Besluit

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend de op de voorschriften gebaseerde verplichtingen van het bedrijfsleven te willen vereenvoudigen om zo de integratie en de ontwikkeling van de Europese markt te bevorderen,

onder verwijzing naar de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006, volgens welke de Rijnscheepvaart onverminderd moet kunnen opereren onder zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijke juridische randvoorwaarden met behoud van haar hoge veiligheids- en milieustandaarden,

handelend volgens het Aanvullend Protocol nr. 7, volgens welk zij de gelijkwaardigheid van andere documenten met de volgens de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 afgegeven documenten kan erkennen,

vaststellende dat het erkennen op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten geldende bevoegdheidsbewijzen niet zonder een voorafgaande wijziging van de voorschriften van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met betrekking tot de scheepscertificaten kan geschieden,

overwegende dat ook ten aanzien van de scheepscertificaten toepassingsbepalingen noodzakelijk zijn voor de implementatie van het Aanvullend Protocol Nr. 7, in het bijzonder om een gemeenschappelijke basis voor de erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende certificaten te creëren en om voorwaarden voor de erkenning, die de handhaving van de veiligheidsstandaard op de Rijn waarborgen, vast te stellen,

besluit tot de in de bijlage 1 en 2 bij dit besluit vermelde wijzigingen van de Rijnvaartreglementen,

geeft opdracht aan haar Comité Reglement van onderzoek,

- door de Werkgroep Reglement van onderzoek de voor de implementatie van het Aanvullend Protocol Nr. 7 met betrekking tot de scheepscertificaten noodzakelijke toepassingsbepalingen uit te laten werken,
- door de Werkgroep Reglement van onderzoek de erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende scheepscertificaten en in het bijzonder van de volgens de communautaire richtlijn afgegeven bevoegdheidsbewijzen van de EU-lidstaten te laten onderzoeken en van geval tot geval de voorwaarden voor de erkenning te formuleren,
- door de Werkgroep Reglement van onderzoek in het kader van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn een lijst van de als gelijkwaardig erkende buiten de Rijnsoeverstaten geldende scheepscertificaten en de voorwaarden voor de erkenning op eigen initiatief bij te laten werken, door het secretariaat van de Centrale Commissie te laten publiceren en de wijzigingen van de lijsten ter kennisneming voor te leggen,
- een consensus in de gemeenschappelijke werkgroep van de lidstaten van de Centrale Commissie en van de Europese Gemeenschap te vinden ten aanzien van de maatregelen die nodig zijn om het implementeren van de communautaire richtlijn in het nationaal recht en de werkelijke naleving van de voorschriften te kunnen vaststellen,

stelt aan de Europese Commissie voor, afspraken te maken over de procedureregels voor de gemeenschappelijke werkgroep, opdat deze zo efficiënt mogelijk kan werken en stelt ook voor technische standaarden en voorschriften die nog niet door de Commissie worden behandeld maar die van invloed zijn op de uitrusting van de schepen en op de veiligheidsstandaard van de binnenvaart, aan de werkgroep voor te leggen.

De in de bijlage 1 vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement en de in bijlage 2 vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn gelden vanaf 1 september 2008.

Bijlage 1: wijzigingen van het RPR

1. Artikel 1.02, eerste lid, komt te luiden:

- "1. Een schip alsmede een drijvend voorwerp moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die daartoe de vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als "schipper". De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van
- een Rijnpatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart en voor het soort schip dat hij voert,
 - een ander bewijs van vaarbekwaamheid, erkend volgens het Patentreglement Rijn of
 - een als gelijkwaardig erkend bewijs volgens het Patentreglement Rijn, voor het soort schip dat hij voert. Bij als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen moet hij bovendien het volgens het Patentreglement Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten."

2. *Artikel 1.08, derde lid, komt te luiden:*

"3. Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan wanneer krachtens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn een schip is voorzien van een certificaat of van een gelijkwaardig erkend certificaat, en de bouw en de uitrusting overeenstemmen met de in dat certificaat vermelde gegevens en wanneer de bemanning en de bedrijfsuitoefening in overeenstemming zijn met de voorschriften van eerdergenoemd Reglement van onderzoek."

