

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



NAJAARZITTING 2008

AANGENOMEN BESLUITEN

(2008 - II)

Straatsburg, 27 november 2008

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (08) 02 - Final

NAJAARSZITTING 2008

AANGENOMEN BESLUITEN

(2008-II)

Straatsburg, 27 november 2008

INHOUD

Bladzijde

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

Protocol 1: Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	1
--	---

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Internationale samenwerking van de CCR – Betrekkingen met de Europese Commissie	1
--	---

Protocol 3: Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)	1
---	---

Protocol 4: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	1
--	---

Protocol 5: Informatie over het congres 2009 van de CCR “Klimaatverandering en Rijnvaart”	2
--	---

III. Economische zaken

Protocol 6: Economische situatie in de Rijnvaart	2
--	---

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 7: Tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	12
--	----

V. Schipperspatenten en bemanningen

Protocol 8: Erkenning van buiten de Rijnstaten afgegeven dienstboekjes op de Rijn	12
--	----

VI. Verkeersregels

Protocol 9: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (Artikel 6.08, 11.01, 14.09)	16
--	----

Protocol 10: Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns - Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, Opheffing van de voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart....	18
--	----

Protocol 11: Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met betrekking tot de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor navigatieradarapparatuur en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart evenals met betrekking tot hun inbouw ter aanpassing aan Europese richtlijnen inzake elektromagnetische compatibiliteit en aan de wereldwijde normen en ter reorganisatie van de reglementen van de Centrale Commissie	22
---	----

VII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 12: Erkenning op de Rijn van communautaire bewijzen Wijziging van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-18, 2005-II-20, 2006-I-2, 2006-I-24, 2007-II-21)	60
Protocol 13: Invoeringsbepalingen voor de erkenning op de Rijn van navigatiebewijzen en van certificaten van typegoedkeuring, overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7	63
Protocol 14: Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid)	68
Protocol 15: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Inhoudsopgave, artikelen 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, bijlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	70
Protocol 16: Wijzigingen van het ROSR ter vervanging van de term "richtlijn" door de term "dienstinstructie" (Inhoud, artikelen 1.07, 2.12, Bijlage J)	82

VIII. Vervoer gevaarlijke stoffen

Protocol 17: Uitstel van de inwerkingtreding van het ADNR 2009 (2008-I-25)	82
---	----

IX. Vraagstukken in verband met de Rijnvaart

Protocol 18: Verkeersbrug over de Waal bij Nijmegen (p.k. 885,785) (2008-I-29)	83
Protocol 19: Verkeersbrug over de Waal bij Ewijk (p.k. 893,700)	83

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

Protocol 20: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen	88
--	----

XII. Diversen

Protocol 21: 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	137
Protocol 22: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde	137
Protocol 23: Persbericht	137
Protocol 24: Datum van de volgende vergadering	137



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2008

PROTOCOL 1

**Samenstelling van de Centrale Commissie
Goedkeuring van de agenda**

Geen besluit.

PROTOCOL 2

**Internationale samenwerking van de CCR
Betrekkingen met de Europese Commissie**

Geen besluit.

PROTOCOL 3

**Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid
in de binnenvaart (CLNI)**

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Informatie over het congres 2009 van de CCR "Klimaatverandering en Rijnvaart"

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op het belang van de klimaatverandering en de mogelijke gevolgen voor de watervoering van de Rijn en voor het vervoerssysteem over water,

verwijzende naar haar taken als hoedster van de welvaart van de Rijnvaart,

mede verwijzende naar de oriëntaties van het Duitse voorzitterschap van de Centrale Commissie voor de periode 2008-2009 met betrekking tot de bescherming van het klimaat en de klimatologische veranderingen,

juicht de reeds getroffen initiatieven toe en is erkentelijk voor de geboden gastvrijheid voor het geplande Congres 2009 van de Centrale Commissie, dat op 24 en 25 juni 2009 te Bonn zal worden gehouden en gewijd zal zijn aan het thema «Klimaatverandering en Rijnvaart »,

neemt tot haar genoegen kennis van het programma en de stand van de werkzaamheden ter voorbereiding van het Congres,

verzoekt het secretariaat de organisatie van het bovengenoemde congres in nauw overleg met de Duitse autoriteiten voort te zetten en de in dit kader vereiste mededelingen te verzorgen.

PROTOCOL 6

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op het mondelinge verslag van de voorzitter van haar Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor het eerste halfjaar van 2008 en de vooruitzichten voor de tweede helft van 2008 en het begin van 2009.

Bijlage

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

eerste halfjaar van 2008 en vooruitzichten voor de tweede helft van 2008 en het begin van 2009

I. Algemeen

a) Algemene situatie

In de loop van de eerste helft van 2008 heeft de Rijnvaart nog kunnen profiteren van de grote vraag dankzij de gunstige economische activiteiten in Europa. De getransporteerde volumes waren over het algemeen vergelijkbaar met die van de eerste helft van 2007 die ook al in het teken van een gunstige conjunctuur stonden. Met de wijziging van de economische context zijn de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar ongunstig, afgezien van het vervoer van aardolieproducten, waar dankzij de forse daling van de prijzen op de wereldmarkt een opleving kan worden vastgesteld. De uitvoer naar China zal naar alle waarschijnlijkheid niet zeer onder de economische crisis te lijden hebben, mede omdat de crisis vooral in de Verenigde Staten, Europa en Japan heerst.

b) Waterstanden

In de maanden januari en februari 2008 waren de waterstanden in de Rijn vrij laag, maar vanaf maart tot aan augustus was de watervoering vrij groot, met zelfs een paar dagen hoogwater in de maand april. In de herfst tenderde de waterstanden eerder naar beneden, zoals gebruikelijk in dit seizoen, maar aangezien er voldoende regen viel, was er toch geen sprake van aanhoudende te lage waterstanden.

c) Brandstofprijzen

De brandstofprijzen bleven onverminderd stijgen en bereikten in juli 2008 een recordhoogte. Sindsdien zijn de prijzen fors gedaald. Deze ontwikkeling zal zeker bijdragen aan een verlichting van de exploitatiekosten in de komende maanden. Dat neemt niet weg dat er toch op gewezen moet worden dat de gemiddelde brandstofprijs in de eerste tien maanden van 2008 ondanks de recente daling nog steeds, gerekend over dezelfde periode, ver boven het niveau van 2007 ligt.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a) Vervoerd volume

In de drogeladingvaart valt de eerste helft van 2008 qua getransporteerd volume te vergelijken met het eerste halfjaar van 2007.

Landbouwsector

Het vervoer van landbouwproducten is over het geheel gezien in het eerste semester van 2008 gestagneerd. De daling in het volume van bepaalde producten wordt door een stijging in het volume bij andere producten gecompenseerd.

De algemene daling in het vervoer van landbouwproducten van totaal 10,4%, doet zich met name voor bij het vervoer van maïs, gerst en hout, terwijl het transport van tarwe stroomafwaarts juist met 10,6% gestegen is. De tevredenstellende oogst in 2008 zou in de komende maanden de vraag naar het vervoer van graan ten goede moeten komen.

Het vervoer van levensmiddelen en veevoeder is met 1,6% toegenomen. Dit betreft hoofdzakelijk het vervoer van oliehoudende zaden en vergelijkbare producten in de bergvaart, dat met 12% steeg ten gevolge van een grotere vraag naar bio-energie en plantaardige oliën. Het transport van veevoeder steeg zelfs meer dan 25%.

Het vervoer van meststoffen steeg in vergelijking met de eerste zes maanden van 2007 met 13,4%.

Staalsector

Het vervoer over de Rijn voor de staalnijverheid is in de loop van de eerste zes maanden van 2008 met 3% gedaald. Het vervoer van ijzererts liep 2,9% terug en het vervoer van metaalafval voor de staalnijverheid laat een lichte toename van +1,9% zien. Het vervoer van staalproducten is in totaal in de eerste helft van 2008 met 8,3% teruggelopen, terwijl de productie in de staalsector in de eerste zes maanden van 2008 op een zeer hoog niveau lag, en zeker in Duitsland, waar de productie zelfs 5% boven het productieniveau van het jaar ervoor lag. Dat de hogere productie niet echt in de getransporteerde hoeveelheden merkbaar werd, kan ten dele worden verklaard door de aanleg van voorraden in deze sector.

Al in september is de productie in de staalnijverheid teruggeschroefd en zette zich een productiedaling in, die de afgelopen weken alleen nog maar verder is toegenomen. Een daling van de vraag naar vervoer door de Rijnvaart is reeds zichtbaar en het valt dan ook te verwachten dat deze zich ook in de komende maanden zal voortzetten.

Energiesector: kolen

Het vervoer van kolen is in de eerste helft van 2008 in vergelijking met dezelfde periode in 2007 met 2,6% toegenomen. Deze stijging hangt samen met het activiteitsniveau in de staalnijverheid en een grotere vraag naar kolen voor elektriciteitscentrales vanwege de zeer hoge prijzen voor aardolie in het genoemde tijdvak.

In de tweede helft van het jaar zal het vervoer van kolen vermoedelijk afnemen ten gevolge van de forse productiebeperking in de staalindustrie en een interessanter prijsniveau van aardolie.

In de zeehavens kan op zijn best met een stagnatie van de invoer van kolen worden gerekend, hoewel ook een daling zeer waarschijnlijk is. De vraag naar vervoer op de Rijn zal daar zeker onder te lijden hebben.

Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen

Het vervoer van bouwmaterialen liet een groei zien van 2,4%, waarvan 6,5 % terug te vinden is in het vervoer van grind stroomafwaarts, dat ook bijna 60% van het vervoerde volume vertegenwoordigt. Tevens kan worden vastgesteld dat het vervoer van producten voor grondwerk en van bitumen met 6,2% terugliep.

In de loop van het eerste semester van 2008 liet de bouwsector en de markt voor openbare werken een positief beeld zien met een groeicijfer dat uitsteeg boven dat van 2007, en dan vooral in Duitsland, dat voor het traditionele vervoer op de Rijn van doorslaggevend belang is. De marktsegmenten die het eerste onder de gevolgen van de financiële crisis te lijden zal krijgen, zijn die van de woningbouwmarkt en die van de utiliteitsbouw, omdat deze rechtstreeks samenhangen met de voorwaarden van de banken bij de kredietverstrekking. De onzekerheden in deze economische sector, die toch goed is voor meer dan 20% van de op de Rijn vervoerde volumes, bieden nauwelijks grond voor optimisme ten aanzien van de perspectieven voor de vervoersvraag in deze sector in 2009.

b) Vrachtprijsontwikkeling

Aangezien de vervoersvraag in de eerste helft van 2008 op een hoog niveau bleef, hebben ook de vrachtprijzen eerder een ontwikkeling naar boven laten zien en dit ondanks waterstanden waarbij de schepen vaak volledig geladen konden worden. Deze tendens van oplopende vrachtprijzen in de Rijnvaart heeft zich tot in de herfst voortgezet, toen minder gunstige waterstanden voor een optimale belading de vrachtprijzen ten goede kwamen.

c) Containervervoer

In het eerste halfjaar van 2008 is het volume van vervoerde containers met 2,7% toegenomen, met een stijging van 1,2% bij de volle containers en 5,8% bij lege containers. In de ARA-havens is de overslag van containers zelfs met meer dan 7 % gegroeid. De kloof van 4% tussen de groei van het transport op de Rijn en die van de overslag in de zeehavens toont aan hoe groot het marktaandeel is dat hier voor de Rijnvaart verloren gaat. Een gedeeltelijke verklaring hiervoor kan gevonden worden in de opstoppingen die zich nog steeds van tijd tot tijd in bepaalde zeehavens voordoen, alsmede in een scherpere concurrentie van de zijde van het spoor.

Sinds de loop van dit voorjaar kon worden vastgesteld dat de op de Rijn vervoerde volumes achterblijven bij die van vorig jaar. De cijfers zijn vanaf juni nog verder achteruitgegaan. In de zeehavens constateren de havenautoriteiten nu al negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van de afgehandelde containervolumes die in 2009 naar verwachting nog verder zullen teruglopen. Deze negatieve ontwikkeling zal natuurlijk ook gevolgen hebben voor de transportvraag van en naar het achterland die onder de huidige omstandigheden echter nog niet kan worden gekwantificeerd.

III. Situatie in de tankvaart

a) Vervoerd volume

In de eerste helft van 2008 is in het getransporteerde volume een daling van 1,3% in vergelijking met de eerste helft van 2007 geregistreerd. Deze daling is voornamelijk te wijten aan minder vervoer van aardolieproducten.

Energiesector

Onder invloed van de prijzen voor aardolie op de wereldmarkt, die ergens halverwege het jaar een hoogtepunt bereikten, zijn de getransporteerde volumes in de eerste zes maanden van 2008 met 3,1% gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2007. De daling bedroeg 5,6% voor het vervoer van benzine en 1,4% voor het vervoer van stook- en gasolie.

Meteen al in augustus, toen er eerste tekenen waren voor een daling van de prijzen op de wereldmarkt, begon de vraag naar het vervoer van aardolieproducten aan te trekken. Deze tendens werd in de loop van de herfst bevestigd en gesteund door een verdere daling van de prijs. Na een lange periode waarin de voorraden tot een minimum werden beperkt, heeft de forse daling van de prijs voor ruwe aardolie op de markt tussen juli en oktober meteen geleid tot het aanvullen van de voorraden. De aanschaf van aardolieproducten wordt bovendien positief beïnvloed door het seizoensgebonden fenomeen van de naderende winter, en dit is zowel bij stookolie voor huishoudelijk gebruik als bij de winterbrandstoffen merkbaar. De gunstige conjunctuur in de aardoliesector in de herfst heeft de vraag naar vervoer op de Rijn de afgelopen twee maanden doen opleven. Vanaf november kan echter worden vastgesteld dat de vraag weer terugloopt, hetgeen een weerspiegeling is van de voorraden in het achterland, die inmiddels weer zijn aangevuld.

Chemische sector

De eerste helft van 2008 toonde een toename van 1,6% in het vervoer van chemische producten op de Rijn ten opzichte van dezelfde periode in 2007. Deze ontwikkeling weerspiegelt de voortzetting van de goede – en stijgende – omzet in deze industrietak. In juli 2008 heeft deze tendens echter een knik ondervonden vanwege de algemene mondiale economische crisis. De vertegenwoordigers van deze bedrijfstak verwachten echter voor 2008 in zijn geheel een bescheiden groei van 1% in Duitsland, na 5% in 2007. Voor 2009 verwacht men in de chemiesector een daling van de productie, die in feite nu al is ingezet. Dit zal ongetwijfeld ook doorwerken in de vraag naar vervoer in de komende maanden.

b) Vrachtprijsontwikkeling

In de tankvaart lagen de vrachtprijzen voor het transport van aardolieproducten in de eerste maanden van het jaar door een samenloop van omstandigheden op een vrij hoog niveau. De vraag naar vervoer niet liet te wensen over en vanwege de waterstanden konden de grootste eenheden niet optimaal worden beladen. Tussen april en juli stapelden de vrachten zich op en dit viel samen met een zeer comfortabele, ruime watervoering.

Tussen augustus en oktober liepen de vrachtprijzen sterk op. Zij bereikten daarbij een uitzonderlijk prijsniveau en dit binnen een context van een sterke stijging van de vraag en waterstanden die te laag waren om de schepen vol te beladen. In november zijn deze echter weer teruggekeerd naar een niveau dat gezien de vraag op de markt gebruikelijker is.

IV. Ontwikkeling van de aanbodzijde

Nu er eind 2008 meer kwantitatieve gegevens over het aantal nieuwe schepen dat in 2007 in de vaart genomen is, beschikbaar zijn, kan worden vastgesteld dat er voor de drogeladingvaart nog steeds veel nieuwe schepen worden gebouwd : 74 nieuwe motorvrachtschepen met een gemiddelde capaciteit van meer dan 3000 ton en 34 vrachtduwbakken met een gemiddelde capaciteit van rond de 2800 ton.

In de tankvaart zijn er in 2007 31 motorvrachtschepen met een gemiddelde capaciteit van ongeveer 2500 ton op de markt gekomen.

Op grond van de op dit moment voor 2008 beschikbare gegevens, lijkt het erop dat het ritme waarmee nieuwe schepen op de markt komen in 2008 net zo hoog is als in 2007. Gezien de tijd die voor nieuwbouw nodig is en de ordeportefeuilles van de scheepswerven, valt niet te verwachten dat de economische crisis de bouw van nieuwe schepen op korte termijn zal remmen. Aangezien het nu al moeilijker is om leningen aan te gaan en de ontwikkeling van de transportvraag op middellange termijn moeilijk in te schatten valt, kan dit het aantal bestellingen voor nieuwe schepen negatief beïnvloeden.

V. Conclusies en vooruitzichten

Gevolgen van de economische crisis

De eerste gevolgen van de economische crisis zijn in alle industriële sectoren aan het begin van de herfst 2008 zichtbaar geworden. De ramingen voor het BBP van de Europese landen en voor de productie in de meeste economische sectoren voor eind 2008 en vooral ook voor 2009 werden keer op keer naar beneden toe bijgesteld. Op dit moment wordt er voor een aantal Europese landen zelfs van een recessie gesproken en van een dalende economische activiteit in alle industriële sectoren.

Binnen deze context is het zeker dat de vraag naar vervoer door de Rijnvaart in 2009 onder druk zal komen te staan. Het is op dit moment echter nog niet mogelijk de omvang van de daling in te schatten. De zeehavens constateren nu al op een inkrimping van hun activiteiten, die zich in 2009 ongetwijfeld zal voortzetten.

Ontwikkelingen van de belangrijkste getransporteerde goederen:

Landbouwproducten

Het vervoer van goederen voor de landbouwsector is in de loop van de eerste helft van 2008 gestagneerd.

Bulkgoederen

Het vervoer voor de staalnijverheid, van kolen en voor de bouwsector is in het eerste semester van 2008 licht gestegen. Vanaf de herfst van 2008 is voor de meeste van deze producten een dalende tendens vaststelbaar.

Energie

Het transport van aardolieproducten is in de eerste zes maanden van 2008 gedaald, maar deze tendens is in het tweede semester dankzij de daling van de aardolieprijzen duidelijk omgebogen. In de herfst heeft dit marktsegment een activiteitsniveau bereikt dat zelden zo hoog was, maar dit kan worden verklaard door het feit dat de voorraden, die minimaal waren, weer werden aangevuld. Deze voorraden zijn nu in november grotendeels weer op peil, hetgeen tot gevolg zal hebben de vraag naar vervoer op de markt ook weer op een gebruikelijker niveau zal komen te liggen.

Chemie

Het vervoer van chemische producten is in de eerste helft van 2008 gestegen, maar in de komende maanden zal in het licht van de productie in deze sector eerder gerekend moeten worden op een daling.

Containers:

Het vervoer van containers op de Rijn is minder sterk gestegen dan de overslag in de zeehavens, hetgeen wijst op marktaandeelen die voor de binnenvaart verloren gaan. De uitleg hiervoor kan hoofdzakelijk worden gevonden in de aanhoudende moeilijkheden bij de containerafhandeling in de zeehavens en een groter aanbod van de zijde van het spoor. De daling van het vervoer aan het begin van de zomer zal als gevolg van de crisis die daarna inzette de komende tijd aanhouden.

Bedrijfseconomische context:

De forse daling van de brandstofprijzen vormt ongetwijfeld een verlichting voor de exploitatiekosten. Daar staat tegenover dat de andere lasten nog steeds een stijgende tendens vertonen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de personeelskosten, mede omdat het tekort aan arbeidskrachten niet is verholpen. Ook de onderhouds- en reparatiekosten blijven stijgen vanwege de hoge grondstofprijzen en het feit dat de scheepswerven nog steeds aan opdrachten geen gebrek hebben.

De rentelasten zouden daarentegen moeten afnemen, nu recentelijk is aangekondigd dat de rentevoet naar beneden zal worden bijgesteld om de investeringen en activiteiten in deze crisistijd enigszins op peil te houden.

Ontwikkeling van het vervoersaanbod:

De beschikbare gegevens wijzen voor de eerste tien maanden van 2008 op een toestroom van nieuwe eenheden op de markt die vergelijkbaar is met die in 2007, gemeten over dezelfde periode. Het aantal motorvrachtschepen dat in de drogeladingvaart in gebruik genomen is, is twee keer zo groot als het aantal nieuwe motorschepen dat in de tankvaart te water is gelaten.

Hoewel de ordeportefeuilles van de scheepswerven op dit moment nog goed gevuld zijn, zal de economische crisis natuurlijk in de komende jaren niet aan de scheepsbouwwerven voorbijgaan. De financiële crisis van deze zomer heeft ertoe geleid dat het in de herfst meteen al veel moeilijker is geworden om leningen te krijgen, aangezien de banken voor de kredietverstrekking waarborgen eisen en weinig vertrouwen hebben in de sector binnenvaart, met name omdat het moeilijk is te bepalen wat precies de gevolgen van deze crisis voor de vervoersvraag in 2009 en daarna zullen zijn.

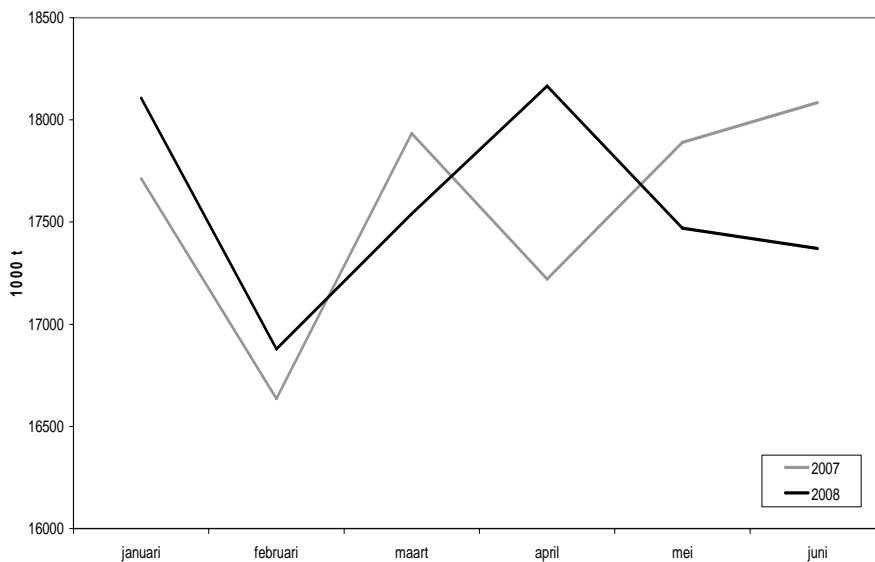
*

Ontwikkeling van het traditionele vervoer over de Rijn (halfjaarlijks)

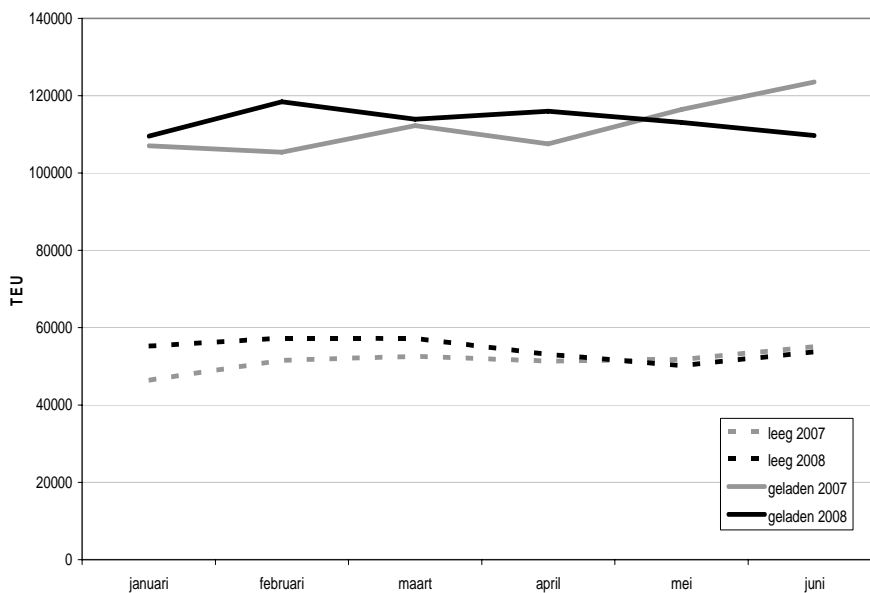
1. halfjaar 2008	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landbouwproducten	3420	958	2569	732	978	226
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5844	1293	2302	488	3542	805
2 Vaste minerale brandstoffen	14623	2839	333	33	14290	2806
3 Aardolieproducten	13961	3354	4264	1046	9759	2353
4 Ertsen, metaalafval	16969	2099	1269	202	15709	1898
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6862	1374	3407	610	3455	764
6 Ruwe mineralen en halffabricaten; bouwmaterialen	22061	4262	17158	3406	5014	864
7 Meststoffen	2328	670	918	253	1410	417
8 Chemische producten	9197	2024	3357	574	5850	1451
9 Voertuigen, machines en overige goederen	10268	3080	6571	1945	3697	1135
99 daaronder andere transporten	9621	2942	6166	1838	3455	1104
Totaal	105531	21953	42147	9288	63705	12719

Ontwikkeling in vergelijking met het eerste halfjaar van 2007 (en %)						
0 Landbouwproducten	-10,37%	-12,64%	-14,25%	-14,23%	19,33%	-6,63%
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	1,61%	6,92%	-0,93%	11,91%	3,34%	4,10%
2 Vaste minerale brandstoffen	0,81%	1,49%	46,31%	51,89%	0,08%	1,10%
3 Aardolieproducten	-3,14%	-5,95%	-9,04%	-4,66%	0,34%	-4,70%
4 Ertsen, metaalafval	-1,64%	-2,72%	13,46%	13,56%	-2,62%	-4,18%
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	-8,25%	-4,30%	-1,75%	-2,71%	-13,87%	-5,54%
6 Ruwe mineralen en halffabricaten; bouwmaterialen	2,41%	3,72%	4,49%	6,78%	-2,07%	-6,13%
7 Meststoffen	13,39%	13,73%	-1,24%	-3,04%	25,49%	27,05%
8 Chemische producten	1,63%	4,96%	-1,67%	0,77%	3,82%	6,79%
9 Voertuigen, machines en overige goederen	2,16%	1,35%	1,90%	1,40%	2,64%	1,26%
99 daaronder andere transporten	1,95%	1,33%	2,59%	1,69%	0,81%	0,75%
Totaal	-0,36%	0,11%	0,27%	1,50%	-0,27%	-0,46%

Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer (volume)

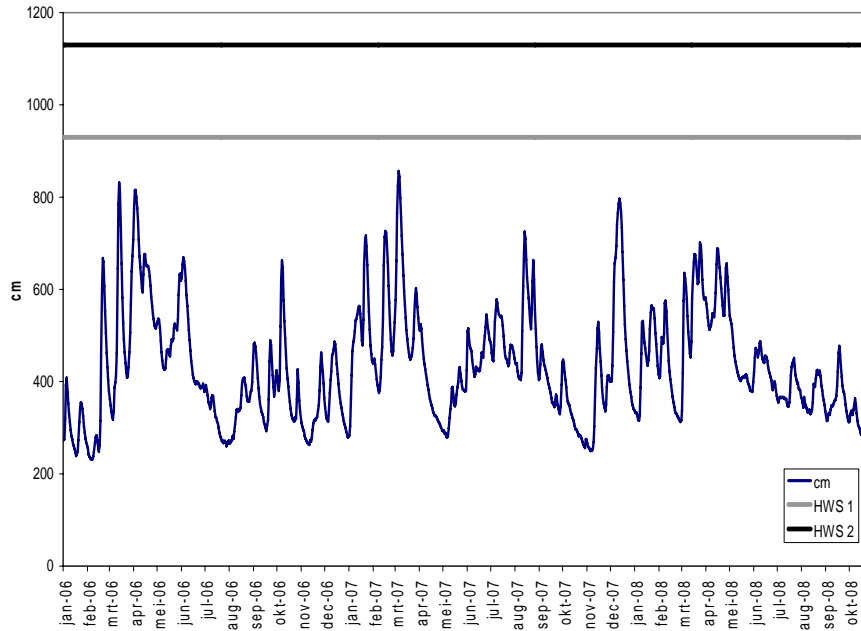


Maandelijks vervoer van containers op de traditionele Rijn

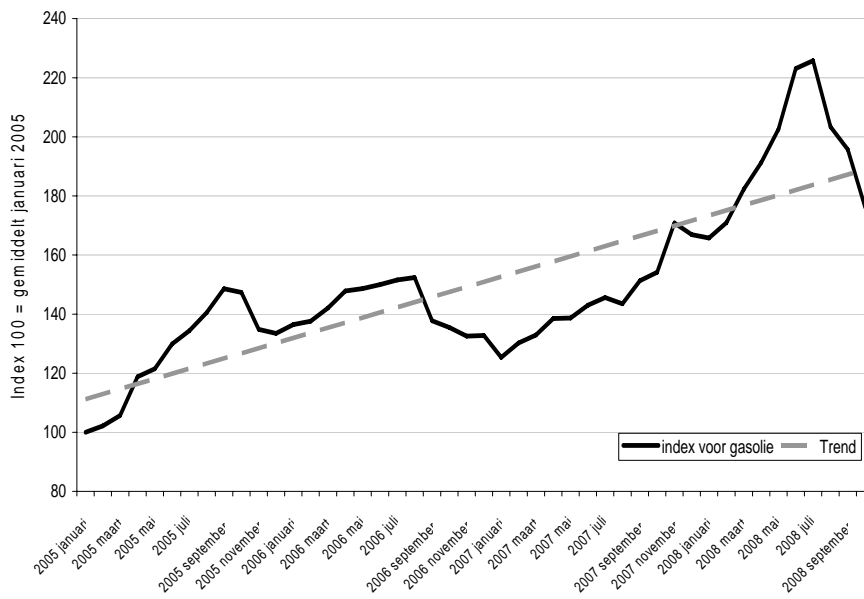


Waterstanden op de Rijn

Waterstanden bij Ruhrort



Ontwikkeling van de gasolieprijs



Stand van nieuwbouw

Scheepstype	2002		2003		2004		2005	
	aantal	tonnage	aantal	tonnage	aantal	tonnage	aantal	tonnage
motorvrachtschepen	45	113114	34	89676	28	71326	34	87645
Vrachtduwbakken	29	37180	28	78156	14	23636	12	11401
totaal	74	150294	62	167832	42	94962	46	99046
Motortankschepen	22	65548	45	131455	54	139718	46	130860
Tankduwbakken	2	178	1	1800	3	2427	2	2527
totaal	24	65726	46	133255	57	142145	48	133387
Hotelschepen	17		10		5		5	
Dagtochtschepen	9		1		1		5	
totaal	26		11		6		10	
	aantal	kW	aantal	kW	aantal	kW	aantal	kW
Duwboten	2	1276	0	0	1	992	0	0
Sleepboten	3	11670	1	279	1	177	0	0
totaal	5	12946	1	279	2	1169	0	0

Scheepstype	2006		2007		2008		totaal 2002 - 2008	
	aantal	tonnage	aantal	tonnage	aantal	tonnage	aantal	tonnage
Motorvrachtschepen	41	124116	74	254030	23	79084	279	818991
Vrachtduwbakken	25	37735	34	94224	27	65223	169	347555
totaal	66	161851	108	348254	50	144307	448	1166546
Motortankschepen	35	102352	31	78734	16	57734	249	706401
Tankduwbakken	0	0	0	0	0	0	8	6932
totaal	28	77565	31	78734	16	57734	257	713333
Hotelschepen	4	1644	4		4	8520	49	10164
Dagtochtschepen	2	1959	3		0	0	21	1959
totaal	6		7		4	8520	70	12123
	aantal	kW	aantal	kW	aantal	kW	aantal	kW
Duwboten	0	0	5	7780	0	0	8	10048
Sleepboten	0	0			0	0	5	12126
totaal	0	0	1	0	0	0	13	22174

Bronnen: IVR en secretariaat van de CCR

*

PROTOCOL 7

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

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Erkenning van buiten de Rijnstaten afgegeven dienstboekjes op de Rijn

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 de lidstaten dat opnieuw hebben bevestigd met de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

bewust zijnde dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijnstaten afgegeven dienstboekjes een maatregel betreft waarmee wordt beoogd de verplichtingen van het bedrijfsleven te vereenvoudigen en op significante wijze aan het economische dynamisme van de sector bij te dragen,

overwegende dat toepassingsmaatregelen noodzakelijk zijn, in het bijzonder om een gemeenschappelijke basis voor de erkenning van dienstboekjes te creëren en om voorwaarden voor de erkenning, die de handhaving van de veiligheidsstandaard op de Rijn waarborgen, vast te stellen,

vaststellend dat, in het bijzonder gezien de lopende werkzaamheden betreffende de harmonisatie van de beroepsprofielen, de erkenning van de bekwaamheden slechts een ontwikkelingsfase van de procedure kan zijn, en dat de termen van dit besluit vastgesteld dienen te worden in het kader van een administratieve overeenstemming die met iedere staat die een aanvraag tot erkenning heeft ingediend gesloten moet worden,

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

neemt de toepassingsmaatregelen voor de erkenning op de Rijn van buiten de Rijnstaten afgegeven dienstboekjes aan.

Bijlage

Toepassingsmaatregelen voor de erkenning van dienstboekjes op de Rijn

Preambule

Teneinde het gebruik van uniforme documenten in de binnenvaart te bevorderen, is de Centrale Commissie bereid op de Rijn dienstboekjes te erkennen, die op grond van de onderstaande criteria en procedures als gelijkwaardig zijn erkend.

Voorwaarde voor het besluit tot erkenning is naast de objectieve gelijkwaardigheid van de dienstboekjes ook de doelmatigheid van de erkenning. Een recht op erkenning bestaat niet.

Ieder besluit tot erkenning bevat een politieke beoordeling, waarbij in het bijzonder in aanmerking wordt genomen:

- 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.

1. Modaliteiten en handelswijze voor de erkenning:

De erkenning volgt slechts na het overleggen van alle nationale voorschriften en regelingen die de voorwaarden voor het afgeven van dienstboekjes vastleggen. Te overleggen zijn:

- a. de nationale regeling die de eisen aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid vastlegt;
- b. alle bepalingen (van wettelijke, reglementaire of administratieve aard) die de procedure voor het verkrijgen, het behouden en het intrekken en het ongeldig verklaren van de dienstboekjes regelen;
- c. de lijst van de bevoegde autoriteiten voor het afgeven van dienstboekjes;
- d. de lijst van erkende artsen voor het afgeven van de medische verklaring die door de bevoegde autoriteiten in aanmerking wordt genomen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid.

2. Testmethode voor de aanvraag tot erkenning

- a. Voor de erkenning van dienstboekjes die op grond van een nationale regeling zijn afgegeven, moet door de staat die verantwoordelijk voor de regeling is, een overeenkomstige aanvraag worden ingediend. De aanvraag moet ook een verklaring met betrekking tot de bereidheid tot een wederzijdse erkenning van Rijndienstboekjes bevatten.
- b. Bij deze aanvraag moeten de in nummer 1 omschreven wettelijke basis en het voorbeeld van het dienstboekje 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 m.b.t. de materiële gelijkwaardigheid van dienstboekjes

De volgens de nationale regeling voorgeschreven eisen aan lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de houder moeten gelijkwaardig zijn aan de krachtens de Rijnreglementen bestaande eisen, en aangetoond zijn door een overeenkomstig medisch onderzoek.

De nationale regeling moet ook voorschrijven dat het bewijs van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid na het bereiken van de leeftijd van 65 jaar ieder jaar moet worden vernieuwd.

De nationale regeling moet voorzien dat de bevoegde autoriteit haar controlewaarsmerk uitsluitend ter bevestiging van reizen kan aanbrengen, die minder dan 15 maanden tevoren hebben plaatsgevonden.

De nationale regelgeving moet voorzien dat 180 effectieve vaardagen in de binnenvaart als één jaar vaartijd gelden en dat binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen maximaal 180 dagen als vaartijd meegerekend kunnen worden.

4. Eisen m.b.t. de formele gelijkwaardigheid van dienstboekjes

- a. Het dienstboekje moet ten minste in één werktal van de Centrale Commissie zijn opgesteld.
- b. Het dienstboekje moet qua vorm identiek zijn aan het Rijndienstboekje. Kleine verschillen die de controle, de bewijswaarde en de beveiliging tegen vervalsing niet beïnvloeden, worden niet in aanmerking genomen.
- c. In het dienstboekje moet een speciale bladzijde zijn voorzien voor de overeenkomstig de Rijnreglementen verworven bekwaamheden.

5. Aanvullende voorwaarden

De in punt 1 bedoelde nationale voorschriften en regelingen moeten de schriftelijke garantie geven dat een geldig Rijndienstboekje volgens het model van de Rijnvaartreglementen op alle waterwegen van het land dat de aanvraag tot erkenning heeft ingediend kan worden gebruikt.

Daarin moet tevens zijn vastgelegd dat een bemanningslid houder van slechts één Rijndienstboekje of als gelijkwaardig erkend dienstboekje zou moeten zijn.

6. Informatie- en controlemechanismen

- a. De staat die een aanvraag tot erkenning indient, verplicht zich tot het verstrekken via zijn bevoegde autoriteiten van de nodige informatie die door een bevoegde Rijnvaartautoriteit wordt gevraagd, en verklaart zich bereid aan het invoeren van een databank voor dienstboekjes mee te werken.
- b. De CCR-lidstaten en de landen waarvan de dienstboekjes als gelijkwaardig zijn erkend, brengen elkaar tijdig op de hoogte van de voorgenomen wijzigingen en ontwikkelingen die het dienstboekje betreffen.
- c. Indien noodzakelijk, nodigt de CCR de staten, wier dienstboekje is erkend, uit om aan een gezamenlijke bijeenkomst deel te nemen. Met deze bijeenkomsten wordt in het bijzonder beoogd:
 - ertoe bij te dragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in alle reglementen uniform plaatsvinden;
 - de controlemechanismen tussen de landen te coördineren.

- d. Tussen de CCR en de staat die een aanvraag tot erkenning heeft ingediend, moet een administratieve overeenstemming worden gesloten in het bijzonder om de wederzijdse aard van de erkenning te bevestigen, om de modaliteiten van de erkenning van de bevoegdheden en de bevoegdheden van de voor de aantekeningen in het erkende dienstboekje bevoegde autoriteiten duidelijk te bepalen en om de toekomstige samenwerkingsmechanismen te organiseren.
- e. In de administratieve overeenstemming kunnen overgangsmaatregelen worden bepaald, voor personen die reeds vóór de besluiten tot erkenning houder van een Rijndienstboekje en van een gelijkwaardig erkend dienstboekje waren.

7. Bepalingen van de erkenning

De bepalingen van de erkenning zullen in de onder punt 6, onderdeel d, bedoelde administratieve overeenstemming, worden vastgesteld. Daarin zullen in het bijzonder de volgende punten worden geregeld.

- a. Met de erkenning verplicht de CCR zich, op de Rijn de geldigheid van de in het buiten de Rijn afgegeven dienstboekje vervatte informatie te erkennen, met betrekking tot
 - de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de houder,
 - de reizen en de vaartijden van de houder,
 - de bekwaamheid van de houder overeenkomstig de Rijnvaartreglementen, volgens de in de administratieve overeenstemming voorziene modaliteiten.
- b. Het derde land waarvan het dienstboekje wordt erkend, verplicht zich, op zijn nationale waterwegen de geldigheid van de in het Rijndienstboekje vervatte informatie te erkennen, met betrekking tot:
 - de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de houder,
 - de reizen en de vaartijden van de houder,
 - de bekwaamheid van de houder overeenkomstig de Rijnvaartreglementen, volgens de in de administratieve overeenstemming voorziene modaliteiten.
- c. De controlewaarmarken ter bevestiging van de vaartijden kunnen door alle bevoegde autoriteiten van de Rijnvaart of van het land van afgifte van het erkende dienstboekje, in het Rijndienstboekje en het erkende dienstboekje worden aangebracht.
- d. Alleen de bevoegde Rijnvaartautoriteiten zijn bevoegd in een Rijndienstboekje aantekeningen over de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de houder aan te brengen. Deze worden overeenkomstig de Rijnvaartreglementen aangebracht en worden op de nationale waterwegen van het derde land als geldig verklaard.
- e. Alleen de bevoegde autoriteiten van het derde land zijn bevoegd in een nationaal dienstboekje aantekeningen over de lichamelijke en geestelijke geschiktheid, overeenkomstig de nationale regelgeving aan te brengen. De geldigheid van deze aantekeningen wordt op de Rijn erkend.
- f. Alleen de bevoegde Rijnvaartautoriteiten zijn bevoegd aantekeningen over de bekwaamheid van de houder aan te brengen op de bladzijde voor bekwaamheden overeenkomstig de Rijnvaartreglementen van een Rijndienstboekje.
- g. Alleen de bevoegde autoriteiten van het derde land zijn bevoegd aantekeningen over de bekwaamheid van de houder aan te brengen op de bladzijde voor bekwaamheden overeenkomstig de nationale regelgeving van het erkende dienstboekje.
- h. De bepaling van de bevoegde autoriteiten voor het aanbrengen van aantekeningen over de bekwaamheid van de houder, zal in alle andere gevallen volgens de in de administratieve overeenstemming gespecificeerde modaliteiten plaatsvinden.

PROTOCOL 9

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikel 6.08, 11.01, 14.09)

Besluit

De Centrale Commissie,

ter verbetering van de veiligheid op nautisch moeilijke riviergedeelten, ter verduidelijking van bepaalde voorschriften en ter verbetering van de situatie van de ligplaatsen,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 6.08, 11.01 en 14.09 van het Rijnvaartpolitiereglement.

Deze wijzigingen gelden met ingang van 1 december 2009. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die op 1 december 2009 nog gelden, worden vanaf die datum ingetrokken.

Bijlage

1. *Artikel 6.08, eerste lid, komt te luiden:*

"1. Bij het naderen van door het teken A.4 (bijlage 7) aangeduide vakken is het ontmoeten en voorbijlopen verboden. Het verbod bedoeld in bovengenoemde eerste volzin kan tot een schip of een samenstel van een bepaalde lengte of breedte worden beperkt; in dat geval worden de lengte of de breedte op een rechthoekig wit teken aangeduid, dat onder het teken A.4 is bevestigd. Voor het overige zijn de voorschriften van artikel 6.07, eerste lid, onderdelen a tot en met d van overeenkomstige toepassing.

2. *Aan het begin van artikel 11.01, tweede lid, worden de volgende volzinnen 1 en 2 voorgesteld:*

"2. Een schip, met uitzondering van een passagiersschip, met een lengte van meer dan 110 m, kan alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 22a.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet. Een passagiersschip met een lengte van meer dan 110 m, kan alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 22a.05, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet."

3. *Artikel 14.09 komt te luiden:*

"Artikel 14.09

Wesseling

1. De rede strekt zich voor Wesseling uit aan de linkeroever van km 668,80 tot km 672,80 voor Köln-Godorf.
2. Voor schepen die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren en die te Wesseling of te Köln-Godorf willen laden of lossen, dan wel die aldaar hebben geladen of gelost, zijn gereserveerd de ligplaatsen:
 - van km 669,65 tot km 670,10,
 - van km 670,34 tot km 670,45,
 - van km 670,60 tot km 670,75,
 - van km 670,85 tot km 671,00.
3. Voor schepen die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren en die te Wesseling of te Köln-Godorf willen laden of lossen, dan wel die aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd de ligplaats:
 - van km 671,00 tot km 671,35.
4. Voor schepen die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, te voeren en die te Wesseling of te Köln-Godorf willen laden of lossen, dan wel die aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd de ligplaats:
 - van km 671,65 tot km 671,80.
5. Voor schepen die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren en voor schepen die verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, en die te Wesseling of te Köln-Godorf willen laden of lossen, dan wel die aldaar hebben geladen of gelost, zijn gereserveerd de ligplaatsen:
 - aires de stationnement
 - van km 668,80 tot km 669,20,
 - van km 672,30 tot km 672,80."

PROTOCOL 10

**Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten,
alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns,
Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement en
van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
Opheffing van de voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten,
alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar de door haar besloten richtsnoeren voor haar reglementaire werkzaamheden,

zich ten doel stellend een hoge veiligheidsstandaard van de Rijnvaart met duidelijke, eenvoudige en weinig reglementen te bereiken en te verzekeren,

strevende naar de bevordering van uniforme technische eisen aan de zee- en binnenvaart, zodra dat daadwerkelijk gerechtvaardigd is,

vaststellende dat uniforme technische eisen aan de binnenvaart op alle Europese waterwegen grensoverschrijdend verkeer vereenvoudigen en tot een vermindering van de knelpunten in de ontwikkeling, de vervaardiging en de toelating van scheepsuitrusting zullen bijdragen,

bewust zijnde dat de Europese Commissie dit besluit verwelkomt en dat een overeenkomstige wijziging van de technische eisen aan binnenvaartschepen in het kader van de Europese Gemeenschap ook zal worden onderzocht,

bewust zijnde dat in de toekomst nog verdere wijzigingen of aanvullingen voor de inachtneming van het communautaire recht noodzakelijk kunnen blijken,

op voorstel van haar Comité Politierglement en van haar Comité Reglement van onderzoek,

heft de voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart en de latere wijzigingen van deze voorschriften met ingang van 1 december 2009 zonder vervanging op,

besluit tot de in de bijlage 1 en 2 bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn; deze wijzigingen treden op 1 december 2009 in werking. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op 1 december 2009 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

stelt aan de Europese Commissie voor samen te werken met de CCR, om ook in de toekomst uniforme voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns op alle binnenvaarwegen van de Europese Gemeenschap en op de Rijn te waarborgen.

Bijlagen

Bijlage 1: wijzigingen van het RPR

1. Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel t komt te luiden:

"t. "wit licht",
"rood licht",
"groen licht",
"geel licht" en
"blauw licht",
een licht, waarvan de kleur voldoet aan de eisen van tabel 2 van de Europese norm EN 14744 : 2006,"

b. Onderdeel u komt te luiden:

"u. "krachtig licht",
"helder licht" en
"gewoon licht"
een licht, waarvan de sterkte voldoet aan de eisen van tabel 1 van de Europese norm EN 14744 : 2006,"

c. Onderdeel v komt te luiden:

v. "flikkerlicht", "snel flikkerlicht":
een periodelicht waarvan het aantal regelmatige lichtverschijningen als flikkerlicht voldoet aan de eisen van regel 1 en als snel licht aan de eisen van regel 2 of regel 3 van tabel 3 van de Europese norm EN 14744 : 2006,"

2. Artikel 3.02, tweede lid, komt te luiden:

"Een schip mag slechts de navigatielantaarns gebruiken,

- a. waarvan de lantaarnhuizen en toebehoren het keurmerk dragen, voorgeschreven in de Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996, inzake uitrusting van zeeschepen, gewijzigd door Richtlijn 2008/67/EG van de Commissie van 30 juni 2008 en
- b. waarvan de lichten voor wat betreft hun horizontale uitstraling, kleur en sterkte in overeenstemming zijn met dit reglement.

Navigatielantaarns, waarvan de lantaarnhuizen, toebehoren en lichtbronnen voldoen aan de eisen van het op 30 november 2009 geldende Rijnvaartpolitiereglement of van 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,, kunnen nog steeds worden gebruikt."

Bijlage 2: Wijzigingen van het ROSR

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

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

"7.05 Navigatielichten, lichtseinen en geluidsseinen"

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

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

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

3. *Artikel 7.05 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De titel komt te luiden:*

"Navigatielichten, lichtseinen en geluidsseinen"

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

"1. Navigatielichten evenals de lantaarnhuizen en toebehoren moeten het keurmerk dragen, dat in de Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996, inzake uitrusting van zeeschepen, gewijzigd door Richtlijn 2008/67/EG van de Commissie van 30 juni 2008 is voorgeschreven of de aan de eisen van 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 voldoen."

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

De vermelding bij artikel 7.05, eerst lid, wordt als volgt ingevoegd:

"7.05 , lid 1	Navigatielichten, lantaarnhuizen, toebehoren en lichtbronnen	De navigatielichten waarvan de lantaarnhuizen, toebehoren en lichtbronnen voldoen aan de eisen van de op 30 november 2009 geldende voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns in de Rijnvaart, kunnen nog steeds worden gebruikt."
---------------	--	---

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

De vermelding bij artikel 7.05, eerst lid, wordt als volgt ingevoegd:

"7.05	lid 1	Navigatielichten, lantaarnhuizen, toebehoren en lichtbronnen	De navigatielichten waarvan de lantaarnhuizen, toebehoren en lichtbronnen voldoen aan de eisen van de op 30 november 2009 geldende voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns in de Rijnvaart, kunnen nog steeds worden gebruikt.	1.12.2009"
-------	-------	--	--	------------

PROTOCOL 11

Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met betrekking tot de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor navigatieradarapparatuur en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart evenals met betrekking tot hun inbouw ter aanpassing aan Europese richtlijnen inzake elektromagnetische compatibiliteit en aan de wereldwijde normen en ter reorganisatie van de reglementen van de Centrale Commissie

1. De Centrale Commissie heeft met haar besluiten 1989-II-33 en 34 voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties en voor bochtaanwijzers evenals voor hun inbouw, opgesteld. Deze voorschriften zijn afdoend gebleken en zijn overgenomen in 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.
2. Ondertussen zijn Richtlijn 1999/5/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 9 maart 1999 betreffende radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur en de wederzijdse erkenning van hun conformiteit, onder welk toepassingsgebied radarinstallaties voor de binnenvaart vallen, en Richtlijn 2004/108/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 15 december 2004 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake elektromagnetische compatibiliteit en tot intrekking van Richtlijn 89/336/EEG, onder welk toepassingsgebied de bochtaanwijzers vallen, aangenomen. Bovendien werden minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor radarapparatuur in de Rijnvaart overgenomen in de Europese norm EN 302 194-1:2006 Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Navigation radar used on inland waterways: Part 1: Technical characteristics and methods of measurement .
3. 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 en waarin zij de CCR opdracht geven de doelmatigheid en de noodzakelijkheid van bestaande en toekomstige regelingen met behoud van de hoge veiligheids- en milieustandaarden van de binnenvaart te onderzoeken. In het voorjaar 2008 heeft de CCR besloten alle technische voorschriften in één reglementair blok samen te voegen.
4. In deze context, hebben het Comité Politiereglement en het Comité Reglement van onderzoek door hun respectievelijke werkgroepen wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn uit laten werken, waarmee wordt beoogd
 - de technische voorwaarden voor radarinstallaties en bochtaanwijzers in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, met de andere voorwaarden voor de bouw en de uitrusting van de schepen, op te nemen;
 - de voorwaarden voor radarinstallaties, die in de overeenkomstige Europese standaarden zijn vervat, uit de voorschriften te schrappen en in de plaats daarvan naar die standaarden te verwijzen;
 - de overeenkomstige Europese richtlijnen over de elektromagnetische compatibiliteit in aanmerking te nemen;

- de huidige afzonderlijke minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties en voor bochtaanwijzers in de Rijnvaart evenals voor hun inbouw op te heffen;
 - de typegoedkeuringen die eventueel in de toekomst op basis van gelijkwaardige voorschriften van de Richtlijn 2006/87/EG door andere staten worden afgegeven, gelijkwaardig te erkennen.
5. Verder worden in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn overgangsvoorschriften opgenomen, die waarborgen dat de volgens de huidig geldige voorschriften erkende radarinstallaties en bochtaanwijzers nog steeds ingebouwd en gebruikt kunnen worden. Radarapparatuur en bochtaanwijzers die voor 1 januari 1990 werden toegelaten en momenteel op schepen zijn ingebouwd, kunnen binnen de bepaalde termijnen nog worden gebruikt.
 6. Bovendien wordt de in het Reglement Onderzoek schepen van de Rijn voorziene mogelijkheid te besluiten tot richtlijnen (dienstnota's) voor alle in het reglement vermelde bevoegde autoriteiten verder uitgebreid; deze uitbreiding is noodzakelijk om in de toekomst ook met richtlijnen de werkzaamheden van de voor het controleren en erkennen van navigatieapparatuur – en ook van andere in het reglement vermelde – bevoegde overheden te kunnen ondersteunen.
 7. 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 Reglement van onderzoek krijgt de opdracht, door de Werkgroep Reglement van onderzoek en 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,

vaststellende dat de geldende voorschriften omtrent de voorwaarden en controles voor radarinstallaties en bochtaanwijzers afdoend zijn gebleken,

Bewust zijnde dat deze voorschriften de overeenkomstige richtlijnen van de Europese Gemeenschap in aanmerking nemen evenals dat deze voorschriften door verwijzingen naar de overeenkomstige Europese en wereldwijde normen zo beknopt mogelijk geformuleerd dienen te zijn, waarbij in de toekomst nog verdere wijzigingen of aanvullingen voor de inachtneming van het communautair recht noodzakelijk kunnen blijken,

strevende, door het opnemen van deze voorschriften in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, naar het samenvoegen van alle voorschriften over bouw en uitrusting in één verordening en naar een vermindering van het aantal Reglementen van de Centrale Commissie,

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

heft de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties in de Rijnvaart van 1990, de voorschriften omtrent de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers voor de Rijnvaart van 1990 en de voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart van 1990 evenals de Besluiten 1999-III-12 en 2003-II-23, op

geeft opdracht aan haar Comité Reglement van onderzoek,

- door de Werkgroep Reglement van onderzoek, evenals in samenwerking met de gemeenschappelijke werkgroep van de lidstaten van de Centrale Commissie en van de Europese Gemeenschap, in het bijzonder met betrekking tot de technische ontwikkeling evenals voor de verdere harmonisering met communautaire voorschriften eventueel noodzakelijk wordende verdere wijzigingen van en aanvullingen bij het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, op te laten stellen,
- door de Werkgroep Reglement van onderzoek 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 Centrale Commissie te brengen.

stelt aan de Europese Commissie voor, met de CCR samen te werken om ook in de toekomst uniforme voorschriften omtrent de typegoedkeuring en de inbouw van radarinstallaties en bochtaanwijzers op alle binnenvaarwegen van de Europese Gemeenschap en op de Rijn te waarborgen.

