

**CENTRALE  
COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**



**NAJAARZITTING 2009**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2009 - II)**

**Straatsburg, 3 december 2009**



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (09) 2 - Final**

**NAJAARZITTING 2009**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2009-II)**

**Straatsburg, 3 december 2009**



# 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
Protocol 2: Samenstelling van de Kamer van Beroep .....	1

## II. Algemene en juridische zaken

Protocol 3: Balans over de activiteitenperiode 2008 – 2009 .....	2
Protocol 4: Uitvoering van de werkprogramma's .....	5
Protocol 5: Oriëntaties van het Belgische voorzitterschap van de activiteitenperiode 2010 - 2011 .....	5
Protocol 6: Werkprogramma's .....	8
Protocol 7: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2010-2011 .....	29
Protocol 8: Klimaatverandering en Rijnvaart .....	30
Protocol 9: Internationale waarschuwings- en communicatieprocedure .....	33
Protocol 10: Internationale samenwerking van de CCR – Betrekkingen met de Europese Commissie .....	39
Protocol 11: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR .....	39

## III. Economische zaken

Protocol 12: Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis .....	44
----------------------------------------------------------------------------------------------	----

## IV. Afvalverwijdering en milieubescherming

Protocol 13: Tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart .....	53
Protocol 14: Vervoer van MTBE/ETBE en verontreinigingen van de Rijn .....	53

**V. Schipperspatenten en bemanning**

Protocol 15: Erkenning van het Hongaarse vaarbewijs .....	54
Protocol 16: Overeen te komen Administratieve Instemming met de Hongaarse Republiek .....	60

**VI. Verkeersregels**

Protocol 17: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikel 1.10) .....	93
Protocol 18: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Bijlagen 1, 3, 7 en 10) .....	93

**VII. Technische voorschriften voor schepen**

Protocol 19: Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Bijlage E, F en K) .....	97
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

**VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren**

Protocol 20: Opheffing van het ADNR - Invoering van het ADN op de Rijn .....	98
------------------------------------------------------------------------------	----

**IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg**

Protocol 21: Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg .....	113
--------------------------------------------------------------------	-----

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

Protocol 22: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	113
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

**XI. Begroting en beheer**

Protocol 23: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2008 van de Centrale Commissie .....	114
Protocol 24: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2008 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden .....	114

**XII. Diversen**

Protocol 25: 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 .....	114
Protocol 26: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde .....	115
Protocol 27: Persbericht .....	115
Protocol 28: Datum van de volgende vergadering .....	115





**AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2009**

---

**PROTOCOL 1****Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie  
Goedkeuring van de agenda**

Geen besluit.

**PROTOCOL 2****Samenstelling van de Kamer van Beroep****Besluit**

De Centrale Commissie heeft op voorstel van de Belgische, Duitse, Franse, Nederlandse en Zwitserse delegatie, overeenkomstig artikel 45a van het Verdrag van 1963 ter Wijziging van de Herzene Rijnvaartakte, die op 17 oktober 1868 in Mannheim werd ondertekend, voor de periode van 1 januari 2010 tot 31 december 2015 de volgende leden van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart benoemd:

Rechters:	Dhr. Wolfgang BALL	(Duitsland)
	Dhr. Herman CRAEYBECKX	(België)
	Mevr. Hélène GEBHARDT	(Frankrijk)
	Dhr. B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Nederland)
	Dhr. Fritz RAPP	(Zwitserland)
Plaatsvervangend rechters:	Dhr. Alfred Adelbert GÖBEL	(Duitsland)
	Dhr. Antoon VERSTREKEN	(België)
	Dhr. Bernard BANGRATZ	(Frankrijk)
	Dhr. K.F. HAAK	(Nederland -Bas)
	Mevr. Marie-Louise STAMM	(Zwitserland)

## PROTOCOL 3

### Balans over de activiteitenperiode 2008-2009

#### Besluit

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die hij voor de periode 2008-2009 had vastgelegd,

dankt dhr. LINGEMANN voor zijn efficiëntie en zijn standvastigheid als voorzitter, alsmede zijn team voor de uitgevoerde werkzaamheden.

#### Bijlage

### Realisatie van de doelstellingen van het CCR-Voorzitterschap 2008-2009

#### I. Inleiding

Het Duitse voorzitterschap heeft voor haar werkzaamheden de Verklaring van Bazel als uitgangspunt genomen. De zwaartepunten van het voorzitterschap waren een grondige bestudering van het thema Rijnvaart en klimaatverandering, de verdere ontwikkeling van de rechtsvoorschriften in de Rijnvaart en de internationale samenwerking van de CCR.

Wij hebben daarbij belangrijke stappen in een nieuwe richting gezet en het belang van de CCR als zelfstandige, internationale organisatie verder ontwikkeld en versterkt.

De Duitse delegatie dankt de andere delegaties, alsmede het secretariaat voor de nauwe en vruchtbare samenwerking en de grote inzet bij de uitvoering van de zwaartepunten van het voorzitterschap in de afgelopen twee jaar.

#### II. Zwaartepunten en maatregelen 2008/2009

##### 1. Klimaatbescherming en klimaatverandering

Het lijkt geen twijfel dat de klimaatverandering ook gevolgen voor de Rijnvaart met zich mee zal brengen. De opstelling van strategieën voor de omgang met de klimaatverandering is één van de belangrijkste taken van het nationale en internationale binnenvaartbeleid, en daardoor met name ook voor de CCR. De aanpassing van de Rijn- en binnenvaart aan de mogelijke gevolgen van de klimatologische veranderingen vereist een gecoördineerd handelen in overleg met alle betrokken partijen.

Het CCR-congres, dat op 24 en 25 juni 2009 met de titel "Rijnvaart en klimaatverandering – Uitdaging en Kans" in Bonn plaatsvond, bood een platform voor een discussie over de laatste wetenschappelijke inzichten. Bedrijfsleven, wetenschappers, politici en vertegenwoordigers van overheidsinstanties hebben gebruik gemaakt van deze gelegenheid om mogelijke opties te bespreken.

De resultaten van het congres vormen voor de lidstaten binnen de CCR de basis voor een goed gefundeerde benadering van dit onderwerp, dat in de komende jaren een steeds terugkerend thema zal zijn. Hierdoor is de CCR één van de belangrijkste discussiefora over het thema "Klimaatverandering en binnenvaart" geworden.

## 2. Milieubescherming

De CCR heeft de afgelopen twee jaar met klem aangedrongen op een verdere reductie van het energieverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen door binnenschepen, onder andere door het gebruik van brandstoffen met minder schadelijke bestanddelen, om zo de voorsprong die de binnenvaart heeft op andere verkeersdragers als het gaat om milieuvriendelijkheid te behouden.

De CCR richt haar inspanningen daarbij vooral op de toekomstige ontwikkeling van de communautaire richtlijnen op het gebied van brandstoffen en emissies. In het kader van de herziening van de EU-brandstofrichtlijn kon weliswaar ook voor de binnenvaart vanaf 1.1.2011 de invoering van zwavelarme brandstoffen (< 10 ppm) worden bereikt, maar om ook de uitstoot van kooldioxide terug te dringen, moeten wij er nu voor zorgen dat het brandstofverbruik in de binnenvaart wordt gereduceerd. Verder zijn met name in het licht van de „impact“-studie van de EU, ambitieuzere initiatieven en voorstellen van de CCR wenselijk.

## 3. Ontwikkeling van de regelgeving voor de Rijnvaart

- a) De CCR heeft zich tot doel gesteld haar regelgeving duidelijker en eenvoudiger te maken, zonder de veiligheid- en milieustandaard aan te tasten. De CCR heeft tegen deze achtergrond richtsnoeren voor haar reglementaire activiteiten aangenomen. Daardoor is er zowel inhoudelijk als procedureel een basis gelegd voor de modernisering van de reglementen van de CCR.

In de afgelopen twee jaar is veel vooruitgang geboekt bij de tenuitvoerlegging van dit principiële besluit. Er ligt nog wat werk in het verschiet voor het geplande “Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel”, dat tot nu toe nog niet is aangenomen.

- b) Het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart is op 1.11.2009 van kracht geworden. De CCR heeft een particuliere onderneming de opdracht gegeven een modern, elektronisch betalingssysteem te ontwikkelen. De Conferentie van Verdragsluitende Partijen heeft voor het in bedrijf nemen van het systeem de datum van 1.7.2010 vastgesteld.

De Conferentie van Verdragsluitende Staten heeft nu tot taak, het Verdrag aan de huidige milieureisten en de laatste stand van de techniek aan te passen. Daarbij zal de Conferentie door de CCR in het kader van haar competenties worden ondersteund.

## 4. Internationale samenwerking

- a) Eén van belangrijkste streefdoelen van de CCR is de versterking en uitbreiding van de samenwerking met de EU. In de afgelopen twee jaar hebben er verschillende gesprekken tussen vertegenwoordigers van de CCR en de EU-Commissie plaatsgevonden, waarbij de koers voor een nog intensievere samenwerking is uitgezet.
- b) De door de CCR beoogde intensivering van de samenwerking met andere Europese Rivierencommissies is in de afgelopen twee jaar met betrekking tot de Moezelcommissie verder geconcretiseerd. Door de wederzijdse toekenning van de waarnemersstatus heeft de samenwerking een stabiele basis gekregen. Inhoudelijk zal om te beginnen gewerkt worden aan de harmonisatie van de politievoorschriften en de marktobservatie.

De samenwerking tussen de CCR en de DC kon vanwege het stagnerende proces van de herziening van het Verdrag van Belgrado niet in de gewenste omvang worden uitgebreid. Voornemens om gemeenschappelijke vergaderingen van de CCR en de DC te organiseren, zouden na de afronding van de onderhandelingen over de herziening van het genoemde verdrag, weer in het vizier genomen moeten worden.

Aan het Groothertogdom Luxemburg werd de waarnemersstatus toegekend. Ook ten aanzien van de samenwerking met de waarnemerstaten uit Midden- en Oost-Europa valt de balans positief uit. Hier kan worden gewezen op de administratieve samenwerkingsovereenkomsten voor de erkenning van vaarbewijzen en patenten, die met Roemenië en de Tsjechische Republiek tot stand zijn gekomen. Binnenkort zal ook met Hongarije een dergelijke overeenkomst worden ondertekend.