3. *Artikel 1.10, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Letter a komt als volgt te luiden:*

"a. het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt, of een krachtens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn gelijkwaardigheid erkend certificaat."

b. *Letter b komt als volgt te luiden:*

"b. het Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid erkend volgens het Patentreglement Rijn of een krachtens het Patentreglement Rijn gelijkwaardigheid erkend vaarbewijs voor de schipper en, voor de overige leden van de bemanning het behoorlijk bijgehouden dienstboekje of het Patentreglement Rijn dan wel een ander krachtens het Patentreglement Rijn gelijkwaardig erkend bewijs van vaarbekwaamheid; bij de als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen moet de schipper bovendien het volgens het Patentreglement Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten,"

c. *Letter h komt als volgt te luiden:*

"h. Het radarpatent dan wel een ander bevoegdheidsbewijs dat krachtens het Patentreglement Rijn is toegelaten; deze documenten hoeven niet aan boord te zijn indien het Rijnpatent de vermelding "RADAR" bevat of een ander krachtens het Patentreglement Rijn toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs de overeenkomstige vermelding bevat. Indien de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het vaarbevoegdheidsbewijs en het radargetuigsschrift van een staat als gelijkwaardig heeft erkend, is het radargetuigsschrift niet vereist, wanneer het vaarbevoegdheidsbewijs een overeenkomstige vermelding bevat."

d. *Letter z komt als volgt te luiden:*

"z. de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van het Inland AIS-apparaat."

e. *Dubbelletter aa wordt als volgt toegevoegd:*

"aa. de verklaringen die volgens de artikelen 4.01, tweede lid, 4.04, tweede lid en 4.04, derde lid, van het Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zijn voorgeschreven."

Bijlage 2: wijzigingen van het ROSR

1. Artikel 1.03 komt te luiden:

"De in artikel 1.02, eerste en tweede lid, bedoelde vaartuigen moeten zijn voorzien van een certificaat van onderzoek dat is afgegeven door een Commissie van Deskundigen, die door één der Oeverstaten of België is ingesteld, of van een door de Centrale Commissie van de Rijnvaart als gelijkwaardig erkend certificaat."

2. Bijlage O wordt als volgt toegevoegd:

"Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage O

Lijst van de aan het certificaat van onderzoek volgens artikel 1.03 als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen en voorwaarden voor de erkenning van die bevoegdheidsbewijzen

(zonder inhoud)"

PROTOCOL 22

Reorganisatie van de Reglementen van de CCR en aanpassing aan de Europese richtlijnen inzake de elektromagnetische compatibiliteit evenals aan andere overeenkomstige Europese normen

Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn betreffende de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties en voor bochtaanwijzers in de Rijnvaart evenals voor hun inbouw

Geen besluit.

PROTOCOL 23

Navigatielantaarns in de binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 24

Standaardisering van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart Typegoedkeuring, inbouw en gebruik van Inland AIS-apparatuur op binnenschepen

