

**CENTRALE  
COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**



**VOORJAARSZITTING 2007**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2007 - I)**

**Straatsburg, 31 mei 2007**



CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**CC/R (07) 1 Final**

**VOORJAARSZITTING 2007**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2007-I)**

**Straatsburg, 31 mei 2007**



# INHOUD

Bladzijde

<b>I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda</b>	
Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda .....	1
<b>II. Algemene en juridische zaken</b>	
Protocol 2: Implementatie van de Verklaring van Bazel .....	1
Protocol 3: Betrekkingen met de Europese Commissie .....	1
Protocol 4: Voorzorgsmaatregelen tegen terroristenacties .....	1
Protocol 5: Stand van bekrachtigingen van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR .....	2
<b>III. Economische zaken</b>	
Protocol 6: Economische situatie in de Rijnvaart .....	2
Protocol 7: Situatie en toekomst van de hotelscheepvaart .....	14
<b>IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering</b>	
Protocol 8: Samenwerking met de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn .....	14
Protocol 9: Inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart .....	14
<b>V. Vraagstukken inzake schipperspatenten en bemanningen</b>	
Protocol 10: Wijziging van het Reglement Rijnpatenten en van het Reglement over de afgifte van radarpatenten in het vooruitzicht van het erkennen op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7 .....	14
Protocol 11: Invoeringsbepalingen voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn, overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7.....	16
<b>VI. Kwesties inzake de verkeersregels</b>	
Protocol 12: Verlenging van een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Politierglement (Artikel 1.01) .....	21
Protocol 13: Wijziging van het Politierglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 1.08) .....	21
Protocol 14: Invoeren van het elektronisch melden in de Rijnvaart .....	23

Protocol 15: Standaardisering van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart – Typegoedkeuring, inbouw en gebruik van AIS-apparatuur op binnenschepen.....	24
Protocol 16: Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Artt. 22a.01 tot en met 22a.06).....	27
Protocol 17: Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artt. 10.05, 15.09, 24.04) .....	28
Protocol 18: ADNR.....	31
<b>VII. Technische vraagstukken in verband met de Rijnvaart</b>	
Protocol 19: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2006 .....	31
Protocol 20: Uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de sluizen van Iffezheim (kmr 334,00) .....	33
Protocol 21: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen .....	34
<b>VIII. Beheer</b>	
Protocol 22: Begroting voor 2008 van de Centrale Commissie .....	34
Protocol 23: Begroting voor 2008 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden .....	34
Protocol 24: Voorlopige begroting van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan .....	35
Protocol 25: Samenstelling van het secretariaat .....	35
Protocol 26: Wijziging van het Personeelsreglement .....	36
Protocol 27: Wijziging van het organigram .....	37
Protocol 28: Personeelscomité .....	38
Protocol 29: Goedkeuring van het verslag van der werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2006 .....	38
<b>IX. Diversen</b>	
Protocol 30: Persbericht .....	44
Protocol 31: Datum van de volgende vergadering .....	44



**CC/R (07) 1 - Final**  
31 mei 2007

fr/de/nl

---

**AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2007**

**PROTOCOL 1**

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

Geen besluit.

**PROTOCOL 2**

**Implementatie van de Verklaring van Bazel**

Geen besluit.

**PROTOCOL 3**

**Betrekkingen met de Europese Commissie**

Geen besluit.

**PROTOCOL 4**

**Vorzorgsmaatregelen tegen terroristenacties**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

haar besluit 2002-II-8, waarmee de groep ad hoc "Veiligheid van de binnenvaart ten opzichte van terroristenacties" werd ingesteld, in herinnering roepend,

met het oog op de in het verband van de IMO en in het kader van ISPS gaande zijnde werkzaamheden,

draagt haar groep G/TER op voorstellen uit te werken inzake een toegesneden opname van het transport over water en van binnenschepen in de maatregelen die op het niveau van de zeevaart mogelijk aangenomen zouden kunnen worden in het vlak van de bescherming tegen terroristische acties en tegen criminaliteit, en haar daarover verslag te doen tijdens de zitting van het voorjaar 2008.

## **PROTOCOL 5**

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

Geen besluit.

## **PROTOCOL 6**

### **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 2006 en de vooruitzichten voor het eerste halfjaar 2007.

**Bijlage**



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

in 2006 en vooruitzichten voor het eerste halfjaar 2007

### I. Algemeen

#### a. Algemene situatie

De vraag naar vervoer op de Rijn is in 2006 toegenomen, dankzij een groeipercentage van het BBP in de eurozone dat in 2006 2,7% heeft bereikt. Zo is in 2006 het vervoerde volume op de traditionele Rijn met 3% toegenomen en tijdens het tweede halfjaar 2006 zelfs met meer dan 8% ten opzichte van het tweede halfjaar 2005, toen bijzonder lage waterstanden geregistreerd werden. Alleen de landbouwsector en de containervaart liepen in 2006 iets terug. De vooruitzichten wat de economische groei van de eurozone betreft blijven begin 2007 optimistisch, zodat de vervoersvraag op de Rijn ook in 2007 daarvan zou moeten profiteren.

#### b. Waterstanden

De in 2006 geregistreerde perioden met lage waterstanden waren niet zo langdurig als in 2005. Na perioden met te hoge waterstanden in de lente, wisselden korte perioden van hoog- en laagwater zich in de rest van het jaar af, naar gelang de neerslag.

#### c. Brandstofprijzen

In de loop van het tweede halfjaar 2006 daalde de brandstofprijs ten opzichte van het hoogste niveau dat in augustus werd bereikt. Deze dalende tendens zette zich voort tot eind januari, waarna de prijzen weer begonnen te stijgen. Over het gehele jaar 2006 genomen kan worden geconstateerd dat de gasolieprijs gemiddeld 12% hoger was dan in 2005, ondanks deze in de loop van het laatste kwartaal geregistreerde daling van de prijzen. Vanaf april 2007, hebben de prijzen weer bijzonder hoge niveaus bereikt, die zouden kunnen aanhouden.

### II. Situatie in de drogeladingvaart

#### a. Vervoerd volume

##### *Landbouwsector*

Het vervoer van landbouwproducten op de Rijn is over het geheel genomen in 2006 met bijna 4 % afgenomen. Zelfs in het tweede halfjaar 2006 was er in vergelijking met het tweede halfjaar 2005 een daling van circa 6 % waarneembaar, in het bijzonder voor de landbouwproducten. Het vervoer van tarwe daalde (- 4 %) maar tegelijkertijd nam het vervoer van andere graangewassen toe. Ook het vervoer van veevoeder nam af terwijl het vervoer van plantaardige oliën en oliezaden met 12 % is toegenomen. De uitleg van deze ontwikkelingen kan in het bijzonder worden teruggevoerd op de ontwikkeling van de oliezaden in verband met de groeiende interesse voor bio-energetische gewassen.

### **Staalsector**

De staalsector blijft profiteren van de sterke vraag zowel op de wereldmarkt als op de Europese markt. Zo is in 2006 de vraag op de wereldmarkt met 8,5% toegenomen en deze tendens zou zich in 2007 voort moeten zetten met 5,9%. In 2006 heeft de groei in de sector bouw en openbare werken ook bijgedragen aan de aanhoudende vraag naar staal in West-Europa.

In deze context is het vervoer op de Rijn in deze sector over het gehele jaar 2006 met bijna 1% voor de grondstoffen en met 5% voor de afgewerkte producten en halffabricaten gestegen. Het tweede halfjaar werd gekenmerkt door een stijging van 6% van het vervoer van grondstoffen en van 17% van de metaalproducten. De waterstanden in het najaar 2006, die, in tegenstelling tot in het najaar 2005, de binnenvaart in staat stelde volledig te kunnen beantwoorden aan de vraag in deze sector, hebben ongetwijfeld aan deze aanzienlijke stijging bijgedragen.

Rekening houdend met de verwachte toename van de vraag op de wereldmarkt, evenals op de Europese markt, zij het in mindere mate, zou de vraag naar vervoer in deze industriesector zich op z'n minst in 2007 moeten handhaven.

### **Energiesector: kolen**

Het op de Rijn vervoerde volume van kolen is in de loop van 2006 met meer dan 7% gestegen. De globaal aanhoudende vraag naar vervoer is de directe consequentie van een op volle toeren draaiende staalsector en van een aanhoudende vraag naar stoomkolen vanuit de krachtcentrales, ten gevolge van de hoge aardolieprijzen.

Vooral in het tweede halfjaar is het volume gestegen (16%), mede dankzij de veel gunstigere waterstanden dan in het najaar 2005.

In de loop van de eerste maanden van 2007, kon een afname van de vraag naar vervoer worden waargenomen. Dit is een consequentie van de bijzonder zachte winter en het daaruit voortvloeiende geringe kolenverbruik. Naar verwachting zal daardoor in 2007 het vervoer van kolen niet opmerkelijk toenemen.

### **Zand, grind, steen en bouwmaterialen**

Over het gehele jaar genomen is een toename van 10% van het vervoer van bouwmaterialen geregistreerd. In het bijzonder de afvaart van zand en grind, die op zich al 50% van het op de Rijn vervoerde volume aan bouwmaterialen vertegenwoordigt, is met bijna 15% in volume en met 18,5% in prestatie toegenomen. In het tweede halfjaar 2006 heeft de toename van het vervoerde volume van bouwmaterialen 17% bereikt, en dit betekende in het bijzonder +21% voor de afvaart.

Opvallend is dat bij het vervoer in de afvaart de prestatie in tkm meer is toegenomen dan het volume, en wel met +30% in het tweede halfjaar 2006, hetgeen een opleving van de betrokken markt in de sector van de Benedenrijn inhoudt.

Deze gunstige ontwikkeling van de vraag naar vervoer van bouwmaterialen kan op de huidige groei in de sector bouw en openbare werken, in het bijzonder in Duitsland worden teruggevoerd. Zowel de bouw van huizen en bedrijfsruimten als de openbare werken profiteren van deze groei die door een gunstige economische conjunctuur wordt versterkt. Naar de mening van deskundigen van de sector zou deze tendens zich moeten voortzetten in 2007.

## **b. Vrachtprijsontwikkeling**

In 2006 werd voor de vrachtprijzen in de drogelading het hele jaar door een stijgende tendens geregistreerd, afgezien van enkele schommelingen in direct verband met de waterstanden. Opmerkelijk is dat de vrachtprijzen toenamen in een context van een stijgend vervoerd volume (+3,7%) op de traditionele Rijn.

## **c. Containervervoer**

Het containervervoer op de traditionele Rijn nam in lichte mate af met -1%. Deze ontwikkeling dient vergeleken te worden met de toename van de aanvoer in de zeehavens. In Rotterdam nam het volume met meer dan 4% toe en in Antwerpen met 8%, terwijl de aanvoer van het volume in de haven van Amsterdam is verdrievoudigd ten opzichte van 2005.

De reden dat de Rijnvaart heeft niet verder heeft kunnen profiteren van deze ontwikkeling is terug te voeren op het feit dat bij de overslagplaatsen voor de binnenvaart knelpunten ontstonden. Vooral de haven van Rotterdam is haar capaciteitsgrens nabij. Op de Rijn is het vervoer van lege containers in 2006 verminderd met 8,5%, terwijl het vervoer van volle containers met bijna 3% is gestegen, in het bijzonder in de afvaart.

Het feit dat sommige industriële polen in toenemende mate bepaalde producties en montages externaliseren kan ook een uitwerking op de vraag naar vervoer hebben.

Sinds het eerste kwartaal van 2007 lijkt het vervoer op de Rijn weer toe te nemen, de negatieve gevolgen van het ongeval bij Keulen in maart buiten beschouwing latend. In de ARA havens blijft in 2007 de aanvoer sterk toenemen en het is nu aan de Rijnvaart om van die bijzonder gunstige conjunctuur profijt te trekken.