- c) De CCR en de ICBR hebben door middel van hun gemeenschappelijke aanbevelingen voor structurele maatregelen voor de Rijn als waterweg een belangrijke bijdrage geleverd aan de door beide organisaties nagestreefde evenwichtige behartiging van ecologie en scheepvaart. De constructieve betrokkenheid van de ICBR bij het CCR-congres 2009, "Klimaatverandering en Rijnvaart" toont aan dat beide organisaties zich inspanssen, het wederzijdse begrip voor de belangen van de scheepvaart en de bescherming van het water te bevorderen. Hierdoor is de basis gelegd voor meer gemeenschappelijke projecten en bijeenkomsten in de toekomst.
- d) De uitwisseling van informatie op internationaal niveau kon in de afgelopen twee jaar met name worden verbeterd dankzij het gemeenschappelijke project van de EU en de CCR op het gebied van de marktobservatie. Door de intensivering van de samenwerking met de Europese Commissie wordt een integratie van dit gemeenschappelijke project in stabiele samenwerkingstructuren op langere termijn voorbereid.

#### 5. Presentatie naar buiten toe

In de periode van het Duitse voorzitterschap viel het jubileum van het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim. De jubileumfeestelijkheden boden een gelegenheid om terug te kijken op de historische ontwikkeling van de "Mannheimer grondbeginselen". Het belang en de actualiteit van de Akte van Mannheim voor de vrijheid en eenheid van het scheepvaartregime op de Rijn in de 21ste eeuw is bij deze gelegenheid duidelijk naar voren gebracht.

De CCR is er in de laatste twee jaar mee begonnen, haar profiel als actieve, efficiënte en innovatieve organisatie naar buiten toe te communiceren en dit zowel binnen vakkringen als naar het grote publiek. De modernisering van de homepage is inhoudelijk en technisch al ver voortgeschreden. Een doelgerichte uitbreiding van het internetaanbod blijft een belangrijke, vaste taak. De voor de sector door de CCR in de laatste twee jaar georganiseerde thematische bijeenkomsten, in de vorm van workshops en "round table"-bijeenkomsten werden door besluitvormers van binnenvaartbedrijfsleven en overheden zeer positief beoordeeld.

### III. Vooruitzichten

Het Duitse voorzitterschap heeft in veel opzichten het werk van het vorige Zwitserse voorzitterschap overgenomen en voortgezet. Tegelijkertijd zijn er impulsen voor nieuwe ontwikkelingen gegeven. Het binnenvaartbeleid in Europa moet ook in de toekomst tussen alle betrokken partijen nauw worden gecoördineerd. Het gelijktijdige voorzitterschap van België in de CCR en EU biedt goede kansen, de belangen van de binnenvaart te bevorderen.

## PROTOCOL 4

### Uitvoering van de werkprogramma's

Geen besluit.

## PROTOCOL 5

### Oriëntaties van het Belgische voorzitterschap van de activiteitenperiode 2010-2011

#### Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2010-2011 worden vastgesteld,

dankt de Belgische delegatie voor de voorbereidende werkzaamheden in het kader van het toekomstige voorzitterschap,

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2009-II-6).

#### Bijlage

### Oriëntaties van het Belgische voorzitterschap

#### 1. Band Rijnvaart – Noord/Zuid netwerk

Het Belgische Voorzitterschap heeft de intentie de plenaire vergadering in het voorjaar van 2011 in België te organiseren. Dit zou de gelegenheid bieden de interesse van de CCR en haar potentiële rol voor de binnenvaart buiten het Rijnstroomgebied te onderstrepen. Het is de bedoeling bij die gelegenheid een bezoek te plannen aan een aantal infrastructuurvoorzieningen voor de verbinding Seine-Schelde en daarbij een presentatie van de toekomstperspectieven voor deze verbinding te verzorgen.

#### 2. Platina congres

Er zal gestreefd worden naar een gezamenlijke bijdrage van het Belgisch Voorzitterschap en de CCR aan een belangrijk evenement voor de binnenvaart dat door Promotie Binnenvaart Vlaanderen in het kader van PLATINA in de tweede helft van 2010 wordt georganiseerd.

In dit verband wordt gedacht aan de presentatie van twee studies die momenteel in België worden ondernomen (Onderzoek naar dubbelwandigheid van kleine binnenvaarttankers – Studie naar energetische verbeteringen van binnenvaartschepen), evenals van het geactualiseerde CCR-rapport "Schepen van de Toekomst".

### **3. ITF Leipzig**

Deelname aan de conferentie van de ITF in Leipzig in mei 2010 over innovatie in de vervoerssector. Het Belgische voorzitterschap is voorstander van de presentatie van een rapport van de CCR over de innovatieve kracht van de binnenvaart.

Deze bijdrage zou best voorbereid worden door een ad-hocgroep die het rapport van de CCR uit 2002, "Schepen en scheepvaart van de toekomst", zou kunnen actualiseren. Deze werkzaamheden zouden ertoe bijdragen de betrokkenheid van de CCR bij initiatieven van PLATINA op het gebied van innovaties in de binnenvaart te versterken.

### **4. Samenwerking met de Europese Commissie**

Het Belgische Voorzitterschap wenst de aan de gang zijnde besprekingen met betrekking tot de samenwerking tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie voort te zetten. Hierbij zijn twee luiken te onderscheiden:

- Optimaliseren van de formule "Joint Working Group" zoals die bestaat in het domein van de technische voorschriften, door het sluiten van een administratief akkoord van het type "joint management agreement" overeenkomstig de bestaande communautaire procedures. Deze formule zou vervolgens kunnen worden uitgebreid tot het andere domeinen waarin de CCR regelgevend optreedt of taken vervult voor de Commissie (marktobservatie). Deze initiatieven zouden op korte termijn (2010) gepland worden.
- Onderzoek naar de modaliteiten voor een gemeenschappelijke werkstructuur die binnen een termijn van ongeveer drie jaar kan aansluiten op de huidige mechanismen (PLATINA, marktobservatie, joint management op het gebied van de technische voorschriften) en het eveneens mogelijk maakt andere taken toe te voegen.  
De rechtsgrondslag voor dit instrument zou kunnen bestaan uit een tussen de CCR en de Europese Gemeenschap te sluiten verdrag.

### **5. Modernisering van de Europese binnenvaart**

Tegen de achtergrond van het herstel na de crisis, zal de CCR zich inzetten voor de ondersteuning van initiatieven die kunnen bijdragen aan de modernisering van de binnenvaart.

- Herziening van de regelgeving op het gebied van vaarbewijzen en bemanningen

Innovatie en modernisering van de binnenvaart moet gelijk opgaan met een daarop afgestemde ontwikkeling van het reglementair kader.

In de periode 2010-2011 zal er veel werk worden verricht op het gebied van de beroepskwalificaties. De CCR heeft al te kennen gegeven dat zij veel belang hieraan hecht. Het Comité STF heeft ook al een aantal voorstellen gedaan.

Het Belgische voorzitterschap wenst deze werkzaamheden de nodige prioriteit te verlenen:

- voortzetting van het overleg over de examenmodaliteiten;
- gebruik van simulatoren;
- herziening van de regelgeving op het gebied van de samenstelling van de bemanning.

Daarbij gaat het erom een loopbaan in de binnenvaart mogelijk te maken voor personen die in andere sectoren beroepservaring hebben opgedaan. Na een versnelde opleiding met behulp van moderne opleidingstechnieken die een vermindering van de vereiste ervaringsduur in de binnenvaart zouden rechtvaardigen, zouden deze personen snel naar de binnenvaart moeten kunnen overstappen.

Verder wenst het Belgische voorzitterschap zich tot taak te stellen, substantiële vooruitgang te boeken bij de erkenning van dienstboekjes van derde staten buiten het Rijnstroomgebied.

- ISGINTT

Op het vlak van het vervoer van gevaarlijke goederen, bestaat de modernisering uit een betere coördinatie tussen de interface schip/land. Dit is het doel van het ISGINTT-project.

Naar verwachting zal het ISGINTT-document in 2010 ter perse gaan. Het voorzitterschap wenst met ondersteuning van het secretariaat een conferentie te organiseren om de ISGINTT te presenteren en de aandacht op dit handboek te vestigen.

Bij dit initiatief zouden ook de grote binnen- en zeehavens betrokken kunnen worden. De conferentie zou plaats kunnen hebben in een Belgische haven of in Brussel, waar ook de meeste betrokken beroepsverenigingen hun zetel hebben.

- Stimuleren van de binnenvaart als duurzaam transportmiddel

Uitbreiding van het gebruik van nieuwe technologieën in de binnenvaart om de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van dit transportmiddel te versterken voor de toekomst (digitale tachograaf, RIS, herziening van de emissiewaarden van motoren, uitrusting van schepen, "cold ironing", etc.).

Dit activiteitengebied zal prioritair worden aangepakt.

- Aanpassing aan de klimatologische veranderingen

Het Belgische voorzitterschap wil de op het congres van de CCR van 2009 over "Klimaatverandering en Rijnvaart" behandelde oriëntaties ten uitvoer brengen.

- Vereenvoudigen van de regelgeving

Voort werken aan de herziening en vereenvoudiging van de CCR-reglementering met als doel bij te dragen tot de harmonisering van de regelgeving op Europees vlak.

## **6. Reflecties over de organisatie van de CCR**

De laatste, omvangrijke omwentelingen met betrekking tot de organisatie van de CCR dateren uit 2001 (instelling van de status van waarnemerstaten, erkende organisatie, etc.).

Na een periode van nu bijna tien jaar, zou het zinvol zijn deze maatregelen door te lichten om vast te stellen of deze eventueel geactualiseerd dienen te worden en de interne organisatie op bepaalde punten kan worden verbeterd.

## PROTOCOL 6

### Werkprogramma's

#### Besluit

De Centrale Commissie,

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

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2010-2011.