1. De Centrale Commissie, in het bewustzijn dat voor het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart automatische systemen voor het uitwisselen van nautische gegevens tussen schepen evenals tussen schepen en inrichtingen aan land noodzakelijk zijn, heeft in het voorjaar 2006 de Standaard volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart aangenomen.
2. De richtlijnen en aanbevelingen voor binnenvaartinformatiediensten (RIS-richtlijn 2002) van de PIANC en van de CCR definiëren het automatische identificatiesysteem (AIS) voor de binnenvaart (Inland-AIS) als een belangrijke technologie voor de automatische uitwisseling van nautische gegevens tussen schepen en tussen schip en land.
3. De voorwaarden voor een betrouwbaar gebruik van het AIS zijn:
 - vakkundige installatie, voldoende nauwkeurigheid, betrouwbaarheid en storingsvrij functioneren van de aan boord vereiste inrichtingen,
 - geëigend gebruik van de parameters waaronder het vakkundig invoeren van de statische en dynamische parameters zoals de afmetingen van het schip, de positie van de antenne en informatie over de lading.
4. Dientengevolge heeft de Centrale Commissie in het voorjaar 2007 uniforme bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (Teststandaard) voor Inland AIS apparatuur aangenomen en haar Comité Politierglement opdracht gegeven door de RIS-werkgroep en de Werkgroep Politierglement, indien noodzakelijk in samenwerking met de Werkgroep Reglement van onderzoek, de noodzakelijke wijzigingen en aanvullingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, inzake de typegoedkeuring, de inbouw en het gebruik van Inland AIS-apparatuur voor te laten bereiden.
5. Met het besluiten tot de onderstaande wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn evenals met de reeds aangenomen teststandaard worden de voorwaarden voor een veilig gebruik van Inland-AIS in de toekomst gecreëerd. Dat houdt geen verplichting tot uitrusten van de schepen in.
6. De lijsten van de bevoegde autoriteiten, de toegelaten apparatuur en erkende deskundige bedrijven moeten voortdurend worden geactualiseerd om de bevoegde autoriteiten, de scheepsuitrusters, en het scheepsbedrijfsleven in de gelegenheid te stellen de lijsten ten volle te benutten. De lijsten worden net als het voorziene model van de inbouwverklaring in de bijlagen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn opgenomen. Het Comité Politierglement en het Comité Reglement van onderzoek krijgen de opdracht, door de Werkgroep Politierglement en indien noodzakelijk in samenwerking met de Werkgroep Reglement van onderzoek, met steun van het secretariaat te zorgen voor de actualiteit, de volledigheid en de juistheid van de lijsten. De lijsten van de volgens de bovengenoemde voorschriften bevoegde overheden, toegestane apparatuur en erkende deskundige bedrijven worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op haar website (www.ccr-zkr.org) gepubliceerd.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluiten 2006-I-21 en 2007-I-15 Standaardisering van het volgen en het opsporen van schepen in de binnenvaart,

vaststellende dat de veiligheid en het goede verloop van het binnenvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu door geautomatiseerde systemen voor het volgen en opsporen van schepen verder kunnen worden verbeterd en dat reeds in de volgende maanden de apparatuur voor het automatische identificatiesysteem voor de binnenvaart (Inland AIS) op binnenschepen geïnstalleerd moet worden,

bewust zijnde dat voorschriften voor de inbouw en het gebruik van deze apparatuur op binnenschepen noodzakelijk zijn opdat deze systemen veilig functioneren,

besluit tot de in de bijlage 1 en 2 bij dit besluit vermelde wijzigingen van de Rijnvaartreglementen,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement en aan haar Comité Reglement van onderzoek,

- in het bijzonder gebaseerd op de technische ontwikkeling en op de in de praktijk opgedane ervaring, door de RIS-werkgroep en de Werkgroep Politierglement en indien noodzakelijk in samenwerking met de Werkgroep Onderzoek schepen op de Rijn, eventueel noodzakelijk wordende verdere wijzigingen en aanvullingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, voor te laten bereiden,
- door de Werkgroep Politierglement de lijsten van de volgens de bovengenoemde voorschriften bevoegde overheden, toegestane apparatuur en erkende deskundige bedrijven op eigen initiatief bij te laten werken en deze lijsten door het CCR-secretariaat te laten publiceren en de wijzigingen daarvan ter kennis van de CCR te brengen,
- haar uiterlijk in het najaar 2009 van het ontwerp voor een definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek in kennis te brengen,

stelt aan de Europese Commissie voor samen te werken met de CCR, om de opstelling van uniforme voorschriften voor de typegoedkeuring en de inbouw van Inland AIS-apparatuur op alle binnenvaarwegen van de Europese Gemeenschap te waarborgen.

De in de bijlage 1 vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en de in bijlage 2 vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn gelden van 1 april 2008 tot en met 31 maart 2011. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage 1 en 2 vermelde bepalingen die nog op 1 april 2008 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage 1: Wijzigingen van het RPR

1. *Aan artikel 1.01 wordt de dubbele letter ac als volgt toegevoegd:*

"ac. Inland AIS-apparaat: een apparaat dat op een schip is ingebouwd en dat in de zin van de standaard "Volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart" (Besluit 2006-I-21) wordt gebruikt."

2. *Artikel 1.10, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:*

Letter z wordt als volgt toegevoegd:

"z. de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van het Inland AIS-apparaat."