## **III. Situatie in de tankvaart**

### **a. Vervoerd volume**

#### ***Energiesector***

Het vervoer van aardolieproducten is in 2006 met ruim 1% gestegen en die toename was in het tweede halfjaar bijna 5% in vergelijking met het tweede halfjaar 2005. Het vervoer van benzine is in de afvaart met 20% toegenomen, hetgeen terug te voeren is op de export naar de Verenigde Staten, maar in de opvaart was de tendens dalend omdat het aandeel aan dieselmotoren in het motorrijtuigenpark steeds groter wordt. Het vervoer van kerosine is in de afvaart met meer dan 16% in volume gedaald.

Tegelijkertijd nam in de loop van 2006 het vervoer van gasolie in de afvaart met 5% en in de opvaart met 3% toe. Deze over het hele jaar geregistreerde tendensen, tekenden zich in het tweede halfjaar van 2006 nog duidelijker af.

De tijdelijke daling van de aardolieprijzen op de wereldmarkt tussen september en december 2006, heeft tot een grotere bedrijvigheid op die markt geleid, omdat de voorraden weer werden aangevuld.

Begin 2007 daalde de vraag naar vervoer op de Rijn tot een laag niveau, ten gevolge van de zachte winter die een daling van het verbruik van stookolie (-25%) ten gevolge had, de plicht tot toevoeging van biobrandstoffen in Duitsland vanaf 1 januari 2007 en de weer stijgende prijzen op de aardoliemarkt. De vooruitzichten blijven hier voornamelijk afhankelijk van de prijsschommelingen op de wereldmarkt.

## **Chemische sector**

Onder de invloed van een in 2006 en de eerste maanden van 2007 aantrekkende conjunctuur in de chemische industriesector, is over het gehele jaar genomen het door de Rijnvaart vervoerde volume met 2% gestegen, in vergelijking met het tweede halfjaar van 2005 en 2006 was de toename 5%.

De prognoses voor deze industriesector zijn optimistisch, zowel betreffende de vraag naar vervoer voor het binnenland als voor de export, zodat de vraag naar vervoer op de Rijn ook groot zou moeten blijven.

### **b. Vrachtprijzontwikkeling**

De vrachtprijzen hebben begin 2006 vanwege de lage waterstanden hoogtepunten bereikt. Deze kwamen in de loop van het jaar, met het terugkeren van normalere waterstanden en een minder grote vraag naar vervoer van aardolieproducten, weer op duidelijke lagere niveaus. Vanaf augustus deed de prijsdaling op de aardoliemarkt de vraag weer opleven en dit had een directe uitwerking op de vrachtprijzen.

In het eerste kwartaal 2007 heeft de combinatie van een door de zachte winter teruggelopen vraag en goede waterstanden geleid tot lagere weinig aantrekkelijke vrachtprijzen voor de tankvaart.

## **IV. Ontwikkeling aan de aanbodzijde**

Het in de vaart brengen van nieuwe eenheden zette zich in 2006 in een hoog tempo voort met voor de drogelading 51 eenheden, hetgeen een capaciteit van 112 370 ton inhoudt. Daarentegen werden voor de drogelading slechts 28 eenheden in de vaart gebracht, dat wil zeggen 77 565 ton, ten opzichte van 48 eenheden (133 387 ton) in 2005. De oorzaak ligt eerder bij de productiecapaciteiten van de scheepswerven en bij de toeleveranciers van scheepsuitrustingen, die beide het hoofd moeten bieden aan een bijzonder grote vraag naar nieuwbouw op de wereldmarkt. Al sinds enige tijd hebben zij het maximum van hun capaciteit bereikt. Verwacht wordt dat in 2007 weer een groot aantal eenheden in de vaart wordt gebracht.

## **V. Conclusies en vooruitzichten**

### **Exploitatievoorwaarden in 2006:**

Het jaar 2006 lijkt voor de drogelading te zijn gekenmerkt door een grote vraag naar vervoer en door vrachtprijzen met een stijgende tendens. In de tankvaart registreerde de chemische sector gedurende het hele jaar een aanhoudende activiteit, terwijl in de aardoliesector belangrijke schommelingen aan de vraagzijde werden geconstateerd.

De post "brandstof" is in 2006 weliswaar in vergelijking met de exploitatiekosten erg hoog gebleven, maar toen in september, een periode van grote activiteit, de prijzen duidelijk daalden, werd die last veel dragelijker.

### **Overbelasting van de productiecapaciteiten van de scheepswerven:**

Met het oog op de nieuwe indelingscriteria voor het vervoer van stoffen in dubbelwandige schepen die vanaf 2009 en 2018 gaan gelden, zal de tankvloot de volle bouwcapaciteit moeten benutten, dat wil zeggen circa 60 eenheden per jaar, om uiterlijk 2018 vernieuwd te kunnen zijn.

***Algemene vooruitzichten: de aanpassing van het aanbod aan de vraag naar vervoer is wisselend:***

In de sector van de drogelading komt de ontwikkeling van de capaciteit van de vloten door de inbreng van nieuwe eenheden, overeen met de ontwikkeling van de uit een aanhoudende economische activiteit voortvloeiende vraag naar vervoer. Naar verwachting blijft deze aanhoudende vraag voortduren.

Daarentegen zou in de tankvaart, gezien de nieuwe eenheden die worden ingezet, de aanbodzijde tijdelijk met een overcapaciteit ten opzichte van de vraag geconfronteerd kunnen worden. Voor de vraag naar vervoer van aardolieproducten is namelijk op z'n minst een stagnerende, zometer licht dalende tendens waarneembaar. Tegelijkertijd wordt, om aan de eisen van de verladers te kunnen beantwoorden, de vloot vernieuwd met het in de vaart brengen van dubbelwandige schepen.

***Overbelasting in de zeehavens:***

In 2006 was de impact van de overbelasting bij de containeroverslag tussen de zeeterminals en de binnenvaart duidelijk merkbaar. Dit was met name in Rotterdam het meest opvallend. De Rijnvaart heeft slechts in geringe mate geprofiteerd van de sterke toename op de containervervoersmarkt en dat terwijl, over het algemeen genomen, de waterstanden gunstig waren. Al het mogelijke moet gedaan blijven worden om die knelpunten bij de zeehavens te laten verdwijnen.

### Goederenvervoer op de traditionele Rijn (jaarlijks)

2006	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	7619	2275	6215	1872	1404	403
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11213	2484	4704	916	6509	1568
2 Vaste minerale brandstoffen	28343	5559	780	87	27562	5472
3 Aardolieproducten	32569	8386	7924	1719	24645	6667
4 Ertsen, metaalafval	33693	4135	2165	343	31528	3793
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	12376	2376	6600	1120	5776	1257
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	41337	7574	31254	5831	10083	1743
7 Meststoffen	4198	1182	1765	466	2432	716
8 Chemische producten	16513	3624	6307	1109	10207	2515
9 Voertuigen, machines en overige goederen	18799	5762	12383	3709	6416	2053
99 daaronder andere transporten	17643	5515	11542	3506	6101	2009
<b>Totaal</b>	<b>206660</b>	<b>43357</b>	<b>80097</b>	<b>17171</b>	<b>126563</b>	<b>26185</b>

2005	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	8173	2296	6861	2009	1312	287
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11489	2794	4668	986	6821	1808
2 Vaste minerale brandstoffen	26345	5577	666	72	25679	5504
3 Aardolieproducten	32201	8344	7407	1563	24794	6781
4 Ertsen, metaalafval	33441	4106	1938	320	31503	3786
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	11788	2252	6579	1152	5208	1100
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	37270	6681	27348	4942	9923	1738
7 Meststoffen	4282	1175	1772	448	2509	727
8 Chemische producten	16199	3368	6718	1108	9481	2260
9 Voertuigen, machines en overige goederen	19292	5958	12724	3836	6568	2122
99 daaronder andere transporten	18002	5688	11686	3604	6316	2085
<b>Totaal</b>	<b>200480</b>	<b>42551</b>	<b>76681</b>	<b>16436</b>	<b>123798</b>	<b>26113</b>

Ontwikkeling tussen 2005 en 2006 (in %)						
0 Landbouwproducten	-6,78	-0,92	-9,42	-6,81	7,01	40,30
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	-2,40	-11,10	0,77	-7,08	-4,57	-13,29
2 Vaste minerale brandstoffen	7,58	-0,32	17,19	20,77	7,33	-0,58
3 Aardolieproducten	1,14	0,51	6,98	10,01	-0,60	-1,68
4 Ertsen, metaalafval	0,75	0,71	11,71	7,06	0,08	0,17
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	4,99	5,51	0,32	-2,81	10,91	14,23
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	10,91	13,37	14,28	17,99	1,62	0,30
7 Meststoffen	-1,97	0,57	-0,38	3,92	-3,06	-1,49
8 Chemische producten	1,94	7,59	-6,12	0,08	7,65	11,27
9 Voertuigen, machines en overige goederen	-2,56	-3,30	-2,68	-3,31	-2,32	-3,27
99 daaronder andere transporten	-2,00	-3,04	-1,24	-2,71	-3,40	-3,65
<b>Totaal</b>	<b>3,08</b>	<b>1,89</b>	<b>4,45</b>	<b>4,47</b>	<b>2,23</b>	<b>0,28</b>

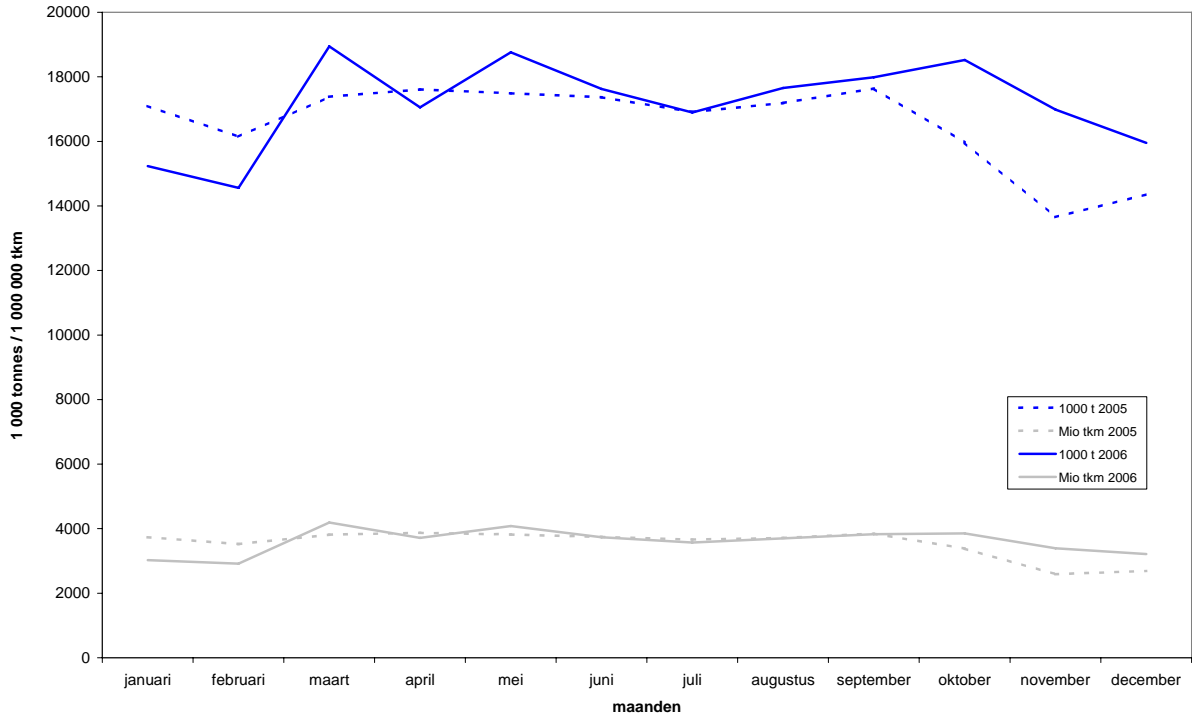
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaarlijks)