#### Bijlage

#### I – Comité Binnenvaartrecht

#### HOOFDTAKEN van het COMITÉ DF:

Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

n°	Taak	Mandaat / Onderwerp	Begin	Einde	Prioriteit
1	Opstelling van een verordening voor de invoering van een attest varende personeel in de binnenvaart	Besluit 2003-I-8	2006	2010	I
2	Geconsolideerde versie van de Akte van Mannheim	Comité DF va 2 april 2009 (DF (09)m 5)	2009	2010	I
3	Vraagstukken die samenhangen met de betrekkingen met de Europese Unie en het naast elkaar bestaan van Rijnregelgeving en communautair recht Onderzoek van de uitvoeringsmodaliteiten van het samenwerkingsakkoord tussen CCR en EC		2010	2011	I
4	Sancties op grond van het nationaal recht bij overtredingen van de Rijnregelgeving	DF (09)m 5	2008	2011	II
5	Onder één noemer brengen van binnenvaart en milieubescherming (Natura 2000)	PRE (09) 15	2010	2011	II
6	Rijnvaartverklaring – Herziening van besluit 1984-I-3		2008	2011	II
7	Beroepsmogelijkheden voor het personeel bij geschillen		2009	2011	II
8	Afsluiten van privaatrechtelijke contracten door de CCR	Administratief Subcomité	2010	2011	II



## II – Economisch Comité

### HOOFDTAKEN van het COMITE ECO:

Taken					
<b>1.</b>	<b>Thema's</b> - Effecten van de klimaatverandering op de Rijn - Vraagstukken op het gebied van de binnenvaart - Gedachtewisseling over het verkeersbeleid in Europa met betrekking tot de binnenvaart en de ontwikkeling van het binnenvaartverkeer; bevordering van de Rijnvaart				
Nr.	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
1.1	Klimaatverandering Bijdragen vanuit economisch perspectief a) Gevolgen voor de binnenvaart en evaluatie van de in de toekomst vereiste vervoerscapaciteit („ <i>Adaptation</i> “) b) Milieuvriendelijk karakter van de vervoersdrager ; evaluatie van mogelijke maatregelen om deze positie te versterken (“ <i>Mitigation</i> ”)	I-10	II-11	Werkzaamheden in samenspraak met de Comités RV en TP; Regelmatig verslag over de stand van zaken en de te verstrekken oriëntaties (Zie Besluit 2009-II-...)	I
1.2	Schepen van de toekomst - Actualisering van het verslag - Presentatie van de resultaten	I-10	I-10	Geplande voordrachten in het kader van ITF (Leipzig, mei 2010) en van PLATINA (Brussel, oktober 2010)	I
1.3	Economische vraagstukken met betrekking tot de situatie op de vervoers- en binnenvaartmarkt a) Voortzetting van het overleg over de crisis in de drogeladingvaart b) Voortzetting van de gedachtewisseling met het tankvaartbedrijfsleven (wijziging van de samenstelling van de vloot)	I-10	II-11		I
1.4	Overleg over en voorstellen voor de voortzetting van het project “Observatie van de Europese binnenvaartmarkt”	I-10	I-10	In het kader van de onderhandelingen met de EC	I
1.5	Economische regels voor de vervoerssector/binnenvaart a) Toerekening van externe kosten en doorberekening van infrastructuurkosten aan de binnenvaart b) Broeikasgasemissierechten	I-10	II-11	- Opvolging van de werkzaamheden van de EC - Voorlopig door het secretariaat uitgevoerde werkzaamheden met het oog op de te leveren bijdragen (zie ook 2.1)	II  I

Taken					
Nr.	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
1.6	Bevordering van het vervoer over water a) Enkele bijdragen met betrekking tot het actieplan NAIADES b) Integratie van het vervoer over water in de logistieke keten	I-10	II-11		II
1.7	Arbeidsmarkt a) Aanvulling van de gegevens over de nationale arbeidsmarkten b) Overzicht van de internationale arbeidsmarkt en analyse	I-10 I-10	I-10 I-11		II
<b>2.</b>	<b>Instrumenten</b> <b>a) (beperkt-) openbare bijeenkomsten (rondetafelgesprekken, symposia, colloquia, congressen)</b> <b>b) Econometrisch instrument: marktobservatie</b>				
2.1	Organisatie van rondetafelgesprekken en andere vergaderingen van de CCR of in het comité (thematische bijeenkomsten) over actuele vraagstukken; actuele thema's volgens de appreciatie van het comité a) Workshop over de toerekening van externe kosten en de gevolgen voor de concurrentiepositie van de binnenvaart als verkeersdrager b) Workshop over de broeikasgasemissierechten op het gebied van verkeer met betrekking tot de binnenvaart als verkeersdrager	I-10 II-10 II-10	II-11 II-10 II-10	De in het bijzonder betroffen bedrijfstakken zullen bij deze werkzaamheden worden betrokken Toerekening van externe kosten Broeikasgas-emissierechten (zie 1.5 boven)	I
2.2	Ontwikkeling van marktobservatie van de binnen- en de Rijnvaart en de karakterisering van de meetinstrumenten	I-10	II-11	Halfjaarlijkse publicaties; regelmatige verslagen over de economische situatie met het oog op de crisis	I

### III - Comité afvalverwijdering en milieubescherming

#### HOOFDTAKEN van het COMITÉ ED:

1. In overleg met de CVP, de behandeling van vraagstukken in verband met het Uitvoeringsreglement van het CDNI;
2. Bestudering van vraagstukken die samenhangen met de bescherming van het milieu in de binnenvaart, voor zover deze niet vallen onder de bevoegdheid van een ander comité van de Centrale Commissie.

n°	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
<b>CDNI</b>					
1.1	Procedures van Deel B ( afval van de lading)				
	a) evaluatie van de losstandaarden en gebruik van de stoffenlijst	I-10	II-11		II
	b) uitwerken van een procedure voor het lossen van gasvormige ladingresten losstandaarden ontvangstinrichtingen voor gasvormig afval (kenmerken, aantal, netwerk)	I-10	II-10		I
1.2	Aanpassing van de teksten van Deel A (olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval)	I-10	I-10		I
1.3	Financiering van de diverse afvalcategorieën in het Verdrag:				
	a) evaluatie van tariefstructuren voor de financiering van olie- en vethoudend afval (aspect: afvalvermindering; evenwichtige verdeling van de lasten);	I-10	II-10		I
	b) Voor de overige afvalcategorieën: overzicht van de bestaande financieringsmethodes in de lidstaten; in het voorkomende geval: voorstellen voor harmonisatie.	I-10	II-11		I
<b>CCR</b>					
2.1	Gebruik van verfstoffen ter bescherming van aan water blootgestelde oppervlakken				
	a) overzicht van gebruikte producten	I-10	II-10		I
	b) ecologische evaluatie (bestaande regelgeving)	I-11	I-11		I
	c) opstelling van specifieke regels voor de binnenvaart	II-11	II-11		II
2.2	Klimaatverandering vaststelling van mogelijke bijdragen aan de verbetering van het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart	II-10	II-11		I

#### IV - Permanent Technisch Comité

##### HOOFDTAKEN van het COMITE TP:

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

De meest relevante werkzaamheden van het Permanent Technisch Comité voor het jaar 2010/2011 zijn:

- Aanpassingen van de Rijnvaart aan de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering (zie punt 1)
- Vaststelling van de overeengekomen lage rivierstand 2012 (zie punt 2)
- Onderzoek van de noodzaak en eventueel afstemming van het concept en maken van een overzicht voor ligplaatsen aan de Rijn (zie punt 3)

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
<b>1.</b>	Aanpassingen van de Rijnvaart aan de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5				
1.1	Ontwikkeling van grensoverschrijdende actiemogelijkheden voor de aanpassing aan de klimaatverandering		1/2010	12/2011	Voorstel voor uitgangspunten van actiemogelijkheden in de najaarsvergadering van 2011	I
1.2	Informatie-uitwisseling over de activiteiten in de lidstaten en inventarisatie van actiemogelijkheden voor de aanpassing aan de klimaatverandering				Er moet een overzicht van de lopende werkzaamheden en maatregelen (bijv. Klimaat-scenario's, infrastructuurprojecten) worden opgesteld	I
1.3	Samenwerking met ICBR en CHR				Inzamelen van hydrografische (bijv. Project RheinBlick 2050) en ecologische (bijv. implementatie KRW en Rijn2020) informatie. Afstemming van de samenwerking tussen de drie organisaties	I
<b>2.</b>	Vaststellen van de overeengekomen lage rivierstand 2012		2/2010	12/2012		I
<b>3.</b>	Onderzoek van de noodzaak en eventueel afstemming van het concept en maken van een overzicht voor ligplaatsen aan de Rijn	2007-II-6, IV		4/2011	Coördinatie en internationale afstemming van nationale concepten ten aanzien van de geografische verdeling en capaciteit	I

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
4.	Onderhoud en permanente verbetering van de waterweg in overeenstemming met de ontwikkeling van de binnenvaart, ook rekening houdend met de ontwikkeling van de binnenvaart-informatie-systemen (RIS)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26				
4.1	Beschikbaarheid v/d sluizen aan de Boven-Rijn	2007-II-6, IV			Onderzoek v/d ontwikkeling v/d beschikbaarheid en van de noodzaak van bijzondere maatregelen	II
4.2	Bruggendoorvaarthoogte op de Boven-Rijn	TP (06) 16	2/2006	10/2011	Updating van het verslag van 2001 (Besluit 2001-I-28)	II
4.3	Evaluatie van nieuwe maatregelen					---
5.	Beschikbaarheid van de waterweg Rijn als infrastructuur van transportketens					
5.1	Inventarisatie en analyse van de beperkingen door festiviteiten	2007-II-6, IV		4/2011	Inventarisatie en analyse van de beperkingen alsmede onderzoek v/d de noodzaak van bijzondere maatregelen zoals het bepalen van doelstellingen	II
5.2	Inventarisatie van de beperkingen door ongevallen	2007-II-6, IV		4/2010	Inventarisatie en analyse van de beperkingen alsmede onderzoek v/d de noodzaak van bijzondere maatregelen	II
	Analyse			4/2011		
5.3	Inventarisatie van de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen	2004-I-27		4/2010	Overeenkomende proefvaarten konden vanwege de waterstanden nog niet plaatsvinden	II
	Analyse			4/2011		
6.	Vorbereiding van de goedkeuring van de bouwwerkzaamheden die gevolgen voor de scheepvaart hebben	1995-I-29			Vorbereiding van ontwerpbesluiten voor de plenaire vergadering	---
7.	Onderzoek van de ontwikkeling van de waterstanden beneden de sluis van Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Evaluatie van permanente maatregelen	---
8.	Analyse van geval tot geval van ongevalgegevens met betrekking tot de infrastructuur van de waterweg	2006-I-4, IV				---

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
9.	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de implementatie van de Europese kaderrichtlijn water; in voorkomend geval, indienen van voorstellen; medewerking bij de Common Implementation Strategy (CIS)	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12				---
10.	Medewerking aan de implementatie van de kaderrichtlijn water in samenwerking met de ICBR					---
11.	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de implementatie van de communautaire Richtlijn Fauna-Flora-Habitat van de; in voorkomend geval, indienen van voorstellen; medewerking in de Working Group on Rivers van de Europese Commissie	2004-I-12 2005-I-12	10/2003			---
12.	Volgen van de activiteiten van andere internationale organisaties en samenwerking met die organisaties					---

## V – Comité Politierglement

### HOOFDTAKEN van het COMITE RP:

veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer  
Binnenvaartinformatiediensten  
(River Information Services – RIS)

#### betrokken reglement

Rijnvaartpolitierglement (RPR); Handboek voor de marifonie in de binnenvaart;  
Besluiten over de richtlijnen en standaarden van de River Information Services, Reglement van  
Onderzoek schepen op de Rijn