3. *De titel van hoofdstuk 4 komt als volgt te luiden:*

"HOOFDSTUK 4 GELUIDSSEINEN VAN DE SCHEPEN; MARIFONIE; NAVIGATIEAPPARATUUR

4. *De titel van deel III komt als volgt te luiden:*

"III. Navigatieapparatuur"

5. *Artikel 4.07 wordt als volgt toegevoegd:*

"Artikel 4.07 Inland AIS-apparatuur

1. Een schip, met uitzondering van een zeeschip, mag slechts gebruik maken van AIS indien het is uitgerust met een Inland AIS-apparaat dat goed functioneert en dat van een type is dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Oeverstaten of van België.
Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert.
2. Een schip mag slechts AIS gebruiken indien de parameters die in het AIS-apparaat zijn ingevoerd op ieder moment met de werkelijke parameters van het schip overeenkomen."

Bijlage 2: Wijzigingen van het ROSR

1. *Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel na nummer 88 komt als volgt te luiden:*

"Navigatieapparatuur"

b. *Nummer 88a wordt als volgt ingevoegd:*

"88a. "Inland AIS-apparaat" een apparaat dat op een schip is ingebouwd en dat in de zin van de standaard "Volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart" (Besluit 2006-I-21) wordt gebruikt,"

2. *Artikel 7.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel van artikel 7.06 komt te luiden:*

"Artikel 7.06

Navigatieapparatuur"

b. *Het derde lid wordt als volgt toegevoegd:*

"3. De Inland AIS-apparatuur moet van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Oeverstaten of van België op grond van de teststandaard (besluit 2007-I-15).

Aan de in bijlage N, deel I, vermelde voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur moet worden voldaan.

De teststandaard en de lijsten van de overeenkomstig Bijlage N of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten AIS-apparatuur worden door de Centrale Commissie gepubliceerd."

3. *In de tabel bij artikel 24.02, tweede lid, wordt de vermelding bij artikel 7.06, derde lid, als volgt ingevoegd:*

"7.06, lid 3	Inland AIS-apparatuur	De IMO Class A Transponders die aantoonbaar vóór 1.4.2008 waren ingebouwd, zijn tot en met 31.12.2011 toegestaan."
--------------	-----------------------	--

4. De vermelding bij hoofdstuk 7 in de tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, komt als volgt te luiden:

“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
7.04, 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	1.4.2007
7.04, lid 9, vierde volzin	Ontoelaatbaarheid van het aangeven van de stuwrichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007
7.06, lid 3	Inland AIS-apparatuur	De IMO Class A Transponders die aantoonbaar vóór 1.4.2008 waren ingebouwd, zijn tot en met 31.12.2011 toegestaan.	1.4.2008"

5. Bijlage M wordt als volgt toegevoegd:

“zonder inhoud”.

6. Bijlage N wordt als volgt toegevoegd:

"Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, deel I

Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur

Inland AIS-apparatuur moet aan de eisen van de in Besluit 2007-I-15 vermelde Teststandaard voldoen. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.

B. Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

Bij de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

1. De inbouw van Inland AIS-apparatuur mag slechts worden uitgevoerd door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.
2. Het Inland AIS-apparaat moet in het stuurhuis of op een andere goed toegankelijke plaats zijn geïnstalleerd.

3. Het moet zichtbaar zijn of het apparaat in bedrijf is. Het apparaat moet permanent door elektrische energie worden gevoed door middel van een stroomkring die tegen uitvallen beschermd is en voorzien van een eigen beveiliging, en het moet rechtstreeks aan de stroombron zijn aangesloten.
4. De antennen van de Inland AIS apparatuur moeten zo zijn geïnstalleerd en aan de apparatuur zijn aangesloten dat deze onder alle normale bedrijfsomstandigheden veilig functioneren. Een ander apparaat mag slechts worden aangesloten indien de interfaces van beide apparaten compatibel zijn.
5. Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij vernieuwing of verlenging van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.
6. Het gespecialiseerde bedrijf dat de inbouw en de goede werking van de installatie heeft gecontroleerd, geeft over de bijzondere kenmerken en de juiste functionering van het Inland AIS-apparaat, een verklaring overeenkomstig bijlage N, deel II af.
7. De verklaring moet blijvend aan boord worden bewaard.
8. Een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard moet zijn afgegeven. Dit moet in de verklaring met betrekking tot de installatie worden aangetekend.