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 treden op 1 december 2009 in werking. Op die datum worden de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties in de Rijnvaart van 1990, de voorschriften omtrent de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers voor de Rijnvaart van 1990, de voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart van 1990 en de latere wijzigingen van deze voorschriften evenals de Besluiten 1999-III-12 en 2003-II-23, opgeheven. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op 1 december 2009 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage 1: wijzigingen van het RPR

1. *Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel i., komt te luiden:*

"i. de volgens artikel 7.06, eerste lid van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vereiste verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie en de bochtaanwijzer;"

2. *Artikel 4.06, eerste volzin, komt te luiden:*

"1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:

- a. het is uitgerust met een radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van de draaiing van het schip overeenkomstig artikel 7.06, eerste lid van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn."

Bijlage 2: Wijzigingen van het ROSR

1. *Artikel 1.07 komt te luiden:*

“Artikel 1.07

Dienstinstructie voor de Commissies van Deskundigen en de bevoegde autoriteiten

1. In het belang van een eenvoudige en uniforme toepassing van dit reglement kan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart dienstinstructies voor de Commissies van Deskundigen en de volgens dit reglement bevoegde autoriteiten vaststellen. De Commissies van Deskundigen en de bevoegde autoriteiten worden van deze dienstinstructie in kennis gesteld.
2. De Commissies van Deskundigen en de bevoegde autoriteiten dienen zich aan deze dienstinstructie te houden."

2. *Artikel 7.06, eerste lid, komt te luiden:*

"1. De radarinstallatie en de bochtaanwijzer moeten overeenkomen met de in bijlage M, deel I en deel II vermelde vereisten. Het voldoen aan de vereisten wordt met een door de bevoegde autoriteit afgegeven typegoedkeuring vastgesteld. Typegoedkeuringen die op grond van de vereisten van 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 werden afgegeven, zijn als gelijkwaardig erkend.

Inland ECDIS apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarapparatuur. Zij moeten tevens voldoen aan de eisen van Inland ECDIS in de op de dag van afgifte van de typegoedkeuring geldige editie.

Aan de in Bijlage M, deel III, vermelde voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart moet worden voldaan.

De bochtaanwijzer moet vóór de roerganger in diens gezichtsveld zijn geplaatst.

De lijsten van de overeenkomstig Bijlage M of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten radarapparatuur en bochtaanwijzers worden door de Centrale Commissie gepubliceerd.”

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

“7.06, lid 1	Navigatieradarinstallaties die vóór 1 januari 1990 zijn toegelaten Bochtaanwijzers die vóór 1 januari 1990 zijn toegelaten Navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers die vanaf 1 januari 1990 waren toegelaten	Navigatieradarinstallaties die vóór januari 1990 waren toegelaten, en vóór 1 januari 2000 werden ingebouwd, mogen tot de verlenging van het certificaat van onderzoek na 31 december 2009, maar uiterlijk tot en met 31 december 2011, met een geldige inbouwverklaring (1989-I-35) ingebouwd zijn en gebruikt worden. Bochtaanwijzers die vóór januari 1990 waren toegelaten, en vóór 1 januari 2000 werden ingebouwd, mogen tot de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1 januari 2015 met een geldige inbouwverklaring (1989-I-35) ingebouwd zijn en gebruikt worden. Navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers, die vanaf 1 januari 1990 op grond van de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties voor de Rijnvaart evenals van de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers voor de Rijnvaart waren toegelaten, kunnen verder ingebouwd en, indien een geldige inbouwverklaring op grond van de voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart of van Bijlage M, deel III, van dit Reglement aanwezig is, gebruikt worden.”
--------------	--	--

4. In de tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, wordt de vermelding bij artikel 7.06, eerste lid, als volgt ingevoegd:

“7.06, lid 1	Navigatieradarinstallaties die vóór 1 januari 1990 zijn toegelaten	Navigatieradarinstallaties die vóór januari 1990 waren toegelaten, en vóór 1 januari 2000 werden ingebouwd, mogen tot de verlenging van het certificaat van onderzoek na 31 december 2009, maar uiterlijk tot en met 31 december 2011, met een geldige inbouwverklaring (1989-I-35) ingebouwd zijn en gebruikt worden.	1.12.2009
	Bochtaanwijzers die vóór 1 januari 1990 zijn toegelaten	Bochtaanwijzers die vóór januari 1990 waren toegelaten, en vóór 1 januari 2000 werden ingebouwd, mogen tot de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1 januari 2015 met een geldige inbouwverklaring (1989-I-35) ingebouwd zijn en gebruikt worden.	1.12.2009
	Inbouw en gebruik van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers die vanaf 1 januari 1990 waren toegelaten	Navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers, die vanaf 1 januari 1990 op grond van de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties in de Rijnvaart evenals van de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers in de Rijnvaart waren toegelaten, kunnen verder ingebouwd en, indien een geldige inbouwverklaring op grond van de voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart of van Bijlage M, deel III, van dit Reglement aanwezig is, gebruikt worden.	1.12.2009"

5. *Bijlage M komt als volgt te luiden:*

“Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M

Navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart

Inhoud

Deel I

Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties in de Rijnvaart

Deel II

Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers in de Rijnvaart

- Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen
- Hoofdstuk 2 Algemene minimumeisen voor bochtaanwijzers
- Hoofdstuk 3 Operationele minimumeisen voor bochtaanwijzers
- Hoofdstuk 4 Technische minimumeisen voor bochtaanwijzers
- Hoofdstuk 5 Keuringsvoorwaarden en –methodes voor bochtaanwijzers

Aanhangsel : Tolerantiegrenzen voor bochtaanwijzers

Deel III

Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart

Deel IV

Verklaring over de inbouw en het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart

Deel V

Lijsten van de bevoegde autoriteiten, toegelaten apparatuur en erkende deskundige bedrijven

**Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor
navigatieradarinstallaties in de Rijnvaart**

Inhoud

Art.		Blz.
1	Toepassing	
2	Doel van de radarinstallatie	
3	Minimumeisen	
4	Typekeuring	
5	Aanvraag tot typekeuring.....	
6	Typegoedkeuring	
7	Toestelkenmerken en goedkeuringsnummer	
8	Verklaring fabrikant	
9	Wijzigingen aan goedgekeurde installaties.....	

Artikel 1

Toepassing

In deze voorschriften zijn de minimumeisen voor radarinstallaties voor de Rijnvaart vastgelegd, alsmede de keuringsvoorwaarden waaronder aan de minimumeisen moet worden voldaan. Inland ECDIS apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarinstallaties als bedoeld in deze voorschriften.

Artikel 2

Doel van de radarinstallatie

Radarinstallaties moeten een voor het voeren van een schip bruikbaar beeld geven van de positie van het schip ten opzichte van de bebakening, de contouren van de oever en de voor de scheepvaart van belang zijnde werken en moet tijdig en op betrouwbare wijze de aanwezigheid aangeven van andere schepen en van boven het wateroppervlak van het vaarwater uitstekende obstakels.

Artikel 3

Minimumeisen

1. Radarinstallaties moeten voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 1999/5/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 1999 betreffende radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur en de wederzijdse erkenning van hun conformiteit.
2. Bovendien moeten de radarinstallaties voldoen aan de voorwaarden van de Europese norm EN 302194-1:2006 Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Navigation radar used on inland waterways: Part 1: Technical characteristics and methods of measurement .

Artikel 4

Typekeuring

Inbouw van een radarinstallatie aan boord van een schip is slechts toegestaan, wanneer aan de hand van een typekeuring werd aangetoond dat de installatie aan de minimumeisen van artikel 3, tweede lid, voldoet. Tests voor het aantonen dat aan de minimumeisen bedoeld in artikel 3, eerste lid, wordt voldaan, zijn geen onderdeel van de typekeuring.

Artikel 5

Aanvraag tot typekeuring

1. De aanvraag tot typekeuring van een radarinstallatie moet bij de bevoegde autoriteit van één der Rijnsoeverstaten of van België worden ingediend.

De namen van deze autoriteiten moeten ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden gebracht.

2. Daarbij moet de volgende documentatie worden overgelegd:
 - a. twee uitvoerige technische beschrijvingen;
 - b. twee stel complete schakelschema's en servicedocumentatie;
 - c. twee uitvoerige bedieningsvoorschriften;
 - d. twee korte bedieningsvoorschriften en
 - e) eventueel verklaringen over reeds uitgevoerde typekeuringen.
3. In het kader van de typekeuring wordt onder aanvrager verstaan een rechtspersoon of natuurlijk persoon onder wiens naam, handelsmerk of andere specifieke aanduiding de ter typekeuring aangeboden installatie wordt vervaardigd of verhandeld.

Artikel 6

Typegoedkeuring

1. Na een geslaagde typekeuring geeft de autoriteit een bewijs van de typegoedkeuring af.
Bij het niet voldoen aan de minimumeisen worden de redenen van afwijzing schriftelijk aan de aanvrager medegedeeld.
De typegoedkeuring wordt door de bevoegde autoriteit verleend.
De bevoegde autoriteit deelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mede welke typen zijn goedgekeurd.
2. Iedere autoriteit is gerechtigd op elk tijdstip een apparaat uit de serie te controleren.
Worden tijdens deze controle gebreken geconstateerd dat kan de verleende typegoedkeuring worden ingetrokken.
Tot de intrekking van deze goedkeuring is de autoriteit bevoegd, die ook de goedkeuring heeft verleend.

Artikel 7

Toestelkenmerken en goedkeuringsnummer

1. De tot een installatie behorende toestellen moeten duurzaam met de naam van de fabrikant, de typeaanduiding van de installatie, de toestelsoort en het serienummer zijn gekenmerkt.
2. Het door de bevoegde autoriteit toegekende goedkeuringsnummer moet duurzaam op de beeldschermeneenheid zijn aangebracht en ook na de inbouw duidelijk zichtbaar zijn.
Het goedkeuringsnummer is samengesteld als volgt: R-N-NNN
(R = Rijn
N = nummer dat het land van de goedkeuring aangeeft:
1 = D, 2 = F, 4 = N, 6 = B, 14 = CH
NNN = nummer van drie cijfers, te bepalen door de bevoegde autoriteit.)

3. Het goedkeuringsnummer mag uitsluitend met de daarbij behorende goedkeuring worden toegepast.
De aanvrager zorgt zelf voor de aanmaak en het aanbrenge van het goedkeuringsnummer.
4. De bevoegde autoriteit deelt het verleende goedkeuringsnummer evenals de typeaanduiding, de naam van de fabrikant, de naam van de houder van de typegoedkeuring en de dag van de goedkeuring onmiddellijk aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mede.

Artikel 8

Verklaring fabrikant

Voor elke installatie moet de fabrikant een verklaring afgeven waarin hij garandeert dat de installatie aan de bestaande minimumeisen voldoet en zonder enige beperking overeenkomstig het gekeurde prototype is.

Artikel 9

Wijzigingen aan goedgekeurde installaties

1. Bij wijzigingen aan goedgekeurde installaties vervalt de goedkeuring. Voorgenomen wijzigingen moeten schriftelijk aan de autoriteit worden gemeld.
2. De autoriteit beslist of de goedkeuring kan worden gehandhaafd of dat een herkeuring dan wel een nieuwe typekeuring nodig is.

Is er sprake van een nieuwe typegoedkeuring dan wordt ook een nieuw goedkeuringsnummer toegekend.

“Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, deel II

**Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers
in de Rijnvaart**

Inhoud

Hoofdstuk 1

Algemene bepalingen

Artikelen

Bladzijde

1.01 Toepassing	
1.02 Doel van de bochtaanwijzer.....	
1.03 Typekeuring	
1.04 Aanvraag tot typekeuring.....	
1.05 Typegoedkeuring	
1.06 Toestelkenmerken en goedkeuringsnummer	
1.07 Verklaring fabrikant.....	
1.08 Wijzigingen aan goedgekeurde installaties.....	

Hoofdstuk 2

Algemene minimumeisen voor bochtaanwijzers

2.01 Constructie en uitvoering.....	
2.02 Uitgezonden radiostoringen en elektromagnetische compatibiliteit (EMC)	
2.03 Bediening	
2.04 Gebruiksaanwijzing	
2.05 Inbouw en controle van het functioneren	

Hoofdstuk 3

Operationele minimumeisen voor bochtaanwijzers

3.01 Operationele beschikbaarheid van de bochtaanwijzer	
3.02 Aanwijzen van de draaisnelheid	
3.03 Meetbereik	
3.04 Nauwkeurigheid van de draaisnelheidsaanwijzing	
3.05 Gevoeligheid	
3.06 Controle van het functioneren	
3.07 Ongevoeligheid voor andere typische bewegingen van het schip	
3.08 Ongevoeligheid voor magnetische velden	
3.09 Dochterindicatoren	

Hoofdstuk 4

Technische minimumeisen voor bochtaanwijzers

Artikelen

Bladzijde

4.01	Bediening	
4.02	Dempinrichtingen	
4.03	Aansluiten van toegevoegde apparatuur	

Hoofdstuk 5

Keuringsvoorwaarden en –methodes voor bochtaanwijzers

5.01	Veiligheid, bestendigheid en uitgezonden storing	
5.02	Uitgezonden radiostoringen en elektromagnetische compatibiliteit (EMC)	
5.03	Keuringsmethodes	

Aanhangsel : Tolerantiegrenzen voor bochtaanwijzers

HOOFDSTUK 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.01

Toepassing

In deze voorschriften zijn de minimumeisen voor aanwijzers van de snelheid van draaiing (bochtaanwijzers) voor de Rijnvaart vastgelegd, alsmede de keuringsvoorwaarden waaraan moet worden voldaan.

Artikel 1.02

Doel van de bochtaanwijzer

Het doel van bochtaanwijzers is het vergemakkelijken van het varen met behulp van radar en het meten en aanwijzen van de snelheid van draaiing van het schip naar bakboord en stuurboord.

Artikel 1.03

Typekeuring

Inbouw van bochtaanwijzers aan boord van een schip is slechts toegestaan wanneer aan de hand van een typekeuring werd aangetoond dat het apparaat aan de in deze voorschriften gestelde minimumeisen voldoet.

Artikel 1.04

Aanvraag tot typekeuring

1. De aanvraag tot typekeuring van een bochtaanwijzer moet bij de bevoegde autoriteit van één der Rijnsoeverstaten of van België worden ingediend.
De namen van deze autoriteiten moeten ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden gebracht.
2. Daarbij moet de volgende documentatie worden overgelegd:
 - a. twee uitvoerige technische beschrijvingen;
 - b. twee stel complete schakelschema's en servicedocumentatie;
 - c. twee bedieningshandleidingen.
3. De aanvrager moet zelf controleren of laten controleren dat aan de in deze voorschriften gestelde minimumeisen wordt voldaan.

Het resultaat van deze keuring en de meetrapporten moeten gelijktijdig bij de aanvraag worden ingediend.

Deze bescheiden en de bij de typekeuring verkregen gegevens worden bij de autoriteit bewaard.

4. In het kader van de typekeuring wordt onder aanvrager verstaan een rechtspersoon of natuurlijk persoon onder wiens naam, handelsmerk of andere specifieke aanduiding de ter typekeuring aangeboden installatie wordt vervaardigd of verhandeld.

Artikel 1.05

Typegoedkeuring

1. Na een geslaagde typekeuring geeft de autoriteit een bewijs van de typegoedkeuring af.
Bij het niet voldoen aan de minimumeisen worden de redenen van afwijzing schriftelijk aan de aanvrager medegedeeld.
De typegoedkeuring wordt door de bevoegde autoriteit verleend.
De bevoegde autoriteit deelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mede welke typen zijn goedgekeurd.
2. Iedere autoriteit is gerechtigd op elk tijdstip een apparaat uit de serie te controleren.
Worden tijdens deze controle gebreken geconstateerd dat kan de verleende typegoedkeuring worden ingetrokken.
Tot de intrekking van deze goedkeuring is de autoriteit bevoegd, die ook de goedkeuring heeft verleend.

Artikel 1.06

Toestelkenmerken en goedkeuringsnummer

1. De tot een installatie behorende toestellen moeten duurzaam met de naam van de fabrikant, de typeaanduiding van de installatie, de toestelsoort en het serienummer zijn gekenmerkt.
2. Het door de bevoegde autoriteit toegekende goedkeuringsnummer moet duurzaam op de bedieningseenheid van de installatie zijn aangebracht en ook na de inbouw duidelijk zichtbaar zijn.
Het goedkeuringsnummer is samengesteld als volgt: R-N-NNN
(R = Rijn
N = nummer dat het land van de goedkeuring aangeeft:
1 = D, 2 = F, 4 = N, 6 = B, 14 = CH
NNN = nummer van drie cijfers, te bepalen door de bevoegde autoriteit.)

3. Het goedkeuringsnummer mag uitsluitend met de daarbij behorende goedkeuring worden toegepast.
De aanvrager zorgt zelf voor de aanmaak en het aanbrengen van het goedkeuringsnummer.
4. De bevoegde autoriteit deelt het verleende goedkeuringsnummer evenals de typeaanduiding, de naam van de fabrikant, de naam van de houder van de typegoedkeuring en de dag van de goedkeuring onmiddellijk aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mede.

Artikel 1.07

Verklaring fabrikant

Voor elke installatie moet de fabrikant een verklaring afgeven waarin hij garandeert dat de installatie aan de bestaande minimumeisen voldoet en zonder enige beperking overeenkomstig het gekeurde prototype is.

Artikel 1.08

Wijzigingen aan goedgekeurde installaties

1. Bij wijzigingen aan goedgekeurde installaties vervalt de goedkeuring.
Voorgenomen wijzigingen moeten schriftelijk aan de autoriteit worden gemeld.
2. De autoriteit beslist of de goedkeuring kan worden gehandhaafd of dat een herkeuring dan wel een nieuwe typekeuring nodig is.

Is er sprake van een nieuwe typegoedkeuring dan wordt ook een nieuw goedkeuringsnummer toegekend.

HOOFDSTUK 2

ALGEMENE MINIMUMEISEN VOOR BOCHTAANWIJZERS

Artikel 2.01

Constructie en uitvoering

1. De betreffende bochtaanwijzers moeten geschikt zijn voor de Rijnvaart.
2. Constructie en uitvoering moeten zowel mechanisch als elektrisch in overeenstemming zijn met het peil van de moderne techniek.
3. Voor zover niet reeds voorgeschreven volgens het Reglement onderzoek schepen op de Rijn of in de onderhavige voorschriften niet expliciet vermeld, gelden voor de eisen aan de elektrische voeding, de veiligheid, de wederzijdse beïnvloeding van de toestellen aan boord, de veilige kompasafstand, de mechanische en klimatologische bestendigheid, de beïnvloeding door het milieu, de geluidsproductie, alsmede voor de aanduidingen op de toestellen de in de Europese norm EN 60945 : 2002 Maritieme navigatie- en radiocommunicatie-apparatuur en -systemen – Algemene eisen – Beproevingsmethoden en vereiste beproevingsresultaten (IEC 60945 : 2002) opgenomen eisen en meetmethoden.
Aan alle in deze voorschriften genoemde eisen moet bij omgevingstemperaturen van de apparatuur tussen 0° C en 40° C worden voldaan.

Artikel 2.02

Uitgezonderd radiostoringen en elektromagnetische compatibiliteit (EMC)

1. Algemene eisen

Bochtaanwijzers moeten voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 2004/108/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake elektromagnetische compatibiliteit en tot intrekking van Richtlijn 89/336/EEG.

2. *Uitgezonden radiostoringen*

In de frequentiegebieden van 156 -165 MHz, 450 - 470 MHz, en van 1,53 -1,544 GHz mag de veldsterkte een waarde van 15 μ V/m niet te boven gaan. Deze veldsterktes gelden voor een meetafstand van 3 m ten opzichte van het te keuren apparaat.

Artikel 2.03

Bediening

1. Het aantal bedieningselementen dient te worden beperkt tot het voor de doelmatige bediening strikt noodzakelijke aantal.
Uitvoering, aanduiding en werking moeten een eenvoudige, ondubbelzinnige en snelle bediening mogelijk maken. Zij moeten zo zijn geplaatst dat bedieningsfouten zoveel mogelijk worden vermeden.
De niet voor normaal gebruik noodzakelijke bedieningselementen mogen niet direct bereikbaar zijn.
2. Alle bedieningselementen en aanwijsinstrumenten moeten zijn voorzien van symbolen en/of Engelse opschriften. De symbolen moeten voldoen aan de in de Europese norm EN 60417 : 1998 Grafische symbolen voor gebruik op apparatuur genoemde bepalingen. Cijfers en letters moeten ten minste 4 mm hoog zijn. Indien kan worden aangetoond dat om technische redenen een hoogte van 4 mm niet mogelijk is en uit operationeel oogpunt gezien kleinere karakters acceptabel zijn wordt een vermindering van de hoogte tot 3 mm toegestaan.
3. De installatie moet zo zijn uitgevoerd dat hij door fouten bij de bediening niet buiten bedrijf kan raken.
4. Functies die boven de minimumeisen uitgaan, alsmede aansluitmogelijkheden voor toegevoegde apparatuur, moeten zo zijn uitgevoerd dat de installatie onder alle omstandigheden aan de minimumeisen blijft voldoen.

Artikel 2.04

Gebruiksaanwijzing

Bij elke installatie moet een uitvoerige bedieningshandleiding worden meegeleverd. Deze moet in het Duits, Engels, Frans en Nederlands verkrijgbaar zijn en moet ten minste de volgende informatie bevatten:

- a. inbedrijfstelling en bediening;
- b. verzorging en onderhoud;
- c. algemene veiligheidsvoorschriften.

Artikel 2.05

Inbouw en controle van het functioneren

1. Voor de inbouw, het vervangen en de controle van het functioneren gelden de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde voorschriften.
2. Op het sensorgedeelte van de bochtaanwijzer moet de inbouwrichting ten opzichte van de lengte-as van het schip worden aangegeven. Aanwijzingen voor de inbouw met het oog op een minimale gevoeligheid tegen andere typische bewegingen van het schip moeten worden meegeleverd.

HOOFDSTUK 3

OPERATIONELE MINIMUMEISEN VOOR BOCHTAANWIJZERS

Artikel 3.01

Operationele beschikbaarheid van de installatie

1. De bochtaanwijzer moet uiterlijk binnen 4 minuten na het inschakelen operationeel zijn en binnen de vereiste nauwkeurigheidsgrenzen werken.
2. Het ingeschakeld zijn moet optisch worden aangegeven. De bediening en het waarnemen van de bochtaanwijzer moeten gelijktijdig mogelijk zijn.
3. Draadloze afstandsbediening is niet toegestaan.

Artikel 3.02

Aanwijzen van de draaisnelheid

1. Het aanwijzen van de snelheid van draaiing moet op een schaal met lineaire verdeling met het nulpunt in het midden plaatshebben. Het aflezen van de draaisnelheid moet in richting en grootte met de vereiste nauwkeurigheid mogelijk zijn. Het gebruik van wijzers en staafindicatoren (Bar-Graphs) is toegestaan.
2. De schaal van het aanwijsinstrument moet ten minste 20 cm lang zijn en mag zowel cirkelvormig als recht zijn uitgevoerd.

Rechte schalen mogen uitsluitend horizontaal worden geplaatst

3. Een uitsluitend numerieke indicatie is niet geoorloofd.

Artikel 3.03

Meetbereiken

Bochtaanwijzers mogen over één, maar ook over verscheidene meetbereiken beschikken. De volgende meetbereiken worden geadviseerd:

- 30 °/min
- 60 °/min
- 90 °/min
- 180 °/min
- 300 °/min.

Artikel 3.04

Nauwkeurigheid van de draaisnelheidsaanwijzing

De aangegeven waarde mag niet méér dan 2% van de eindwaarde van het bereik, respectievelijk niet meer dan 10% van de werkelijke waarde afwijken. Daarbij is de hogere waarde van afwijking toegestaan (zie aanhangsel).

Artikel 3.05

Gevoeligheid

Het reactiepunt moet lager liggen dan of gelijk zijn aan een wijziging van de hoeksnelheid overeenkomend met 1% van de aangegeven waarde.

Artikel 3.06

Controle van het functioneren

1. Indien de bochtaanwijzer niet binnen de vereiste nauwkeurigheidsgrenzen werkt, moet dit worden gesignaleerd.
2. Indien een tol wordt gebruikt moet de kritische wijziging van het toerental door middel van een aanduiding worden gesignaleerd. Als kritisch geldt een wijziging van het toerental, waardoor de nauwkeurigheid met 10 % vermindert.