2 <sup>e</sup> halfjaar 2006	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	3874	1170	3150	955	724	215
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5824	1281	2440	476	3384	806
2 Vaste minerale brandstoffen	13596	2504	320	37	13276	2467
3 Aardolieproducten	16748	4341	3994	905	12754	3436
4 Ertsen, metaalafval	16988	2134	1007	163	15981	1971
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6348	1227	3304	581	3044	646
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	21051	3683	15927	2824	5124	859
7 Meststoffen	2137	602	902	243	1235	359
8 Chemische producten	8278	1788	3060	521	5219	1267
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9400	2894	6212	1869	3188	1025
99 daaronder andere transporten	8848	2782	5828	1777	3019	1004
<b>Totaal</b>	<b>104244</b>	<b>21624</b>	<b>40316</b>	<b>8573</b>	<b>63928</b>	<b>13052</b>

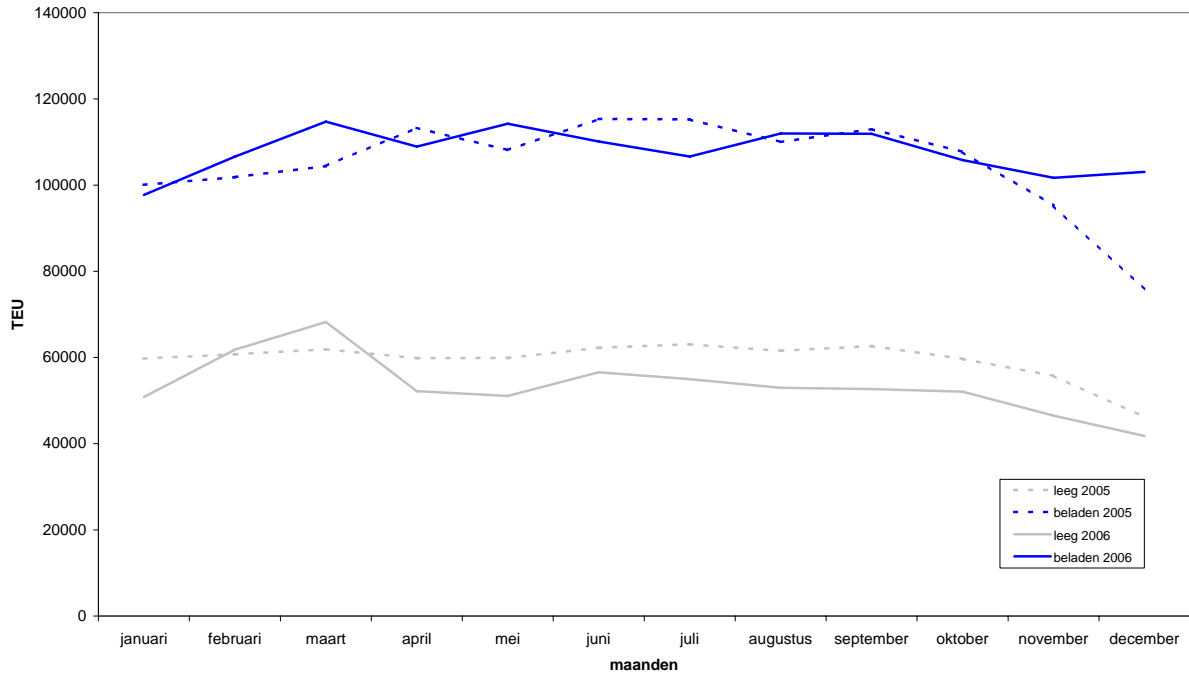
2 <sup>e</sup> halfjaar 2005	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	4133	1211	3459	1048	675	164
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5637	1354	2325	498	3312	857
2 Vaste minerale brandstoffen	11687	2385	322	39	11365	2346
3 Aardolieproducten	15993	4014	3362	682	12631	3333
4 Ertsen, metaalafval	15994	1905	878	141	15115	1765
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5419	1003	3287	551	2132	452
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	17971	3005	13159	2167	4812	838
7 Meststoffen	2124	572	893	220	1231	352
8 Chemische producten	7880	1608	3262	534	4618	1074
9 Voertuigen, machines en overige goederen	9587	2897	6431	1891	3155	1006
99 daaronder andere transporten	8910	2765	5878	1775	3032	989
<b>Totaal</b>	<b>96425</b>	<b>19954</b>	<b>37378</b>	<b>7771</b>	<b>59046</b>	<b>12187</b>

Ontwikkeling tussen het tweede halfjaar 2005 en het tweede halfjaar 2006 (in %)						
0 Landbouwproducten	-6,27	-3,37	-8,94	-8,85	7,29	31,07
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	3,31	-5,36	4,95	-4,49	2,16	-5,98
2 Vaste minerale brandstoffen	16,33	4,99	-0,70	-5,43	16,81	5,16
3 Aardolieproducten	4,72	8,15	18,79	32,72	0,98	3,09
4 Ertsen, metaalafval	6,21	12,01	14,72	15,63	5,73	11,66
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	17,14	22,33	0,51	5,36	42,79	43,02
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	17,14	22,58	21,04	30,32	6,49	2,56
7 Meststoffen	0,61	5,20	1,00	10,32	0,33	2,00
8 Chemische producten	5,06	11,17	-6,20	-2,46	13,01	17,94
9 Voertuigen, machines en overige goederen	-1,95	-0,11	-3,40	-1,19	1,04	1,92
99 daaronder andere transporten	-0,70	0,61	-0,84	0,14	-0,42	1,55
<b>Totaal</b>	<b>8,11</b>	<b>8,37</b>	<b>7,86</b>	<b>10,31</b>	<b>8,27</b>	<b>7,09</b>

### Maandelijks ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer



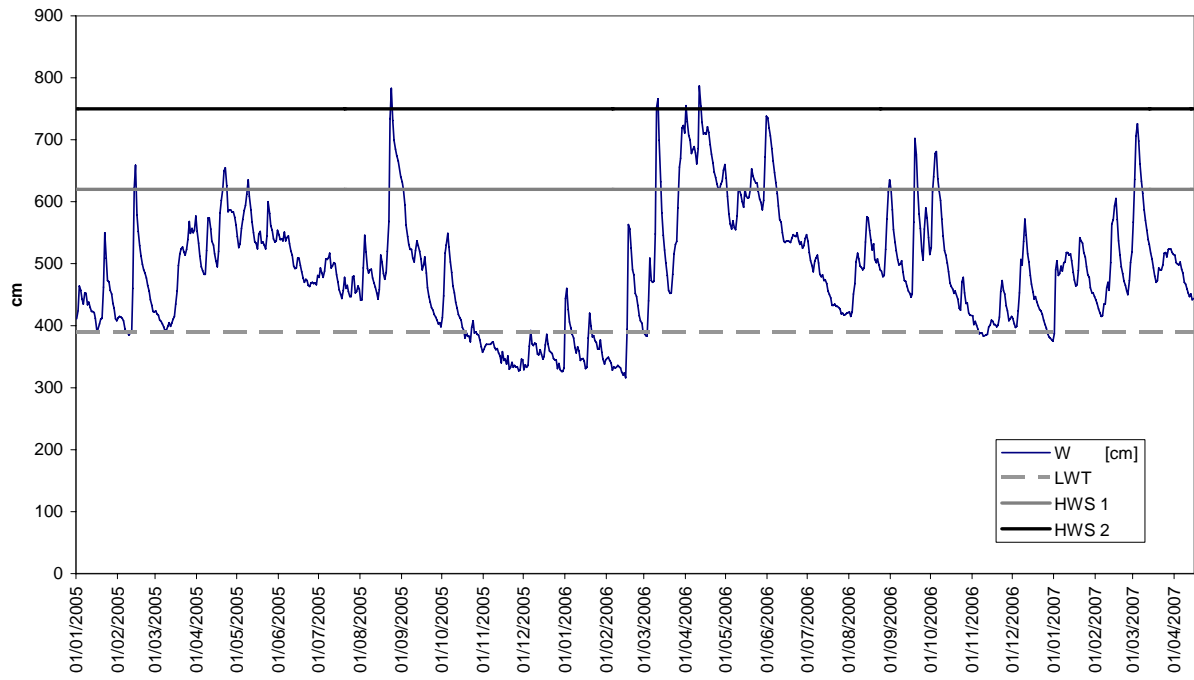
### Maandelijks containervervoer op de traditionele Rijn