C. Informatie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Rijnsoeverstaten en België brengen onverwijld de volgende gegevens in kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart:

- a. iedere benoeming van een bevoegde autoriteit,
- b. elke afgifte of intrekking van een typegoedkeuring voor Inland AIS-apparatuur,
- c. iedere erkenning van een bedrijf dat zich in de inbouw van Inland AIS-apparatuur heeft gespecialiseerd, of iedere intrekking van een dergelijke erkenning.

Verklaring over de inbouw en het functioneren van Inland AIS-apparatuur

Soort/naam v.h. schip;

Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer;

Eigenaar van het schip

Naam:

Adres

Tel.

Inland AIS-apparaat

Type	Fabrikant	Goedkeuringsnummer	Serienummer

Hiermee wordt verklaard dat het Inland AIS-apparaat van dit schip aan de voorschriften van de bijlage N, Deel I, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Voorwaarden voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur – voldoet en dat een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard is afgegeven.

Erkend deskundig bedrijf

Naam:

Adres

Tel.

Stempel

Plaats Datum

Handtekening:

Bevoegde autoriteit voor de erkenning van het gespecialiseerde bedrijf

Naam:

Adres

Tel.

Bijlage N, Deel III

(Model)

1. Lijst van de het volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van Inland AIS-apparatuur bevoegde autoriteiten

Land	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
België				
Duitsland				
Frankrijk				
Nederland				
Zwitserland				

Is geen autoriteit vermeld, dan betekent dat de betrokken staat geen bevoegde autoriteit heeft benoemd.

2. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn toegelaten Inland AIS-apparatuur

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten Inland AIS-apparatuur

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

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

België

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Frankrijk

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Zwitserland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend."

PROTOCOL 25

Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, bijlagen G, K, F)

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

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 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06 en bijlagen G, K, F van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

Deze wijzigingen gelden van 1 april 2008 tot en met 31 maart 2011. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op 1 april 2008 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage

1. *Artikel 14.13 komt te luiden:*

Vóór de ingebruikneming van een vloeibaargasinstallatie, na iedere verandering of reparatie en bij iedere vernieuwing van de in artikel 14.15 bedoelde aantekening moet de gehele installatie worden gekeurd door een deskundige die als zodanig door de Commissie van Deskundigen is erkend. Deze deskundige moet bij de keuring nagaan of de installatie in overeenstemming is met dit hoofdstuk. Bij passagiersschepen moet hij bovendien vaststellen of een geldige verklaring over de conformiteit van de inbouw van de in artikel 15.15, negende lid, bedoelde alarminstallatie, of over de controle van die installatie, aanwezig is. Hij moet aan de Commissie van Deskundigen een verslag van de keuring uitbrengen.

2. *De vermelding bij artikel 15.01, tweede lid, in de tabel bij artikel 24.02, tweede lid, komt als volgt te luiden:*

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

3. De vermelding bij artikel 15.01, tweede lid, in de tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, komt als volgt te luiden:

“art. 15.01, lid 2, onder c	Verbod van oliekachels met verdampingsbranders als bedoeld in art.13.04	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006
art.15.01, lid 2, onder d	Verbod van verwarmingen met vaste brandstoffen bedoeld in art. 13.07	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006
art. 15.01, lid 2, onder e	Verbod van vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045 De overgangsbepaling geldt uitsluitend indien alarminstallaties overeenkomstig art. 15.15, negende lid, aanwezig zijn.	1.1.2006"

4. In artikelen 2.01, tweede lid, onder c, 19.03, onder a, 20.02, tweede lid, tweede alinea, 21.03, onder a, 23.01, eerste lid, derde alinea, 23.02, tweede lid, onder 2.5, onder c (2 maal), onder 2.6, onder d, tweede en zevende lid, 23.03, eerste lid, onder a en b, tweede lid, 23.04, tweede lid, laatste alinea, vierde lid, vijfde lid, onder a, 23.10, eerste lid, voetnoot 2 van de tabel, 23.11, eerste lid, voetnoot 2 van de tabel, bijlage G, tweede lid, tweede alinea, bijlage K, titel, bijlage F, bladzijde 7, titel en eerste alinea, bladzijde 62, onder A, eerste alinea: “Reglement Rijnpatenten” vervangen door: “Patentreglement Rijn”.