Artikel 3.07

Ongevoeligheid voor andere typische bewegingen van het schip

1. Slingeren met hellingshoeken tot 10° mogen bij hoeksnelheden tot 4°/s geen meetfouten veroorzaken die de tolerantiegrenzen overschrijden.
2. Schokbelastingen, die bijvoorbeeld bij het aanleggen kunnen optreden, mogen geen blijvende en tolerantiegrenzen overschrijdende fouten in de aanwijzing veroorzaken.

Artikel 3.08

Ongevoeligheid voor magnetische velden

De bochtaanwijzer moet ongevoelig zijn voor magnetische velden die normaal aan boord kunnen voorkomen.

Artikel 3.09

Dochterindicatoren

Dochterindicatoren moeten aan dezelfde eisen voldoen die aan bochtaanwijzers worden gesteld.

HOOFDSTUK 4

TECHNISCHE MINIMUMEISEN VOOR BOCHTAANWIJZERS

Artikel 4.01

Bediening

1. Alle bedieningselementen moeten zodanig zijn aangebracht dat tijdens hun bediening geen bijbehorende aanwijzing wordt afgedekt en de navigatie met behulp van radar zonder enige beperking mogelijk blijft.
2. Alle bedieningselementen en aanwijsinstrumenten moeten een niet verblindende en een voor alle omstandigheden geschikte verlichting hebben die met een onafhankelijke instelling tot op nul kan worden gereduceerd.
3. De werking van de bedieningselementen moet zo zijn dat door het verstellen naar rechts of naar boven een positieve en naar links of naar beneden een negatieve uitwerking op de ingestelde waarde ontstaat.
4. Bij gebruik van druktoetsen moeten deze zo zijn geconstrueerd dat deze knoppen ook op de tast kunnen worden gevonden en bediend. Bovendien moeten zij een duidelijk voelbaar drukpunt hebben.

Artikel 4.02

Dempinrichtingen

1. Het sensorsysteem moet kritisch gedempt zijn. De tijdconstante van de demping (63 % van de eindwaarde) mag niet meer dan 0,4 seconde zijn.
2. De aanwijzing moet kritisch gedempt zijn.
Voor de extra vergroting van de demping mag een bedieningselement aanwezig zijn.
De tijdconstante mag echter niet meer dan 5 seconden zijn.

Artikel 4.03

Aansluiten van toegevoegde apparatuur

1. Indien de bochtaanwijzer een mogelijkheid tot het aansluiten van bij voorbeeld dochterindicatoren heeft, dan moet het draaisnelheidssignaal als elektrisch signaal ter beschikking staan.

Het signaal moet galvanisch van massa zijn gescheiden en moet als proportionele analoge spanning van 20 mV/graad/min $\pm 5\%$ bij een inwendige weerstand van maximaal 100 Ohm beschikbaar zijn.

De polariteit moet positief zijn voor een koerswijziging van het schip naar stuurboord, en negatief voor een koerswijziging van het schip naar bakboord.

Het reactiepunt mag een waarde van $0,3^\circ/\text{min}$ niet overschrijden.

De afwijking van het nulpunt mag $1^\circ/\text{min}$ niet te boven gaan, bij omgevingstemperaturen van 0° tot 40° C.

Bij ingeschakelde bochtaanwijzer en een bewegingloze opstelling van de sensor mag de stoorspanning op het uitgangssignaal, gemeten achter een laagdoorlaatfilter van de eerste orde met een bandbreedte van 10 Hz, niet meer dan 10 mV zijn.

Het draaisnelheidssignaal moet beschikbaar zijn met een demping die binnen de grenzen bedoeld in artikel 4.02, eerste lid, blijft.

2. Een schakelcontact voor het inschakelen van een extern alarm moet aanwezig zijn. Dit schakelcontact moet galvanisch van de bochtaanwijzer zijn gescheiden.

Het externe alarm moet telkens door het sluiten van het schakelcontact worden geactiveerd, als:

- a. de bochtaanwijzer uitgeschakeld is of
- b. de bochtaanwijzer niet operationeel is of
- c. de controle op het functioneren een grote fout signaleert (zie artikel 3.06).

HOOFDSTUK 5

KEURINGSVOORWAARDEN EN –METHODES VOOR BOCHTAANWIJZERS

Artikel 5.01

Veiligheid, bestendigheid en uitgezonden storing

Voor het testen van de voeding, de veiligheid, de wederzijdse beïnvloeding van de installaties aan boord, de veilige kompasafstand, de mechanische en klimatologische bestendigheid, de beïnvloeding door het milieu en de geluidhinder, gelden de eisen overeenkomstig de Europese norm EN 60945 : 2002 Maritieme navigatie- en radiocommunicatie-apparatuur en -systemen – Algemene eisen – Beproevingmethoden en vereiste beproevingsresultaten (IEC 60945 : 2002).

Artikel 5.02

Uitgezonden radiostoringen

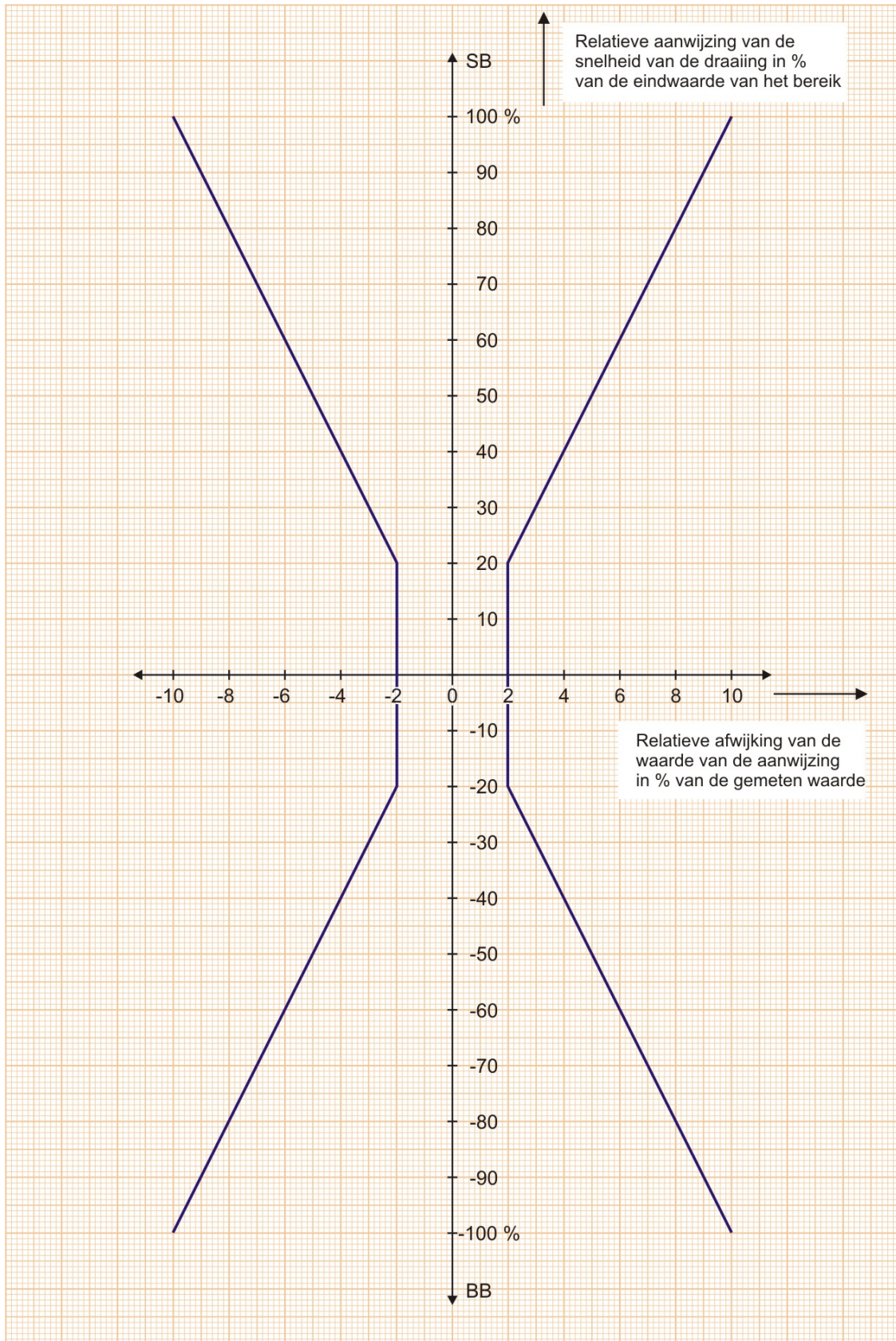
De metingen van de uitgezonden storingen worden overeenkomstig de Europese norm EN 60945 : 2002 Maritieme navigatie- en radiocommunicatie-apparatuur en -systemen – Algemene eisen – Beproevingmethoden en vereiste beproevingsresultaten (IEC 60945 : 2002) in het frequentiegebied tussen 30 MHz en 2000 MHz uitgevoerd. Aan de eisen bedoeld in artikel 2.02, tweede lid, moet zijn voldaan.

Artikel 5.03

Keuringsmethodes

1. De bochtaanwijzer wordt zowel onder nominale als extreme omstandigheden in bedrijf gesteld en op zijn goede werking onderzocht. Daarbij worden de omgevingstemperatuur en de bedrijfsspanning tot aan de voorgeschreven grenzen gewijzigd.
Bovendien worden radiozenders voor het opwekken van de grenswaarden van de veldsterkte in de omgeving van de bochtaanwijzers ingeschakeld.
2. Met inachtneming van de voorwaarden bedoeld in het eerste lid, moet de fout in de aanwijzing binnen de in het aanhangsel vermelde tolerantiegrenzen liggen.
Aan alle andere eisen moet zijn voldaan.

Fig. 1 Tolerantiegrenzen voor bochtaanwijzers



**Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het
functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers
in de Rijnvaart**

Inhoud

Artikelen		Blz.
1	Doel van de voorschriften	
2	Goedkeuring van de apparatuur	
3	Erkende bedrijven	
4	Eisen voor de stroomverzorging aan boord	
5	Inbouw radarantenne	
6	Inbouw beeldscherm- en bedieningseenheid	
7	Inbouw bochtanwijzer	
8	Inbouw van de positiesensor	
9	Inbouw en controle van het functioneren	
10	Verklaring betreffende inbouw en functioneren	

Artikel 1

Doel van de voorschriften

Doel van deze voorschriften is te bevorderen dat in het belang van een veilige en vlotte binnenvaart de inbouw van radarinstallaties en bochtaanwijzers technisch en ergonomisch optimaal verloopt, en dat aansluitend daarop een controle van het functioneren daarvan wordt uitgevoerd. Inland ECDIS apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarinstallaties als bedoeld in deze voorschriften.

Artikel 2

Goedkeuring van de apparatuur

Ten behoeve van het varen met behulp van radar in de Rijnvaart mogen uitsluitend installaties worden ingebouwd die overeenkomstig de geldende voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zijn toegelaten en waarop een goedkeuringsnummer is aangebracht of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten installaties.

Artikel 3

Erkende bedrijven

1. De inbouw of vervanging, alsmede de reparatie en het onderhoud van radarinstallaties en bochtaanwijzers mogen slechts door deskundige bedrijven, die door de bevoegde autoriteit op grond van artikel 1 zijn erkend, worden uitgevoerd .
De bevoegde autoriteiten moeten ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden gebracht.
2. De erkenning kan door de bevoegde autoriteit worden ingetrokken als het bedrijf niet meer voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 1.
3. De bevoegde autoriteit deelt de namen, adressen, telefoonnummers en e-mailadressen van de door haar erkende bedrijven onmiddellijk aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mede.

Artikel 4

Eisen voor de stroomvoorzorging aan boord

Iedere stroomtoevoer voor de radarinstallatie en de bochtaanwijzer moet een eigen zekering hebben en zoveel mogelijk tegen uitval zijn beveiligd.

Artikel 5

Inbouw radarantenne

1. De radarantenne dient zo dicht mogelijk boven de lengte-as van het schip te worden geplaatst. In het stralingsbereik van de antenne mogen zich geen objecten bevinden, die valse echo's of ongewenste schaduwen kunnen veroorzaken; eventueel moet de antenne op het voorschip worden geïnstalleerd. De opstelling en bevestiging van de radarantenne in de operationele positie moeten zo stabiel zijn dat de radar met de vereiste nauwkeurigheid kan werken.
2. Na correctie van de hoekverdraaiing die bij de inbouw is ontstaan mag na het instellen van het radarbeeld de afwijking tussen de koerslijn en de lengte-as van het schip niet meer dan 1° bedragen.

Artikel 6

Inbouw beeldscherm- en bedieningseenheid

1. De beeldschermseenheid en de bedieningseenheid moeten zo in de stuurhut worden ingebouwd dat de beoordeling van het radarbeeld en de bediening van de radarinstallatie moeiteloos mogelijk zijn. De positie van het radarbeeld ten opzichte van het schip moet met de natuurlijke situatie van de omgeving overeenstemmen. Houders en verstelbare dragers moeten zo zijn geconstrueerd dat zij in elke positie zonder eigen trilling kunnen worden vastgezet.
2. Gedurende het varen met behulp van radar mag kunstlicht geen reflecties in de richting van de waarnemer veroorzaken.
3. Als de bedieningselementen niet in de beeldschermseenheid zijn ingebouwd, moeten zij in een huis worden ondergebracht dat hoogstens 1 m van het beeldscherm verwijderd mag zijn. Draadloze afstandsbedieningen zijn niet toegestaan.
4. Indien dochtereenheden worden geïnstalleerd dan gelden hiervoor dezelfde voorschriften als voor navigatieradarinstallaties.

Artikel 7

Inbouw bochtaanwijzer

1. Het sensordeel moet bij voorkeur midscheeps, horizontaal en opgelijnd met de lengte-as van het schip worden ingebouwd. De hiervoor gekozen plaats moet zoveel mogelijk trillingsvrij en zo min mogelijk aan temperatuurschommelingen onderhevig zijn. De indicator moet zo mogelijk boven de beeldschermseenheid worden aangebracht.

2. Indien dochtereenheden worden geïnstalleerd dan gelden hiervoor dezelfde voorschriften als voor bochtaanwijzers.

Artikel 8

Inbouw van de positiesensor

De positiesensor (bijv. DGPS antenne) moet zodanig worden ingebouwd dat een zo groot mogelijke precisie wordt verzekerd en dat hij zo weinig mogelijk nadelig wordt beïnvloed door opbouwen en zendapparatuur aan boord.

Artikel 9

Inbouw en controle van het functioneren

Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij verlenging of vernieuwing 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 in artikel 3 bedoeld erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- a. de voeding beschikt over een eigen zekering;
- b. de bedrijfsspanning ligt binnen de gegeven toleranties (zie artikel 2.01 van de Voorschriften omtrent de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties en die voor bochtaanwijzers voor de Rijnvaart);
- c. de bekabeling voldoet aan de voorschriften van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn of eventueel aan die van het ADNR;
- d. het aantal omwentelingen van de antenne bedraagt minimaal 24/min;
- e) in het stralingsbereik van de antenne bevindt zich aan boord geen voor de radarnavigatie hinderlijk object;
- f) de veiligheidsschakelaar van de antenne is, voor zover de installatie daarmee is uitgerust, bedrijfsklaar ;
- g) beeldschermen, bochtaanwijzers en bedieningselementen zijn ergonomisch verantwoord geplaatst;
- h. de koerslijn van de radarinstallaties wijkt maximaal 1° van de lengte-as van het schip af;
- i. de nauwkeurigheid bij het weergeven van afstand en azimuth is overeenkomstig de eisen (meting aan de hand van bekende doelen);
- k. de lineariteit op korte afstand (pushing en pulling) is in orde;
- l. de af te beelden minimumafstand is ten hoogste 15 m;

- m. het middelpunt van het radarbeeld is zichtbaar en niet groter dan 1 mm in doorsnede;
- n. valse echo's door reflecties en ongewenste afschaduwing vooruit komen niet voor of beïnvloeden de veilige vaart niet;
- o. de golfonderdrukking en de neerslagonderdrukking, alsmede de voorinstellingen zijn in orde;
- p. de instelbaarheid van de versterking is in orde;
- q. de beeldscherpte en het oplossend vermogen zijn in orde;
- r. de draairichting van het schip is in overeenstemming met de indicatie op de bochtaanwijzer, en de nulstand bij het rechthout varen is in orde;
- s. de radarinstallatie is ongevoelig voor uitzendingen van de boordradioinstallatie of storingen uit andere bronnen aan boord;
- t. storingen van andere boordapparatuur door de radarinstallatie en/of door de bochtaanwijzer komen niet voor;

Bovendien, voor Inland Ecdis apparaten:

- u. mag de statische positie-afwijking van de kaart niet meer bedragen dan 2 m;
- v. mag de statische hoekafwijking van de kaart niet meer bedragen dan 1°.

Artikel 10

Verklaring betreffende inbouw en functioneren

Na een succesvolle keuring overeenkomstig artikel 9 geeft de bevoegde autoriteit of het erkende bedrijf een verklaring volgens bijgaand model (bijlage M, deel IV) af. Deze verklaring moet steeds aan boord worden bewaard.

Bij het niet voldoen aan de keuringseisen wordt een lijst van geconstateerde gebreken opgemaakt. Een eventueel nog aanwezige verklaring wordt ingetrokken dan wel door het erkende bedrijf aan de bevoegde autoriteit toegezonden.

**Verklaring over de inbouw en het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers
in de Rijnvaart**

Soort/naam v.h. schip;

Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer:

Eigenaar van het schip

Naam:

Adres

Tel.

Radartoestellen

Aantal:

Volgnr.	Verklaring	Type	Goedkeuringsnummer	Serienummer

Bochtaanwijzers

Aantal:

Volgnr.	Verklaring	Type	Goedkeuringsnummer	Serienummer

Hierbij wordt verklaard dat de radarinstallatie en de bochtaanwijzer van dit schip aan de Voorschriften van bijlage M, deel III, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart voldoen.

Erkend bedrijf

Naam:

Adres

Tel.

Stempel
Handtekening:

Plaats Datum

Instantie die erkenning verleent

Naam:

Adres

Tel.

Bijlage M, Deel V

(Model)

1. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van navigatieradarinstallaties en bochtenwijzers 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 navigatieradarinstallaties en bochtenwijzers

Nr.	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 navigatieradarinstallaties en bochtenwijzers

Nr.	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 navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers erkende bedrijven

België

Nr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Duitsland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Frankrijk

Nr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Nederland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Zwitserland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

PROTOCOL 12

Erkenning op de Rijn van communautaire bewijzen

Wijziging van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-18, 2005-II-20, 2006-I-2, 2006-I-24, 2007-II-21)

1. De Centrale Commissie heeft met het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Akte van Mannheim (Protocol 2002-I-2) 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 voor de Rijnvaart 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 (Protocol 2003-I-12), 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 voor het erkennen van scheepscertificaten en schipperspatenten die door andere autoriteiten dan de CCR-lidstaten zijn afgegeven" dat het secretariaat daartoe heeft opgesteld, te onderzoeken. (Protocol 2003-I-13).
4. In het voorjaar 2006 heeft de Centrale Commissie de noodzakelijkheid van samenwerkingsmechanismen tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie vastgesteld (Protocol 2006-I-24).
5. De voor de binnenvaart verantwoordelijke ministers van Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland hebben op 16 mei 2006 in Bazel een verklaring aangenomen (Protocol 2006-I-2), 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. De Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 12 december 2006 inzake vaststelling van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen 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 communautair vaarbewijs en het certificaat van onderzoek worden afgegeven op grond van voorschriften die een gelijkwaardige veiligheidsstandaard waarborgen.
7. Op grond van een besluit van de Centrale Commissie van het najaar 2007 (Protocol 2007-II-21),
 - is in de voorschriften voor de scheepvaart voorzien dat documenten van andere rechtssystemen die als gelijkwaardig aan de documenten van de Rijnvaart worden beschouwd ook gelden voor de vaart op de Rijn;
 - verduidelijken de voorschriften voor de scheepvaart ter attentie van de eigenaren en de schippers welke bescheiden, ook in geval van gelijkwaardigheid, aan boord aanwezig moeten zijn;
 - worden de als gelijkwaardig aan het certificaat van onderzoek erkende bevoegdheidsbewijzen en de voorwaarden waaronder de erkenning wordt toegekend, in een lijst van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vermeld.

8. In het voorjaar 2005 heeft de Centrale Commissie de volledige gelijkwaardigheid geconstateerd van de voorwaarden gesteld in Richtlijn 97/68/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines, laatstelijk gewijzigd door Richtlijn 2004/26/EG, met de voorwaarden van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Protocol 2005-I-18), tevens heeft de Centrale Commissie in het najaar van 2005, middels een amendement op het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Protocol 2005-II-20), typegoedkeuringen overeenkomstig de voorwaarden van deze richtlijn met die van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn gelijkwaardig erkend. De Centrale Commissie heeft op deze manier in het kader van haar reglementaire bevoegdheid aan de in artikel 7bis van bovengenoemde richtlijn vastgelegde voorwaarden voor de wederzijdse erkenning van voorschriften en typegoedkeuringen voldaan.

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 op 3 maart 2003 door de secretaris-generaal van de Centrale Commissie en de directeur-generaal van het Directoraat-generaal van Energie en Vervoer van de Europese Commissie ondertekende overeenkomst over de samenwerking tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie (Protocol 2003-I-12), alsmede naar de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 (Protocol 2006-I-2), 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,

van mening dat de bepalingen van Richtlijn 2006/87/EG inzake vaststelling van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG, en in het bijzonder van artikel 3 van deze richtlijn, waarborgen dat binnenschepen waarvoor een communautair certificaat is afgegeven of waarvan een communautair certificaat is hernieuwd na 30 december 2008 conform de voorschriften van bovengenoemd artikel, volledig aan de technische eisen zoals vastgesteld in de Herziene Rijnvaartakte voldoen.

bewust zijnde van de volledige gelijkwaardigheid van de voorwaarden van Richtlijn 97/68/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines, laatstelijk gewijzigd door Richtlijn 2004/26/EG, met de voorwaarden van het Reglement van Onderzoek schepen op de Rijn (Protocol 2005-I-18), bewust zijnde de gelijkwaardigheid van typegoedkeuringen overeenkomstig de voorwaarden van deze richtlijn met die van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn te hebben erkend (Protocol 2005-II-20), en op deze manier in het kader van haar reglementaire bevoegdheid te hebben voldaan aan de in artikel 7bis van bovengenoemde richtlijn vastgelegde voorwaarden voor de wederzijdse erkenning van voorschriften en typegoedkeuringen,

overwegende dat schepen op de Rijn waaraan na 30 december 2008 een communautair certificaat is afgegeven, van motoren moeten zijn voorzien, die voldoen aan ofwel de grenswaarden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zoals is vastgelegd in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, ofwel aan vergelijkbare grenswaarden krachtens Richtlijn 97/68/EG in zijn laatst geldende versie,

vaststellend dat de bemanningsvoorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn tevens van toepassing zijn op schepen met een communautair vaarbewijs die op de Rijn worden geëxploiteerd,

erkent dat na 30 december 2008 afgegeven of hernieuwde communautaire certificaten voor binnenschepen, die bevestigen dat deze schepen onverminderd de overgangsvoorschriften volgens hoofdstuk 24, bijlage II, volledig voldoen aan de technische voorschriften van bijlage II van de laatst geldende versie van Richtlijn 2006/87/EG inzake vaststelling van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG, gelijkwaardig zijn aan de in artikel 22 van de Rijnvaartakte bedoelde bevoegdheidsbewijzen,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn; deze wijziging treedt op 1 januari 2009 in werking.

stelt aan de Europese Commissie voor, met het oog op de samenwerking tussen beide instellingen en de werkzaamheden van hun gemeenschappelijke werkgroep, afspraken te maken over procedureregels, opdat de werkgroep zo efficiënt mogelijk kan werken en een passende veiligheidsstandaard voor de binnenvaart is gewaarborgd.

Bijlage Wijzigingen van het ROSR

Bijlage O komt als volgt te luiden:

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

Nr.	Aan het certificaat van onderzoek volgens artikel 1.03 als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen	Modaliteiten van de erkenning	Datum van de erkenning
1	Na 30 december 2008 afgegeven of hernieuwde communautaire certificaten voor binnenschepen, die bevestigen dat de desbetreffende schepen, onverminderd de overgangsvoorschriften volgens hoofdstuk 24, bijlage II, volledig voldoen aan de technische voorschriften van bijlage II van de laatst geldende versie van Richtlijn 2006/87/EG inzake vaststelling van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG	Schepen op de Rijn, waaraan na 30 december 2008 een communautair certificaat is afgegeven, moeten van motoren zijn voorzien, die voldoen aan ofwel de grenswaarden van de door Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zoals is vastgelegd in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, ofwel aan vergelijkbare grenswaarden krachtens Richtlijn 97/68/EG in zijn laatst geldende versie.	27 november 2008"

PROTOCOL 13

Invoeringsbepalingen voor de erkenning op de Rijn van navigatiebewijzen en van certificaten van typegoedkeuring, 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 navigatiebewijzen dan de volgens het Reglement van Onderzoek schepen op de Rijn afgegeven certificaten van onderzoek een maatregel ter vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven is, die op significante wijze aan het economisch dynamisme van de sector kan bijdragen,

vaststellende dat certificaten die worden afgegeven op grond van typegoedkeuringsprocedures voor bepaalde uitrustingen van binnenschepen, die in hoge mate de veiligheid of de milieu-eigenschappen van de schepen bepalen, volgens de zelfde beginselen behandeld zouden moeten worden als de navigatiebewijzen,

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

overwegende dat ten aanzien van de navigatiebewijzen en van de certificaten van typegoedkeuring invoeringsbepalingen voor de implementatie van het Protocol noodzakelijk zijn, 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 Reglement van onderzoek,

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

Bijlage

Invoeringsbepalingen voor de erkenning op de Rijn van navigatiebewijzen en van certificaten van typegoedkeuring

Preambule

Art. II van het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herziene Rijnvaartakte bepaalt, dat de CCR andere scheepscertificaten en andere schipperspatenten kan erkennen, wanneer deze zijn afgegeven op grond van voorschriften die gelijkwaardig zijn aan de ter uitvoering van deze Akte vastgestelde voorschriften en overeenkomstig procedures die de daadwerkelijke naleving daarvan waarborgen.