#### Relevante werkzaamheden van het Comité Politierglement voor het jaar 2010/2011

Afmetingen van samenstellen,  
vrij zicht vanaf het stuurhuis, Inland AIS

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
<b>1.</b>	<b>Algemene verdere ontwikkeling van de verkeersvoorschriften</b>						
1.1	Herstructurering/verdergaande harmonisatie van de verkeersvoorschriften incl. CEVNI	RP (07) 7	4/2007	12/2010	In samenwerking met VN/ECE en rivierencommissies	Verdergaande harmonisatie v/d Europese verkeersvoorschriften	I RP/G
1.2	Aanpassing van de voorschriften aan het Scheepsafvalstoffenverdrag	Inwerkingtreding van het Verdrag	8/2009	6/2010	Onder leiding van ED	Wijziging van het RPR	I RP/G
1.3	Aanpassing van de talenkennis die vereist kan worden aan de ontwikkelingen in de binnenvaart		9/2008	12/2010	Onder leiding van STF, verduidelijking van verkeersvoorschriften mogelijk	Wijziging RPR, handboek marifonie binnenvaart	I RP/G
1.4	Overname nationale voorschriften voor pleziervaartuigen en kleine schepen in het RPR				Beginselbesluit en opstellen van de voorschriften	Wijziging van het RPR (aanvulling)	II RP/G
<b>2.</b>	<b>Wijziging van het RPR op grond van huidige ontwikkelingen of opgedane ervaring</b>						
2.1	Modernisering van de eisen m.b.t. vrij zicht		9/2004	12/2010	Samenwerking RP en RV evenals met JWG	Wijziging van het RPR (en v/h ROSR) en van de Richtlijn 2006/87/EG)	I RP/G
2.2	Verduidelijking van tekens van vaartuigen die gevaarlijke goederen vervoeren		9/2008	12/2010		Wijziging van het RPR	I RP/G

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
2.3	Onderzoek van en voorstellen voor maatregelen in verband met de bevordering van de duwvaart	2003-I-21		12/2011	Vergroting van de waterstandsmarge voor de toelating van 6-baks-duweenheden; in samenwerking met TP; proefvaarten moeten nog worden onderzocht	Wijziging van het RPR	I
							RP/G
2.4	Vereenvoudiging en verduidelijking van de voorschriften voor de ten hoogste toegelaten afmetingen van een samenstel van vaartuigen op de Midden-Rijn		8/2006	12/2011		Wijziging van het RPR	I
							RP/G
2.5	Aanvulling van de tekens van lange schepen of samenstellen	Bijeenkomst met politie te water 2009	2/2011	12/2011		Wijziging van het RPR (aanvulling)	II
							RP/G
<b>3.</b>	<b>Uniforme toepassing van de verkeersvoorschriften door de lidstaten</b>						
3.1	Vaststellen van voorwaarden voor een uniforme procedure in geval van een verbod een reis voort te zetten				met DF		I
							RP/G
3.2	Afspraken over het opleggen van andere sancties						II
							RP/G
3.3	Onderzoek en behandeling van nog open vraagstukken en voorstellen met de politie te water 2006 en 2009		3/2007	12/2011			II
							RP/G
<b>4.</b>	<b>Tracking &amp; Tracing van schepen in de binnenvaart</b>						
4.1	Onderzoek van de noodzaak en eventueel voorbereiden van een richtlijn voor de inbouw en het gebruik van Inland AIS-apparatuur			4/2011	Op voorstel van de Groep Deskundigen en van de Duitse delegatie	geen	I
							RIS/G



Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
4.2	Uitrusting van pleziervaartuigen met Inland AIS		6/2008	12/2010		Eventueel wijziging van de standaard, aanvulling van het RPR en van het ROSR	I
							RIS/G
4.3	Aanpassing van de standaard aan de Verordening (EG) 415/2007			4/2010		eventueel wijziging van de standaard	II
							RIS/G
4.4	Actualisering van de standaard	2006-I-21			Actualisering in overleg met de expertgroep en de Europese Gemeenschap	Opstellen van documenten ter verduidelijking, ter correctie en ter aanvulling; eventueel wijziging van de standaard	II
							RIS/G
4.5	Onderzoek van de noodzaak en eventueel opstellen van technische voorwaarden voor GPS-positiesensoren en GPS-kompassen		3/2009	12/2012	Overname van voorwaarden voor de zeevaart	eventueel aanvulling van het ROSR	II
							RIS/G
<b>5.</b>	<b>Inland ECDIS</b>						
5.1	Ontwikkelen van voorwaarden voor de visualisering van Inland AIS informatie, vooral voor de schip-schip communicatie		9/2007	6/2011	op basis van een pilotproject in Duitsland	Geen; eventueel standaard voor fabrikanten	I
							RIS/G
5.2	Aanpassing van de standaard aan de desbetreffende toekomstige EG-verordening		3/2008	4/2010		eventueel wijziging van de standaard	II
							RIS/G

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
5.3	Actualisering van de standaard	2001-I-16			Actualisering in overleg met de expertgroep en de Europese Gemeenschap (o.a. eisen gesteld aan de kwaliteit en de minimuminhoud van de Inland ECDIS-kaarten; aanduiding van de minimale diepte van de vaargeul)	Opstelling van documenten ter verduidelijking, ter correctie en ter aanvulling; eventueel wijziging van de standaard	II
							RIS/G
<b>6.</b>	<b>Berichten aan de scheepvaart</b>						
	Actualisering van de standaard	2004-I-17			Actualisering in afstemming met de Groep Deskundigen en de Europese Gemeenschap	Opstelling van documenten ter verduidelijking, ter correctie en ter aanvulling; eventueel wijziging van de standaard	II
							RIS/G
<b>7.</b>	<b>Elektronische meldingen in de binnenvaart</b>						
7.1	Nagaan van het succes van de invoering van verplicht elektronisch melden, voorstellen voor uitbreiding	2006-II-23, 2007-I-14, 2009-I-17	9/2008	12/2010	Zo nodig uitvoering van een workshop	Wijziging van het RPR	I
							RIS/G
7.2	Actualisering van de standaard	2003-I-23			Actualisering in overleg met de expertgroep en de Europese Gemeenschap	Opstelling van documenten ter verduidelijking, ter correctie en ter aanvulling; eventueel wijziging van de standaard	II
							RIS/G

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
<b>8.</b>	<b>Fundamentele aspecten van het gebruik van RIS</b>						
8.1	Gegevensbescherming bij de RIS				Speciale betekenis voor het scheepvaartbedrijf slevan; conclusie van de RIS-workshop; met DF	Momenteel niet te overzien	I RP/G
8.2	Analyse van inzameling RIS-informaties aan boord; onderzoek inzake ergonomie en veiligheid		3/2008	10/2012	analyse van "Best Practice" studies en raadplegingen	geen; eventueel richtlijn voor installatie in stuurhuis	II RIS/G
<b>9.</b>	<b>Ondersteuning van het gebruik van de RIS-standaard</b>						
9.1	Indien noodzakelijk actualisering van de bestaande gidsen voor Inland ECDIS; berichten aan de binnenvaart, Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart	2002-I-28	9/2010	9/2011	Hulp aan ontwikkelaars en gebruikers	geen	II RIS/G
9.2	Organisatie van een RIS-workshop voor alle RIS-standaarden		9/2010	11/2011	Verbetering van de aanvaarding, feed-back voor de Groep Deskundigen en de bevoegde overheden	geen	II RIS/G

**VI – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**

**HOOFDTAKEN van het COMITÉ STF:**

Aangelegenheden met betrekking tot de bemanning en beroepsopleidingen

**Betrokken reglementen**

Reglement inzake binnenvaartpersoneel  
Actualisering van dienstaanwijzingen (richtlijnen) voor bevoegde instanties

Nr.	Taken	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor reglementen	Prioriteit
<b>1.</b>	<b>Vaste taken (betreffende bestaande regelgeving)</b>						
1.1	Reglementaire reorganisatie	Opstellen van een reglement betreffende het scheepvaartpersoneel	2008	2010			I
1.2	Reorganisatie van dienst-instructies		2010	2011	Noodzakelijke aanpassingen vanwege de goedkeuring van het nieuwe reglement betreffende het scheepvaartpersoneel. Vereenvoudiging van de aan bevoegde instanties gerichte richtlijnen		I
1.3	Gemeenschappelijke vergadering van examen-commissies			okt/nov 2011	Beperkt tot de commissies van onderzoek van de lidstaten van de CCR. Bespreking van het punt van de praktijk-examens en simulatoren		I
<b>2.</b>	<b>Erkenning van door derde staten afgegeven vaarbewijzen en certificaten</b>						
2.1	Erkenning van vaarbewijzen en bewijzen van geschiktheid voor de radarvaart		2007	In functie van de verzoeken tot erkenning die worden ingediend			I

Nr.	Taken	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor reglementen	Prioriteit
2.2	Erkenning van buiten de Rijn afgegeven dienstboekjes	- Wederzijdse erkenning van dienstboekjes in Europa	2007	2010	Verzoeken van Bulgarije, Oostenrijk, Hongarije, Polen en Roemenië	- Goedkeuring van een besluit ter erkenning van de dienstboekjes - Overeenkomen van een administratieve afstemming met de betrokken landen	I
<b>3. Evolutie van de regelgeving</b>							
3.1	Classificatie van de patenten en afmetingen van de schepen	- Aanpassing van de vereisten voor pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 40 m - Versoepeling van de vereisten voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 40 m	2009	2011		Aanpassing van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel	II
3.2	Rationalisatie van de verwerving van specifieke vaarwegkennis	Organisatie van een workshop op basis van een onderzoek naar de situatie in de verschillende binnenvaartlanden en het in september 2005 aangenomen rapport van de gezamenlijke werkgroep CCR-DC	2004	2011	Goedkeuring van een gemeenschappelijke verklaring van alle betrokken landen teneinde voor het verkrijgen van specifieke vaarwegkennis een vergelijkbare situatie tot stand te brengen	Eventueel een aanpassing van het reglement betreffende het scheepvaartpersoneel	II
3.3	Verplichte invoering van een digitale tachograaf in de Rijnvaart	Follow-up van de rondetafel van 9 oktober 2009 Voorstel voor maatregelen conform de besluiten van het Voorbereidend Comité van de CCR	2009	2011			II
3.4	Gebruik van simulatoren	Organisatie van een rondetafel		2011		Eventueel een aanpassing van het reglement betreffende het scheepvaartpersoneel	II

Nr.	Taken	Mandaat / doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor reglementen	Prioriteit
3.5	Invoering kwaliteitskeurmerk voor opleidingen voor matroos en machinist	Werkzaamheden samen met Edinna en Platina			De modaliteiten voor deze activiteiten moeten nog worden vastgelegd. Dit vergemakkelijkt erkenningen op der Rijn van kwalificaties die verkregen zijn door een opleiding in een land dat geen lid is van de CCR	Eventueel een aanpassing van het reglement betreffende het scheepvaartpersoneel	II
3.6	Communicatie (voertaal) in de binnenvaart	Follow-up van de rondetafel Bijdrage aan werkzaamheden in andere instanties					II