PROTOCOL 26

Wijziging van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (Artikel 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)

Besluit

De Centrale Commissie,

ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 8a, eerste lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

Deze wijziging geldt met ingang van 1 oktober 2008.

Bijlage

Artikel 8a.02, eerste lid, komt te luiden:

- "1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle motoren met een nominaal vermogen (P_N) gelijk aan of groter dan 19 kW, die geïnstalleerd zijn aan boord van vaartuigen of die ingebouwd zijn in zich aan boord bevindende werktuigen, voor zover deze werktuigen niet vallen onder de desbetreffende richtlijnen van de Europese Gemeenschap met betrekking tot de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes."

PROTOCOL 27

Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artt. 8.05, 24.02, 24.06)

Besluit

I.

De Centrale Commissie

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

ter vermindering van de gevaren in verband met brand op binnenschepen, rekening houdend met de opgedane praktische ervaring en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

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

besluit tot de in bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 8.05, 24.02 en 24.06.

Deze wijzigingen gelden van 1 april 2008 tot en met 30 september 2010. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op 1 april 2008 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

II.

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

vaststellende dat de voorschriften van artikel 22a.05 van het ROSR door meerdere verschillende voorschriften van tijdelijke aard werden gewijzigd en verlengd,

ter verduidelijking van de geldige tekst,

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

besluit tot de in bijlage 2 bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 22a.05 van het ROSR. Deze wijziging geldt van 1 april 2008 tot en met 30 september 2010.

De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van artikel 22a.05, die nog op 1 april 2008 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage 1: artikelen 8.05, 24.02, 24.06

1. *Artikel 8.05, zevende lid, komt te luiden:*

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

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

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

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

2. *In de tabel bij artikel 24.02, tweede lid, komt de vermelding bij artikel 8.05, lid 7, eerste zin, als volgt te luiden:*

Artikel en lid	INHOUD	TERMIJN EN VOORWAARDEN
"8.05, lid 7, eerste zin	Bediening vanaf het dek van snelsluitkleppen van de tank, ook wanneer de betrokken ruimten gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015"

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


a. *De vermelding bij artikel 8.05, zevende lid, eerste zin, wordt als volgt ingevoegd:*

"8.05, lid 7, eerste zin	Bediening vanaf het dek van snelsluitkleppen van de tank, ook wanneer de betrokken ruimten gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.4.2008"
--------------------------	--	--	-----------

b. *De vermelding bij artikel 8.05, negende lid, eerste zin, komt te luiden:*

"8.05, lid 9, eerste zin	Peilinrichtingen moeten afleesbaar zijn tot aan de hoogste vulstand	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.1999"
--------------------------	---	--	-----------

4. In de bijlage I wordt schets 9 als volgt ingevoegd:

“Schets 9 Snelsluitklep van de tank		kleuren: bruin/wit”
--	---	---------------------

Bijlage 2: Artikel 22a.05

Artikel 22a.05 dient in de volgende versie te worden toegepast:

“Artikel 22a.05

Aanvullende vereisten

1. Vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m moeten:
 - a. beschikken over een meerschroefsaandrijving met tenminste twee van elkaar onafhankelijke aandrijfmotoren met eenzelfde vermogen en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie die ook werkt indien het vaartuig niet geladen is, of beschikken over een enkelschroefsaandrijving en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie. De boegschroefinstallatie moet voorzien zijn van een eigen energieverzorging, ook werken indien het vaartuig niet geladen is en bij uitval van de hoofdaandrijving het voortbewegen op eigen kracht mogelijk maken;
 - b. beschikken over een radarinstallatie met bochtaanwijzer als bedoeld in artikel 7.06, eerste lid;
 - c. beschikken over een vast ingebouwde lensinrichting als bedoeld in artikel 8.08;
 - d. voldoen aan de eisen van artikel 23.09, eerste lid, onderdeel 1.
2. Vaartuigen, met uitzondering van passagiersschepen, met een lengte L van meer dan 110 m, die bovenstrooms van Mannheim willen varen, moeten bovendien:
 - a. in geval van averij in het middelste derde deel van het vaartuig kunnen worden gedeeld, zonder dat de inzet van zwaar bergingsmaterieel noodzakelijk is. De gedeelde stukken van het vaartuig moeten na het delen kunnen blijven drijven;
 - b. een document van een erkend classificatiebureau overleggen, waarmee hetrijfvermogen, de trimsituatie en de stabiliteit van de gedeelde stukken van het schip worden aangetoond; hieruit dient tevens te blijken vanaf welke beladingstoestand hetrijfvermogen van de beide delen niet meer gewaarborgd is. Het document moet aan boord aanwezig zijn;