Het besluit tot erkenning wordt door de plenaire vergadering van de CCR genomen. Voorwaarde voor het erkenningsbesluit is naast de gelijkwaardigheid van de bewijzen en certificaten ook de doelmatigheid van de erkenning. Een recht op erkenning bestaat niet.

Ieder besluit tot erkenning bevat een politieke beoordeling, waarbij in het bijzonder in aanmerking wordt genomen:

- 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 het goede verloop van de scheepvaart op de Rijn.

Bovendien dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de erkenning van de geldigheid op de Rijn van nationale bewijzen of van bewijzen van internationale organisaties (de Donaucommissie zou in de toekomst over een dergelijke bevoegdheid kunnen beschikken) enerzijds en de erkenning van de geldigheid van communautaire bewijzen anderzijds.

Voor de ten gevolge van Richtlijn 2006/87/EG afgegeven communautaire bewijzen geldt een bijzondere erkenningsprocedure.¹

1. Modaliteiten en handelswijze voor de erkenning:

- a. De erkenning volgt na het overleggen van gemeenschapsvoorschriften, nationale of internationale voorschriften en regelingen die de voorwaarden voor het afgeven van navigatiebewijzen of van typegoedkeuringen vastleggen. Hierbij dienen in aanmerking genomen te worden:
 - alle bepalingen die de materiële voorwaarden voor het afgeven, verlengen of vernieuwen en het intrekken van navigatiebewijzen of van typegoedkeuringen regelen;
 - alle bepalingen die de handelswijze met betrekking tot het afgeven, verlengen of vernieuwen en het intrekken van navigatiebewijzen of van typegoedkeuringen regelen en
 - de lijst van de bevoegde autoriteiten.

Vereist zijn niet alleen de desbetreffende wetten en reglementen, maar ook alle belangrijke richtlijnen en andere voorschriften of dienstbepalingen.

- b. De gelijkwaardigheid moet worden getoetst:
 - op het gebied van de materieel-juridische voorschriften,
 - op het gebied van de procedures die de naleving van de materieel-juridische voorschriften waarborgen.

¹ Protocol 2008-II-12

- c. Gelijkwaardige voorschriften zijn voorschriften, die:
 - of identiek zijn door materieel-juridische voorschriften, of
 - door procedureregels die dezelfde garantie bieden als het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR).
- d. Verschillen zijn acceptabel:
 - als ze geen of slechts geringe uitwerking, in het bijzonder op de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart of op de concurrentievoorwaarden hebben;
 - als de negatieve gevolgen voldoende door positieve gevolgen worden gecompenseerd.
- e. In geval van een niet volkomen gelijkwaardigheid, kan worden besloten tot een voorwaardelijke erkenning: dat wil zeggen een navigatiebewijs kan op de Rijn geldig zijn indien de houder bewijst dat hij aan de door de CCR vastgestelde aanvullende voorwaarden voldoet, opdat in feite gelijkwaardigheid bestaat. Deze voorwaarden worden in het besluit voor erkenning opgenomen.

2. Testmethode voor de aanvraag tot erkenning

- a. Voor de erkenning van navigatiebewijzen of van typegoedkeuringen, die op basis van een nationale of internationale regeling zijn afgegeven, moet door de autoriteit, die verantwoordelijk voor de regeling is, een overeenkomstige aanvraag worden ingediend. De aanvraag moet een verklaring met betrekking tot de bereidheid tot een wederzijdse erkenning van de bewijzen of typegoedkeuringen bevatten.

Bij deze aanvraag moeten de in nummer 1, onder a, bedoelde wettelijke basis en het model voor het betreffende bewijs of certificaat van typegoedkeuring in een van de werktalen van de CCR worden gevoegd.

- b. Het Comité Reglement van onderzoek onderzoekt de aanvraag en neemt een standpunt met betrekking tot de gelijkwaardigheid in.

Het Comité Reglement van onderzoek zorgt indien nodig voor de noodzakelijke controles. Het kan aanvullende informatie eisen en vertegenwoordigers van de desbetreffende autoriteiten horen.

- c. 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 navigatiebewijzen

Navigatiebewijzen voldoen aan de materiële voorwaarden van de gelijkwaardigheid, wanneer de bepalingen met betrekking tot het afgeven, verlengen of vernieuwen en het intrekken, evenals de bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van de schepen, evenals de overgangs- en slotbepalingen met de voorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn in overeenstemming zijn. Dat betekent onder andere:

a. *Bepalingen met betrekking tot procedures*

De procedures voor het afgeven, verlengen of vernieuwen en het intrekken van te erkennen navigatiebewijzen moeten daarmee volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn in zoverre overeenkomen, dat de inhoud van de bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van schepen op de zelfde wijze is gewaarborgd als bij een schip als bedoeld in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

b. *Bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van schepen (technische vereisten)*

Op het moment van de afgifte van het certificaat moet het betrokken schip volledig aan de technische vereisten van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoen. Maatgevend zijn de vereisten die op dat moment van afgifte van kracht zijn.

c. *Overgangs- en slotbepalingen (Hoofdstuk 24)*

Overgangs- en slotbepalingen van het reglement op basis waarvan het te erkennen navigatiebewijs wordt afgegeven, moeten waarborgen dat het betreffende schip op de zelfde wijze aan wijzigingen of aanvullingen van de technische voorschriften wordt aangepast, als vereist voor een schip als bedoeld in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

Zij moeten dientengevolge waarborgen dat een schip aan dezelfde overgangsbepalingen voldoet waaraan een schip als bedoeld in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn zou moeten voldoen, waaraan op dezelfde dag als aan het schip waaraan een navigatiebewijs volgens de als gelijkwaardig te erkennen regelgeving is afgegeven, een navigatiebewijs volgens dat reglement zou zijn afgegeven.

Is, bijvoorbeeld vanwege onvoldoende kennis, ook van voorgaande versies van de voorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het voldoen aan de overgangsvoorschriften voor de autoriteit die het te erkennen navigatiecertificaat afgeeft, moeilijk of onmogelijk te controleren, dan kan een commissie van deskundigen die scheepscertificaten volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn afgeeft, ambtelijke hulp verlenen bij het controleren en attesteren van de naleving.

d. *Bepalingen met betrekking tot de bemanning (Hoofdstuk 23)*

De door de CCR vastgestelde bemanningsvoorschriften gelden voor alle op de Rijn varende schepen, ongeacht hun navigatiebewijs.

De te erkennen regelgeving moet waarborgen dat de desbetreffende scheepscategorieën met betrekking tot de volgens de Rijnvaartvoorschriften vastgestelde regels inzake bemanning over dezelfde uitrusting beschikken als vereist voor een schip als bedoeld in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

Betreft de erkenning scheepscategorieën waarvoor krachtens de Rijnvaartvoorschriften een individuele vaststelling van de bemanning en de aantekening daarvan door een Commissie van Deskundigen is voorzien, dan moet voor de desbetreffende schepen, ongeacht de erkenning van hun navigatiebewijs, de sterkte van hun bemanning door een Commissie van Deskundigen die certificaten van onderzoek volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn afgeven, worden aangetekend.

4. Aanvullende voorwaarden

- a. De layout van de navigatiebewijzen en van de certificaten van typegoedkeuring moet identiek zijn aan de layout van het certificaat van onderzoek en van de certificaten van typegoedkeuring krachtens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of tenminste van dien aard zijn dat hun geldigheid door autoriteiten van de CCR-lidstaten op een gebruikelijke wijze gecontroleerd kan worden.
- b. De staten wier navigatiebewijzen zijn erkend moeten zich bereid verklaren de voor het waarborgen van de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart noodzakelijke informatie en gegevens te verstrekken.
- c. De classificatiebureaus die voor het te erkennen navigatiebewijs de krachtens de bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van de schepen vereiste onderzoeken uitvoeren of certificaten afgeven, moeten door de CCR-lidstaten of krachtens de communautaire richtlijn 2006/86/EG zijn erkend.

5. Verder ontwikkelen van de erkenningsbeslissingen

- a. De CCR nodigt de bevoegde autoriteiten waarvan de navigatiebewijzen of certificaten van typegoedkeuring door de CCR zijn erkend, naar behoefte voor gemeenschappelijke bijeenkomsten uit. Met deze bijeenkomsten wordt in het bijzonder beoogd:
 - ertoe bij te dragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in alle reglementen uniform plaatsvinden;
 - de controlemechanismen te coördineren;
 - het uniformeren van de scheepsdocumenten of certificaten van typegoedkeuring te bevorderen.
- b. Deze autoriteiten wordt verzocht elkaar, onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, tijdig op de hoogte te brengen van de voorgenomen wijzigingen en ontwikkelingen die de navigatiebewijzen of certificaten van goedkeuring betreffen.

PROTOCOL 14

Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid)

De Centrale Commissie neemt kennis van het volgende besluit betreffende de wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, dat op 25 augustus 2008 middels de schriftelijke procedure is aangenomen:

“Besluit van 25 augustus 2008

Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid)

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 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 oktober 2008 tot en met 31 maart 2009. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op 1 oktober 2008 gelden, vervallen met ingang van deze datum.”

Bijlage

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

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

“lid 4	Individuele reddingsmiddelen voor 100 % passagiers overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006 Soort reddingsmiddelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007 Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.”
--------	--	---

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

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

"lid 4	Individuele reddingsmiddelen voor 100% passagiers overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006 Soort reddingsmiddelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007 Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.	1.1.2006 1.1.2006"
--------	---	--	---------------------------

PROTOCOL 15

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Inhoudsopgave, artikelen 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, bijlagen A, B, C, D, E, H, L, P)

Besluit

De Centrale Commissie,

ter definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, die inmiddels bij de toepassing in de praktijk van waarde zijn gebleken, ter aanpassing aan de bijlagen van Richtlijn 2006/87/EG over de technische voorschriften voor binnenschepen, en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot een definitieve aanneming van de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen bij de inhoudsopgave en bij de artikelen 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08 en bij de bijlagen A, B, C, D, E, H, L, P van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

Deze wijzigingen gelden met ingang van 1 december 2009. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die op 1 december 2009 nog gelden, worden vanaf die datum ingetrokken.

Bijlage

1. De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:

a. De vermelding bij artikel 2.17 komt te luiden:

"2.17 Registratie van de certificaten van onderzoek".

b. De vermelding bij artikel 2.18 komt te luiden:

"2.18 Uniek Europees scheepsidentificatienummer".

c. De vermelding bij artikel 6.09 komt te luiden:

"6.09 Keuring en terugkerende testen".

d. De vermelding bij artikel 24.08 wordt als volgt ingevoegd:

"24.08 Overgangsbepalingen bij artikel 2.18".

e. De vermelding bij Bijlage L wordt als volgt ingevoegd:

"Bijlage L: Model van het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI)".

f. De vermelding bij Bijlage P wordt als volgt toegevoegd:

"Bijlage P: Vereiste gegevens voor de identificatie van een schip".

2. *Artikel 2.07, eerste lid, eerste volzin, komt te luiden:*

"Elke verandering van naam, overgang van de eigendom, iedere hermeting van een vaartuig alsmede elke wijziging van van de teboekstelling of van de thuishaven moet door de eigenaar of zijn vertegenwoordiger ter kennis worden gebracht van een Commissie van Deskundigen."

3. *Artikel 2.17 komt te luiden:*

“Artikel 2.17

Registratie van de certificaten van onderzoek

1. De Commissies van Deskundigen geven de door hen afgegeven certificaten een volgnummer. Zij houden een register bij van alle door hen afgegeven certificaten overeenkomstig Bijlage C.
2. De Commissies van Deskundigen bewaren de minuut of een afschrift van elk certificaat dat zij hebben afgegeven. Daarop tekenen zij alle aantekeningen en wijzigingen, alsmede ongeldigheidsverklaringen en vervangingen van de certificaten aan en actualiseren zij volgens het eerste lid de registratie dienovereenkomstig.
3. Ter uitvoering van de bestuursrechtelijke maatregelen op het gebied van de scheepvaart en ter toepassing van de artikelen 2.02 tot en met 2.15 wordt aan de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, van de lidstaten van de Europese Unie en, voor zover een gelijkwaardige gegevensbescherming is gewaarborgd, aan de bevoegde autoriteiten van derde landen op grond van bestuursrechtelijke overeenkomsten het recht tot inzage in de registratie overeenkomstig Bijlage C verleend."

4. *Artikel 2.18 komt te luiden:*

“Artikel 2.18

Uniek Europees scheepsidentificatienummer

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

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

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op zeeschepen.

3. Aan een vaartuig kan slechts één Europees scheepsnummer worden afgegeven. Het Europees scheepsnummer wordt slechts eenmalig toegekend en verandert tijdens de gehele levensduur van het vaartuig niet.
 4. De eigenaar van het vaartuig of zijn vertegenwoordiger moet de toekenning van het Europees scheepsnummer bij de bevoegde autoriteit aanvragen. Hij moet tevens het Europees scheepsnummer, dat in het certificaat van onderzoek is ingevuld, daarop doen aanbrengen.
 5. De Rijnsoeverstaten en België brengen de autoriteiten die bevoegd zijn tot het afgeven van een Europees scheepsnummer ter kennis van het secretariaat van de Centrale Commissie. Het secretariaat van de Centrale Commissie voor Rijnvaart houdt een register bij van deze autoriteiten.
 6. Elke in het vijfde lid bedoelde autoriteit treft de noodzakelijke maatregelen, om alle tot het afgeven van de Europese scheepsnummers bevoegde autoriteiten, die in het register overeenkomstig het vijfde lid worden ingevuld, over ieder door haar toegekende Europees scheepsnummer evenals over de gegevens ter identificatie van het vaartuig overeenkomstig Bijlage P te informeren. Deze gegevens kunnen aan de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en van België, aan de lidstaten van de Europese Unie en, voor zover een gelijkwaardige gegevensbescherming is gewaarborgd, aan de bevoegde autoriteiten van derde landen op grond van bestuursrechtelijke overeenkomsten ter uitvoering van bestuursrechtelijke maatregelen op het gebied van veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart evenals ter toepassing van de artikelen 2.02 tot en met 2.15 en 2.18, derde lid, ter beschikking worden gesteld."
5. *In artikel 2.19, tweede lid, tweede paragraaf, wordt het begrip "officieel scheepsnummer" vervangen door het begrip "Europees scheepsidentificatienummer".*

6. Artikel 6.09 komt te luiden:

“Artikel 6.09

Keuring en terugkerende testen

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

7. *Artikel 14.13 komt te luiden:*

“Artikel 14.13

Keuring

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.”

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

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

9. *Artikel 15.09, eerste lid, komt 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.”

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

De vermelding bij artikel 20.01 komt te luiden:

"20.01	Artt. 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.10	Voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADN en waarvan de kiel is gelegd vóór 1.10.1987: N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015"
--------	--	---

11. 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."

12. Artikel 24.08 komt te luiden:

"Artikel 24.08

Overgangsbepaling bij artikel 2.18

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

13. Deel A, vijfde lid, komt te luiden:

"5 Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer;"

14. *Bijlage B wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De opmerking paragraaf 3 komt te luiden:*

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

b. *Het derde lid komt te luiden:*

...	...	"3. Uniek Europees scheepsidentificatienummer"
-----	-----	--

c. *Het twaalfde lid komt te luiden:*

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

1

2

3

4

"

d. *Lid 35 komt te luiden:*

"35 Lensinrichtingen
Aantal lenspompen....., waarvan gemotoriseerd

Minimumdebiet eerste lenspomp l/min
tweede lenspomp l/min"

e. *Lid 36 komt te luiden:*

"36 Aantal en plaats van afsluiters bedoeld in artikel 8.08, tiende en elfde lid

"

f. Lid 42 komt te luiden:

"42. Overige uitrusting Werplijn	Intercom	tweezijdig afwisselend*) tweezijdig tegelijkertijd*)
Loopplank volgens artikel 10.02, lid 2 d*)/ volgens artikel 15.06, lid 12*), lengte m		Interne bedrijfstelefoon d.m.v. marifoon*)
Bootschaak Aantal verbandtrommels	Marifoon-installatie	schip – schipverkeer nautische informatie Schip-havendienst
Verrekijker Bord betreffende het redden van drenkelingen Vanuit de stuurstelling bedienbare schijnwerper Aantal brandbestendige verzamelreservoirs	Kranen	volgens artikel 11.12 lid 9*) andere kranen met bedrijfslast tot 2000 kg *)"
Buitenboordtrap/-ladder *)		

g. Lid 43 komt te luiden:

"43. Inrichtingen voor het bestrijden van brand Aantal draagbare blustoestellen, brandbluspompen, brandkranen....., Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven enz.	neen/aantal*)
Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers enz.	neen/aantal.....*)
De motorlenspomp vervangt een brandbluspomp	ja/neen *)"

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

"Uniek Europees scheepsidentificatie-nummer of officieel scheepsnummer"

16. Bijlage D wordt als volgt gewijzigd:

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

...	...	"3. Uniek Europees scheepsidentificatienummer"
-----	-----	---

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

...	...	"3. Uniek Europees scheepsidentificatienummer"
-----	-----	---

17. *Bijlage H wordt als volgt gewijzigd:*

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

"2. Identificatie van het schip

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

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

"De verklaring moet tenminste de volgende gegevens bevatten:

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

18. Bijlage L komt als volgt te luiden:

"Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage L

Model van het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI)

A	A	A	x	x	x	x	x
Code van de bevoegde autoriteit die het Europees scheepsnummer toewijst			Serienummer				

In dit model staat „AAA” voor de code van drie cijfers die de bevoegde autoriteit toekent bij de toewijzing van het Europees scheepsidentificatienummer, waarbij de volgende nummers moeten worden gerespecteerd voor de landen in kwestie:

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

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

"xxxxx" staat voor het door de bevoegde autoriteit toegekende serienummer van vijf cijfers."

19. *Bijlage P* wordt als volgt na *Bijlage O* toegevoegd:

"Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage P

Vereiste gegevens voor de identificatie van een schip

A. Voor alle vaartuigen:

1. uniek Europees scheepsidentificatienummer overeenkomstig artikel 2.18 (Bijlage B, derde lid, en Bijlage C, vijfde kolom)
2. naam van het vaartuig (Bijlage B, eerste lid en Bijlage C, vierde kolom)
3. type vaartuig, bedoeld in artikel 1.01, lid 1 tot en met 25, (Bijlage B, tweede lid)
4. lengte over alles overeenkomstig artikel 1.01, lid 56 (Bijlage B, lid 17a)
5. totale breedte overeenkomstig artikel 1.01, lid 59 (Bijlage B, lid 18a)
6. diepgang overeenkomstig artikel 1.01, lid 62 (Bijlage B, lid 19)
7. bron van de gegevens (=certificaat van onderzoek schepen op de Rijn)
8. laadvermogen (Bijlage B, lid 21 en Bijlage C, dertiende kolom) voor motorvrachtschepen
9. waterverplaatsing overeenkomstig artikel 1.01, lid 46 (Bijlage B, lid 21, en Bijlage C, dertiende kolom) voor andere vaartuigen dan motorvrachtschepen
10. de exploitant (de eigenaar of de vertegenwoordiger, artikel 2.02)
11. de Commissie van Deskundigen die het certificaat afgeeft (Bijlage B en Bijlage C)
12. nummer van het certificaat van onderzoek (Bijlage B en Bijlage C, eerste kolom)
13. geldigheidsdatum (Bijlage B, elfde lid, en Bijlage C, kolom 17)
14. de schepper van het gegevensbestand

B. Indien beschikbaar:

1. nationaal scheepsnummer
2. type vaartuig overeenkomstig de standaard van technische specificaties voor elektronisch melden in de binnenvaart
3. enkel- of dubbelwandig overeenkomstig het ADN/ADNR
4. holte overeenkomstig artikel 1.01, lid 61
5. bruto tonnage (voor zeeschepen)
6. IMO-nummer (voor zeeschepen)
7. Oproepsignaal (voor zeeschepen)
8. MMSI-nummer
9. ATIS-code
10. type, nummer, autoriteit die het certificaat afgeeft en de geldigheidsdatum van andere certificaten".

PROTOCOL 16

Wijzigingen van het ROSR ter vervanging van de term "richtlijn" door de term "dienstinstructie" (Inhoud, artikelen 1.07, 2.12, Bijlage J)

Besluit

De Centrale Commissie,

ter uitvoering van haar richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden (Protocol 2008-I-3),

ter aanpassing aan de bijlagen bij Richtlijn 2006/87/EG over de technische voorschriften voor binnenschepen evenals ter harmonisatie van fundamentele termen met andere reglementen van de Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot de vervanging van de term "richtlijn" door de term "dienstinstructie" in de inhoud, in de titel van artikel 1.07, in artikel 1.07, eerste lid, eerste en tweede volzin, in artikel 1.07, tweede lid, eerste en tweede volzin, in artikel 1.07, derde lid, in artikel 2.12, tweede lid, in Bijlage J, deel I, lid 3.1.1, eerste en tweede paragraaf en in Bijlage J, deel III, aanhangsel 1, voetnoot bij lid 1.1.

Deze wijzigingen treden op 1 december 2009 in werking.

PROTOCOL 17

Uitstel van de inwerkingtreding van het ADNR 2009 (2008-I-25)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2008-I-25 inzake de wijziging van het ADNR (ADNR 2009)

constaterend dat de Nederlandse versie van het ADNR 2009 op 1 januari 2009, datum van de voorziene inwerkingtreding, niet zal zijn afgerond,

bewust zijnde van het feit dat in de bijlage bij het Europese Verdrag over het internationale vervoer van gevaarlijke goederen in de binnenvaart vermelde reglement (ADN) op 28 februari 2009 in werking zal treden,

strevend naar een opheldering van de situatie die daaruit voortvloeit, in het bijzonder voor de sector van verladers en voor de binnenvaart,

besluit dat de tijdens de plenaire voorjaarsvergadering dit jaar aangenomen wijzigingen van het ADNR, nu op 1 maart 2009 in werking zullen treden.

PROTOCOL 18

Verkeersbrug over de Waal bij Nijmegen (p.k. 885,785) (2008-I-29)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2008-I-29,

na kennisneming van het mondelinge verslag van haar Permanent Technisch Comité en na afweging van de behoeften van de betrokken territoriale instanties en de toekomstige gebruikers van de brug enerzijds en van de behoeften van het scheepvaartbedrijfsleven en van de sector verladers anderzijds,

gezien de bijzondere lokale omstandigheden en de lopende voorbereidingen van de bouwwerkzaamheden,

stelt vast dat een stremming van de scheepvaart tijdens de bouwfase vermeden zou moeten worden, maar dat in afwachting van het bepalen van algemene voorwaarden in dit bijzondere geval één stremming gedurende een aaneengesloten periode van maximaal tien uur kan worden voorzien,

verzoekt de Nederlandse delegatie om, in geval een stremming noodzakelijk blijkt, over de tijden van deze stremming uitvoerig en vroegtijdig met het scheepvaartbedrijfsleven in overleg te treden en het Permanent Technisch Comité daarvan tijdig in kennis te stellen.

PROTOCOL 19

Verkeersbrug over de Waal bij Ewijk (p.k. 893,700)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het mondelinge verslag van haar Permanent Technisch Comité en na afweging van de behoeften van de betrokken territoriale instanties en de toekomstige gebruikers van de brug enerzijds en van de behoeften van het scheepvaartbedrijfsleven en van de sector verladers evenals van alle andere aspecten anderzijds,

gezien de lopende voorbereidingen van de bouwwerkzaamheden,

keurt overeenkomstig de bestaande overeenkomsten de bouw van een verkeersbrug over de Rijn in Ewijk goed,

stelt vast dat de afstand tussen de stroompijlers in geen geval verminderd moet worden en dat een stremming van de scheepvaart tijdens de bouwfase vermeden zou moeten worden, maar dat in afwachting van het bepalen van algemene voorwaarden in dit bijzondere geval één stremming gedurende een aaneengesloten periode van maximaal tien uur kan worden voorzien,

verzoekt de Nederlandse delegatie om, in geval een stremming noodzakelijk blijkt, over de tijden van deze stremming uitvoerig en vroegtijdig met het scheepvaartbedrijfsleven in overleg te treden en tijdig de met de werkelijke uitvoering overeenkomende plannen van de vorm en de bouw van de brug voor de definitieve goedkeuring van het project voor te leggen,

verzoekt haar Permanent Technisch Comité grondbeginselen voor uniforme voorwaarden met betrekking tot doorvaartopeningen van bruggen en beperkingen van de scheepvaart tijdens de bouw van infrastructuurinstallaties uit te werken.

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

Bijlage

Verkeersbrug over de Waal bij Ewijk (p.k. 893,700)

1. Soort brug

Verkeersbrug over de Waal

2. Locatie

Ewijk (A50 Ewijk – Valburg)

3. Rhein-km

893,700

4. Algemeen

Rijkswaterstaat Oost-Nederland gaat in het traject op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg een extra brug aanleggen over de Waal in verband met het verbreden van de autosnelweg van 2X2 naar 2x4 rijstroken. De extra brug komt ten westen van de huidige Waalbrug op Waalkilometer 893,700 die door het verkeer in zuidelijke richting gebruikt gaat worden. De huidige brug blijft bestaan voor het verkeer in noordelijke richting.

In verband met de verkeersveiligheid en robuustheid van het wegennetwerk wordt de extra Waalbrug uitgevoerd met 4 aaneengesloten rijstroken met vluchtstrook en aan de westzijde een langzaamverkeersvoorziening. Gezien de technische uitvoerbaarheid, de geotechnische aspecten van de ondergrond en het sober en doelmatig ontwerp wordt de extra brug op ca. 10 meter van de bestaande brug aangelegd. Deze afstand dient ervoor te zorgen dat de standzekerheid van de bestaande Waalbrug niet vermindert.