## VII – Comité Reglement van onderzoek

### HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:

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

#### Betrokken reglementen

Bijlagen bij Richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen;  
Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR);  
Dienstinstructies voor de bevoegde autoriteiten en Commissies van Deskundigen

#### Relevante werkzaamheden van het Comité Reglement van onderzoek voor het jaar 2010/2011

verdere verbetering van de milieu-eigenschappen van de binnenschepen;  
harmonisatie van nationale voorschriften op EG-niveau;  
modernisering en vereenvoudiging van de technische voorschriften;  
analyse en implementatie van praktische ervaringen

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
<b>1.</b>	<b>Emissies van broeikasgassen</b>						
	Opstellen van een verslag over de mogelijkheden om brandstofverbruik en CO <sub>2</sub> -emissies te verminderen	2008-I-12, 2009-I-5, 2009-II-8	11/2006	12/2011	In samenwerking met beroepsorganisaties en andere internationale organisaties	Momenteel geen	I
							RV/G
<b>2.</b>	<b>Classificatiebureaus</b>						
2.1	Erkenning van classificatiebureaus			6/2010	Meerdere aanvragen voor het ROSR en de richtlijn zijn al meer dan een jaar geleden ingediend	Wijziging techn. voorschriften	I
							RV/G, JWG
2.2	Verbetering van de samenwerking met de classificatiebureaus				Zie document RV (09)m 25	Momenteel geen	I
							JWG
<b>3.</b>	<b>Elektrische installaties</b> (Hoofdstuk 9)						
	Modernisering van de vereisten	2000-I-20		12/2010	Een voorstel van begin 2001 ligt voor; de Duitse delegatie is van plan een voorstel uit te werken	Aanvulling techn. voorschriften	I
							RV/G

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
<b>4.</b>	<b>Bijzondere bepalingen voor historische schepen (Hoofdstuk 19)</b>						
	Ontwikkeling van voorschriften	JWG (07) 1	2007	12/2010	Concrete voorstellen zijn beschikbaar	Aanvulling richtlijn	I
							JWG
<b>5.</b>	<b>Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m (Hoofdstuk 22a)</b>						
	Correctie voorschriften, opheffing voorschrift van tijdelijke aard	1999-II-20	1/2006	12/2010	De voorschriften van tijdelijke aard komen op 30.9.2010 te vervallen	Definitieve wijziging techn. voorschriften	I
							RV/G
<b>6.</b>	<b>Scheepsbouwkundige eisen (Hoofdstuk 3)</b>						
6.1	Verduidelijking voorschriften voor stevigheid		10/2008	12/2010	Implementatie verworvenheden workshop "MS No Limits"	Wijziging techn. voorschriften	I
							JWG
6.2	Herziening eisen aan vensters in scheepsrompen	JWG (07) 1	9/2005	12/2012		Aanvulling techn. voorschriften, wijziging dienstinstructie	II
							JWG
6.3	Verduidelijking voorschriften voor achterpiekschotten		12/2006	12/2010		Wijziging techn. voorschriften	II
							RV/G
<b>7.</b>	<b>Stuurhuizen, nautische uitrustingen (Hoofdstuk 7)</b>						
7.1	Vereenvoudiging voorschriften voor navigatielichten	JWG (07) 1	3/2006	3/2010	Inachtneming Europ. normen; ROSR reeds gewijzigd	Wijziging richtlijn, bijlage IX komt te vervallen	I
							JWG
7.2	Vereenvoudiging voorschriften voor radarinstallaties, bochtaanwijzers	JWG (07) 1	4/2008	3/2010	Inachtneming Europ. normen; ROSR reeds gewijzigd	Wijziging richtlijn, bijlage IX	I
							JWG
7.3	Aanvulling eisen aan verstelbare stuurhuizen	RV/G (09)m 31	3/2010	12/2010		Wijziging techn. voorschriften	II
							RV/G
7.4	Modernisering eisen m.b.t. vrij zicht		9/2004	12/2010	Samenwerking RV en RP	Wijziging techn. voorschriften, nieuwe dienst-instructies, (wijziging RPR)	II
							RV/G



Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
<b>8.</b>	<b>Uitstoot van schadelijke stoffen (Hoofdstuk 8a)</b>						
8.1	Voorstellen voor grenswaarden voor emissies voor de volgende fasen en aanpassing aan de Europese voorschriften		3/2005	4/2010	In samenwerking met het scheepvaartbedrijfsleven, motorenfabrikanten en de Europese Commissie	Harmonisatie van techn. voorschriften met de emissievoorschriften van de Gemeenschap	I
8.2	Aanpassing en vereenvoudiging voorschriften incl. Bijlage J en Richtlijn 16		2010	6/2011	In aanmerking nemen van toekomstige wijziging Richtlijn 97/68/EG	O.a. komen te vervallen van afzonderlijke CCR-voorschriften	II RV/G, JWG
<b>9.</b>	<b>Bijzondere bepalingen voor passagiersschepen (Hoofdstuk 15)</b>						
9.1	Ontwikkeling van eisen aan zuiveringsinstallaties		3/2008	3/2010	Samenwerking RV en ED	Aanvulling techn. voorschriften, nieuwe bijlagen	I RV/G
9.2	Waarborging van de veiligheid van passagiers op in bedrijf zijnde schepen	2004-II-22		12/2012	Controle en eventueel voorstel voor oplossingen; voorstellen van het scheepvaartbedrijfsleven in samenwerking met bevoegde autoriteiten komen, maar zijn nog niet beschikbaar	Eventueel wijziging techn. voorschriften, eventueel nieuwe dienstinstructies	II RV/G
9.3	Ontwikkeling van eisen aan evacuatie-inrichtingen		6/2006	12/2010	Uitwisseling van ervaring van de Commissies van Deskundigen	Nieuwe dienstinstructie	II RV/G
<b>10.</b>	<b>Manoeuvrereigenschappen (Hoofdstuk 5)</b>						
	Vereenvoudiging v/d voorschriften en aanpassing aan de stand van de techniek	JWG (07) 1	6/2010	6/2013		Wijziging dienstinstructies	II JWG

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
<b>11.</b>	<b>Lawaai-emissie</b> (Hoofdstuk 8)						
	Modernisering voorschriften m.b.t. lawaai-emissie van schepen en aan boord				Vermindering van lawaai-emissies, aanpassingen van de voorschriften van het Gemeenschapsrecht	Wijziging techn. voorschriften	II
							JWG
<b>12.</b>	<b>Veiligheid op de werkplek</b> (Hoofdstuk 11, 16)						
	Modernisering eisen aan lieren		11/2007	12/2010		Wijziging techn. voorschriften, nieuwe dienst-instructies	II
							RV/G
<b>13.</b>	<b>Vloeibaargasinstallaties</b> (Hoofdstuk 14)						
	Actualisering voorschriften voor vloeibaargasinstallaties	JWG (07) 1	3/2006	12/2012		Wijziging techn. voorschriften	II
<b>14.</b>	<b>Bijzondere bepalingen voor schepen zone 1, 2 en 4</b> (Hoofdstuk 19b)						
	Ontwikkeling van voorschriften	JWG (07) 1	2/2007	6/2012	Harmonisering van de eisen in de EU	Aanvulling richtlijn	II
							JWG
<b>15.</b>	<b>Bijzondere bepalingen voor pleziervaartuigen</b> (Hoofdstuk 21)						
15.1	Verduidelijking van de voorwaarden voor de afgifte van een certificaat	JWG (07) 1	6/2007	3/2010		Bijkomende dienst-instructie	II
							JWG
15.2	Aanpassing v/d emissievoorschriften aan het Gemeenschapsrecht		10/2008	12/2010		Wijziging techn. voorschriften	II
							RV/G
15.3	Onderzoek aanvullende nationale voorschriften voor pleziervaartuigen die bedrijfsmatig passagiers vervoeren	RV, 4/2007			Onderzoek naar de mogelijkheid of staten nationale voorschriften kunnen aannemen die boven de CCR-voorschriften gaan of dat de CCR-voorschriften moeten worden aangevuld		II
							RV/G

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
<b>16.</b>	<b>Bijzondere bepalingen voor schepen die containers vervoeren (Hoofdstuk 22)</b>						
	Onderzoek van de eisen m.b.t. de stabiliteit		12/2009	12/2012	Consequenties van de ongevallen met MS Excelsior en MS Arc En Ciel	Eventueel verduidelijking van de bestaande eisen en hun toepassing	II
							RV/G
<b>17.</b>	<b>Eisen aan tachografen (Bijlage H)</b>						
	Modernisering		10/2009		Overgang naar GPS-sensoren, samenwerking van RV en STF, overname in het Gemeenschapsrecht	Wijziging van het ROSR, aanvulling richtlijn	II
							RV/G, JWG
<b>18.</b>	<b>Bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen</b>						
18.1	Implementatie van de resultaten van de gemeenschappelijke bijeenkomst 2005	6/2005	2/2006	4/2010	De taken zijn te vinden in document RV (05) 31	Nieuwe dienstinstructies (samenvoeging, bestemming, dubbele beplating)	II
							RV/G
18.2	Implementatie van de resultaten van de gemeenschappelijke bijeenkomst 2008	2007-II-6, VI	6/2008	12/2010	De taken zijn te vinden in document RV/G (08) 43 rev. 2 = JWG (08) 22 rev. 2	Wijziging techn. voorschriften, nieuwe dienstinstructies	II
							RV/G, JWG

### **VIII - Comité Gevaarlijke stoffen**

#### **HOOFDTAKEN van het COMITE MD**

- Zorg dragen voor het behoud en eventueel de verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn,
- De gemeenschappelijke voorstellen voor het Comité Veiligheid en het Comité van Beheer van het ADN voorbereiden.

#### **Betrokken reglement**

##### **ADN**

<b>Nr.</b>	<b>Taak</b>	<b>Mandaat / Voorwerp</b>	<b>Begin</b>	<b>Einde</b>	<b>Opmerkingen</b>	<b>Gevolgen voor het reglement</b>	<b>Prioriteit</b>
1.	International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)		2010	2010	Onderzoek, overeenstemming met ADN controleren	Eventueel ISGINTT-ontwerp aanpassen	I
2.	Vervoer van goederen in bulk	Verzoek van de Duitse delegatie			Onderzoek en beslissing als een regeling noodzakelijk blijkt	Eventueel ADN-wijziging	II

## PROTOCOL 7

### Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2010-2011

#### Besluit

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2010-2011 goed.