- c. als dubbelwandig schip volgens het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) zijn gebouwd. Motorschepen moeten aan de nummers 9.10.91 tot en met 9.10.95 en tankschepen aan de nummers 9.3.2.11.7 en 9.3.2.13 tot en met 9.3.2.15 van deel 9 van het ADNR voldoen;
 - d. beschikken over een meerschroefsaandrijving overeenkomstig het eerste lid, onder a, eerste alinea;
 - e. een notitie in het certificaat van onderzoek onder punt 52 hebben, dat zij voldoen aan de bijzondere eisen overeenkomstig de onderdelen a tot en met d.
3. Passagiersschepen met een lengte L van meer dan 110 m, die bovenstrooms van Mannheim willen varen, moeten, behoudens het eerste lid:
- a. onder toezicht van een erkend classificatiebureau voor de hoogste klasse daarvan zijn gebouwd of omgebouwd. Dit moet worden bevestigd door een document van het classificatiebureau. De lopende klasse is niet vereist;
 - b. een dubbele bodem met een hoogte van tenminste 600 mm hebben, en een schotindeling hebben die garandeert dat het schip bij vollopen van twee willekeurige, naast elkaar gelegen waterdichte compartimenten niet inzinkt tot onder de indompelingsgrenslijn en er een resterende veiligheidsafstand van 100 mm blijft bestaan,
of
een dubbele bodem met een hoogte van tenminste 600 mm hebben, en een dubbele romp met een afstand tussen de buitenwand van het schip en het langsschot van tenminste 800 mm hebben;
 - c. beschikken over een meerschroefsaandrijving met tenminste twee van elkaar onafhankelijke aandrijfmotoren met eenzelfde vermogen en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie die zowel in de lengte- als dwarsrichting werkt;
 - d. de hekankers van uit het stuurhuis direct kunnen presenteren.
 - e. een notitie in het certificaat van onderzoek onder punt 52 hebben, dat zij voldoen aan de bijzondere eisen overeenkomstig de onderdelen a tot en met d.”

PROTOCOL 28

Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikel 10.01, bijlage B)

Besluit

De Centrale Commissie

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

ter verduidelijking van bepaalde voorschriften en ter aanpassing van het model van het certificaat van onderzoek aan de gewijzigde voorschriften,

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

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 10.01 en van bijlage B van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

Deze wijzigingen gelden vanaf 1 april 2008 tot en met 30 september 2010.

Bijlage

1. *Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:*

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

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

a. bij ankers met een massa tot en met 500 kg: $R = 0,35 \cdot P'$ [kN] ;

b. bij ankers met een massa van meer dan 500 t/m 2000 kg:

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

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

In deze formule betekent:

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

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

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

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

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

2. *Bijlage B, onderdeel 35-36 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Onderdeel 35 komt als volgt te luiden:*

“35. Lensinrichting Aantal lenspompen, waarvan gemotoriseerd Minimumdebiet eerste lenspomp l/min tweede lenspomp l/min”

b. *Onderdeel 36 komt als volgt te luiden:*

“36. Aantal en plaats van afsluiters als bedoeld in art. 8.08, tiende en elfde lid.”
--

PROTOCOL 29

Vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 30

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2006-I-26)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

neemt op grond van informatie van de voorzitter van haar Permanent Technisch Comité, kennis van de geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

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

stelt vast dat deze maatregelen

- van buitengewoon algemeen belang zijn
- aan een verbetering van de veiligheid en het goede verloop evenals van de duurzame ontwikkeling van de scheepvaart bijdragen
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk wordt belemmerd.