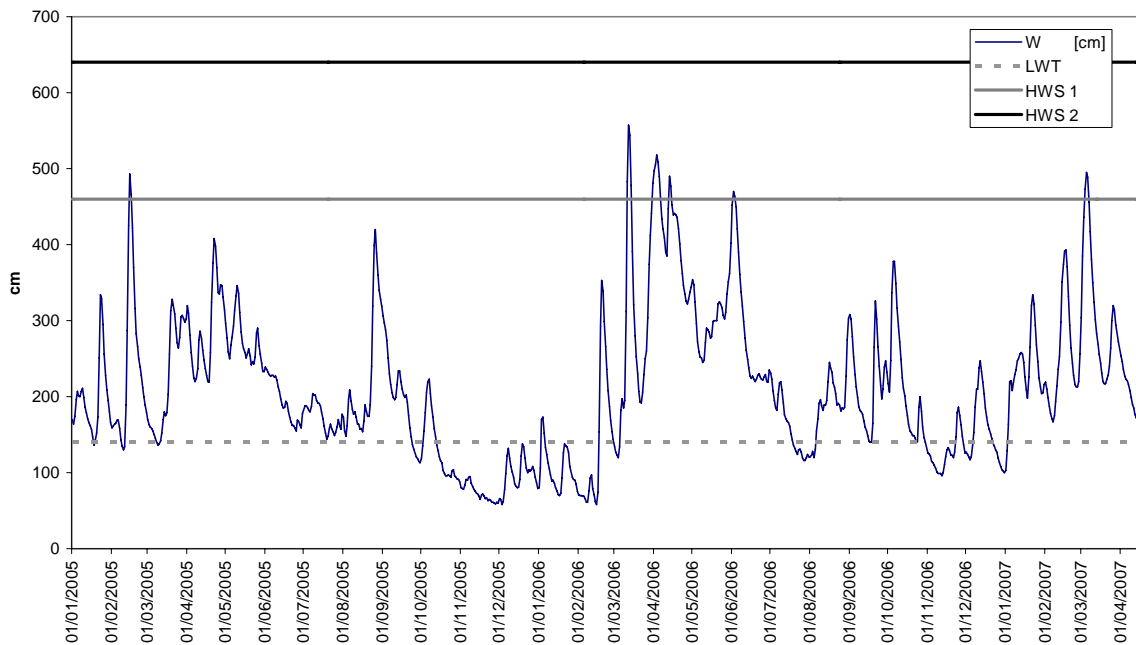


### Waterstanden op de Rijn

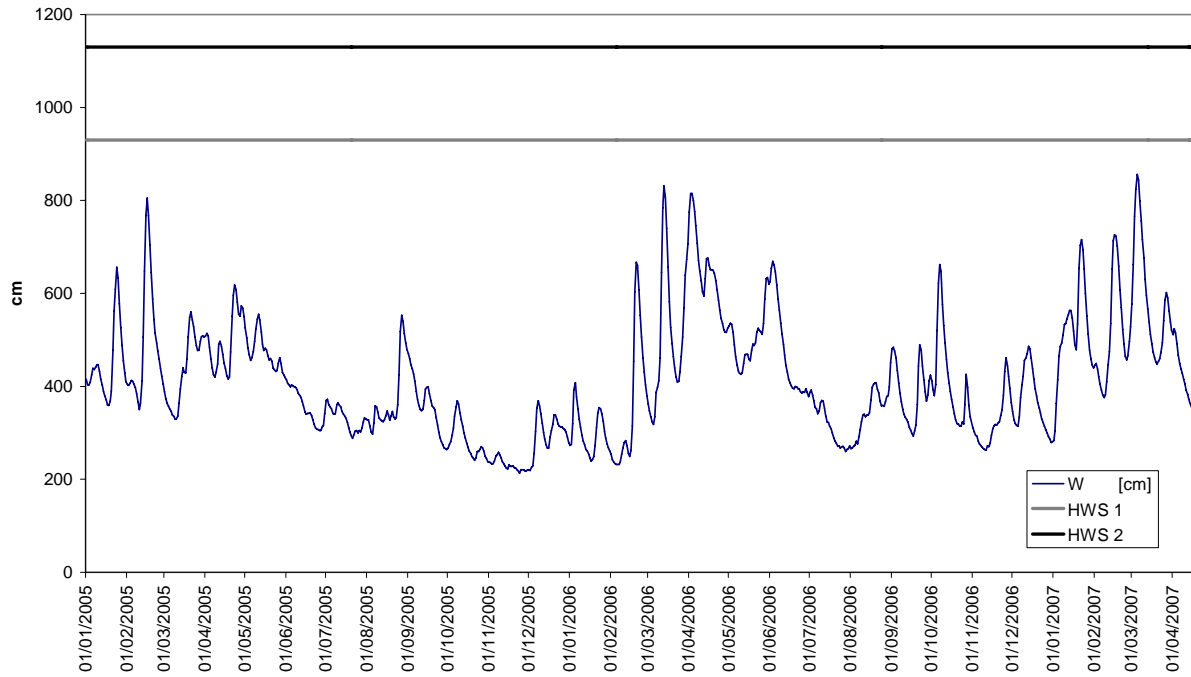
#### Waterstand bij Maxau



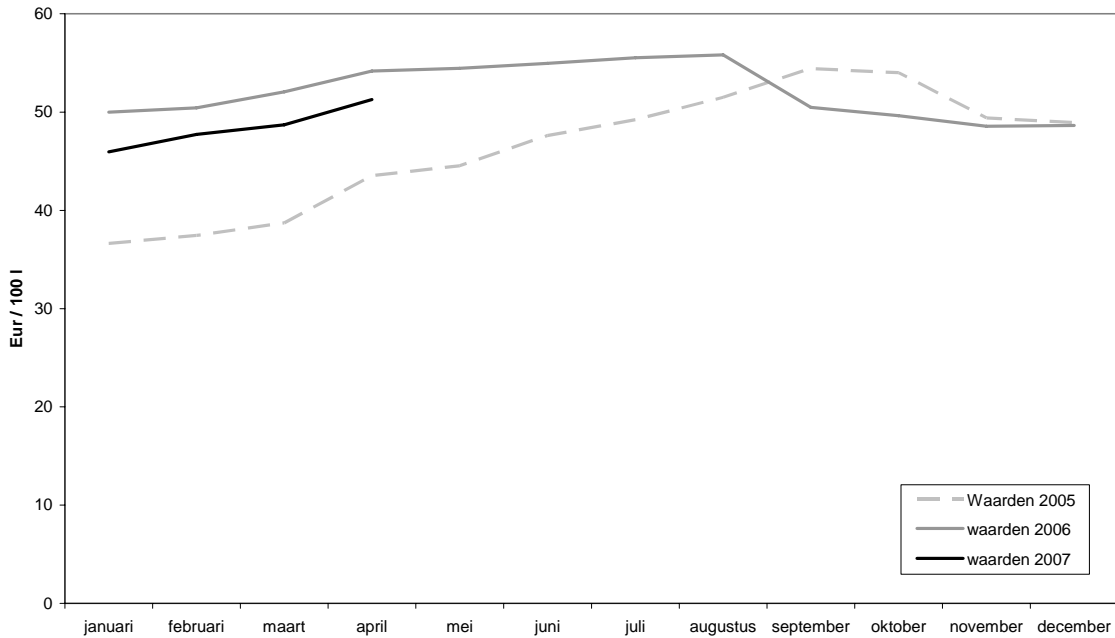
#### Waterstand bij Kaub



### Waterstand bij Ruhrort



### Ontwikkeling van de gasolieprijs



**Aanbod: Nieuwbouw stand 10. April 2007**

Scheepstype	2002			aant	2003		aantal	2004	
	aantal	tonnage	kW		tonnage	kW		tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
<b>Vr.duwbakken</b>	29	37180		28	78156		14	23636	
<b>totaal</b>	<b>74</b>	<b>150294</b>	<b>56138</b>	<b>62</b>	<b>167832</b>	<b>41894</b>	<b>42</b>	<b>94962</b>	<b>34400</b>
<b>Motortanksch.</b>	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
<b>Tankduwbakken</b>	2	178		1	1800		3	2427	
<b>totaal</b>	<b>24</b>	<b>65726</b>	<b>30547</b>	<b>46</b>	<b>133255</b>	<b>50332</b>	<b>57</b>	<b>142145</b>	<b>61236</b>
<b>duwboten</b>	2		1276	0		0	1		992
<b>sleepboten</b>	3		11670	1		279	1		177
<b>totaal</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>
<b>Hotelschepen</b>	17		13251	10		7238	5		4021
<b>Dagtochtsch.</b>	9		4834	1		1566	1		662
<b>totaal</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>

Scheepstype	2005			aant	2006		aantal	2007	
	aantal	tonnage	kW		tonnage	kW		tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	34	87645	27490	33	93985	26637	2	2937	1326
<b>Vr.duwbakken</b>	12	11401		18	18385		0	0	
<b>totaal</b>	<b>46</b>	<b>99046</b>	<b>27490</b>	<b>51</b>	<b>112370</b>	<b>26637</b>	<b>2</b>	<b>2937</b>	<b>1326</b>
<b>Motortanksch.</b>	46	130860	43736	28	77565	24637	2	6140	2656
<b>Tankduwbakken</b>	2	2527		0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>48</b>	<b>133387</b>	<b>43736</b>	<b>28</b>	<b>77565</b>	<b>24637</b>	<b>2</b>	<b>6140</b>	<b>2656</b>
<b>duwboten</b>	0		0	0		0	0		0
<b>sleepboten</b>	0		0	0		0	0		0
<b>totaal</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>
<b>Hotelschepen</b>	5		6280	4	1644	3186	0	0	0
<b>Dagtochtsch.</b>	5		2832	2	1959	2244	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>10</b>		<b>9112</b>	<b>6</b>		<b>5430</b>	<b>0</b>		<b>0</b>

Scheepstype	totaal 2002 - 2007		
	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	176	458683	187885
<b>Vr.duwbakken</b>	101	168758	0
<b>totaal</b>	<b>277</b>	<b>627441</b>	<b>187885</b>
<b>Motortanksch.</b>	197	551286	213144
<b>Tankduwbakken</b>	8	6932	0
<b>totaal</b>	<b>205</b>	<b>558218</b>	<b>213144</b>
<b>duwboten</b>	3	0	2268
<b>sleepboten</b>	5	0	12126
<b>totaal</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>14394</b>
<b>Hotelschepen</b>	41	1644	33976
<b>Dagtochtsch.</b>	18	1959	12138
<b>totaal</b>	<b>59</b>	<b>3603</b>	<b>46114</b>

## **PROTOCOL 7**

### **Situatie en toekomst van de hotelscheepvaart**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 8**

### **Samenwerking met de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 9**

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

Geen besluit.

## **PROTOCOL 10**

### **Wijziging van het Reglement Rijnpatenten en van het Reglement over de afgifte van radarpatenten in het vooruitzicht van het erkennen op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7**

#### **Besluit**

#### **I**

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend de verplichtingen van het bedrijfsleven te willen vereenvoudigen om zo de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenmarkt te bevorderen,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk juridisch kader voor de Rijnvaart, zoals zij dat opnieuw heeft bevestigd met de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

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

vaststellend dat het erkennen op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen niet mogelijk is zonder een voorafgaande aanpassing van de voorschriften van het Reglement Rijnpatenten en van het Reglement betreffende het verlenen van radarpatenten,

overwegende dat het zinvol is het Reglement Rijnpatenten en het Reglement betreffende het verlenen van radarpatenten in één enkel reglement samen te voegen, overeenkomstig de conclusies waartoe zij kwam in het kader van de werkzaamheden over de reglementaire reorganisatie,

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

- trekt met ingang van 1 april 2008 het met Besluit 1996-I-31 aangenomen en voor het laatst met Besluit 2003-II-28 gewijzigde Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten (Reglement Rijnpatenten) in,
- trekt met ingang van 1 april 2008 het met Besluit 1998-II-28 aangenomen en voor het laatst met Besluit 2002-II-25 gewijzigde Reglement betreffende het verlenen van radarpatenten (Reglement Radarpatenten) in,
- besluit tot het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn (Patentreglement Rijn), dat in het Duits, Frans en Nederlands in de bijlagen bij dit besluit is vermeld.

Het nieuwe Patentreglement Rijn geldt vanaf 1 april 2008.

## II

De Centrale Commissie,

In het belang van een snelle toepassing van de richtlijnen als bedoeld in artikel 1.06 van het Reglement patenten voor de Rijnvaart,

draagt de bevoegdheid tot het aannemen en wijzigen van de bovengenoemde richtlijnen aan haar Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding over. In geval van een meningsverschil in het Comité, worden de voorstellen aan de Centrale Commissie voorgelegd.

Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding zal bij elke plenaire vergadering, ter kennisneming van de Centrale Commissie verslag uitbrengen over de sinds de laatste plenaire vergadering goedgekeurde richtlijnen.

**Bijlage (separaat)**

## PROTOCOL 11

### **Invoeringsbepalingen voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn, overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de bevordering van de integratie en van de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een “zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk juridisch kader voor de Rijnvaart”, zoals zij dat opnieuw heeft bevestigd in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

bewust zijnde dat de erkenning op de Rijn van andere vaarbewijzen dan het Rijnpatent en van andere bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart dan het radarpatent, een maatregel ter vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven is, die op significante wijze aan het economisch dynamisme van de sector kan bijdragen,

handelend volgens Aanvullend Protocol nr. 7 (“het Protocol”),

overwegende dat ten aanzien van de vaarbewijzen en de bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart de toepassingsbepalingen noodzakelijk zijn voor de implementatie van het Protocol, 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,

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

besluit tot de invoeringsbepalingen voor de erkenning van de vaarbevoegdheidsbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn, die in het Duits, Frans en Nederlands in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

#### **Bijlage**

**Invoeringsbepalingen voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en  
radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn,  
overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7**

**Preambule**

Art. II van het Aanvullendprotocol Nr. 7 bij de Herziene Rijnvaartakte bepaalt, dat de CCR andere scheepvaartcertificaten en andere schipperspatenten kan erkennen, wanneer deze op basis van de voorschriften, die gelijkwaardig zijn met die, die ze in gebruik met deze Akte vastlegt, evenals als door de procedure, die de daadwerkelijke inachtneming garanderen, worden afgegeven.

De beslissing wordt door de Plenaire vergadering van de CCR genomen. Voorwaarde voor het erkenningsbesluit is naast de gelijkwaardigheid van de patenten ook de doelmatigheid van de erkenning. Een aanspraak op erkenning bestaat niet.

Ieder erkenningsbesluit bevat overeenkomstig het Besluit van de CCR 2003-I-13 een politieke beoordeling, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met:

- of er een overeenkomstige wederkerigheid bestaat,
- of de voorwaarden voor een samenwerking bestaan, die het voortbestaan van de gelijkwaardigheid ook bij toekomstige ontwikkelingen van de voorschriften waarborgen,
- eventueel andere overwegingen in samenhang met de vlotte verkeersafwikkeling op de Rijn.

**1. Modaliteiten en handelswijze voor de erkenning:**

- a. De erkenning volgt slechts na het overleggen van alle nationale voorschriften en regelingen, die de voorwaarden voor het afgeven van vaarbevoegdheidsbewijzen of radardiploma's vastleggen. Te overleggen zijn:
- alle bepalingen, die de materiële voorwaarden voor het verkrijgen, het behouden en het intrekken van vaarbevoegdheidsbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen regelen en
  - alle bepalingen, die de handelswijze met betrekking tot het verkrijgen, het behouden en het intrekken van vaarbevoegdheidsbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen regelen;
  - de lijst van de bevoegde autoriteiten.

Vereist zijn niet alleen de betreffende wetten en reglementen, maar ook alle belangrijke richtlijnen en andere dienstvoorschriften, besluiten of dergelijke.