De realisatie van de extra Waalbrug wordt met een Design – Construct (D&C) contract op de markt gezet. Dit houdt in dat het ontwerp (de constructievorm), de uitvoeringsmethode, uitvoeringsperiode en een eventuele locatie van assemblage vrijheden zijn die aan de marktpartijen worden overgelaten. Middels een Programma van Eisen waarborgt Rijkswaterstaat Oost-Nederland dat de extra Waalbrug aan de functionele en technische eisen zal voldoen. Uitgangspunt hierbij zijn de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) gestelde eisen aan de technische uitvoering van bruggen, waaronder de doorvaartbreedte en minimale doorvaarthoogte.

5. Doorvaartbreedte

Volgens de minimum eisen en aanbevelingen van de CCR mogen er in het vaarwater van de Rijn geen pijlers worden gebouwd. In Nederland stelt Rijkswaterstaat de breedte van het vaarwater gelijk aan de normaalbreedte, zijnde de breedte tussen de normaallijnen die veelal over de koppen van de kribben lopen dan wel samenvallen met de voorkanten van de kaden. De normaalbreedte bedraagt ter plaatse 260 meter. Slechts in uitzonderlijk gevallen afhankelijk van allerlei factoren kan worden afgeweken van de eis niet te bouwen buiten de normaallijnen (rivierzijde).

De pijlers van de extra brug worden geplaatst in het verlengde van de oplegassen van de bestaande brug, haaks op de brugas. De brug ligt niet helemaal haaks over de rivier t.o.v. de normaallijn. Door in het verlengde te bouwen van de naastgelegen brugpijlers (t.b.v. minimale opstuwing) komt de pijler aan de zuidzijde enkele meters buiten de normaallijn (in de rivier) te staan. Het gaat hier om maximaal 8 m. De hoofdoverspanning is ca. 270 meter.

6. Minimale doorvaartprofiel

De onderzijde van de hoofdo overspanning extra brug komt over 80% van de normaalbreedte te liggen op minimaal 9,10 meter boven het Maatgevende Hoog Water (MHW) behorende bij een normaalvoer van 16.000 m³/s bij Lobith (toetspeil 2006) overeenkomstig de voorschriften van de CCR. De onderzijde van de hoofdo overspanning in het 10%-deel van de brug ligt op minimaal 9,10 m boven de waterstand overeenkomend met de Hoogst Bevaarbare Waterstand, ofwel Marke II, aan de peilschaal in Emmerich.

De niveaus ten opzichte van Nieuw Amsterdams Peil (NAP) zijn:

Maatgevende Hoogwater Stand (MHW 16000, toetspeil 2006):	NAP + 13,63 m
Onderzijde van de vrije doorsnede van de extra brug:	NAP + 22,73 m
Waterstand overeenkomend met Marke II te Emmerich:	NAP + 11,59 m
Onderzijde van de hoofdo overspanning in het 10%-deel	NAP + 20,69 m

7. Markering van de extra brug (verkeerstekens)

De extra brug zal conform de voorschriften van het geldende Rijnvaartpolitierglement worden gemarkeerd. Daarnaast worden de pijlers bij de doorvaartopening ook voor radarvaart gemarkeerd en zullen maatregelen worden getroffen om zeker te stellen dat de scheepvaart niet wordt verblind door de verlichting op de brug, noch door het wegverkeer over de brug en noch door eventuele verlichting of aanstraling van de pijlerhoofden.

8. Weergave van de extra brug op het radarbeeld

Door de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de eventuele ongunstige beïnvloeding van het radarbeeld door de aanleg van de extra brug. Indien er sprake is van een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie zullen passende maatregelen worden getroffen.

9. Het plaatsen van de brug, werkzaamheden

De start van de werkzaamheden aan de extra brug wordt eind 2010 verwacht en ingebruikname van de extra brug zal in 2014 plaatsvinden. Een detailplanning van werkzaamheden die leiden tot beperkingen voor of stremmingen van het scheepvaartverkeer, is nog niet bekend.

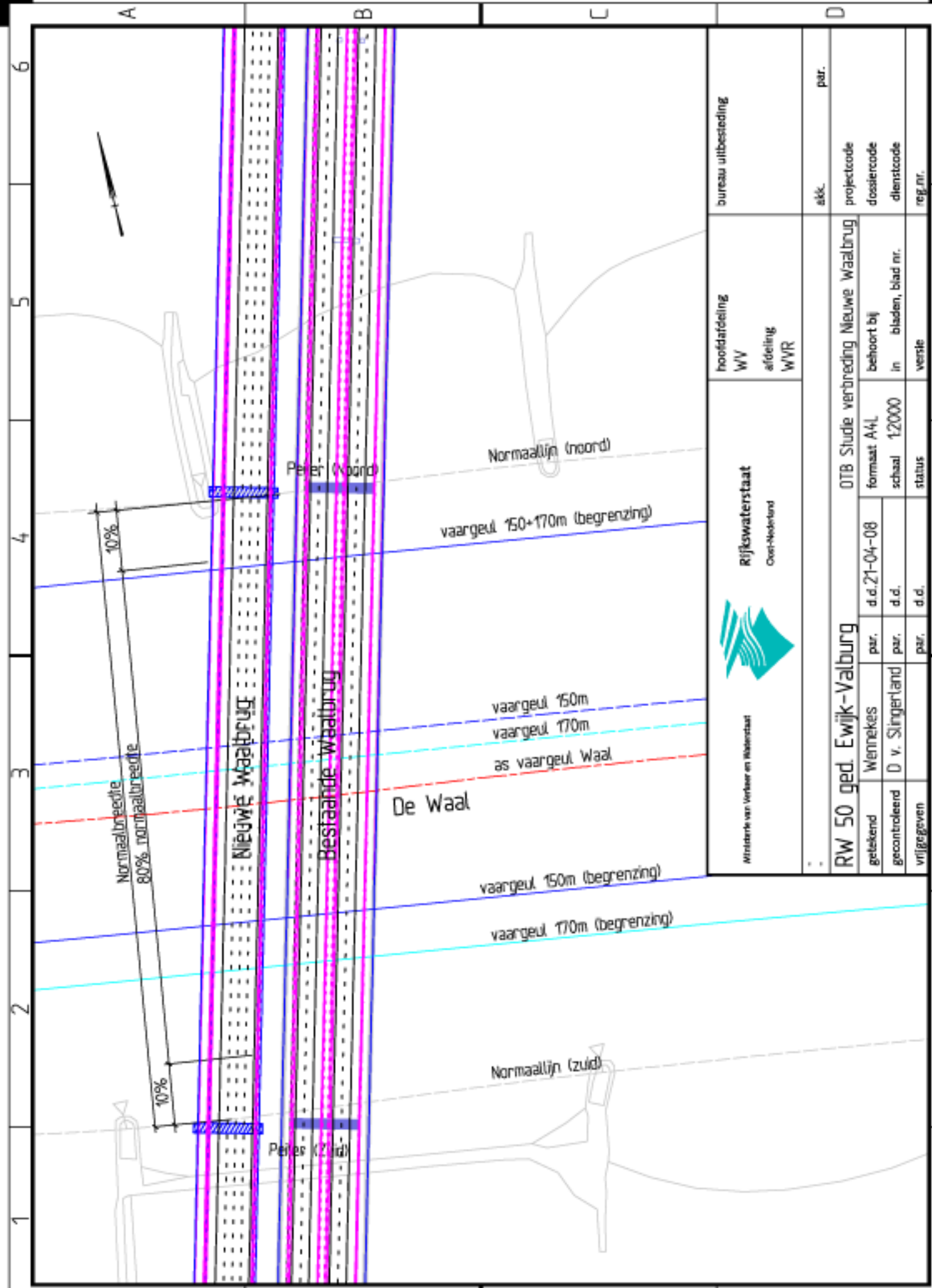
Rijkswaterstaat Oost-Nederland stelt in het Programma van Eisen uiteraard wel eisen aan de verkeersveiligheid en aan de toegestane mate van beperkingen en/of stremmingen voor het scheepvaartverkeer tijdens de bouw. Dit zal worden afgestemd overeenkomstig de kaders van hinder tijdens werkzaamheden en de te stellen eisen ten aanzien van stremmingsduur, verkeersmaatregelen et cetera en waarbij de vereisten van de CCR in aanmerking worden genomen.

Eén van de eisen voor de verkeersveiligheid is het opstellen van een risicoanalyse en het specificeren van preventieve maatregelen om geïdentificeerde risico's te kunnen beheersen. Daarbij zullen de noodzakelijk voorgeschreven tekens van het Rijnvaartpolitierglement worden gehanteerd, zal tijdig en ruim van de voren worden gecommuniceerd met en aan de scheepvaart conform het 'Handboek Communicatie bij werkzaamheden aan de vaarweg' en zullen vaartuigen van Rijkswaterstaat met voldoende bevoegd personeel aanwezig zijn voor verkeersbegeleiding tijdens grote operationele montagewerkzaamheden.

In een later stadium zal dit aspect in zijn geheel aan de CCR ter goedkeuring worden voorgelegd.


Bijlage

- Overzichttekening locatie Ewijk – Waal
- Overzichttekening Vaargeul Ewijk - Waal



A B C D

1 2 3 4 5 6

 Rijkswaterstaat Over-Nederland		hoofdafdeling WV afdeling WVR	bureau uitbesteding
Ministerie van Verkeer en Waterstaat		OTB Studie verbreding Nieuwe Waalbrug behoort bij in bladen, blad nr.	akk.
getekend Wennekes	par. d.d. 21-04-08	formaat A4L	projectcode
gecontroleerd D. v. Slingerland	par. d.d.	schaal 1:20000	dossiercode
vrijgegeven	par. d.d.	status	dienstcode
		versie	reg.nr.

RW 50 ged. Ewijk-Valburg



PROTOCOL 20

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen:

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIAREGLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007		27.8.2007	11.9.2007	
2007-II-19	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008		19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008			20.3.2008	21.12.2007
2008-I-20	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07)	I	1.10.2008	28.7.2008	28.8.2008		12.6.2008
2008-I-21	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009				13.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I I	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	→)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	„)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007				
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffsunter- suchungsordnung (2002-I-2, 2003-I- 12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)			21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffs- verfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typ- genehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 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, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008		**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der Untersuchungs- ordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)		20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
					**)		
2008-I-24	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009		**)		13.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

3. ADNR: Inwerkingtreding

ADNR

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**))	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**))	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**))	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**))	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**))	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**))	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**))	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**))	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**))	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**))	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**))	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**))	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**))	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**))	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005	3.1.2006	**))	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**))	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	Änderung zum ADNR	I	1.1.2007	21.12.2006	**))	27.2.2008	19.12.2006	21.6.2006
2008-I-25	ADNR-Änderungen	I	1.1.2009		**))			13.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

4. Reglement patenten: Inwerkingtreding

PATENTREGLEMENT RIJN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003
2006-II-16	Gültigkeit der Gemeinschafts- schiffsführerzeugnisse vom Typ B auf der Strecke Basel-Iffezheim	I	1.10.2007		**)		13.9.2007	5.12.2006
2006-II-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 § 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-18	Definitive Änderungen - § 3.02 Nr. 2 Anlage B1 und B2)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008				10.3.2008	31.5.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

5. Reglement betreffende veiligheids personeel aan boord van passagiersschepen:
Inwerkingtreding

**REGLEMENT BETREFFENDE VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN
PASSAGIERSSCHEPEN**

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

6. Reglement over de afgifte van radarpatenten: Inwerkingtreding

REGLEMENT OVER DE AFGIFTE VAN RADARPATENTEN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent- verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	·)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

7.1 Comité Politierglement (Besluit 2006-II-22)

Document ter verduidelijking, ter correctie en ter aanvulling van de Inland ECDIS Standaard – Overgang van editie 2.0 van de standaard naar editie 2.1, 22.10.2008
(separaat)

7.2 Comité Politierglement (Besluit 2002-I-28)

Informatieblad Inland ECDIS, editie 2008, 22.10.2008
(separaat)

7.3 Comité Politierglement (Besluit 2007-II-6, V)

Informatieblad Elektronisch melden in de binnenvaart, editie 2008, 22.10.2008
(separaat)

7.4 Comité Politierglement (Besluit 2004-I-17)

Berichten aan de scheepvaart, Internationale standaard, editie 2.0, 22.10.2008
(separaat)

7.5 Comité Politierglement (Besluit 2007-II-6, V)

Informatieblad Berichten aan de scheepvaart, editie 2008, 22.10.2008
(separaat)

7.6 Comité Politierglement (Besluit 2006-I-21)

Teststandaard voor Inland AIS, editie 1.01, 22.10.2008
(separaat)

7.7 Comité Politierglement (Besluit 2006-I-21)

Technische verduidelijkingen voor de Standaard Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart, editie 1.01 en Teststandaard voor Inland AIS, editie 1.0, 22.10.2008
(separaat)

7.8 Comité Politierglement (Besluit 2007-II-6, V)

Informatieblad Inland AIS, editie 2008, 22.10.2008
(separaat)

8.1. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2007-II-24)

10.2008

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
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	Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichtseenheid Binnenvaart	Postbus 8634 3009 AP Rotterdam	+31 70 456 4546	bas.joormann@ivw.nl
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

Volg nr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	08.08.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	08.08.2008 D	FVT	R-4-202

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

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

België

Vol gnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Duitsland

Vol gnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
1	TRANSAS EUROPE GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	+49 (0)40 890666 0	

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

Frankrijk

Vol gnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Nederland

Vol gnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

Zwitserland

Vol gnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

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

8.2. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 1994-I-23 (II))

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING AAN DE COMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

AANBEVELING Nr. 1/2008 van 4 juni 2008

bij artikel 22a.06

SASKIA REICH

Het motortankschip "Saskia Reich" (bouwjaar 2001), Europees scheepsnummer 04801300, wordt van een lengte o.a. = 109,75 m tot een lengte o.a. = 125 m omgebouwd

Overeenkomstig artikel 22a.06 van het ROSR, kan een overgangsbepaling overeenkomstig hoofdstuk 24 van het ROSR bij verlenging van een schip tot een lengte van meer dan 110 m uitsluitend op grond van een aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden toegepast.

Ten gevolge van artikel 2.19, wordt voor het motortankschip "Saskia Reich" de toepassing van de overgangsbepalingen overeenkomstig artikel 24.06 bij de artikelen 8.02, vijfde lid en 8a.02, tweede lid onder de volgende voorwaarden toegestaan:

1. Beide hoofdvoortstuwingsmotoren van de motorenfabrikant Caterpillar Inc., type 3508, nominaal vermogen 746 kW, nominaal toerental 1.600 omw/min, serienummers 7SM00547 en 7SM00516, bouwjaar 2001, typegoedkeuringsnummer R1*IE2E3*0005*01 voldoen aan de eisen als bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid (emissieniveau I) van het ROSR.
2. De boegschroefinstallatie- en generatormotor van de motorenfabrikant MAN Nutzfahrzeuge AG., type D 2842 LE, nominaal vermogen 440 kW, nominaal toerental 1.800 omw/min, serienummer 4939830160A301, bouwjaar 2001, typegoedkeuringsnummer R1*I*E3*0025*00 voldoet aan de eisen als bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid (emissieniveau I) van het ROSR.
4. Aan alle overige eisen van het ROSR wordt voldaan, met inbegrip van de voorwaarden van hoofdstuk 22a, Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m.
5. Het vaartuig wordt onder toezicht van een erkend classificatiebureau omgebouwd.

9. Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 1996-I-31)

RICHTLIJNEN voor de BEVOEGDE AUTORITEITEN

volgens artikel 1.06 van het Patentreglement Rijn

Inhoud

Richtlijn nr.	Artt. Patentreglement Rijn	Bijlage	Inhoud van de richtlijn
1	Hoofdstuk 2: 2.01 lid 4 ; 2.06 lid 2; 2.08 lid 1 en 2 2.09 lid 1, 2 en 3	3	Werkwijze bij het berekenen van vaartijd en bij het in acht nemen van reizen op een bepaald riviergedeelte
2	Hoofdstuk 3: 3.01 tot 3.05; 3.06 lid 3	8	Toelatings- en examenprocedure
3	4.01 lid 1, 2; 4.02; 4.03	1	Procedure bij vernieuwing van het medisch onderzoek, in geval van intrekken van een patent en van het opschorten van de geldigheid

RICHTLIJN nr. 1 voor de BEVOEGDE AUTORITEITEN
volgens artikel 1.06 van het Patentreglement Rijn
(tevens volgens artikel 1.07 van het
Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995
voor onderdeel 4.1 van de richtlijn).

Werkwijze bij het berekenen van vaartijd en bij het in acht nemen van reizen op een bepaald riviergedeelte (Hoofdstuk 2)

(Hoofdstuk 2)

1. Vaartijd als lid van de dekbemanning bedoeld in artikel 2.01, vierde lid

Dekbemanning is de bemanning met uitzondering van de machinist (artikel 1.01, onderdeel 15). Tot de bemanning behoren de personen, die volgens binnen- of zeevaartrechtelijke voorschriften de minimumbemanning vormen of in gelijke nautische functie aanvullend aan boord zijn.

2. Vaartijd als bedoeld in artikel 2.08 - Groot Patent

2.1 Erkende verklaringen

De door een bevoegde autoriteit erkende verklaring inzake een met goed gevolg afgesloten beroepsopleiding op het gebied van de binnenvaart bedoeld in artikel 2.08 tweede lid, onder a, worden in bijlage 1 bekend gemaakt. Deze moeten door elke bevoegde autoriteit worden erkend.

Bijlage 1 bevat uitsluitend verklaringen, waarmee vaartijd kan worden aangetoond en waarbij de opleiding voldoet aan een door de CCR vastgestelde minimumstandaard.

2.2 Vaartijd op zee

Een zeedag geldt als 0,72 vaardag in de binnenvaart.

3. Reizen op een bepaald riviergedeelte bedoeld in artikel 2.06, eerste lid, onder b - Sportpatent

Een opleiding geldt als vakkundig, wanneer deze in overeenstemming met de bijlage D1, kolom 6, van het Patentreglement Rijn wordt uitgevoerd en het opleidingsinstituut beschikt over een kwaliteitscertificaat van de bevoegde autoriteit of van een erkende watersportbond van één van de Rijnsoeverstaten of België. Het opleidingsinstituut moet aan de betreffende kandidaat de gevolgde opleiding, onder opgave van de betrokken opleiders en opleidingstijd, schriftelijk bevestigen.

4. Beoordeling van het dienstboekje of het als gelijkwaardig erkende dienstboekje bij artikel 2.09, eerste lid

4.1 Waarmerk voor controle

Bijlage 3 dient als hulpmiddel voor de controle van de reizen.

Een dienstboekje is gecontroleerd, wanneer op alle pagina's die voor vaartijd of de te bevaren riviergedeelten in aanmerking komen een controlewaarmerk is aangebracht.

Aantekeningen op pagina's zonder waarmerk komen niet in aanmerking. Blijkt uit het controlewaarmerk 'volledig ingevuld: nee' of 'twijfel bij regel ...' dan mogen deze reizen evenmin in aanmerking komen. Dit is niet van toepassing indien de twijfel achteraf wordt weggenomen.

Een stempel van de autoriteit naast het controlewaarmerk moet

- worden aangebracht, indien is aangekruist:
 - volledig ingevuld - ja'of
- twijfel weggenomen door ...'
- niet worden aangebracht, indien is aangekruist
 - twijfel bij regel ...'
 - volledig weggenomen - nee'.

4.2 Bewijs van vaartijd op de Rijn en daarbuiten

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. Ook een gedeelte van een vaardag telt als een gehele dag.

- 4.3** Voor zover ingevolge artikel 2.08, tweede lid, vaartijd geheel wordt meegeteld, kunnen voor dezelfde periode niet aanvullende effectieve vaardagen worden meegeteld. Dit volgt uit artikel 2.08, eerste lid.

5. Documenten bij artikel 2.09, tweede en derde lid

5.1 Officiële documenten bedoeld in artikel 2.09, tweede lid

Indien bij een bevoegde autoriteit van de Rijnsoeverstaten of België officiële documenten als bedoeld in artikel 2.09, tweede lid, als bewijs van vaartijd of scheepsreizen worden voorgelegd moet dit aan de CCR worden meegedeeld.

5.2 Vaartijd buiten de Rijn aangetoond met een bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in artikel 2.09, derde lid

De vaartijd als bedoeld in bijlage 2 moet worden aanvaard.

Het staat iedere gegadigde vrij, langere vaartijd aan te tonen door middel van andere officiële documenten, zoals een dienstboekje, een vaartijdenboek of een verklaring van de autoriteit die het patent uitgeeft.

Bijlagen bij richtlijn nr. 1

1. De door de bevoegde autoriteit erkende verklaringen en de mee te rekenen vaartijd.
2. Aangetoonde vaartijd buiten de Rijn door middel van een bewijs van vaarbekwaamheid.
3. Lijst van plaatsen en kilometerraaien voor aantekening op het Rijnpatent

**Lijst van de door de bevoegde autoriteit
erkende getuigschriften en de mee te rekenen vaartijd
(artikel 2.08, tweede lid, onder a)**

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr./ nr.	Etat / Staat/ Land	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
1	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de tweede graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN-KALLO)	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (Formation batellerie)(matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de derde graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart) (matroos-motordrijver)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - Kallo)	360
4	CH	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis Rheinmatrose	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
5	CH	Prüfungszeugnis des Bundesambtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
6	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	Lycée Emile Mathis en CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) au Tremblay	360
7	NL	Matroos (VBO)	- Scheepvaart en Transport College Rotterdam - Noordzee College Harlingen	360
8	NL	Matroos (Primair leerlingstelsel)	- Vakopleiding Transport en logistiek - IJmond College Transport en Logistiek - Scheepvaart en Transport College	360

Bijlage 1 bij richtlijn nr.1

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr./ nr.	Etat / Staat/ Land	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
9	NL	- Schipper/Stuurman (MBO) - Kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam ROC. Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	360

**Door middel van een bewijs van vaarbekwaamheid
aangetoonde vaartijd buiten de Rijn
(artikel 2.09, derde lid)**

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450, waarvan 150 als stuurman
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet (Brevet de conduite) A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infra- structuur (Ministère des Communications et de l'Infrastructure)	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs (Certificat de conduite) A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + aantekening P Vaarbewijs B + aantekening P	FOD Mobiliteit en Vervoer (SPF Mobilité et Transport)	720, waarvan 180 als lid van de dekbemanning
CH	1	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schw. Binnenschiff- fahrtsgesetz, Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und oder Straßenverkehrsämter	75 (tot en met 60 passagiers) 150 (meer dan 60 passagiers)
CH	2	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schw. Binnenschiff- fahrtsgesetz, Kategorie C Güterschiffe/ Schwimmende Geräte mit eige- nem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschifffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	720, waarvan 180 als matroos
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrhein patent	Regierungspräsidium Freiburg	720, waarvan 180 als matroos
D	2	Schifferpatent Elbeschifferpatent Donaukapitänspatent	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	720, waarvan 180 als matroos
D	3	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	180

Bijlage 2 bij richtlijn nr.1

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
D	6	Schifferpatent A	Wasser- und Schiffahrdirektionen Nord und Nordwest	720, waarvan 360 als matroos
D	7	Schifferpatent B	Wasser- und Schiffahrdirektionen	720, waarvan 360 als matroos
D	8	Schifferpatent C2	Wasser- und Schiffahrdirektionen	180 als matroos
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrdirektionen	180 als matroos
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schiffahrdirektionen	180
D	11	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schiffahrdirektionen	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schiffahrtsämter, ab 11.5.2000 : Wasser- und Schiffahrdirektionen	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Service de la Navigation	400 400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Service de la Navigation	100 100
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, waarvan 180 als matroos
HU	2	Hajoskapitány		720, waarvan 180 als matroos
NL	1	Groot vaarbewijs I	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOF)	720, waarvan 180 als matroos
NL	2	Grootvaarbewijs II	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOF)	720, waarvan 180 als matroos
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschiffahrt		720, waarvan 45 als matroos en verder 540 als stuurman
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschiffahrt		570, waarvan 45 als matroos en verder 270 als stuurman
PL	3	Leutnant der Binnenschiffahrt		300, waarvan 45 als matroos
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschiffahrt		135

Lijst van plaatsen en kilometerraaien voor aantekening op het Rijnpatent

Plaats	Opvarend	Plaats	Afvarend
Bazel	km 166,64	Bazel	km 170,00
Straatsburg	km 289,00	Straatsburg	km 298,00
Iffezheim	km 334,00	Iffezheim	km 334,00
Karlsruhe	km 359,00	Karlsruhe	km 361,00
Maxau	km 362,00	Maxau	km 363,00
Germersheim	km 384,00	Germersheim	km 386,00
Speyer	km 399,00	Speyer	km 401,00
Rheinau	km 412,00	Rheinau	km 417,00
Ludwigshafen	km 419,00	Ludwigshafen	km 432,00
Mannheim	km 424,00	Mannheim	km 432,00
Mannheim-Neckarmündung	km 428,00	Mannheim-Neckarmündung	km 429,00
Worms	km 442,00	Worms	km 446,00
Rheindürkheim	km 449,00	Rheindürkheim	km 451,00
Biblis	km 455,00	Biblis	km 456,00
Gernsheim	km 462,00	Gernsheim	km 463,00
Oppenheim	km 480,00	Oppenheim	km 481,00
Nierstein	km 481,00	Nierstein	km 482,00
Mainz	km 493,00	Mainz	km 506,00
Mainz-Mainmündung	km 496,00	Mainz-Mainmündung	km 498,00
Schierstein	km 505,00	Schierstein	km 506,00
Bingen	km 524,00	Bingen	km 529,00
Rüdesheim	km 526,00	Rüdesheim	km 528,00
Kaub	km 546,00	Kaub	km 547,00
St. Goar	km 555,00	St. Goar	km 557,00
Bad Salzig	km 564,00	Bad Salzig	km 568,00
Boppard	km 570,00	Boppard	km 572,00
Braubach	km 580,00	Braubach	km 581,00
Rhens	km 583,00	Rhens	km 584,00
Oberlahnstein	km 585,00	Oberlahnstein	km 586,00
Koblenz	km 591,00	Koblenz	km 593,00
Vallendar	km 594,00	Vallendar	km 594,00
Wallerheim	km 596,00	Wallerheim	km 597,00
Bendorf	km 599,00	Bendorf	km 600,00
Engers	km 601,00	Engers	km 602,00
Neuwied	km 606,00	Neuwied	km 609,00
Weisenthurm	km 606,00	Weisenthurm	km 608,00
Andernach	km 611,00	Andernach	km 614,00
Brohl	km 621,00	Brohl	km 622,00
Linz	km 629,00	Linz	km 632,00

Bijlage 3 bij richtlijn nr. 1

Plaats	Opvarend	Plaats	Afvarend
Oberwinter	km 638,00	Oberwinter	km 640,00
Königswinter	km 645,00	Königswinter	km 648,00
Oberkassel	km 649,00	Oberkassel	km 652,00
Bonn	km 652,00	Bonn	km 659,00
Mondorf	km 659,00	Mondorf	km 661,00
Lülsdorf	km 666,00	Lülsdorf	km 668,00
Wesseling	km 668,00	Wesseling	km 673,00
Porz	km 677,00	Porz	km 679,00
Köln Deutz	km 687,00	Köln Deutz	km 688,00
Köln Mülheim	km 691,00	Köln Mülheim	km 692,00
Keulen	km 683,00	Keulen	km 699,00
Köln Niehl	km 695,00	Köln Niehl	km 699,00
Leverkusen	km 699,00	Leverkusen	km 702,00
Hitdorf	km 706,00	Hitdorf	km 707,00
Dormagen	km 709,00	Dormagen	km 711,00
Reisholz	km 722,00	Reisholz	km 727,00
Neuss	km 740,00	Neuss	km 741,00
Düsseldorf	km 738,00	Düsseldorf	km 749,00
Krefeld	km 761,00	Krefeld	km 767,00
Duisburg	km 769,00	Duisburg	km 795,00
Rheinberg	km 806,00	Rheinberg	km 808,00
Wesel	km 813,00	Wesel	km 817,00
Spijksche Veer	km 857,40	SpijkscheVeer	km 857,40
Open zee	km 1035,40	Open zee	km 1035,40

**RICHTLIJN nr. 2 voor de bevoegde autoriteiten
volgens artikel 1.06 van het Patentreglement Rijn.**

**Toelatings- en examenprocedure, afgifte van patenten,
bewijzen voor riviergedeelten**

(Hoofdstuk 3)

1. Samenstelling van de examencommissie (bij artikel 2.10)

Zoveel mogelijk moeten de examinatoren houder zijn van het groot patent of van het patent van het type dat wordt aangevraagd, voor het riviergedeelte dat wordt aangevraagd.