Bijlage

Bijlage

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Duitse Rijn
in 2007**

Nr.	Project	Kmr.	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336 - 338	Aanvang: 1978 Sindsdien doorlopende uitvoering	Geen gevolgen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336 - 352	Aanvang: 1998 sindsdien uitvoering indien noodzakelijk	Geen gevolgen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	Aanvang: 1999	Geen gevolgen
4	Sedimentaanvulling Middenrijn	593 - 596	Aanvang: oktober 2005 Gereed: januari 2006 In 2006 geen verdere aanvulling, voor 2007 is een sedimentaanvulling gepland	Geen gevolgen
5	Sedimentaanvulling "Steinerne Bänke 3"	747,0 - 768,5	Aanvang: april 2006 Gereed: november 2007	Geen gevolgen
6	Sedimentaanvulling Benedenrijn	813,0 - 818,0 824,0 - 826,0 828,0 - 830,0 835,0 - 838,0	Aanvang: maart/april 2008 Gereed: november 2008	Geen gevolgen
7	"Opvulling van bodemkribben Emmerich"	850,5 - 853,0	Aanvang: april 2006 Gereed: juni 2007	Geen gevolgen
8	Hoogwaterbekken Rees	833,5 - 838,5	Aanvang: januari 2008 Gereed: november 2012	Geen gevolgen

Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn

Nr.	Project	Kmr.	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregelen op lange termijn	Geen gevolgen
2	Inrichten van een autosteiger in Lobith	862	Voltooiing van de werkzaamheden 2007	Geen gevolgen
3	Creëren van een verbindingsvaarweg tussen de autosteiger en de overnachtingshaven	864	Voltooiing van de werkzaamheden 2007	Geen gevolgen
4	Nieuwbouw van een overnachtingshaven	860	Voltooiing van de werkzaamheden Vertraging in de planningsfase vanwege juridische procedures met betrekking tot de EG-Habitat-Richtlijn	Geen gevolgen
5	Verbetering en uitbreiding van de capaciteit van de overnachtingshavens		Voltooiing van de werkzaamheden Deze maatregelen zijn nog in de planningsfase	Geen gevolgen
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
6	Algemene renovatie van de sluizen en stuwdammen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Voltooiing van de werkzaamheden De eerste gedeeltelijke maatregelen zijn voltooid, de hoofdwerkzaamheden zijn nog niet gestart	geringe gevolgen met betrekking tot scheepvaartonderbreking
7	Verwijdering van ondieptes	880 – 884, 952	Voltooiing van de werkzaamheden 2007	Geen gevolgen

PROTOCOL 31

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen (separaat)

Protocol 32

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2006 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 2006 goed.

PROTOCOL 33

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2006 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 2006 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

PROTOCOL 34

Archieven van de Centrale Commissie

Besluit

Gezien het rapport van het secretariaat,

overwegende dat het in bewaring geven bij een in het beheer en de raadpleging van dergelijke documenten gespecialiseerde overheidsinstantie, van het deel van de archieven van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart dat alleen nog een historisch belang vertegenwoordigt, een geëigende maatregel is,

overwegende dat het aangewezen is in een duidelijke rechtsbasis voor de bij de Direction des Archives Départementales du Bas-Rhin in depot gegeven stukken te voorzien,

overwegende dat het ontwerp-contract dat door de Archives Départementales du Bas-Rhin is voorgesteld, voldoet,

machtigt haar secretaris-generaal een contract op die basis met de Archives Départementales du Bas-Rhin af te sluiten.

PROTOCOL 35

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 2007 en van 31 december 2007 op 1 januari 2008 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2007 en van 31 december 2007 op 1 januari 2008 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 36

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

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2008 tot 31 december 2008.

Protocol 37

Viering van de Akte van Mannheim door de stad Mannheim

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op de uiting van vriendschap door de stad Mannheim en de Mannheimer Schiffahrtsverein in de vorm van een driejaarlijkse viering met diner ter ere van de Akte van Mannheim van 1868,

overwegende de persoonlijke bijdrage aan de organisatie van deze vieringen door de heer Gerhard Widder, voormalig burgemeester van de Stad Mannheim en de heer Helmut Kühnle, erevoorzitter van de Mannheimer Schiffahrtsverein,

geeft hierbij plechtig uiting aan haar dankbaarheid jegens deze twee personen voor het al werk dat zij ten bate van de Rijnvaart en ter bevordering van de beginselen van de Akte van Mannheim van 1868 hebben verricht.

PROTOCOL 38

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 39

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 28 en 29 mei 2008 te Straatsburg.