#### Voorzitterschap van de comités voor de periode 2010-2011

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP
Voorzitterschap 2010/2011	BE	BE	DE	FR	NL	NL	DE	NL	CH	CH

#### Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2010-2011

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP
Vicevoorzitterschap 2010/2011	FR	FR	CH	CH	BE	DE	BE	DE	NL	NL

## PROTOCOL 8

### Klimaatverandering en Rijnvaart

#### Besluit

De Centrale Commissie,

tegen de achtergrond dat de internationale statengemeenschap zich tot doel heeft gesteld, maatregelen te treffen ter vermijding en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen ("mitigation"), alsmede aanpassingsmaatregelen ter vermijding van risico's en ter benutting van economische en maatschappelijke kansen ("adaptation"),

vaststellende dat de binnenvaart een vervoersdrager met eenlage uitstoot van broeikasgassen is die nog aan een algehele vermindering van de verkeersemisies kan bijdragen,

verwijzende naar haar besluiten 2008-I-12 en 2009-I-5, alsmede naar de verslagen die voor deze besluiten de basis vormen,

rekening houdend met de in de bijlage bij dit besluit genoemde belangrijkste vaststellingen en conclusies van het congres "Rijnvaart en klimaatverandering" dat in juni van dit jaar heeft plaatsgevonden,

gelet op het feit dat de reductie van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart op de eerste plaats door het bedrijfsleven tot stand moet worden gebracht en de vereiste maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen aan de gevolgen van de klimaatverandering door de bevoegde overheidsinstanties moeten worden getroffen,

wetende dat een efficiënte emissievermindering en een doeltreffende aanpassing aan de gevolgen van de klimaatverandering alleen door een nauwe samenwerking tussen gebruikers en beheerders van de waterwegen kan worden bereikt,

gezien de wens, bij de aanpak van de gevolgen van de klimaatverandering

- doeltreffend gebruik te maken van de reeds bestaande samenwerking met de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) en de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijnstroomgebied (ICH) en deze nog verder te verdiepen, alsmede
- nauw met alle gebruikersgroepen van de Rijn samen te werken,

ernaar strevend het gebruik van de waterweg en de doelstellingen, rekening houdend met de ecologische aspecten, onder één noemer te brengen,

in de overtuiging dat de Centrale Commissie haar lidstaten en de gebruikers van de Rijn als waterweg een adequaat forum biedt, om grensoverschrijdend inzichten en ervaringen uit te wisselen, zodat de uitstoot van broeikasgassen kan worden verminderd, aanpassingsmaatregelen ter vermijding van risico's kunnen worden getroffen, nieuwe mogelijkheden voor de Rijnvaart kunnen worden ontsloten, gemeenschappelijke strategieën kunnen worden ontwikkeld, alsmede programma's en maatregelen met grensoverschrijdende consequenties kunnen worden besproken en overeengekomen,

met als doel,

- de uitstoot van broeikasgassen in de Rijnvaart overeenkomstig de dienovereenkomstige doelstellingen van haar lidstaten terug te dringen en
- de vereiste aanpassingen aan de Rijn als waterweg en de logistieke ketens in de binnenvaart tot stand te brengen, zodat de Rijnvaart ook in de toekomst als betrouwbare en economisch zinvolle vervoerswijze kan blijven functioneren en op deze wijze kan bijdragen aan het behoud van belangrijke industriegebieden,

in de veronderstelling dat over één à twee jaar gekwantificeerde uitspraken over de klimaatverandering en de daaruit voortvloeiende veranderingen in de afvoer van de Rijn, die de basis voor toekomstige planning of politiek relevante beslissingen zouden kunnen vormen, beschikbaar zullen zijn,

ernaar strevend zich tot activiteiten te beperken die voor haar lidstaten alsmede voor de Rijn- en binnenvaart nuttig zijn en overlappingsen met activiteiten van andere internationale organisaties te vermijden,

- draagt haar Comité Reglement van Onderzoek op, voor de plenaire herfstzitting in 2011 op basis van dienovereenkomstige onderzoeken en bijdragen van haar lid- en waarnemerstaten, alsmede van de met haar samenwerkende internationale organisaties en beroepsverenigingen, een verslag op te stellen, en daarin een overzicht te bieden van de maatregelen en mogelijkheden waardoor de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart zou kunnen worden verminderd, deze te evalueren en een voorstel te doen, hoe deze de scheepsexploitanten en andere potentiële gebruikers op adequate wijze toegankelijk kunnen worden gemaakt,
- draagt haar Permanent technisch Comité op, voor de plenaire herfstzitting in 2011 mogelijke aanpassingsmaatregelen voor de waterwegen te identificeren en scenario's te ontwikkelen, waardoor de Rijnvaart op langere termijn ondanks de gevolgen van de klimaatverandering kan worden behouden,
- draagt haar Economisch Comité op te onderzoeken, welke regelgevende of andere maatregelen of programma's geschikt zouden kunnen zijn om een verdere reductie van de emissie van broeikasgassen te bereiken, alsmede te onderzoeken, hoe aanpassingen van de logistieke keten aan de genoemde "mitigation" en "adaptation" kunnen bijdragen,
- draagt haar secretariaat op,
  - de werkzaamheden van de voornoemde comités met name door de vergaring en bewerking van gegevens en informatie te ondersteunen,
  - een platform voor een internationale uitwisseling van informatie over klimaatverandering tegen de achtergrond van de binnenvaart in te stellen, de daarvoor geschikte instrumenten te implementeren en dit met de PIANC en andere internationale organisaties die zich met dit onderwerp bezighouden, af te stemmen,
  - de Centrale Commissie in de organen van de ICBR, de ICH en andere internationale organisaties die zich met aspecten van de klimaatverandering en de binnenvaart bezighouden, zoals de PIANC, te vertegenwoordigen, en

- in het kader van de bestaande samenwerkingsmechanismen met de Europese Commissie de werkzaamheden van de Centrale Commissie voor te stellen, zodat deze in de werkzaamheden van de Europese Gemeenschap worden meegenomen,
- alle werkzaamheden van de Centrale Commissie op het vlak van de klimaatverandering en in het bijzonder die van de voornoemde Comit es te coördineren en daarover jaarlijks verslag uit te brengen,

dringt er bij al haar organen op aan, met het oog op de klimaatverandering bij al hun werkzaamheden en besluiten rekening te houden met maatregelen ter vermijding en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, alsmede met aanpassingsmaatregelen voor de vermijding van risico's en de benutting van economische en maatschappelijke kansen.

## **Bijlage**

### **Belangrijkste vaststellingen en conclusies van het Congres "Rijnvaart en klimaatverandering" van de Centrale Commissie in juni 2009**

1. In het Rijnstroomgebied moet nu al aandacht worden geschonken aan de verandering van het klimaat.
2. De klimaatverandering kan op middellange termijn (tegen 2050) leiden tot veranderingen in de waterafvoer van de Rijn, hoewel de verandering nu nog niet gekwantificeerd kan worden.
3. Deze verandering in de waterafvoer kan de omstandigheden voor de scheepvaart beïnvloeden.
4. Er is voldoende tijd, een strategie voor de vereiste aanpassingsmaatregelen te ontwikkelen. Bij de implementatie daarvan, moet ervoor gezorgd worden dat de Rijnvaart ook op langere termijn economisch rendabel blijft en als krachtige vervoersdrager ter beschikking kan blijven staan.
5. Er zijn nu al talrijke maatregelen bekend die enerzijds de risico's van de klimaatverandering voor de Rijnvaart kunnen beperken en anderzijds nieuwe economische kansen kunnen bieden. Deze maatregelen betreffen niet alleen de waterweg als zodanig, maar ook de vloot en vooral ook de logistieke ketens.
6. De binnenvaart is de vervoersdrager met de laagste specifieke emissie van broeikasgassen. Bovendien zijn de emissiewaarden in de Rijnvaart in de afgelopen jaren verder gezonken.
7. In de binnenvaart is er nog een potentieel voorhanden om de uitstoot van broeikasgassen met behulp van nu al beschikbare technieken en gedeeltelijk ook al geteste maatregelen nog duidelijk te reduceren.



## **PROTOCOL 9**

### **Internationale waarschuwings- en communicatieprocedure**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gelet op de gevolgen van stremmingen door incidenten en ongevallen op de Rijn voor de Rijnvaart,

gelet op het belang van gerichte en regelmatige informatieverstrekking over de aspecten van eventuele stremmingen aan de bevoegde autoriteiten van de desbetreffende sectoren van de Rijn en aan de verkeersposten, zodat zij zich een beeld kunnen maken van de situatie die zou kunnen ontstaan en van de eventuele gevolgen daarvan voor de continuïteit van de scheepvaart,

neemt met tevredenheid kennis van de (hier bijgevoegde) internationale waarschuwing- en communicatieprocedure die door haar ad hoc-werkgroep G/ICC wordt voorgesteld,

juicht het toe dat de IVR bereid is, een homepage met informatie over de langs de Rijn beschikbare bergingsmiddelen in te richten,

verzoekt haar delegaties deze internationale procedure zo mogelijk voor 1 april 2010 in de reeds bestaande nationale procedures op te nemen,

verzoekt het secretariaat, voor zover nodig, verslag uit te brengen over de ervaringen met deze internationale procedure, zodat de waarschuwing- en communicatieprocedure eventueel kan worden verbeterd.

#### **Bijlage**

## Verslag van het voorzitterschap

### Inleiding

1. In het kader van de evaluatie van het ongeval dat in maart 2007 plaatsvond en tot gevolg had dat de scheepvaart op de Rijn zeer lang moest worden stilgelegd, is nagedacht over mogelijke maatregelen voor een betere communicatie bij noodsituaties, zodat de samenwerking tussen de voor de diverse trajecten van de Rijn bevoegde autoriteiten en ook de coördinatie tussen deze autoriteiten en de scheepvaart kan worden verbeterd. Er is een werkgroep met het volgende mandaat ingesteld:

- definitie van de te verstrekken informatie: er moeten criteria worden vastgelegd om gebeurtenissen te kunnen classificeren die belangrijk genoeg zijn om te leiden tot informatieverspreiding in het kader van het waarschuwingsplan;
- de aard van de te vertrekken informatie; onder andere moet aangegeven worden welke autoriteit bevoegd is voor de behandeling van het ongeval en de verstrekking van de vereiste informatie.
- Opstellen van een lijst van geadresseerden; onder andere het secretariaat van de CCR, de diverse nationale autoriteiten en overige geïnteresseerde instanties;
- vastlegging van de modaliteiten voor het doorgeven van de informatie (per e-mail, telefoon, etc.);
- evaluatie van de voorgeschreven toepassing van het waarschuwingsplan en mogelijke maatregelen ter verbetering; deze taak zou aan het secretariaat van de CCR kunnen worden toebedeeld.