2. Behandeling van de aanvraag (bij artikel 2.11 en artikel 2.12)

2.1 Lichamelijke en geestelijke geschiktheid

2.1.1 Een medische verklaring als bedoeld in Bijlage B2 moet door een bedrijfsgeneeskundige dienst of een erkende arts zijn afgegeven. Het informatiebureau voor de bedrijfsgeneeskundige diensten en artsen wordt in de bijlage 1 weergegeven.

In de gevallen als bedoeld in bijlage 8 is een nieuwe medische verklaring niet nodig. De in het bevoegdheidsbewijs vermelde voorwaarden moeten in het Rijnpatent worden overgenomen.

2.1.2 Waardering van de medische verklaring
Wordt bij "Slotoordeel als schipper"

2.1.2.1 □ geschikt aangekruist, dan kan de gegadigde voor deelname aan het examen worden toegelaten;

2.1.2.2 □ ongeschikt aangekruist, dan kan de gegadigde niet voor deelname aan het examen worden toegelaten;

2.1.2.3 □ tijdelijk geschikt aangekruist, dan kan de gegadigde voor deelname aan het examen worden toegelaten. Met de beslissing over de toelating wordt hem medegedeeld welke voorwaarden aan het patent worden verbonden.

2.2 Meerekenen van de vaartijd

Het meerekenen van vaartijd wordt gedaan volgens het dienstboekje en zo nodig volgens het monsterboekje. Voor het overige is richtlijn nr. 1, onder 2.2 en 4.1 tot en met 4.3 van toepassing.

Een dienstboekje is gecontroleerd, indien op alle pagina's, die voor vaartijd en scheepsreizen in aanmerking genomen moeten worden, een waarmerk is aangebracht. Aantekeningen op pagina's zonder waarmerk mogen niet in aanmerking genomen worden.

Blijkt uit het waarmerk "volledig ingevuld nee" of "twijfel bij de regel .." dan mogen deze scheepsreizen eveneens niet in aanmerking genomen worden. Dit is niet van toepassing indien de twijfel achteraf is weggenomen.

2.3 Uitreksel uit het strafregister

De betekenis van het uitreksel uit het strafregister en van documenten, die als gelijkwaardig gelden, is opgenomen in bijlage 2.

3. Toelatingsprocedure (bij artikel 2.13, derde lid)

3.1 Het opleggen van aanvullende eisen bij het verstrekken van een patent

De op te leggen aanvullende eisen moeten in het patent onder punt 11, tweede regel, worden aangetekend. De verplichtende zinsneden luiden:

1. "Geschikt optisch hulpmiddel moet gebruikt worden."
2. "Geschikt gehoorapparaat moet gebruikt worden."
3. "Geschikt optisch hulpmiddel en gehoorapparaat moet gebruikt worden."

In geval van andere op te leggen aanvullende eisen moet eventueel aangetekend worden:
"Document met opgelegde aanvullende eisen moet men bij zich hebben."

3.2 Inachtneming van een uitsluitingstermijn/mededeling aan de andere examencommissies

De door een bevoegde autoriteit opgelegde uitsluitingstermijn moet onmiddellijk aan het secretariaat van de CCR worden medegedeeld. Deze informeert de andere examencommissies, die aan deze uitsluitingstermijn gebonden zijn.

Aangegeven moet worden: naam, voornaam, geboortedatum, geboorteplaats, termijn van uitsluiting en het type van het aangevraagde patent.

3.3 Toelating na intrekken van het patent

Zie richtlijn nr.3, onder 4.5.

4. Examenprocedure

4.1 Bekendmaken van de examendata

De examencommissie draagt ervoor zorg, dat het tijdstip, de plaats van het examen alsmede de termijn voor het aanmelden tijdig wordt bekend gemaakt.

4.2 Examen

Het examen wordt in principe overeenkomstig de bepalingen van de bijlage 3 afgenomen.

4.3 Controle van de kandidaat

Voor aanvang van het examen moet de examencommissie zich overtuigen van de identiteit van elke kandidaat.

4.4 Verloop van het schriftelijk examen - toegelaten hulpmiddelen

- a) De examencommissie stelt vóór het examen de opgaven voor de verschillende examenvakken vast.
- b) In elke examenruimte wordt door tenminste één lid van de examencommissie toezicht gehouden.
- c) In de examenruimte mogen de kandidaten alleen schrijfbenodigdheden, met uitzondering van schrijfpapier, en andere door de examencommissie toegelaten benodigdheden meenemen.
- d) Het papier dat gebruikt moet worden, wordt uitgedeeld door de examencommissie. Het gebruikte papier blijft achter in de examenruimte en wordt door de examencommissie ingezameld.
- e) Zonder toestemming van de toezichthouders mag geen kandidaat gedurende het schriftelijke examen de examenruimte verlaten. De kandidaten mogen tijdens het examen in de examenruimte noch met elkaar praten, noch over en weer elkaars werk in zien, noch elkaar iets geven of lenen.

4.5 Verloop van het mondelinge examen

- a) Elke kandidaat wordt afzonderlijk door tenminste twee leden van de examencommissie geëxamineerd.
- b) Tenzij een kandidaat bezwaar heeft kan de voorzitter toehoorders toelaten. Toehoorders die zich niet aan de aanwijzingen houden, kan het verblijf in een examenruimte worden ontzegd.

4.6 Examenverslag

Een lid van de examencommissie maakt een verslag van het verloop van het examen.

Het examenverslag bevat tenminste:

- a) datum, plaats en duur van het examen evenals de duur van de verschillende examenvakken,
- b) naam en functie van de deelnemende examinatoren,
- c) namen van de kandidaten,
- d) beschrijving van de examenonderwerpen,
- e) beoordeling van de examenuitslagen,
- f) besluit van de examencommissie met betrekking tot het al dan niet slagen van de afzonderlijke kandidaten,
- g) beschrijving van de mededeling van de examenresultaten,
- h) beschrijving van de opgelegde verplichtingen als bedoeld in artikel 2.14, derde lid, tweede volzin,
- i) beschrijving van pogingen tot bedrog of onregelmatigheden (Bijv. opvallend lange afwezigheid).

4.7 Uitsluiting van deelname aan het examen

- a) De voorzitter kan een kandidaat, die niet tijdig aanwezig is dan wel in strijd handelt met het examenreglement, van deelname of verdere deelname aan het examen uitsluiten.
- b) De voorzitter sluit een kandidaat, die bedrog pleegt dan wel een poging daartoe doet, van verdere deelname aan het examen uit.
- c) De voorzitter reikt het desbetreffende patent en eventueel een lijst met de beoordeling niet uit aan de kandidaat dan wel verklaart ze ongeldig en vordert ze van hem terug, als het bedrog eerst na afloop van het examen wordt aangetoond.

4.8 Beoordeling van de examenresultaten, beoordelingsproces

- a) Elk examenvak wordt afzonderlijk beoordeeld.
- b) Als de kandidaat zich tijdens het examen terugtrekt is hij niet geslaagd voor zijn examen.
- c) De kandidaat is geslaagd, indien hij in alle examenvakken (zie bijlage 3) telkens ten minste 60% van de gestelde eisen heeft behaald.
- d) De schriftelijke antwoorden en de documentatie van de mondelinge antwoorden van de kandidaat moeten bij zijn examendocumenten worden bewaard.
- e) De examencommissie stelt de prestaties van de kandidaat in een besloten vergadering vast.

4.9 Mededelen van de examenresultaten

De examencommissie deelt elke kandidaat persoonlijk de uitslag van zijn examen mee. Ze moet op verzoek van de kandidaat mondeling inlichtingen over zijn fouten verstrekken en kan ook het inzien van zijn examendocumenten toestaan.

4.10 Bezwaar tegen beslissingen van de examencommissie

Bezwaren tegen beslissingen van de examencommissie richt zich naar het betreffende nationale recht.

4.11 Herexamens en gedeeltelijke herexamens

Is een kandidaat niet geslaagd voor het examen, dan kan de examencommissie

- a) aan de toelating tot het volgende examen verplichtingen of voorwaarden verbinden, bijv. het opleggen van een uitsluitingstermijn, het verlangen van een bewijs van het met goed gevolg voltooid hebben van een specifieke opleiding of aanvullende scheepsreizen dan wel - bij kandidaten die meerdere malen gezakt zijn - het overleggen van een medisch-psychologisch rapport verlangen.
- b) Vrijstellingen verlenen. Hierbij geldt:
 - Deze vrijstelling geldt voor twee jaar. Op zijn vroegst mag na twee maanden opnieuw examen worden afgelegd.
 - De kandidaat slaagt voor het examen, indien deze voor alle vakken waarin nog examen moet worden gedaan, aan ten minste 60% van de gestelde eisen voldoet.
 - De kandidaat wordt medegedeeld van welke examenvakken hij wordt vrijgesteld.

4.12 Procedure voor de mededeling van aanvullende eisen

Is een kandidaat niet geslaagd voor het examen en heeft de examencommissie aan zijn toelating tot het volgende examen aanvullende eisen en voorwaarden verbonden, dan deelt ze dit het secretariaat van de CCR onmiddellijk mee. Deze informeert de andere examencommissies, die aan deze verplichtingen of voorwaarden gebonden zijn.

Aangegeven moet worden: naam, voornaam, geboortedatum, geboorteplaats, termijn van uitsluiting en het type van het aangevraagde patent.

5. Afgifte van het patent (bij artikel 2.16, derde lid)

5.1 Lijst van autoriteiten die het patent afgeeft

Zie bijlage 4. De CCR publiceert aanvullend jaarlijks een actuele lijst met adressen, telefoon- en telefaxnummers.

5.2 Aantekeningen op het patent

- Voor de duur der geldigheid van het patent moet bij punt 10 de datum van het eerstvolgende herhalingsonderzoek vermeerderd met drie maanden worden ingevuld.

Bijv. de houder wordt op 1 januari 2000 vijftig jaar: het patent is dan geldig tot en met 31 maart 2000. Op het nieuw af te geven patent moet vervolgens de datum van 31 maart 2005 worden ingevuld.

- Onder nummer 11, eerste regel, wordt zonedig weergegeven: Radar.

6. Afgifte van het bewijs voor riviergedeelten

- 6.1** De houder van een gelijkwaardig erkend vaarbewijs moet voor de vaart op de Rijn tussen het Spijksche Veer en Iffezheim een bewijs voor riviergedeelten voor het door hem gewenste riviergedeelte met een examen net als de houder van een patent als bedoeld in artikel 2.01 ff (artikel 2.07, eerste lid) verkrijgen.

6.2 De aanvraag voor toelating tot het examen en afgifte van een bewijs voor riviergedeelten is in artikel 2.12 van het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn voorgeschreven.

6.3 Het bewijs voor riviergedeelten moet volgens bijlage A3 van het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn (artikel 2.07, tweede lid) worden opgesteld.

7. Vrijstellingen en uitbreidingen (artikel 2.15)

7.1 Gelijkwaardigheid

De in de bijlage 5 tot en met 7 genoemde eindexamens en bekwaamheidsbewijzen moeten als gelijkwaardig worden erkend.

7.2 Als gelijkwaardig erkende examens

Zie bijlage 5.

7.3 Geldige bekwaamheidsbewijzen van Rijnsoeverstaten en België

Zie bijlage 6.

7.4 Door de CCR als gelijkwaardig erkende bekwaamheidsbewijzen van andere staten

Zie bijlage 7.

Bijlagen bij richtlijn nr. 2

1. Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten en erkende artsen.
2. Uittreksel uit het strafregister dan wel documenten, die gelijkwaardig zijn aan het uittreksel uit het strafregister.
3. Examen.
4. Autoriteit die het patent afgeeft.
5. De als gelijkwaardig erkende examens.
6. Geldige bekwaamheidsbewijzen van de Rijnoverstaten en België.
7. De door de CCR als gelijkwaardig erkende bekwaamheidsbewijzen van andere landen.
8. De door de CCR erkende bekwaamheidsbewijzen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid

**Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten
en erkende artsen**
(Artt. 2.01, derde lid, onder a, 2.02, derde lid, onder a, 2.03, tweede lid, onder a,
2.04, eerste lid, onder c)

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tel.: 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 Brugge Tel.: 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES Tel.: 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI Tel.: 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT Tel.: 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT Tel.: 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tel.: 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tel.: 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tel.: 00 32 2 524 97 97

	<p>10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel: 00 32 2 524 97 97</p>
	<p>11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel: 00 32 2 524 97 97</p>
	<p>12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (réservé aux élèves en formation "Cenflumarin") Tel: 00 32 3/232 23 82</p>
	<p>13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (réservé aux élèves de l'école de Huy) Tel: 00 32 85/21 12 50</p>
CH	<p>1. Ophtalmologische Universitátspoliklinik Basel Mittlere Straße 31 CH-4012 BASEL Tel: 00 41 61 265 87 87</p> <p>2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung Rheinstraße 26 CH-4410 LIESTAL.</p>
D	<p>1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienste der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (ASD Rhein-Ruhr GmbH) Düsseldorfer Str. 193 D-47053 DUISBURG Tel: 00 49 203 2952145</p> <p>2. Arbeitsmedizinischer Dienst der Seeberufsgenossenschaft, Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes.</p>
F	<p>Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative 14, rue du Maréchal Juin F-67084 STRASBOURG Cedex Tel: 03 88 76 79 32</p>
NL	<p>Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM Tel: 00 31 10 266 86 84</p>

**Uitreksel van het strafregister en documenten, die gelijkwaardig
zijn aan het uitreksel van het strafregister
(artikel 2.11, vierde lid)**

- B Getuigschrift van goed zedelijk gedrag
Certificat de bonne conduite, vie et moeurs.
- CH Auszug aus dem Strafregister
- D Führungszeugnis für Behörden (Belegart O) als bedoeld in de artikelen 31 en 30, vijfde volzin,
van de Bundeszentralregistergesetzes.
- F Extrait du casier judiciaire, Bulletin n^o 3
- NL Verklaring omtrent het gedrag

**Examen
(artikel 2.14)**

Examenvakken volgens bijlage D1 van het Patentreglement Rijn	Schriftelijk (max.tijd)	Mondeling (min. tijd)
1 Kennis van de reglementen	a. 90 min. en of b. 60 min. en	a. 0 min. b. 30 min.
2 Riviergedeelten van de Rijn	a. 45 min. en of b. 90 min. en	a. 60 min. b. 0 min.
3 Praktijkkennis 3.1 Voeren van het schip	a. 30 min. en of b. 60 min. en	a. 45 min. b. 0 min.
3.2 Motorenkennis 3.3 Laden en lossen 3.4 Handelen onder bijzondere omstandigheden	a. 120 min. en of b. 60 min. en	a. 0 min. b. 60 min.

**Autoriteit die het patent afgeeft
(artikel 2.16, derde lid)**

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach ' 1.04 RheinPatV Types de patentes selon l'art. 1.04 du Règlement des patentes Patenttype als bedoeld in artikel 1.04 van het Patentreglement Rijn
B	SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles	Groot Patent
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel	Groot-, Sport- en Autoriteiten patent
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd	Groot -, Klein-, Sport- en Autoriteiten patent
F	Service de la Navigation de Strasbourg	alle Patenten
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk	Groot Patent, Sportpatent

**De als gelijkwaardig erkende examens
(artikel 2.15, eerste lid)**

n° d'ordre lfd. Nr.	Land	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses / Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle / Instantie die het afgeeft	Matière justifiée conformément à l'annexe C du Règlement des patentes dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage C RheinPatV /Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage C van het Patentreglement Rijn	Epreuve à passer conformément à l'annexe C du Règlement des patentes Noch zu prüfende Teile der Anlage C RheinPatV / Nog te examineren onderdelen van Bijlage C van het Patentreglement Rijn
1	CH	Nautische Patente für die Hochseeschifffahrt	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	B-Schein für Hochseeyachten mit Anerkennungsstempel	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Matrosen-/Bootsmannsbrief oder Prüfungszeugnis nach § 34 Berufsbildungsgesetz	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Schiffsmechanikerbrief	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	technische Befähigungszeugnisse der DDR: MI und MII (alt), M (neu) (Hinweis: M und MI entsprechen Matrosen-Motorwart)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2; 3.1; 3.4. MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Technische Befähigungszeugnisse: C-Patente (See)	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2 overige C-Patente: 1.6; 3.1 (gedeeltelijk); 3.2; 3.4 (teilweise)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4 overige C-Patente: 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (gedeeltelijk), 3.3; 3.4 (gedeeltelijk)
7	D	Befähigungszeugnisse der Kategorien A und B (See)	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord + 6 Landesbehörden	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (gedeeltelijk) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (gedeeltelijk)	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (gedeeltelijk) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (gedeeltelijk)
8	D	Dienstberechtigungsscheine der Wasserschutzpolizeien Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Präsident der WSP NRW, WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Sportbootführerschein-See, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYV	1.2, vervangt overigens het praktische examens	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

Bijlage 5 bij richtlijn nr. 2

n° d'ordre lfd. Nr.	Land	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses / Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle / Instantie die het afgeeft	matière justifiée conformément à l'annexe C du Règlement des patentes dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage C RheinPatV /Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage C van het Patentreglement Rijn	Epreuve à passer conformément à l'annexe C du Règlement des patentes Noch zu prüfende Teile der Anlage C RheinPatV / Nog te examineren onderdelen van Bijlage C van het Patentreglement Rijn
10	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2; 3.3	1; 2 en 3.4
11	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	1.1 (gedeeltelijk); 2.1 en 3	1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2
12	F	Permis de conduire des bateaux de plaisance option eaux intérieures (et extension grande plaisance)	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2	1; 2 en 3.4
13	NL	Schippersdiploma RKM	KOFS/CCV	1.1 ; 1.3 tot 1.6 en 3	1.2 en 2
14	NL	Schippersdiploma AB	KOFS/CCV	1 ; 2.3 en 3	2.1 en 2.2
15	NL	Schipper/Stuurman (MBO) Kapitein (MBO)	Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam ROC, Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	1; 2.3 en 3	2.1 en 2.2.
16	NL	Zeevaartopleiding	5 scholen in Nederland	2.3 ; 3.2 - 3.4	1; 2.1 en 2.2; 3.1
17	NL	Schipper – Machinist	STC Rotterdam	2.3 ; 3.2 - 3.4	1; 2.1 en 2.2 ; 3.1
18	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	ROC Novacollege (IJmuiden) Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam	1.3; 3.3	1.1; 1.2; 1.4 - 1.6; 2; 3.1; 3.2; 3.4
19	alle	technische Lehrberufe wie Maschinen-, Motorschlosser, Kfz-Mechaniker		3.2	1; 2; 3.1; 3.3; 3.4

Geldige bekwaamheidsbewijzen van de Rijnoverstaten en België

Opmerking: KVR: Regels voor het voorkomen van aanvaringen (bijlage D1, nr. 1.2 van het Patentreglement Rijn)
(artikel 2.15, derde lid)

Land	Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraanverbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung alle Fahrzeuge alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiff-fahrtstriedition Basel	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schifffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts-direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrts-direktionen Nord und Nordwest	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	4	Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrts-direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m ³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 2.02 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	Wasser- und Schifffahrts-direktionen Nord und Nordwest	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	2.02 (einschl. KVR)
D	7	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrts-direktionen	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	2.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts-direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, Sportfahrzeuge bis 60 m ³	§ 2.04 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrts-direktionen Nord und Nordwest	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrts-direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (ohne KVR)

Bijlage 6 bij richtlijn nr. 2

Land	Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraanverbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Sportfahrzeuge bis 60 m ³	§ 2.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m ³	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	16	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschifffahrtsstraße)
D	17	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigungsscheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundeswehr, Zoll, Bundesgrenzschutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 1.03 Nr. 4, überwiegend § 2.05 (soweit mit Zusatz Seeschifffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A"	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A" avec mention restrictive	Service de la Navigation	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	3	Certificat de capacité catégorie C et S Certificat de capacité catégorie P.P. Certificat de capacité catégorie P.P. Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Service de la Navigation	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Service de la Navigation	Fahrzeuge bis 20 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Permis plaisance option eaux intérieures	Service de la Navigation	Sportfahrzeuge über 20 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	Sportfahrzeuge	§ 2.03 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	Sportfahrzeuge	§ 2.03 (einschl. KVR)

Bijlage 7 bij richtlijn nr. 2

**De door de CCR als gelijkwaardig erkende
bekwaamheidsbewijzen van andere landen**

Opmerking: Regels voor het voorkomen van aanvaringen (KVR) (Bijlage D1, nr. 1.2 van het
Patentreglement Rijn)
(artikel 2.15, derde lid)

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraanverbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Fahrzeuge bis 30 m Länge	§ 2.02 (ohne KVR)
CS	1	Befähigungszeugnis des Schiffsführer- kapitän der Klasse I	staatliche Schiffahrts- verwaltung	Alle Fahrzeuge, ausgenommen schwimmende Geräte	§ 2.01 (ohne KVR)
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Oberste Schiffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 500 PS Fahrgastschiffe bis 300 Fahrgäste	§ 2.02
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 250 PS Fahrgastschiffe bis 100 Fahrgäste	§ 2.02
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 40 PS	§ 2.03
RO	1	Schiffskapitänpatent, Kategorie A	Rumänische Schiffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
RO	2	Schiffskapitänpatent, Kategorie B	Rumänische Schiffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01

De door de CCR erkende bekwaamheidsbewijzen en medische verklaringen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1. Bekwaamheidsbewijzen

Land	Nr	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het afgeeft	Opmerkingen
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	FOD Mobiliteit en Vervoer (SPF Mobilité et Transport)	Tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar vervolgens vanaf 65 jaar
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	4	Sportschifferzeugnis	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	5	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOFS/CCV	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOFS/CCV	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschifffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	2	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschifffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	3	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschifffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	4	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

2. Medische verklaringen

Land	Nr	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Opmerkingen
NL	1	Seafarer medical certificate	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
	2			

RICHTLINIE Nr. 3 an die ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN nach § 1.06 PatV-Rhein

Verfahren bei Wiederholungsuntersuchungen, bei der Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit von Rheinpatenten, beim Entzug von Rheinpatenten

(Kapitel 4)

1. Verfahren bei Regelwiederholungsuntersuchungen nach § 2.19 Nr. 1

1.1 Vorzulegende Unterlagen

Die Verlängerung der Gültigkeit des Rheinpatentes muss auf dem gleichen Formular beantragt werden, das für die Zulassung zur Prüfung zu verwenden ist. Ein ärztliches Zeugnis ist bei jeder Wiederholungsuntersuchung, ein neues Licht- oder Passbild nur bei der ersten Wiederholungsuntersuchung vorzulegen. Nachweise über Streckenfahrten und Fahrzeiten sowie ein Strafregisterauszug oder eine gleichwertige Urkunde müssen nicht erneut vorgelegt werden.

1.2 Ärztliches Zeugnis

Legt der Rheinpatentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, das zum Zeitpunkt der Antragstellung älter als 3 Monate ist, ist es zurückzuweisen.

- a) Legt der Patentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, aus dem sich seine uneingeschränkte Tauglichkeit ergibt, hat die ausstellende Behörde bis zum Erhalt der neuen Karte ein vorläufiges Patent befristet als Bescheinigung im Sinne des § 2.19 Nr. 2 Staz 2 auszustellen.
- b) Legt der Patentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, aus dem sich die eingeschränkte, aber zum bisherigen Zustand unveränderte Tauglichkeit ergibt, ist nach Buchstabe a) zu verfahren, wobei in das vorläufige Patent die bisherigen Auflagen einzutragen sind.
- c) Legt der Patentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, aus dem sich die eingeschränkte Tauglichkeit unter neuen Gesichtspunkten ergibt, ist wie folgt zu verfahren (§ 2.20 Nr. 3):
 - Wenn über neue Auflagen sofort entschieden werden kann, z.B. weil der Patentinhaber anders als bisher erstmals eine Sehhilfe benötigt, ist nach Buchstabe b) zu verfahren, wobei in das (vorläufige) Patent die entsprechende neue Auflage eingetragen wird. Die patentausstellende Behörde übernimmt diese Entscheidung bei der Erteilung des neuen Patentbescheides, wenn über diese Auflage eine andere zuständige Behörde entschieden hat.
 - Wenn eine genauere Prüfung erforderlich ist, hat die zuständige Behörde eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentbescheides nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a) zu erlassen, die bis zur voraussichtlichen Entscheidung über die Auflage befristet wird.
 - Wenn sich ohne weitere Prüfung die Untauglichkeit ergibt, ist ein Patententzugsverfahren einzuleiten und bis zur voraussichtlichen Entscheidung eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentbescheides nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a) zu erlassen.
- d) Ergibt die genauere Prüfung des ärztlichen Zeugnisses durch die patentausstellende Behörde, dass
 - der Patentinhaber vorübergehend untauglich ist, muss sie die Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentbescheides nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a) um den Zeitraum verlängern, der der Prognose des Arztes entspricht;
 - der Patentinhaber untauglich oder eingeschränkt tauglich ist, ohne dass Auflagen in Betracht kommen, hat sie ein Patententzugsverfahren einzuleiten und erforderlichenfalls bis zur voraussichtlichen Entscheidung die Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentbescheides nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a) zu verlängern.