- b. De gelijkwaardigheid moet worden getoetst:
- op het gebied van de materieel-juridische voorschriften,
  - op het gebied van de procedure, die de naleving van de materieel-juridische voorschriften waarborgen.
- c. Gelijkwaardige voorschriften zijn voorschriften, die:
- of identiek zijn door materieel-juridische voorschriften,
  - of
  - door procedureregels die dezelfde garantie bieden als het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op Rijn (Patentreglement Rijn)

- d. Verschillen zijn acceptabel:
- als ze geen of slechts geringe uitwerking, in het bijzonder op de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart of op de concurrentievoorwaarden hebben;
  - als de negatieve gevolgen voldoende door positieve gevolgen met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

## 2. Testmethode voor de aanvraag tot erkenning

- a. Voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen, die op basis van een nationale of internationale regeling zijn afgegeven, moet door de staat of de internationale organisatie, die verantwoordelijk voor de regeling is, een overeenkomstige aanvraag worden ingediend. De aanvraag moet ook een verklaring met betrekking tot de bereidheid voor een wederzijdse erkenning van patenten bevatten.
- b. Bij deze aanvraag moeten de in nummer 1 onder a omschreven wettelijke basis en het model voor het betreffende bevoegdheidsbewijs in een van de werktalen van de CCR worden gevoegd.
- c. Het comité STF onderzoekt de aanvraag en neemt een standpunt met betrekking tot de gelijkwaardigheid in.
- d. Het comité STF zorgt indien nodig voor de noodzakelijke controles. Het kan aanvullende informatie eisen en vertegenwoordigers van de betreffende autoriteiten horen.
- e. De plenaire vergadering van de CCR neemt de beslissing met betrekking tot de gelijkwaardigheid en doelmatigheid van de erkenning.

## 3. Eisen aan de materiële gelijkwaardigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen

Vaarbevoegdheidsbewijzen voldoen aan de materiële voorwaarden van de gelijkwaardigheid, wanneer de bepalingen met betrekking tot het verkrijgen, het behoud en het intrekken inhoudelijk met de volgende bepalingen van het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op Rijn in overeenstemming zijn. Dit betekent voor het grote patent:

- a. *Minimum leeftijd ( Artikel 2.01, eerste lid)*

De houder van de vaarbevoegdheid moet ten minste 21 jaar zijn. Bevoegdheidsbewijzen, die voor deze leeftijd verkregen kunnen worden, geven de houder pas vanaf het bereiken van de minimum leeftijd het recht de Rijn te bevaren.

- b. *Eisen aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid ( Artikel 2.01, derde lid, onder a) Aspecten en criteria (Bijlage B1)*

De houder moet zijn geschiktheid door een medisch onderzoek hebben aangetoond, dat inhoudelijk met het model van Bijlage B1 van het patentenreglement Rijn in overeenstemming is.

Tot het behoud van de gelijkwaardigheid van het bevoegdheidsbewijs moet verbindend zijn vastgelegd, dat de vernieuwing van het geschiktheidsbewijs ten minste van de leeftijd van 50 jaar iedere 5 jaar en vanaf 65 jaar elk jaar moet gebeuren.



Bevoegdheidsbewijzen, waarvoor op basis van de nationale voorschriften geen vernieuwing van het medisch onderzoek vanaf 50 jaar en vanaf 65 jaar, elk jaar, vereist is, worden als gelijkwaardig behandeld, wanneer de houder van de bevoegdheid zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid overeenkomstig de artikelen 2.19, 2.21 van het Patentreglement Rijn aantoonst.

c. *Beroepservaring (Artikel 2.01, vierde lid)*

De houder van de vaarbevoegdheid moet een beroepservaring hebben aangetoond, die overeenkomt met artikel 2.01, eerste lid van het Patentreglement Rijn of ten minste de richtlijn 96/50/EG. Vereist zijn ten minste vier jaar vaartijd in de binnenvaart, of een vaartijd, die door het Patentreglement Rijn als gelijkwaardig wordt beschouwd.

Bevoegdheidsbewijzen, die op basis van minder dan vier jaar beroepservaring afgegeven zijn, en waarvoor het doel het bereiken van een vierjarige beroepservaring aanvullend een in het dienstboekje of een gelijkwaardig document aangetoonde tijd wordt aangegeven, kunnen pas als gelijkwaardig worden erkend, wanneer uit deze documenten op te maken is, dat de ontbrekende beroepservaring bij de bevoegde autoriteit werd aangetoond.

Bevoegdheidsbewijzen die op basis van een praktisch examen zijn afgegeven, en waarvoor de vaartijd waarmee een vierjarige beroepservaring kan worden verkregen in het dienstboekje of een gelijkwaardig document wordt aangegeven, kunnen pas als gelijkwaardig worden erkend, wanneer uit deze documenten geconcludeerd kan worden, dat de ontbrekende beroepservaring bij de bevoegde nationale instanties wordt aangetoond. Eventueel met de aan praktische toets verbonden beperking of voorwaarden gelden daarbij ook op de Rijn.

De berekening van de vaartijd moet met artikel 2.08 van het Patentreglement Rijn overeenkomen: 180 effectieve vaardagen in de binnenvaart gelden als een jaar vaartijd. Binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen kunnen maximaal 180 dagen als vaartijd worden meegerekend.

d. *Eisen aan de beroepskennis (Artikel 2.01, derde lid, onderdeel c)*

De beroepskennis moet door middel van een examen zijn aangetoond, waarvan de inhoud ten minste met de eisen van de bijlage D1 van het Patentreglement Rijn of met de eisen van de richtlijn 96/50 EG overeenkomen. De bevoegdheidsbewijzen, die alleen volgens de nationale regeling het voeren van bepaalde schepen toestaan, gelden op de Rijn eveneens alleen voor het voeren van deze schepen.

e. *Aanvullende bevoegdheid (Artikelen 2.05, 2.06)*

De houder van een als gelijkwaardig erkend bevoegdheidsbewijs is alleen in samenhang met een bewijs voor riviergedeelten volgens artikel 2.17 van het Patentreglement Rijn voor de vaart op de in artikel 2.05 van het Patentreglement Rijn bechreven riviergedeelten toegestaan.

#### **4. Eisen aan de materiële gelijkwaardigheid van radarbevoegdheidsbewijzen**

Radarbevoegdheidsbewijzen voldoen aan de materiële voorwaarden van de gelijkwaardigheid, wanneer de bepalingen met betrekking tot het verkrijgen, het behoud en het intrekken inhoudelijk met volgende voorschriften van het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op Rijn overeenkomen:

a. *Minimum leeftijd*

De houder van de bevoegdheid moet ten minste 18 jaar oud zijn.

b. *Aanvullende bepalingen*

De houder van de bevoegdheid moet ten minste houder van een vaarbevoegdheidsbewijs en een mrifoonbedieningscertificaat zijn.

c. *Eisen aan de kennis voor het voeren van een schip met radar in de binnenvaart*

De kennis moet door middel van een examen aangetoond zijn, waarvan de inhoud ten minste met de eisen van de bijlage D2 van het Patentreglement Rijn moet overeenkomen.

## **5. Aanvullende voorwaarden**

- a. De vaarbevoegdheidsbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen moeten ten minste in één werktal van de CCR zijn opgesteld.
- b. De CCR houdt zich de mogelijkheid voor, aanvullende voorwaarden te voorzien, wanneer wordt vastgesteld, dat het Rijnpatent of Radarpatent en het vaarbevoegdheidsbewijs of het radarbevoegdheidsbewijs niet volkomen gelijkwaardig zijn. Deze voorwaarden worden in het besluit voor erkenning opgenomen.

## **6. Verder ontwikkelen van de erkenningsbeslissingen**

- a. De CCR nodigt de landen waarvan de vaarbevoegdheidsbewijzen of de radarbevoegdheidsbewijzen door de CCR zijn erkend, naar behoefte voor een gemeenschappelijke bijeenkomst uit. De vergadering zal in het bijzonder:
  - een bijdrage daarvoor leveren, dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in gezamenlijke regelingen uniform plaatshebben;
  - de coördinatie van de controlemechanismen tussen de landen dienen;
  - daarvoor een synopsis van de in de verschillende landen geldende testmethoden te vervaardigen;
  - het unificeren van de in de verschillende landen gebruikte bevoegdheidsformulieren bevorderen.
- b. De CCR lidstaten en de landen waarvan de bevoegdheidsbewijzen als gelijkwaardig erkend zijn, elkaar onafhankelijk van de gemeenschappelijke vergaderingen tijdig op de hoogte brengen met betrekking tot de voorgenomen wijzigingen en ontwikkelingen, die de patenten, vaarbevoegdheidsbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen betreffen.

## PROTOCOL 12

### **Verlenging van een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Politiereglement (Artikel 1.01)**

#### **Besluit**

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

Artikel 1.01, onderdeel v, begripsbepaling "flikkerlicht"  
(aangenomen met Besluit 2004-I-14).

Het voorschrift geldt van 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2010.

## PROTOCOL 13

### **Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 1.08)**

De Centrale Commissie

neemt kennis van het volgende besluit betreffende de wijziging van het Politiereglement, die op 20 maart 2007 middels de schriftelijke procedure is aangenomen:

#### **"Besluit van 20 maart 2007**

### **Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 1.08)**

De Centrale Commissie,

ten behoeve van de harmonisatie van haar voorschriften voor de individuele reddingsmiddelen voor passagiers op passagiersschepen evenals van het in aanmerking nemen van het invoeren van nieuwe internationale normen,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot de bij Besluit 2006-II-21 voorziene aanvulling van artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement met een nieuw vierde lid, te schrappen en besluit daar voor in de plaats tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 1.08.

De in de bijlage vermelde wijziging geldt vanaf 1 april 2007 tot en met 31 maart 2010."

## **Bijlage**

*Aan artikel 1.08 wordt een vierde lid toegevoegd:*

- "4. Onverminderd het derde lid moeten de in onderdeel 44 van het certificaat van onderzoek vermelde individuele reddingsmiddelen voor passagiers geschikt en aan boord beschikbaar zijn. Individuele reddingsmiddelen worden geacht geschikt te zijn, wanneer zij aan de Europese Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006 voldoen en qua aantal en verdeling per type overeen komen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen."

## PROTOCOL 14

### Invoeren van het elektronisch melden in de Rijnvaart (2006-II-23)

1. De CCR heeft in het voorjaar 2003 een standaard met regels voor het uitwisselen van elektronische meldingen in de binnenvaart aangenomen. De CCR heeft deze standaard in het najaar 2006 geactualiseerd en opdracht gegeven aan haar Comité Politierglement, door de Werkgroep Politierglement met medewerking van het bedrijfsleven, tot de plenaire voorjaarsvergadering 2007 voorstellen uit te laten werken, waarmee het overdragen van volgens het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven meldingen langs elektronische weg volgens deze standaard geleidelijk en rekening houdend met de aan boord van het betrokken schip en bij de verkeersposten beschikbare installaties, bindend in het reglement wordt vastgelegd.
2. Het Comité Politierglement, via de Werkgroep Politierglement in samenwerking met de RIS-werkgroep, heeft na raadpleging van het bedrijfsleven vastgesteld dat het zinvol is, teneinde het grote aantal meldingen in de verkeersposten zeker en efficiënt te kunnen verwerken, in eerste instantie voor schepen met containers aan boord de overbrenging van de voorgeschreven meldingen in elektronische vorm te vereisen. Dit geldt zowel voor de meldingen tussen de schepen en de verkeerspost als ook voor het overdragen van de meldingen tussen de verkeersposten.
3. Verder zijn de werkgroepen van mening dat na circa twee jaar voldoende ervaring zou moeten zijn opgedaan, om rekening houdend met de ontwikkelingen in de uitrusting van de schepen met de nodige inrichtingen, tot een uitbreiding van het verplicht melden in elektronische vorm over andere scheeps categorieën te kunnen beslissen.

### Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement en onder verwijzing naar haar Besluit 2006-II-23,

met het doel de veiligheid van de containervaart op de Rijn te verhogen en het verwerken van de scheepsmeldingen in de verkeersposten te verbeteren,

besluit, met ingang van 1 april 2008 voor schepen die meer dan een nog vast te stellen aantal containers vervoeren, de overbrenging van de volgens het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven meldingen in elektronische vorm te eisen,

geeft opdracht 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.