2. De werkgroep G/ICC heeft in het kader van zijn mandaat de structuren van de waarschuwings- en reddingsprocedures in alle Rijnsoeverstaten onderzocht. Hoewel daarbij werd vastgesteld dat er veel overeenkomsten zijn, is eveneens gebleken dat de verdeling van de verantwoordelijkheden over de diverse bij de binnenvaart betrokken autoriteiten en de procedures op detailniveau verschillen vertonen. Als er een internationaal plan wordt ingevoerd, moet de communicatieprocedure dus eenvoudig en flexibel genoeg worden gemaakt.

3. Verder is kennis genomen van de waarschuwings- en communicatieprocedures die door de ICBR zijn ingesteld als er vervuiling van het Rijnwater optreedt, zodat hier mogelijk bij een waarschuwingsprocedure voor de scheepvaart gebruik van gemaakt zou kunnen worden. Gezien het feit dat dit systeem gebaseerd is op een netwerk waarin de bevoegde scheepvaartautoriteiten onvoldoende vertegenwoordigd zijn en deze procedure in haar uitwerking niet geheel aan de uitgangspunten van het gewenste systeem lijkt te voldoen, is ervan afgezien dit als insteek te nemen.

4. De werkgroep heeft zich tevens over twee bijkomende aspecten bij belemmeringen van de scheepvaart gebogen:

- wat de gevolgen van een langdurige stillegging van de scheepvaart betreft, wil de werkgroep de bevoegde autoriteiten met name wijzen op:
  - \* het ligplaatsmanagement,
  - \* de bevoorrading van de stilgelegde schepen en
  - \* een ordelijk verloop van het vrijgeven van het scheepsverkeer;
- met betrekking tot de beschikbare bergingsmiddelen heeft de IVR toegezegd, op haar homepage een interactieve internetpagina met informatie over de beschikbare bergingsmiddelen in te richten; in overleg met de CCR en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten van de CCR zullen de details en de inhoud van de webpage nader worden vastgesteld.

## Doel van de communicatie

5. Als er zich op de Rijn een onvoorzien incident voordoet dat tot een belemmering van de scheepvaart leidt, heeft dit gevolgen voor de scheepvaart op deze rivier en de daarmee verbonden waterwegen. De bevoegde autoriteiten moeten dus allen op gecoördineerde wijze over de gevolgen geïnformeerd worden, zodat er flankerende maatregelen kunnen worden getroffen. De voorgestelde maatregelen moeten gezien worden als aanvulling op de eigen procedures van de bevoegde autoriteiten op de plaats van het ongeval.

6. De communicatieprocedure beperkt zich tot de uitwisseling van informatie tussen de autoriteiten ("Reviercentralen"/verkeersposten van de desbetreffende landen), omdat ervan uit wordt gegaan, dat de reeds bestaande nationale procedures voor het informeren van de scheepvaart toereikend zijn.

## Classificatie van ongevallen

7. De ongevallen worden op grond van de gevolgen voor de scheepvaart ingedeeld:

### Ongevallenclassificatie

<i>Categorie</i>	<i>Belemmering</i>	<i>Duur</i>	<i>Melding</i>
1	kortstondige verkeersbelemmering	≤ 4 u	lokaal
2	middellange verkeersbelemmering	≤ 12 u	naburige verkeersposten/Reviercentralen
3	langdurige verkeersbelemmering	> 12 u	gehele netwerk

Voor welke klasse moet worden gekozen, dient naar eer en geweten te geschieden. In geval van twijfel, moet voor de eerst hogere klasse worden gekozen.

## De te verstrekken informatie

8. De informatie die de lokale, bevoegde autoriteiten op de plaats van het ongeval moeten verstrekken, omvat:

De primaire gegevens die het ongeval nader omschrijven: plaats, type incident, gevolgen voor de scheepvaart, vermoedelijke duur en einde, hervatting van de scheepvaart (Zie meldrapport Stremming van de Rijn).

9. Aangezien de gegevensomvang en –kwaliteit tijdens het verloop van het scheepsongeval toenemen, moeten er met vaste regelmaat updates verstrekt worden:

- a) onmiddellijke melding van nieuwe informatie over de omvang van het incident, zoals:
  - wijzigingen van de scheepvaartomstandigheden;
  - wijziging in de te verwachten duur van de belemmeringen;
  - optreden van nieuwe secundaire effecten met gevolgen voor de scheepvaart;
- b) op zijn minst twee keer per dag een mededeling over de situatie ter plekke;
- c) bij elke melding wordt het tijdstip van de volgende aangekondigd. Alle meldingen moeten een volgnummer hebben;
- d) laatste afsluitende melding.

### **Formaat van de mededeling**

10. Het gebruik van een van te voren overeengekomen meldformulier, met bijgevoegde ongevallenclassificatie, vereenvoudigt de vergaring van relevante gegevens en de kennisneming door geadresseerden.
11. Op basis van reeds bestaande formulieren is een met deze formulieren compatibel model ontwikkeld (zie bijlage).
12. De vrije informatie in het meldformulier moet in de landstaal van de auteur en zo mogelijk in het Duits worden ingevuld.

### **Communicatienetwerk en -kanalen**

13. Gezien de centrale plaats die de verkeersposten en "Reviercentralen" langs de Rijn voor de begeleiding van de scheepvaart innemen, vormen zij het hoofdcommunicatienetwerk voor de verspreiding van informatie over belemmeringen voor de scheepvaart.
14. Het gehele netwerk waarbinnen deze informatie wordt verspreid, bestaat uit:
  - a) de "Reviercentralen" Bazel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg en de verkeersposten Nijmegen, Tiel, Dordrecht en Wijk bij Duurstede;
  - b) de centrale verkeersposten van de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen, alsmede de Schelderadar;
  - c) het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
15. De informatie van overige autoriteiten geschiedt in overeenstemming met de nationale procedures.
16. De mededelingen moeten via internet (e-mail) geschieden; ter vervanging in geval van storing kan het telefoonnetwerk (fax) worden gebruikt.

## MELDRAPPORT "STREMMING VAN DE RIJN"

1. <b>WIE</b> meldt?  Nr. <input type="checkbox"/>	Revierzentrale / Verkeerspost			
	Actuele melding	Datum:	Tijd: <input type="checkbox"/> Finale melding	
	Volgende melding	Datum:	Tijd:	
	Eerste melding	Datum:	Tijd:	
2. <b>WAAR</b> vond het incident plaats?	Plaatsaanduiding (Kilometer, rechter-of linkerzijde)			
3. <b>WAT</b> is er gebeurd?	<input type="checkbox"/> Averij <input type="checkbox"/> Bedrijfsstoring <input type="checkbox"/> Schade aan rivierbed/installaties <input type="checkbox"/> Ongeval met gevaarlijke goederen <input type="checkbox"/> Containers overboord <input type="checkbox"/> Olie-incident <input type="checkbox"/> Ongeval met slachtoffers/ personen met letsel Omvang _____ <input type="checkbox"/> Risico's voor milieu, bevolking <input type="checkbox"/> Overige Zo ja, welke _____			
	Aanvullende belangrijke informatie			
4. <b>WANNEER</b> vond het incident plaats?	Datum:	Tijd:		
5. <b>STREMMING</b>	van km .....		tot km .....	
	Beide richtingen <input type="checkbox"/>		Afwisselend dal-/bergvaart <input type="checkbox"/>	
	Ongevallenclassificatie: 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> <sup>1</sup>			
	Tijdelijke onderbreking van de stremming, vermoedelijk tussen: _____ en _____			
6. <b>ACTUELE SITUATIE</b>				
7. <b>Welke</b> maatregelen werden getroffen?		vanaf datum	tot (vermoedelijk) datum	einde datum
	A Bergings- werkzaamheden	tijd	tijd	tijd
	B Reparatie- werkzaamheden			
	C Overige _____			
8. <b>EINDE</b> Beëindiging van de stremming en vrijgave van het verkeer		Datum	Tijd	
	Beide richtingen			
	Dalvaart			
	Bergvaart			

Versie november 2009

<sup>1</sup> Zie ommezijde

<b>TOELICHTING</b> <i>De beoordeling moet naar beste kunnen geschieden. In geval van twijfel moet voor de eerst hogere klasse worden gekozen.</i>	ONGEVALLENCLASSIFICATIE			
	<i>Categorie</i>	<i>Belemmering</i>	<i>Duur</i>	<i>Melding</i>
	1	kortstondige verkeersbelemmering	≤ 4 u	lokaal
	2	middellange verkeersbelemmering	≤ 12 u	naburige verkeersposten /Revierzentralen
3	langdurige verkeersbelemmering	> 12 u	Gehele netwerk	
	<b>Geheel netwerk:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revierzentrale/Verkeersposten Bazel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg, en de verkeersposten Nijmegen, Tiel, Dordrecht en Wijk bij Duurstede</li> <li>- de centrale verkeersposten van de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen, alsmede van de Schelderadar;</li> <li>- het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart</li> </ul>			

## PROTOCOL 10

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

Geen besluit.

## PROTOCOL 11

### Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

#### Bijlage

<b>Herziene Rijnvaartakte</b>
-------------------------------

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

#### In werking getreden protocollen

**Aanvullend Protocol nr. 1:** wijziging van artikel 40a: schrapping van op overtreding van de politiereglementen toepasselijke boetes, ondertekend te Straatsburg op 25 oktober 1972, in werking getreden op 25 februari 1975.

**Aanvullend Protocol nr. 2:** artikel 2, nieuw derde en vierde lid: voorwaarden voor het vervoer, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 februari 1985.

**Aanvullend Protocol nr. 3:** nieuwe artikelen 23, 32 en 37: aanpassing van boetebedragen voor overtredingen, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 september 1982.

**Aanvullend Protocol nr. 4:** dit protocol is, overeenkomstig de bepalingen van artikel II (structurele saneringsmaatregelen), sinds 31.12.1999 niet meer van kracht ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, in werking getreden op 1 augustus 1991.

**Aanvullend Protocol nr. 7:** toevoeging van een tweede alinea in artikel 23 over de erkenning van scheepscertificaten en schipperspatenten, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, in werking getreden op 1 december 2004.

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

**Aanvullend Protocol nr. 5:** verlenging tot 29 april 2003 van de structurele saneringsmaatregelen, ondertekend te Straatsburg op 28 april 1999, treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	18 december 2002
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	21 januari 2000
ZWITSERLAND	5 oktober 2000

**Aanvullend Protocol nr. 6:** verhoging van de boetes tot 25.000 euro, ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	18 december 2002
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	20 april 2000
ZWITSERLAND	24 september 2001



**Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI)**

Ondertekend te Straatsburg op 4 november 1988, in werking getreden op 1 september 1997

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND <sup>2</sup>	9 maart 1999
BELGIË	
FRANKRIJK	
LUXEMBURG <sup>3</sup>	8 juli 1993
NEDERLAND <sup>4</sup>	16 april 1997
ZWITSERLAND <sup>5</sup>	21 mei 1997

<sup>2</sup> **Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland**

**Voorbehouden:**

1. De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich het recht voor krachtens artikel 18, eerste lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag met betrekking tot vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), alsmede met betrekking tot schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters d) en e) van het CLNI-Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen.
2. De Duitse Bondsrepubliek verklaart krachtens artikel 18, tweede lid van het Verdrag, dat de Duitse Bondsrepubliek de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, tweede zin, letters a) en b) niet zal toepassen op vorderingen die voortkomen uit gebeurtenissen die zich op haar wateren hebben voorgedaan.