1.3 Auflagen

Auflagen können sich ergeben:

- a) unmittelbar aus dem ärztlichen Zeugnis, weil der Patentinhaber die Anforderungen an das Seh- oder Hörvermögen nur mit Hilfsmitteln erreicht,
- b) aus dem ärztlichen Zeugnis, weil der untersuchende Arzt die eingeschränkte Tauglichkeit aus medizinischer Sicht bestätigt, und insbesondere Vorschläge für Auflagen macht,
- c) der untersuchende Arzt die eingeschränkte Tauglichkeit aus medizinischer Sicht zwar nicht bestätigt, sich aus dem Inhalt des Zeugnisses aus schiffahrtspolizeilicher Sicht ergibt, dass der Patentinhaber ein Fahrzeug nicht mehr sicher führen kann (Bsp. technische Hilfsmittel wegen fehlender Gliedmaßen).
- d) Für die Formulierung von Auflagen gilt Richtlinie Nr. 2 Punkt 3.1.

1.4 Verfahren

Bei Ausstellung der Patentkarte wird eingetragen:

unter Nr. 10: Gültigkeitsdatum nach § 2.19 Nr. 1 Satz 1 Buchstabe a oder b.

Bei 55-, 60-jährigen und Patentinhabern, die älter als 65 Jahre sind, kann stattdessen eingetragen werden:

unter Nr. 10 „siehe Nr. 11“ und unter Nr. 11 der Vermerk
„Bescheid mit Auflagen ist mitzuführen“.

Der Bescheid nach Nummer 11 kann gem. § 2.20 Nr. 2 durch die ausstellende Behörde auch auf dem ärztlichen Zeugnis angebracht werden. Diese muss in diesem Fall auch das Datum angeben, bis zu dem die Patentkarte gültig ist.

2. Verfahren bei außerordentlichen Wiederholungsuntersuchungen nach § 2.22 Nr. 2

2.1 Gründe

- a) Zweifel an der Tauglichkeit müssen durch konkrete Anhaltspunkte, insbesondere im Rahmen von Kontrollen begründet sein.
- b) Die Kontrollbehörde (in der Regel die Wasserschutzpolizei) meldet diesen Sachverhalt ihrer innerstaatlich zuständigen Behörde zur Information der patentausstellenden Behörde. Dabei soll auch angegeben werden, ob und welche Maßnahmen getroffen wurden, insbesondere ob der Sachverhalt für so schwerwiegend gehalten wurde, dass sie aus allgemeinen polizeilichen Gründen ein Weiterfahrverbot erlassen hat.

2.2 Verfahren der patentausstellenden Behörde

- a) Die patentausstellende Behörde überprüft die vorgelegten Unterlagen und entscheidet danach, ob sie von dem Patentinhaber die Vorlage eines neuen nach dem Datum der Kontrolle ausgestellten ärztlichen Zeugnisses verlangt. In diesem Fall setzt sie ihm eine Frist, innerhalb derer das ärztliche Zeugnis vorzulegen ist und weist dabei daraufhin, dass sie nach Ablauf dieser Frist davon ausgehe, dass er aufgrund eigener Erkenntnis untauglich geworden sei und deshalb ein Entzugsverfahren nach § 2.24 einleiten werde.
- b) Hält sie den Sachverhalt für so schwerwiegend, dass aus Sicherheitsgründen dem Patentinhaber bis zur Klärung der Zweifel das Führen von Fahrzeugen untersagt werden muss, hat sie zusätzlich bis zur voraussichtlichen Vorlage des ärztlichen Zeugnisses eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentbescheides nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu erlassen.

- c) Legt der Patentinhaber innerhalb der gesetzten Frist ein neues ärztliches Zeugnis vor, ist nach Punkt 1.2. Buchstabe a bis d und Punkt 1.3 zu verfahren.

3. Gültigkeit des Rheinpatents nach § 2.22

3.1 Ruhen der Gültigkeit ohne besondere Entscheidung

- a) Legt der Rheinpatentinhaber nicht rechtzeitig (§ 2.19 Nr. 1, § 2.22 Nr. 1 Buchstabe b) ein neues ärztliches Zeugnis vor, ruht die Gültigkeit des Patenten von da an automatisch. Es handelt sich um ein temporäres Fahrverbot wegen nicht erneut nachgewiesener Tauglichkeit und damit wegen zunächst vermuteter Untauglichkeit, ohne dass es einer weiteren Entscheidung einer Behörde bedarf. Die Ablieferung der Patentkarte ist nicht vorgeschrieben und auch nicht erforderlich, weil das Datum, an dem sie ungültig wird, darauf oder auf dem Bescheid nach Anlage B3 eingetragen ist.
- b) Die Gültigkeit des Patenten ruht nicht, wenn die patentausstellende oder eine andere zuständige Behörde ein vorläufiges Patent als befristete Bescheinigung ausgestellt hat.

3.2 Ruhen der Gültigkeit aufgrund besonderer Entscheidung

Die Gültigkeit eines Rheinpatentes ruht, wenn eine zuständige Behörde das Ruhen ausdrücklich angeordnet hat. Sie muss die Anordnung befristen. Die Dauer der Befristung hängt vom Einzelfall ab (Punkt 1.2 Buchstabe c, d, Punkt 2.2 Buchstabe b).

3.3 Verfahren für eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit

- a) Zuständig ist nicht nur die patentausstellende Behörde, denn mit einer Anordnung wird nicht in den Bestand des erteilten Rheinpatentes eingegriffen. Entscheidet jedoch eine andere zuständige Behörde (Anhang 1), hat sie die ausstellende Behörde und das Sekretariat der ZKR darüber zu informieren (§ 2.22 Nr. 2 Buchstabe b).
- b) Die Möglichkeit, solche Entscheidungen nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffen, wird durch diese Richtlinie eingeschränkt. Der Erlass einer Anordnung des Ruhens ist bei Zweifeln an der Eignung des Patentinhabers zulässig. Ob die Entscheidung geboten ist, hängt vom Einzelfall ab. „Eignung“ (s. § 2.01 Nr 3, § 2.02 Nr. 3, § 2.03 Nr. 2, § 2.04 Nr. 1 Buchstabe c und d) bedeutet: gesundheitliche Eignung (Tauglichkeit), charakterliche Eignung, insbesondere Vorgesetzter einer Schiffsmannschaft sein zu können, und fachliche Eignung (Befähigung). Steht fest, dass bei einem Patentinhaber eines dieser Elemente nicht mehr vorhanden ist, bestehen keine Zweifel, so dass keine Anordnung erlassen werden kann, sondern ein Entzugsverfahren einzuleiten ist.
- c) Die zuständige Behörde kann die Anordnung mit Nebenbestimmungen versehen, wenn dies zur Erreichung des mit der Entscheidung verbundenen Zwecks erforderlich ist. Insbesondere kann sie die Anordnung mit der Auflage verbinden, zum Ablauf der Frist ein weiteres ärztliches Zeugnis vorzulegen, wenn sich aus dem Zeugnis, das die Grundlage für die aktuelle Entscheidung bildet, ergibt, dass der Patentinhaber voraussichtlich für eine bestimmte Zeit untauglich sein werde. Solche Nebenbestimmungen sind erforderlich, wenn bei der Entscheidung über die Frist eine noch nicht abschließende Beurteilung zugrunde gelegt wird und die zuständige Behörde nach Fristablauf erneut die Anwendung des § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a prüfen müsste.
- d) Grundsätzlich gilt für Zweifel an der:
 - Tauglichkeit Buchstabe d
 - charakterlichen Eignung Buchstabe e
 - Befähigung Buchstabe f.

- e) Bei Zweifeln an der Tauglichkeit aufgrund konkret festgestellter Umstände gilt Punkt 1.2 Buchstabe c, d, Punkt 2.2 Buchstabe b, so dass in der Regel die patentausstellende Behörde entscheidet. Eine andere zuständige Behörde kann ausnahmsweise entscheiden, wenn sie auch ohne neues ärztliches Zeugnis die Zweifel an der Tauglichkeit für so schwerwiegend hält, dass zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ein sofortiges Fahrverbot erlassen werden muss. Die Dauer des Fahrverbotes darf nicht länger sein als der Zeitraum, der zur Information der patentausstellenden Behörde und für deren Entscheidung über eine außerordentliche Wiederholungsuntersuchung nach § 2.22 Nr. 2 Buchstabe a nötig ist. Die Anordnung kann dann ggf. verlängert werden, und zwar bis zu dem Zeitpunkt, an dem ein neues ärztliches Zeugnis vorgelegt werden soll, aufgrund dessen erneut und in der Regel endgültig entschieden werden kann. Nicht endgültig entschieden werden kann, wenn sich aus dem Zeugnis die vorübergehende Untauglichkeit ergibt. In diesem Fall muss die Anordnung um den Zeitraum verlängert werden, der der Prognose des Arztes entspricht.
- f) Zweifel an der charakterlichen Eignung können durch das Verhalten des Patentinhabers, insbesondere im Verkehr, begründet sein. In den Fällen, in denen die zuständige Behörde die Erteilung eines Patentbeschlusses wegen (vorübergehender) charakterlicher Mängel befristet versagt hätte, ist eine Anordnung nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu erlassen. Hat sie die Erteilung des Patentbeschlusses wegen charakterlicher Ungeeignetheit auf Dauer verweigert, ist nach § 2.24 zu verfahren. Im einzelnen gilt:
- Wird der vorübergehende charakterliche Mangel durch eine andere Behörde (z.B. Bußgeldbehörde, Seeamt) oder ein Gericht (z.B. Rhein- oder Moselschiffahrtsgericht) festgestellt, soll die nach § 2.22 zuständige Behörde keine abweichende Sachentscheidung treffen.
 - Bei der Entscheidung, insbesondere bei der Bemessung der Frist, ist für den Einzelfall eine Prognose zu treffen, wie lange die charakterliche Ungeeignetheit voraussichtlich dauern wird. Generalpräventive Erwägungen sind nicht zulässig. Die zuständige Behörde muss bei der Prognose über das künftige Verhalten des Patentinhabers im Schiffsverkehr von ihrem Beurteilungsspielraum so Gebrauch machen, dass die Entscheidung auch für den Betroffenen nachvollziehbar ist.
 - Zweifel an der charakterlichen Eignung können auch durch bekanntgewordenes Fehlverhalten in der Schifffahrt veranlasst sein, aus dem der Schluss gezogen werden kann, der Patentinhaber werde die Verkehrsvorschriften nicht hinreichend beachten. Grundlage für eine Entscheidung ist in diesem Fall die spezialpräventive Erwägung, dass der Patentinhaber auf diese Weise drastisch an die Beachtung der Vorschriften gemahnt wird.
- g) Zweifel an der Befähigung können durch grobe Fehler in der Schiffsführung begründet sein, die nicht auf Tauglichkeits- oder charakterliche Mängel (z.B. Trunkenheit) zurückzuführen sind. Die Vorschrift dürfte keine praktische Bedeutung haben, weil Fälle, in denen die Befähigung vorübergehend fehlt, nur schwer vorstellbar sind. Sie ist im Hinblick auf Art. 5 der Konvention von 1922 („gefährbringende Unfähigkeit für die Schifffahrt“) erforderlich.
- h) Mit dem Erlass der Anordnung muss die zuständige Behörde gegenüber dem Betroffenen zugleich anordnen, dass er mit Rechtskraft der Entscheidung sein Patent zur amtlichen Verwahrung vorlegen muss (§ 2.22 Nr. 3). Gegebenenfalls ist auch eine sofortige Vollziehung anzuordnen.
- i) Sie muss diese Entscheidung der patentausstellenden Behörde für die Vollständigkeit der Patentakte und dem Sekretariat der ZKR zur Information der anderen zuständigen Behörden mitteilen.

3.4 Aufhebung der Anordnung

Legt der von einer Anordnung Betroffene vor Ablauf der Frist Unterlagen vor, mit denen die Zweifel an seiner Eignung ausgeräumt werden (z.B. neues ärztliches Zeugnis), muss die Behörde, die die Anordnung erlassen hat, ihre Entscheidung unverzüglich aufheben und die in Verwahrung genommene Patentkarte zurückgeben.

4. Entzug des Rheinpatentes nach § 2.24

4.1 Allgemeine Grundlagen für den Entzug

- a) § 2.24 regelt den verkehrsrechtlichen Entzug. Es handelt sich um Sonderverwaltungsverfahrenrecht, nämlich um die Aufhebung rechtmäßiger Verwaltungsakte, weil die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr vorliegen. Daneben gilt das allgemeine Verwaltungsrecht der Rheinuferstaaten und Belgiens. Es ist insbesondere dann anzuwenden, wenn die Erteilung des Patentbesitzes von Anfang an rechtswidrig war und das Patent deshalb entzogen werden soll, z.B. weil der Inhaber es sich durch falsche Angaben erschlichen hat.
- b) Gemäß Art. 5 der Konvention von 1922 muss das Patent entzogen werden, wenn die dort genannten Voraussetzungen vorliegen. Diese Fälle umschreibt § 2.24 Nr. 1 in einer den heutigen Verhältnissen angepaßten Fassung. Das Patent muss entzogen werden, wenn der Inhaber nicht mehr geeignet ist, es also bei einem erstmaligen Antrag versagt werden müsste, weil der Antragsteller seine Eignung nicht nachweisen kann. Eine Ermessensentscheidung ist nicht möglich.
- c) Dagegen entscheidet die Behörde in den Fällen des § 2.24 Nr. 2 nach pflichtgemäßem Ermessen, ob sie die Verstöße des Patentinhabers gegen Auflagen oder Beschränkungen für so schwerwiegend hält, dass das Patent entzogen werden muss. Hält sie solche nachgewiesenen Verstöße nicht für so erheblich, können dadurch jedoch vorübergehende Zweifel an der charakterlichen Eignung begründet werden. Ist dies der Fall, ist nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu verfahren.
- d) Sind bei der Behörde noch Zweifel über die Eignung vorhanden, kann nur nach § 2.22 entschieden werden. Wenn die Ermittlungen im Entzugsverfahren fortgesetzt werden, um diese Zweifel auszuräumen oder zu bestätigen, kann bis zu deren voraussichtlichem Abschluss ebenfalls eine Anordnung nach § 2.22 erlassen werden. Erst wenn feststeht, dass bei dem Patentinhaber mindestens ein Element der Eignung fehlt, kann und muss sie nach § 2.24 entscheiden.

4.2 Zuständigkeit

Zuständig für den Entzug ist ausschließlich die patentausstellende Behörde, weil nur sie ihre Entscheidung aufheben kann. Stellt eine andere zuständige Behörde Umstände fest, die aus ihrer Sicht über die Anwendung des § 2.22 hinausgehen und den Entzug rechtfertigen, teilt sie dies der patentausstellenden Behörde mit (§ 2.24 Nr. 6 Satz 2), damit diese ein Entzugsverfahren einleiten kann.

4.3 Zwingender Entzug nach § 2.24 Nr. 1

Punkt 3.3 Buchstabe d bis f ist entsprechend anzuwenden. Ergänzend gilt:

- a) Im Entzugsverfahren wegen vermuteter Untauglichkeit hat die Behörde auch die Befugnisse nach § 2.22 Nr. 2 Buchstabe a. Denn ein ärztliches oder fachärztliches Attest soll die Zweifel an der Tauglichkeit bestätigen oder ausräumen. Bei festgestellten Tauglichkeitsmängeln ist besonders zu prüfen, ob sie durch Auflagen ausgeglichen werden können und eine Beschränkung des Patentbesitzes durch nachträgliche Auflagen nach § 2.20 Nr. 3 als das mildere Mittel in Betracht kommt. Die Einholung eines Gutachtens allein zu der Frage, ob die Tauglichkeit fehlt, ohne dass Auflagen in Betracht kommen, oder ob charakterliche Mängel vorliegen, ist unzulässig.

Steht z. B. fest, dass ein Patentinhaber ständig unter Alkohol fährt, ist unerheblich, ob dies auf Alkoholismus oder besonders leichtfertiges Verhalten zurückzuführen ist. In beiden Fällen ist die Rechtsfolge die gleiche: Entzug.

- b) Sind charakterliche Mängel bereits durch ein rechtskräftiges strafgerichtliches Urteil festgestellt, muss der Patentinhaber dies im Entzugsverfahren gegen sich gelten lassen. Bei der Entscheidung ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Insbesondere Verstöße gegen Verkehrsvorschriften können nicht ohne weiteres den Entzug rechtfertigen. Dies ist dann möglich, wenn aus der Art und Schwere oder der Häufigkeit der Verstöße der Rückschluss möglich ist, der Patentinhaber verletzte regelmäßig leichtfertig die Verkehrsvorschriften. Dazu gehören: konsequente Missachtung der allgemeinen Sorgfaltspflicht, häufige Verstöße gegen wichtige Sicherheits- oder Verhaltensvorschriften. Bei einem Patentinhaber, der mehrfach wegen Trunkenheit im Verkehr aufgefallen ist, kann sogar die Anordnung des sofortigen Vollzugs der Entscheidung nach allgemeinen verfahrensrechtlichen Vorschriften angebracht sein, um eine weitere Gefährdung des Schiffsverkehrs trotz eines noch nicht bestands- oder rechtskräftig beendeten Verfahrens auszuschließen.
- c) Entzug wegen nachgewiesener fehlender Befähigung kommt in Betracht, wenn bei Kontrollen festgestellt wurde, dass der Patentinhaber zur Führung eines Schiffes nicht in der Lage ist, aber nicht der Nachweis geführt werden kann, dass das Patent gefälscht oder erschlichen worden ist und deshalb nicht nach allgemeinen Rechtsvorschriften entzogen werden kann. In diesem Fall kann stattdessen unterstellt werden, dass das Patent rechtmäßig erworben wurde und die erforderliche Befähigung nachträglich weggefallen ist.

4.4 Entzug nach § 2.24 Nr. 2

Der Entzug nach § 2.24 Nr. 2 regelt die Zulässigkeit der Aufhebung eines Verwaltungsakts, wenn der Patentinhaber gegen Auflagen oder Beschränkungen verstößt. Hier ist die Möglichkeit der Entscheidung nach pflichtgemäßem Ermessen erhalten geblieben, weil es sich in der Regel um Fälle handelt, bei denen Art und Schwere der Verstöße auch Einfluss darauf haben, ob überhaupt eine Entscheidung getroffen werden soll. Die Behörde darf sich für den Entzug nur entscheiden, wenn der Patentinhaber wiederholt Auflagen oder Beschränkungen missachtet hat. Dies muss - z. B. durch abgeschlossene Bußgeldverfahren - nachgewiesen sein. Wie viele Verstöße notwendig sind, hängt vom Verhalten des Patentinhabers (nachlässige oder leichtfertige Vergesslichkeit) und von Art und Inhalt der missachteten Auflage oder Beschränkung ab. Grundsätzlich gilt: Je höher die Gefährdung des Schiffsverkehrs bei Nichtbeachtung einer Auflage ist, um so weniger Verstöße reichen aus.

4.5 Nebenbestimmungen nach § 2.24 Nr. 4

- a) Die Entscheidung über den Entzug kann mit Sperrfristen und/oder Auflagen nach § 2.24 Nr. 4 verbunden werden. Die übrigen zuständigen Behörden sind daran gebunden. Das bedeutet:
- Hat die entziehende Behörde bestimmt, dass ein neues Patent nicht vor Ablauf einer bestimmten Frist erteilt werden darf, darf eine nach §§ 2.11 oder 2.16 zuständige Behörde den Bewerber um ein neues Patent vorher weder zur Prüfung zulassen, noch ihm das Patent erteilen.

- Das gleiche gilt, wenn die entziehende Behörde eine Auflage erlassen hat und der Antragsteller sie noch nicht erfüllt hat.
- b) Die mit dem Entzug verbundene Sperrfrist beinhaltet eine Prognose der entziehenden Behörde, dass der bisherige Patentinhaber vor deren Ablauf nicht in der Lage sein wird, die Voraussetzungen für die Neuerteilung des Patentbesitzes nachzuweisen.
 - Eine solche Entscheidung ist im Zusammenhang mit dem Nachweis der Tauglichkeit unzulässig. Geht nämlich die Behörde aufgrund des ärztlichen Zeugnisses davon aus, dass der Patentinhaber derzeit untauglich ist und vor Ablauf einer bestimmten Zeit die Tauglichkeit nicht nachweisen kann, also nach Ablauf der Frist wieder nachweisen kann, handelt es sich um einen Fall der vorübergehenden Untauglichkeit. Es ist dann nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu verfahren.
 - Eine solche Entscheidung hat besondere Bedeutung im Zusammenhang mit dem erneuten Nachweis der charakterlichen Eignung. Sie kann insbesondere geboten sein, wenn dem Patentinhaber das Patent wegen charakterlicher Ungeeignetheit entzogen und an den Nachweis der charakterlichen Eignung höhere Anforderungen gestellt werden sollen. Durch das Verbot, vor Ablauf einer bestimmten Frist ein neues Patent zu erteilen, gilt die Person während dieser Zeit als charakterlich ungeeignet, selbst wenn sie vorher in der Lage wäre, einen ausreichenden Strafregisterauszug vorzulegen. Ob eine solche Befristung mit dem Entzug verbunden wird, muss vor allem geprüft werden, wenn ein Patent entzogen wird, für dessen Erteilung die Eignung zum Vorgesetzten einer Schiffsmannschaft besonders gefordert wird.
- c) Mit dem Entzug verbundene Auflagen können die Art und Weise regeln, wie bei der Neuerteilung die Zulassungsvoraussetzungen für die Prüfung nachzuweisen sind.
 - Wird das Patent wegen Untauglichkeit entzogen, muss die Behörde zwar davon ausgehen, dass der erneute Nachweis nicht prognostizierbar ist. Gleichwohl kann sie bestimmen, dass der bisherige Patentinhaber, wenn er glaubt, nach Zeitablauf seine Tauglichkeit wieder nachweisen zu können, dafür bestimmte amts- oder fachärztliche Gutachten vorlegen muss.
 - Wird das Patent wegen charakterlicher Mängel entzogen, kann die Behörde neben oder anstelle einer Befristung auch die Auflage erteilen, dass die Vorlage eines neuen Strafregisterauszuges nicht genügt, sondern ein (medizinisch-) psychologisches Gutachten für eine Sozialprognose oder z.B. die Stellungnahme eines Bewährungshelfers vorzulegen ist.
 - Wird das Patent - ausnahmsweise - wegen Unfähigkeit entzogen, kann die Behörde die Auflage erteilen, die erfolgreiche Absolvierung von besonderen Schulungskursen nachzuweisen oder ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen.

4.6 Mitteilungen nach § 2.24 Nr. 6 Satz 1

Die entziehende Behörde teilt der ZKR zur Information der anderen zuständigen Behörden nach § 2.24 Nr. 6 Satz 1 ihre Entscheidung mit. Dazu gehören:

- Name der entziehenden Behörde und Datum der Entscheidung;
- Name und Anschrift des bisherigen Patentinhabers mit Angaben über Patentart, Nummer des Patentbesitzes und Ausstellungsdatum;
- Befristung und Auflagen.

Die Gründe für den Entzug, für eine Befristung oder für die Erteilung einer Auflage dürfen aus Datenschutzgründen nicht mitgeteilt werden. Beantragt der bisherige Patentinhaber jedoch bei einer Behörde ein neues Patent, die es nicht entzogen hat, dürfen aus diesem konkreten Anlass Informationen aus der bisherigen Patentakte an diese Behörde weitergegeben werden.

5. Befreiungen nach § 2.24 Nr. 5

- 5.1** Beantragt der bisherige Patentinhaber ein neues Patent, kann die zuständige Behörde (§ 2.11 Nr. 1) nach § 2.24 Nr. 5 den Bewerber ganz oder teilweise von der Prüfung befreien.
- 5.2** Sie muss davon Gebrauch machen, wenn das Patent wegen Untauglichkeit entzogen worden ist und wegen noch nicht zu großen Zeitablaufs keine Zweifel an der noch vorhandenen Befähigung bestehen.
- 5.3** Liegt zwischen dem Entzug und der beantragten Neuerteilung jedoch ein erheblicher Zeitraum, muss insbesondere geprüft werden, ob der Bewerber die Bestimmungen der aktuellen RheinSchPV kennt.
- 5.4** Eine Prüfung kommt auch dann in Betracht, wenn das Patent wegen charakterlicher Ungeeignetheit entzogen wurde, und bei dem Bewerber auch durch den Umfang seiner Kenntnisse geprüft werden soll, ob er wieder charakterlich geeignet ist, insbesondere Vorgesetzter einer Schiffsmannschaft sein kann.

Anhang 1: Zuständige Behörden nach § 2.22 RheinPatV.

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 3

Zuständige Behörden nach § 2.22 PatV-Rhein

Staat Etat	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance
B	FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel Postfach CH-4019 BASEL
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative 14, rue du Maréchal Juin F-67084 STRASBOURG Cedex
NL	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Postbus 20904 NL-2500 EX DEN HAAG

PROTOCOL 21

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 2008 en van 31 december 2008 op 1 januari 2009 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 2008 en van 31 december 2008 op 1 januari 2009 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 22

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 2009 tot 31 december 2009.

PROTOCOL 23

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 24

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 4 juni 2009 te Straatsburg.