## PROTOCOL 15

### **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 IMO heeft voor de zeevaart het automatische identificatiesysteem (AIS) ingevoerd. Alle zeeschepen op internationale reizen als bedoeld in hoofdstuk 5 van het SOLAS-verdrag, moeten sinds eind 2004 met een AIS-systeem zijn uitgerust. De Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad<sup>1</sup> schrijft tevens voor dat bepaalde schepen die een haven van een lidstaat aandoen moeten zijn uitgerust met een AIS dat te allen tijde operationeel gehouden dient te worden.
4. Met het oog op de specifieke belangen van de binnenvaart is het AIS verder ontwikkeld tot het zogenoemde Inland-AIS dat volledig met het voor de zeevaart bestemde AIS van de IMO compatibel is. Het systeem is ook compatibel met de andere bestaande standaarden voor de binnenvaart.
5. 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.
6. Om een betrouwbaar gebruik van het Inland AIS te waarborgen, dient het Rijnvaartpolitiereglement met voorschriften voor het gebruik van AIS-apparatuur aan boord van binnenschepen en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met voorschriften voor het uitrusten van binnenschepen met AIS-apparatuur te worden aangevuld en voor de typegoedkeuring van deze apparatuur door de bevoegde autoriteiten dienen bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (teststandaard) te worden ingevoerd.
7. De Europese expertgroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" heeft de teststandaard voor Inland AIS-apparatuur op binnenschepen ontworpen en zal indien noodzakelijk ook voorstellen voor de regelmatige aanpassing daarvan uitwerken.

---

<sup>1</sup> Publicatieblad L 208 van 05.08.2002, blz. 10

8. De teststandaard voor Inland AIS neemt zoveel mogelijk de actuele vereisten voor AIS-apparatuur op zeeschepen in aanmerking, opdat deze AIS-apparatuur probleemloos aan de specifieke benodigdheden van de binnenvaart aangepast kan worden en de typegoedkeuringsprocedures voor Inland AIS-apparatuur zo eenvoudig mogelijk kunnen verlopen.
9. De teststandaard en de toekomstige herzieningen (updating) worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op het CCR-website gepubliceerd ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)).
10. Met het aannemen van de teststandaard evenals met de nog volgende wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn worden de voorwaarden voor een veilig gebruik van Inland-AIS in de toekomst gecreëerd. Het aannemen van deze standaard houdt geen verplichting tot uitrusten van de schepen in.

### **Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2006-I-21 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 zullen worden,

bewust zijnde dat voorschriften voor de inbouw en het gebruik van deze apparatuur op binnenschepen evenals voor de op uniforme bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (teststandaard) gebaseerde typegoedkeuring daarvan noodzakelijk zijn opdat deze systemen veilig functioneren,

wensend, door een vroegtijdig aannemen door de CCR van de teststandaard, aan de ontwikkelaars en de gebruikers de noodzakelijke plannings- en investeringsveiligheid te bieden en het snel invoeren van deze diensten ook op andere vaarwegen dan de Rijn te bevorderen

besluit tot de bij dit besluit in het Engels, Duits, Frans en Nederlands vermelde inhoud van de teststandaard voor Inland AIS,

en neemt bovendien het besluit

- met ingang van 1 april 2008 uitsluitend nog de inbouw van AIS-apparatuur die aan de teststandaard voldoet, op Rijnvaartschepen toe te staan,
- nog tot 31 december 2011 het gebruik van IMO Class A Transponders die op binnenschepen tot en met 31 maart 2008 aantoonbaar werden ingebouwd of die op zeeschepen zijn ingebouwd, toe te staan,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement,

- in het bijzonder gebaseerd op de technische ontwikkeling en op de in de praktijk opgedane ervaring, de teststandaard regelmatig met de noodzakelijke updates aan te passen, waarbij de RIS-werkgroep in samenwerking met de Europese expertgroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" voorstellen hiertoe zal uitwerken,
- 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 met het oog op de typegoedkeuring, de inbouw en het gebruik van de Inland AIS-apparatuur, te laten voorbereiden,

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 Unie te waarborgen.

**Bijlage (separaat)**



## PROTOCOL 16

### **Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Artt. 22a.01 tot en met 22a.06)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, de volgende voorschriften van tijdelijke aard:

- a. Artikelen 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 en artikel 22a.06 – Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m (aangenomen met Besluit 2005-II-19),
- b. Artikel 22a.05 – Aanvullende uitrusting (aangenomen met Besluit 2004-I-18),
- c. - Artikel 22a.05, eerste lid, onder a, eerste alinea - Meerschroefsaandrijving (aangenomen met Besluit 2004-I-18),  
- Artikel 22a.05, eerste lid, onder a, eerste alinea, punt 1 (betreft alleen de Franse versie) (aangenomen met Besluit 2005-I-16),
- d. Artikel 22a.05, tweede lid (betreft alleen de Franse versie) (aangenomen met Besluit 2004-I-18),
- e. Artikel 22a.05, tweede lid, onder c – Verwijzing naar het ADNR (aangenomen met Besluit 2004-II-21),
- f. Artikel 22a.05, derde lid – Vereisten voor passagiersschepen (aangenomen met Besluit 2004-I-18).

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2010.

## PROTOCOL 17

### **Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikel 10.05, 15.09, 24.04)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

rekening houdend met de inwerkingtreding van nieuwe Europese normen et 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 10.05, 15.09 en 24.04.

De in de bijlage vermelde wijziging geldt van 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2010. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op deze datum gelden, vervallen met ingang van deze datum.

#### **Bijlage**

1. *Artikel 10.05 wordt als volgt gewijzigd:*

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

- "1. Aan boord van vaartuigen moeten ten minste drie reddingsboeien aanwezig zijn, die
- aan de Europese norm EN 14 144 : 2003 of
  - aan Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 1974), Hoofdstuk III, Regel 7.1, en aan de internationale code betreffende de reddingsmiddelen (LSA), paragraaf 2.1 voldoen.

Ze moeten zich in gebruiksklare toestand op vaste en daarvoor geschikte plaatsen aan dek bevinden en mogen niet zijn vastgemaakt aan de houders. Ten minste één reddingsboei moet zich in de onmiddellijke nabijheid van het stuurhuis bevinden en deze moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan."

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

- "2. Aan boord van vaartuigen moet zich voor ieder zich regelmatig aan boord bevindend persoon een voor hem persoonlijk geschikt, automatisch opblaasbaar zwemvest, dat voldoet aan de Europese normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006, onder handbereik bevinden. Voor kinderen zijn ook harde zwemvesten, die aan deze normen voldoen, toegelaten."

2. *Artikel 15.09 wordt als volgt gewijzigd:*

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

- "1. Behalve de in artikel 10.05, eerste lid, genoemde reddingsboeien moeten op alle voor passagiers bestemde, niet gesloten delen van de dekken aan beide zijden van het schip reddingsboeien die voldoen
- aan de Europese norm EN 14 144 : 2003 of
  - aan het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 1974), Hoofdstuk III, Regel 7.1, en aan de internationale code betreffende de reddingsmiddelen (LSA), paragraaf 2.1, op een afstand van telkens niet meer dan 20 m uit elkaar beschikbaar zijn.

De ene helft van alle voorgeschreven reddingsboeien moet zijn voorzien van een drijvende lijn die tenminste 30 m lang moet zijn en een doorsnede van 8 tot 11 mm moet hebben. De andere helft van de voorgeschreven reddingsboeien moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan."

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

"2. Behalve de reddingsboeien als bedoeld in het eerste lid moeten:

- a. voor alle leden van het boordpersoneel die een taak volgens de veiligheidsrol hebben, individuele reddingsmiddelen als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, onder handbereik beschikbaar zijn;
- b. voor alle overige leden van het boordpersoneel individuele reddingsmiddelen volgens de Europese Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006, onder handbereik beschikbaar zijn."

*c. Het vierde lid komt als volgt te luiden:*

"4. Behalve de reddingsmiddelen als bedoeld in het eerste en tweede lid moeten voor in totaal 100 % van het ten hoogste toegelaten aantal passagiers individuele reddingsmiddelen volgens de Europese Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998 EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006, aanwezig zijn."

*3. Artikel 24.04, vijfde lid, komt te luiden:*

"5. Indien dit voorschrift bij de vereisten aan de hoedanigheid van uitrustingsstukken verwijst naar een Europese of internationale norm, mogen na een nieuwe formulering of bewerking van die norm de betreffende uitrustingsstukken nog maximaal 20 jaar na de nieuwe formulering of bewerking van de norm verder worden gebruikt."

## PROTOCOL 18

### ADNR

Geen besluit.

## PROTOCOL 19

### **Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2006**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van sluis Iffezheim van 2,80 m bij OLR,

1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn bij Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 onder OLR en

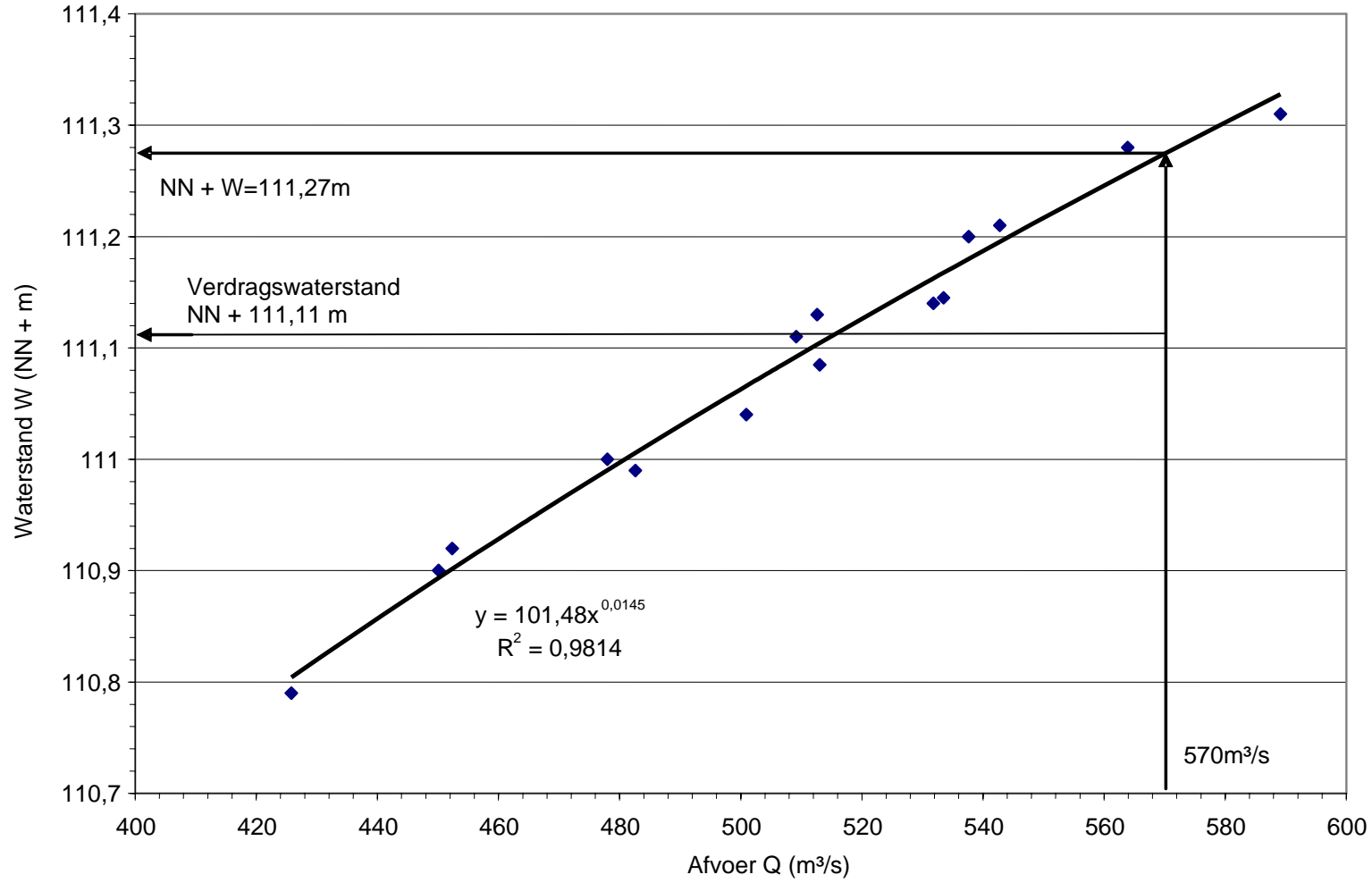
1984-I-29 waarmee zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg/Neuburgweier en diensgevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector kennis heeft genomen,

neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter en zijn Permanent Technisch Comité en in het bijzonder van het volgende:

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim was bij OLR minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluizen bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.
- In 2006 kon de afvoerkromme 2006 (bijlage) met metingen onder de overeengekomen lage afvoer (OLA) worden gerealiseerd. Het vervullen van de door de overeenkomst bepaalde waterstand van 111,11+ NN bij een debiet van 570 m<sup>3</sup>/s werd bewezen.

#### **Bijlage**

### Afvoer en waterstanden rondom OLR van de peilschaal Iffezheim 2006



## PROTOCOL 20

### Uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de stuw van Iffezheim (kmr 334,00)

#### Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

onder verwijzing naar haar Besluit 1969-II-34,

keurt overeenkomstig de bestaande verdragen de uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de stuw van Iffezheim door het toevoegen van een vijfde turbine goed.

Het verslag van het Permanent Technisch Comité is als bijlage bij het besluit gevoegd.

#### Bijlage

#### Verslag van het Permanent Technisch Comité over de uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de sluizen van Iffezheim (kmr 334,00)

##### 1. Algemene beschrijving

De geplande machine 5 grenst onmiddellijk aan de westzijde van de bestaande waterkrachtcentrale. Het nominale debiet van de nieuwe machine bedraagt 400 m<sup>3</sup>/s. Het totale debiet van de waterkrachtcentrale wordt zo verhoogd tot 1500 m<sup>3</sup>/s.

##### 2. Maatregelen betreffende de scheepvaart

In de sector van de waterkrachtcentrale Iffezheim wordt het scheepvaartverkeer stroomopwaarts en –afwaarts door scheidingsdammen op een afstand gehouden van de centrale. Te vermindering van golfbergen en –dalen in de sectoren stroomopwaarts en –afwaarts worden momenteel bij een plotseling ladingsverlies van de krachtcentrale ten gevolge van stroomuitval, de turbines automatisch in ontlastingsbedrijf gezet, waarbij de turbines minstens 60 % van hun nominale debiet leveren.

Ook voor machine 5 is, net als voor de hele centrale, een dergelijke bedrijfsmodus overeenkomstig het onder deze omstandigheid beoogde doel voorzien, zodat de hele centrale op het moment van het ladingsverlies een debiet dat overeenkomt met 60 % van het nominale debiet van de in bedrijf zijnde turbines zal leveren.

Het ontlastingsbedrijf wordt in stand gehouden totdat de opening van de stuwdam daarmee overeenkomt en de debietvoorwaarden zijn hersteld.

Het in bedrijf zetten van machine 5 is onderworpen aan dezelfde voorwaarden die waren bepaald voor de machines 1 tot en met 4, dat wil zeggen afhankelijk van de waterstanden van de Rijn, zodat alle wijzigingen bijzonder langzaam gebeuren.

##### 3. Conclusies

De scheepvaart zal niet door de geplande uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de sluizen van Iffezheim worden beïnvloed.

## PROTOCOL 21

### **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 22

### **Begroting voor 2008 van de Centrale Commissie**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2008 aan, die is vastgesteld op **2 293 740.- €**

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **20 000.- €** door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden, met de betaling van **49 000.- €** door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan en met andere inkomsten, beloopt op **453 524 €**

De bijdragen zullen worden gestort op de rekening van de Centrale Commissie bij de Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine te Straatsburg.

## PROTOCOL 23

### **Begroting voor 2008 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden**

#### **Besluit**

De begroting voor 2008 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is bepaald op **42 840.- €**. De bijdrage van iedere betrokken staat beloopt **7 140.- €**. De begroting zal aan deze organisatie bekend worden gemaakt.



## PROTOCOL 24

### Voorlopige begroting 2008 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan

#### Besluit

De Centrale Commissie,

neemt kennis van de voorziene begroting van de bij dit Verdrag voorziene voorlopige begroting voor 2008 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan. Deze begroting bedraagt 758 000,- euro waarvan een bedrag van 564 000 euro in gelijke delen tussen de ondertekenende staten van dat Verdrag zal worden verdeeld, dat wil zeggen 94 000,- euro voor iedere staat en een bedrag van 194 000,- euro dat op basis van de hiernavolgende sleutel, op voorlopige basis voor 2008 vastgesteld, en zulks in afwachting van de een definitieve sleutel, zal worden verdeeld:

Voor	Duitsland:	30%
	Belgie:	10%
	Frankrijk:	1%
	Luxemburg:	0%
	Nederland:	57%
	Zwitserland:	2%,

geeft opdracht aan haar Comité ED de verdeling van de exploitatiekosten van het elektronisch betalingssysteem te onderzoeken en haar daarover verslag uit te brengen op de najaarszitting 2007,

geeft opdracht aan haar secretaris-generaal dit besluit aan de autoriteiten van het Groothertogdom Luxemburg voor te leggen.

## PROTOCOL 25

### Samenstelling van het secretariaat

#### Besluit

De Centrale Commissie besluit, met ingang van 1 augustus 2007 voor een periode van vier jaar, tot de verlenging van

- de arbeidsovereenkomst van de heer H.A.F. VAN DER WERF als plaatsvervangend secretaris-generaal van de Centrale Commissie, met de mogelijkheid deze overeenkomst te verlengen,
- de arbeidsovereenkomst van de heer Gernot PAULI als hoofdingenieur van de Centrale Commissie, met de mogelijkheid deze overeenkomst te verlengen.

## PROTOCOL 26

### Wijziging van het Personeelsreglement

#### Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2004-I-4,

keurt de wijzigingen van de artikelen 10 en 16 van het Personeelsreglement van het CCR-secretariaat goed,

besluit, als overgangsmaatregel voor de toepassing van artikel 10, tweede lid, dat voor de reeds in functie zijnde internationale ambtenaren, de volgende regel zal worden toegepast: na de inwerkingtreding van dit besluit kan het mandaat van deze ambtenaren nogmaals worden verlengd. Als na afloop van dat nieuwe mandaat een ambtenaar de normale pensioensgerechtigde leeftijd nadert, kan zijn mandaat bij wijze van uitzondering voor een korte periode worden verlengd, opdat deze ambtenaar zijn activiteit tot aan zijn pensioen kan voortzetten.

#### Bijlage

##### Artikel 10

"De secretaris-generaal, de plaatsvervangend secretaris-generaal en de hoofdingenieur worden benoemd en ontslagen door de Centrale Commissie.

De bovenvermelde functionarissen worden voor een duur van vier jaar benoemd. Hun mandaat kan twee maal worden verlengd. Een derde verlenging is bij wijze van uitzondering mogelijk, in het bijzonder als geen enkele andere kandidaat beschikbaar is.

De Centrale Commissie, door haar voorzitter vertegenwoordigd, sluit met de bovenvermelde functionarissen een arbeidsovereenkomst. Hierin worden hun arbeidsvoorwaarden, hun salaris, alsmede de sociale voorzieningen geregeld."

##### Artikel 16

"Een functionaris als bedoeld in artikel 10 heeft een evaluatiegesprek met het voorzitterschap aan het einde van zijn tweejarige mandaat. Een dergelijk gesprek vindt tevens plaats met de functionarissen die een verzoek doen om een verlenging van hun mandaat. Het voorzitterschap kan van een gesprek vóór de verlenging van een mandaat afzien, in het bijzonder wanneer de regelmatige evaluatie kort daarvoor heeft plaatsgevonden.

De in artikel 12 genoemde medewerkers worden ieder jaar op hun prestaties beoordeeld. Deze beoordeling wordt opgesteld door de secretaris-generaal na raadpleging van de afdelingschef. De beoordeling wordt de betrokken medewerker medegedeeld."

**PROTOCOL 27**

**Wijziging van het organigram**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar artikel 7 van het Personeelsreglement,

besluit tot het aannemen van het gewijzigde organigram. Dit organigram is in de bijlage bij dit besluit vermeld.

**Bijlage**

**Organigram**  
**op 1 januari 2008**

	<b>Rang</b>	<b>Voorziene aantal</b>	<b>Stand 1.1.2008</b>
<b><i>Medewerkers volgens artikel 10</i></b> Salarisschaal Raad van Europa			
Secretaris-generaal	A6 – A7	1	1 A7
Plaatsvervangend secretaris-generaal	A4 – A5	1	1 A4
Hoofdingenieur	A4 – A5	1	1 A4
<b><i>Medewerkers volgens artikel 12</i></b> Salarisschaal CCR			
Hoofdadministrateur	A3-A4	2	1 A3
Administrateur	A1 – A3	2	2 A3 +1 A2
Netwerkbeheerder	A1- A3	1	1 A1
Vertaler	L1 – L3	3,5	1,5 L2 + 1 L3
Directieassistente	B2 – B5	5	3 B + 2 B3
Documentalist	B2 – B4	1	1 B2
Drukkerijtechnicus	C4 – C6	1	1 C6

## **PROTOCOL 28**

### **Personeelscomité**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

keurt de volgende wijzigingen van het Reglement inzake het Personeelscomité goed:

Artikel 2, tweede paragraaf, komt te luiden:

“De voorzitter van het Personeelscomité of zijn vervanger kan door het Sub-Comité voor de Administratie worden gehoord over zaken die het personeel van het secretariaat betreffen.”

Artikel 3, eerste paragraaf, komt te luiden:

“Het personeelscomité is samengesteld uit twee gewone leden en twee plaatsvervangende leden. Het bestaat uit één gewoon lid en een plaatsvervangend lid van de categorieën A of L, die voor de toepassing van dit Reglement slechts één categorie vormen, en uit een gewoon lid en een plaatsvervangend lid van de categorieën B en C.”

Artikel 11, eerste paragraaf, komt te luiden:

“Alle in artikel 12 van het Personeelsreglement bedoelde medewerkers wier arbeidsovereenkomst minstens één jaar tevoren gesloten is, kunnen zich kandidaat stellen. De kandidaatstelling dient schriftelijk te worden ingediend, door de kandidaat te worden ondertekend en uiterlijk acht werkdagen vóór het openen van de stemming ter kennis van de voorzitter van het stembureau te worden gebracht.”

## **PROTOCOL 29**

### **Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2006**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2006 goed.

#### **Bijlage**

**Verslag van de werkzaamheden van de  
Centrale Commissie in 2006**

**I. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN VAN HAAR SECRETARIAAT IN 2006**

De heer SEGER, ambassadeur, directeur van de Directie internationaal recht op de eedgenootschappelijke afdeling buitenlandse zaken, hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Zwitserland en bekleedt de functie van voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2006.

De heer WITTER, plaatsvervangend hoofd van de Afdeling Economische zaken en duurzame ontwikkeling van het Ministerie van buitenlandse zaken van de Bondsrepubliek Duitsland is vanaf 6 september 2006 als vice-voorzitter van de CCR benoemd, ter vervanging van de heer HÖPFNER, ambassadeur, die op een andere post is benoemd.

De heer HADORN, directeur van de Directie Rijnvaart, Bazel (RDS), is vanaf 1 januari 2006 als Rijnvaartcommissaris van Zwitserland benoemd, ter vervanging van de heer HARDMEIER, die op een andere post is benoemd.

De heer MARTI, plaatsvervangend directeur van de Federale Dienst van vervoer (BAV), is vanaf 1 januari 2006 als Rijnvaartcommissaris van Zwitserland benoemd, ter vervanging van de heer CHATELAIN, die met pensioen is gegaan.

De heer MATHIEU, hoofd van de Dienst Organisatie, reglementering en veiligheid van de binnenvaart bij het Directoraat-generaal Maritieme aangelegenheden en vervoer, van het Franse Ministerie Vervoer en Overheidsinvesteringen, is vanaf 3 januari 2006 als Rijnvaartcommissaris van Frankrijk benoemd, ter vervanging van de heer PAPINUTTI, die op een andere post is benoemd.

De heer DEVADDER, directeur-generaal van het Directoraat-generaal van juridische zaken bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken, hoofd van de Belgische delegatie sinds 17 april 2000, is op een andere post benoemd.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2006, de volgende:

**DUITSLAND:**

Commissarissen:	de heren	WITTER, HÖNEMANN, KAUNE, STENSCHKE,	<b><i>Plaatsvervangend voorzitter</i></b>
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	ERNST, BLOCK;	

**BELGIË:**

Commissarissen:	de heer	VAN KEER	
	mevr.	VANLUCHENE,	
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	VAN REUSEL, VERSCHUEREN;	

FRANKRIJK:

Commissarissen: mevr. BELLIARD,  
de heren JEROME,  
MATHIEU,  
CHENEVEZ,  
Plaatsvervangend commissarissen: de heren BELLENGER,  
PIET;

NEDERLAND:

Commissarissen: mevr. DE KWAASTENIET,  
de heren VAN HOORN,  
ten BROEKE,  
WALTHUIS,  
Plaatsvervangend commissarissen: mevr. KETTENIS,  
de heer MENSINK;

ZWITSERLAND:

Commissarissen: de heren SEGER, **Voorzitter**  
FEIERABEND,  
HADORN,  
MARTI,  
Plaatsvervangend commissarissen: de heren BÜHLER,  
REUTLINGER;

Het secretariaat was op dezelfde datum als volgt samengesteld:

Secretaris-generaal: de heer WOEHLING  
Plaatsvervangend secretaris-generaal: de heer van der WERF  
Hoofdingenieur: de heer PAULI

**II. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE**

1. Plenaire vergaderingen en bijeenkomsten bij de CCR

a. De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van de heer SEGER twee gewone plenaire vergaderingen op 31 mei en op 23 november 2006 te Straatsburg gehouden.

b. De comités, de ad hoc groepen en de werkgroepen van de CCR zijn als volgt bijeengekomen:

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van de heer SEGER op 30 mei 2006 te Straatsburg;

het Sub-Comité voor de Administratie, onder voorzitterschap van de heer BELLENGER, op 28 maart 2006 te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van de heer SEGER, op 30 maart, 30 mei, 12 oktober en 22 november 2006 te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van de heer CHEVENEZ, op 29 maart, 30 mei en 22 november 2006 te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van de heer KAUNE, op 31 maart, 21 november en 23 november 2006: bijzondere bijeenkomst over het CLNI, te Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van de heer ten BROEKE op 27 april en onder voorzitterschap van de heer JEROME op 19 oktober 2006 te Straatsburg,

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer BÜHLER, op 18 januari: bijzondere bijeenkomst over het Memorandum of understanding EC-CCR, op 26 april en 18 oktober 2006 te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer MENSINK, op 25 april en 17 oktober 2006 te Straatsburg;

het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heer ten BROEKE, op 30 maart en 7 november 2006 te Straatsburg;

het Permanent Technisch Comité, onder voorzitterschap van de heer BLOCK, op 25 april en 19 oktober 2006 te Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevrouw VANLUCHENE, op 27 april en 21 november 2006 te Straatsburg;

het Comité Politierglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen en het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: gemeenschappelijke bijeenkomst op 29 mei en 21 november 2006 te Straatsburg;

het Kleine Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van de heer HEINZ: gemeenschappelijke bijeenkomsten met de Permanent technische werkgroep op 7 februari en 5 september 2006 te Straatsburg;

het Comité Marktobservatie, op 17 november 2006 te Brussel;

de gemengde Werkgroep CCR-EC "Observatie van de Europese binnenvaartmarkt" op 8 september 2006 te Brussel; in de loop van 2006 hebben bovendien meerdere informele bijeenkomsten met de deelname van vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (ESO en EBU) en het secretariaat plaatsgevonden om de methodologie voor de micro-economische benadering uit te werken en te evalueren.

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van de heer KOEDAM, op 8 en 9 februari evenals op 29 en 30 augustus 2006 te Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van mevrouw ADAM, van 31 januari tot en met 2 februari, van 20 tot en met 22 juni en van 12 tot en met 14 september te Bordeaux, evenals van 5 tot en met 7 december te Straatsburg;

de Gemeenschappelijke Deskundigengroep van de lidstaten van de CCR en van de Europese Unie over de "technische voorschriften voor binnenschepen", onder voorzitterschap van mevrouw ADAM van 21 tot en met 23 maart te Straatsburg, en onder voorzitterschap van de heer LEINEMANN van 10 tot en met 12 mei evenals van 23 tot en met 25 oktober 2006 te Brussel;

de Werkgroep Gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer VAN LANCKER, van 7 tot en met 9 maart, van 13 tot en met 15 juni te Dordrecht, van 20 tot en met 21 september te Straatsburg: bijzondere bijeenkomst: "Gevaarlijke stoffen voor het water en de gezondheid", op 19 en 21 december te Straatsburg;

de "Permanent Technische Werkgroep", onder voorzitterschap van de heer HEINZ: gemeenschappelijke bijeenkomsten met het Kleine scheepvaartcomité op 7 februari en 5 september 2006 te Straatsburg;

de RIS-Werkgroep, onder voorzitterschap van de heer GADENNE, op 6 april en 13 juni, onder voorzitterschap van de heer KOEDAM op 31 augustus en onder voorzitterschap van de heer GADENNE op 28 september 2006 te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer MEINTJES, op 16 en 18 januari, op 3 en 5 april, op 15 en 16 mei, op 16 en 17 oktober en op 6 en 7 december 2006 te Straatsburg;

de Werkgroep Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heer REUTLINGER, op 25 januari, op 12 juni en op 20 september 2006 te Straatsburg;

het "Steering Committee" van de Groep "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTTsc), onder voorzitterschap van de heer JAEGERS, op 6 juli te Straatsburg en op 30 november 2006 te Rotterdam;

de "working group" van de Groep ISGINTT (ISGINTTwg), onder voorzitterschap van de heer PÖTTMANN, op 16 februari te Rotterdam en op 8 juni en op 2 november 2006 te Straatsburg;

de "sub-working group" "gas", onder voorzitterschap van de heer Janus-Smit-ROETERS, op 22 maart te Duisburg, op 19 april te Antwerpen, op 13 juli te Rotterdam en op 19 oktober 2006 te Duisburg;

de "sub-working group" "mineral/chemical", onder voorzitterschap van de heer LEYMANN, op 13 maart, op 23 mei, op 25 september en op 18 december 2006 te Brussel;

de "sub-working group" "human factor", onder voorzitterschap van de heer LEYMANN, op 13 april te Antwerpen, evenals op 6 juni, op 4 september en op 30 oktober 2006 te Breda;

de ad hoc Werkgroep "Identificatie", onder voorzitterschap van de PLAATSVERVANGEND SECRETARIS-GENERAAL (de heer van der WERF), op 3 februari, op 17 mei en op 8 november 2006 te Straatsburg;

de Groep "Veiligheid van de binnenvaart ten opzichte van terroristenacties", onder voorzitterschap van de heer STAMM, op 19 september 2006 te Straatsburg;

de Werkgroep "statistische informatie", onder voorzitterschap van de heer JUSTEN, op 17 mei 2006 te Straatsburg;

de ad hoc Werkgroep "Reorganisatie van de reglementen", onder voorzitterschap van de heer MENSINK, op 29 maart 2006 te Straatsburg;

de gemeenschappelijke groep met de WP 15/AC2 van de ECE-VN, onder voorzitterschap van de heer REIN, van 23 tot en met 26 januari 2006 te Geneve;

In het kader van een eerste gemeenschappelijke internationale workshop kwamen op 11 april 2006 te Bonn deskundigen uit scheepvaart- en waterbeschermingoverheidsdiensten, afgevaardigden van de Rijnsoeverstaten evenals waarnemers van belangengroepen en van milieuverenigingen bijeen. Deze workshop over "Bescherming van het water en scheepvaart", heeft de weg bereid voor een nog nauwere samenwerking tussen de CCR en de ICBR

Een ronde tafel over de ontwikkeling van de tankvaart werd op 7 juni 2006 te Straatsburg georganiseerd ter nadere verklaring van de aanpassing van het ADNR dat door de CCR werd gewijzigd om het gevaar van stoffen voor het aquatisch milieu en de gezondheid in aanmerking te nemen. Voor deze aanpassing werd de classificatie van de stoffen en de indeling van de stoffen bij de verschillende typen tankschepen gewijzigd.

De voor de Rijnvaart verantwoordelijke ministers van Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland zijn op uitnodiging van het Zwitserse CCR-voorzitterschap op 16 mei 2006 te Bazel bijeengekomen en hebben een Verklaring aangenomen.



- c. De raadgevende conferentie van de erkende organisaties vond op 12 oktober 2006 onder voorzitterschap van de heer SEGER plaats.
- d. In het kader van de versterkte samenwerking hebben de Centrale Commissie en de Donaucommissie hun contacten en informatie-uitwisseling voortgezet.

De secretaris-generaal heeft de bijeenkomsten van het Voorbereidingscomité over de **Herziening van de Akte van Belgrado** als waarnemer van de CCR bijgewoond.

- e. In het kader van de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 tussen de CCR en de Europese Commissie, vond **een vijfde coördinatiebijeenkomst** op 5 april 2006 te Straatsburg plaats. De Europese Commissie werd daar door de heer RUETE, directeur-generaal van de het Directoraat-generaal Energie en Vervoer en de CCR door haar secretaris-generaal, de heer WOEHRLING, vertegenwoordigd.
2. Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden is, onder voorzitterschap van de heer Van den BERG (Nederland), op 28 maart 2006 te Straatsburg bijeengekomen.

### 3. Betrekkingen met andere internationale organisaties

- a. Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:
  - de Europese Commissie (bijeenkomsten van verschillende werkgroepen die binnenvaartkwesties behandelen);
  - het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
  - hoorzittingen en colloquia van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT);
  - het Beleidscomité voor de sociale zekerheid van de Raad van Europa;
  - de Donaucommissie (bijeenkomst van technische deskundigen en samenwerking van beide secretariaten);
  - de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn (ICBR);
  - de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister (IVR);
  - de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- b. De Europese Commissie werd bij de gewone plenaire voor- en najaarszitting door de heer LEINEMANN, administrateur, vertegenwoordigd.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd bij de gewone plenaire voor- en najaarszitting door de heer CEKOTA, economisch medewerker Vervoer, vertegenwoordigd.

De Donaucommissie werd bij de plenaire voorjaarszitting door de heer VALKAR, hoofdingenieur van het secretariaat, vertegenwoordigd.

De Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn werd bij de plenaire najaarszitting door de heer STERK, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

### III. KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2006 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

Rechters:

de heren HAEGEL (*Frankrijk*)  
BALL (*Duitsland*)  
CRAEYBECKX (*België*) **Plv voorzitter**  
HAAK (*Nederland*) **Voorzitter**  
STAEHELIN (*Zwitserland*)

Plaatsvervangend rechters:

de heren VILLA (*Frankrijk*)  
FROMMELT (*Duitsland*)  
RAPP (*Zwitserland*)  
VERSTREKEN (*België*)  
DE SAVORNIN-LOHMAN (*Nederland*)

Griffier: Mevr. TOURNAYE

Onder voorzitterschap van de heer HAAK, heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden op 12 mei 2006 te Den Haag, en heeft zij in hoger beroep twee civiele vonnissen uitgesproken.

#### PROTOCOL 30

##### Persbericht

##### Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

#### PROTOCOL 31

##### Datum van de volgende vergadering

##### Besluit

De volgende plenaire vergadering vindt plaats op 6 december 2007 te Straatsburg.