**Verklaring:**

De Duitse Bondsrepubliek verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag dat het genoemde Verdrag op alle Duitse waterwegen toepasselijk is.

<sup>3</sup> **Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud:**

Het Verdrag geldt niet ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water, noch ten aanzien van sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart.

**Verklaring:**

Het Verdrag is eveneens van toepassing op de bevaarbare gedeelten van de Sûre.

Binnen de grenzen van het tweede lid van artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluisen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

<sup>4</sup> **Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud**

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op:

- a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
- b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, en dit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag.

**Verklaring**

Het Koninkrijk der Nederlanden verklaart overeenkomstig artikel 15, eerste lid van het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI), dat het genoemde Verdrag op alle Nederlandse waterwegen toepasselijk is.

<sup>5</sup> **Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehouden**

- a) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water (artikel 18, eerste lid, letter a) uit;
- b) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart (artikel 18, eerste lid, letter d) uit;
- c) de Zwitserse Bondsstaat zal de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag niet toepassen (artikel 18, tweede lid).

**Verklaring:**

De Zwitserse Bondsraad verklaart bovendien dat de Zwitserse Bondsstaat, overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag eveneens op de Rijn tussen Bazel en Rheinfelden toepast.

**Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart**

Ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, in werking getreden op 1 november 2009.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieaktes
DUITSLAND	10 maart 2004
BELGIË	22 september 2009
FRANKRIJK	15 september 2005
LUXEMBURG <sup>1</sup>	14 mei 2002
NEDERLAND	10 juli 2000
ZWITSERLAND	16 juli 1998

<sup>1</sup> **Verklaringen en voorbehouden van Luxemburg**

De Luxemburgse Regering heeft het recht overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, eerste lid, van het Verdrag een nationaal instituut van een lidstaat van de Europese Unie als nationaal instituut voor Luxemburg aan te wijzen.

Op overtredingen van de bepalingen van de artikelen 3, eerste lid, 11, 12, tweede lid, en 13 van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart, alsmede overtredingen van de bepalingen van de artikelen 2.01, eerste en tweede lid, 2.02, 2.03, eerste en tweede lid, 3.03, eerste lid, tweede alinea, 6.01, eerste en derde lid, 6.03, 7.01, 7.03, 7.04, eerste en tweede lid, 7.05, eerste en tweede lid, 7.09, 9.01, 9.03 en 10.01 van de Uitvoeringsregeling in Bijlage 2 bij het Verdrag staat een boete van tienduizend-en-een tot vijftienduizend franken.\*)

Overtredingen worden hetzij door de agenten van de groothertoglijke politie, hetzij door agenten van de Scheepvaartdienst, met de dienstgraad van middelbare technische ingenieurs, overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 van de gewijzigde wet van 24 januari 1990 met betrekking tot de instelling en organisatie van een rechtbank voor de scheepvaart op de Moezel door proces-verbaal vastgesteld.

\*) *Noot van het secretariaat:*

*Bedrag in euro: 247,92 €, respectievelijk 619,73 €*

**Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het Vervoer van Goederen over de Binnenwateren (CMNI)**

ondertekend te Boedapest op 22 juni 2001, in werking getreden op 1 april 2005

Depositaris: Regering van de Hongaarse Republiek

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Hongarije:	7 mei 2002
Luxemburg:	25 maart 2004
Roemenië:	3 april 2004
Zwitserland:	19 mei 2004
Kroatië:	7 december 2004
Tsjechische Republiek:	14 november 2005
Bulgarije:	19 april 2006
Nederland:	20 juni 2006
Rusland:	11 april 2007
Frankrijk:	11 mei 2007
Duitsland:	10 juli 2007
Slowakije:	27 november 2007
Moldavië:	21 april 2008
België:	5 augustus 2008

**Europees Akkoord inzake het Vervoer van gevaarlijke Stoffen over de Binnenwateren (ADN)**

ondertekend in Genève op 26 mei 2000, in werking getreden op 29 februari 2009

De bij het Akkoord gevoegde Toepassingsverordening is op 28 februari 2009 in werking getreden.

Depositaris: Secretaris-Generaal van de Organisatie van Verenigde Naties

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Rusland:	toetreding op 10 oktober 2002
Nederland:	aanvaarding op 16 mei 2003
Hongarije:	toetreding op 4 mei 2004
Oostenrijk:	toetreding op 9 november 2004
Bulgarije:	bekrachtiging op 7 maart 2006
Luxemburg:	bekrachtiging op 24 mei 2007
Duitsland:	bekrachtiging op 31 januari 2008
Moldavië:	aanvaarding op 19 februari 2008
Frankrijk:	goedkeuring op 3 april 2008
Roemenië:	toetreding op 3 december 2008
Kroatië:	bekrachtiging op 4 maart 2009
Slowakije:	bekrachtiging op 20 oktober 2009

## PROTOCOL 12

### Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis

#### Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op het mondeling verslag van de voorzitter van het Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart in de eerste helft van 2009 en de vooruitzichten op korte termijn.

#### Bijlage

### Verslag over de economische situatie in de Rijnvaart ter attentie van de Centrale Commissie

#### Eerste helft 2009 en vooruitzichten voor het tweede semester

##### I. Algemene opmerkingen

###### a) Algemene situatie

Aan het einde van de tweede helft van 2009 heeft de binnenvaart nog steeds te kampen met een daling van de vervoersvraag in de orde van grootte van 20 % als gevolg van de economische crisis. Hoewel in de zeehavens voor bepaalde goederen een licht herstel van de activiteiten erop lijkt te wijzen dat het dieptepunt van de crisis gepasseerd is en het vanaf de zomer van 2009 weer bergopwaarts lijkt te gaan, verwacht men niet dat de vervoersvraag op korte termijn krachtig zal aantrekken. De deskundigen verwachten eerder een geleidelijk herstel dat verschillende jaren zal vergen, hetgeen echter voor de binnenvaart problematisch is. Met name in de drogeladingvaart zijn er immers talrijke particuliere exploitanten die door de geringe vraag naar vervoer en de daardoor zeer lage vrachtprijzen, in hun bestaan worden bedreigd.

###### b) Waterstanden

Hoewel de waterstanden in de eerste helft van 2009 over het geheel gezien tevredenstellend waren en dit dankzij voldoende neerslag tot de maand augustus bleven, is er nu in de herfst van 2009 een langere periode van laagwater ontstaan. Op een gegeven moment werd de laadcapaciteit van de grootste eenheden hierdoor tot 30 % gereduceerd. In de drogeladingvaart was er echter op geen enkel moment sprake van een duidelijk tekort aan capaciteiten vanwege het zeer lage niveau van de transportvraag, met uitzondering van het vervoer van graan, waar de vervoersvraag groot was vanwege de zeer goede maïsoogst. In de tankvaart waren de lage waterstanden in de herfst er debet aan, dat er voor de grootste eenheden beperkingen golden.

###### c) Brandstofprijzen

Gedurende het hele eerste semester van 2009 en zelfs tot aan de herfst bewoog de brandstofprijzen zich op een niveau dat gemiddeld de helft was van de prijs die in de eerste zes maanden van 2008 werd waargenomen. Het laagste punt werd bereikt in februari 2009 en sindsdien zijn de prijzen toch weer met ongeveer 30 % gestegen.

## II. Situatie in de drogeladingvaart

### a) **Getransporteerde volumes**

In de drogeladingvaart is in de meeste sectoren die van dit vervoer gebruik maken, het getransporteerde volume op zijn minst 20 % teruggelopen.

#### ***Landbouwsector***

De landbouwsector is één van de weinige sectoren waar de getransporteerde volumes in vergelijking met het jaar ervoor gestegen zijn. Met name de landbouwproducten toonden een stijging van meer dan 35 %, terwijl voedermiddelen en overige levensmiddelen stagneerden. Het vervoer van meststoffen daalde met 13 %. Over het geheel gezien is dit ook de enige sector waar in de loop van de herfst ten tijde van de maïsoogst een tekort aan laadcapaciteiten kon worden vastgesteld. Het gevolg is dat er gedeeltelijk verschuivingen naar het spoor hebben plaatsgevonden. Aangezien deze sector niet rechtstreeks van de economische conjunctuur afhangt, ligt het voor de hand dat er geen rechtstreeks verband met de gevolgen van de crisis zichtbaar zijn.

#### ***Staalnijverheid***

In de staalnijverheid is het vervoer door de binnenvaart met ongeveer 42 % gedaald. Dit geldt zowel voor grondstoffen als voor gereede producten en halffabricaten. Het dieptepunt werd bereikt in april 2009, en daarna kon in Europa, net als in de rest van de wereld, een licht herstel van de staalproductie worden vastgesteld. In de vraag naar vervoer door de binnenvaart heeft zich dit echter tot nu toe niet doorgewerkt. Voor 2010 wordt in deze industrietak niet met een substantiëlere opleving gerekend.

#### ***Energiesector: kolen***

Het vervoer van kolen toont qua volume een daling van meer dan 20 % in vergelijking met de eerste zes maanden van 2008. Wereldwijd gezien is het kolenverbruik in de eerste helft van 2009 als gevolg van de economische recessie duidelijk afgenomen. Deze tendens is ook in Europa zichtbaar en is met name te wijten aan de zeer sterke afname van de staalproductie. Verder moet erop worden gewezen dat de invoer van kolen voor elektriciteitscentrales eveneens terugliep (- 11 % in Duitsland). Deze ontwikkelingen binnen de industrietakken die kolen verbruiken, verklaren de daling in de vervoersvraag die ook in de tweede helft van 2009 nog geen ommekeer laat zien.

#### ***Zand, kiezel, stenen, aarde en bouwmaterialen***

In de loop van de eerste zes maanden van 2009 is het vervoer van bouwmaterialen in vergelijking met het voorgaande jaar meer dan 20 % in volume gedaald. Het spreekt vanzelf dat ook dit een gevolg is van de economische crisis. Hoewel de steunmaatregelen inmiddels eerste vruchten afwerpen, en dan vooral op het niveau van de openbare werken, is er in de particuliere sector alleen nog maar sprake van een zekere stabilisatie. In de herfst zijn er wel nieuwe opdrachten geregistreerd, maar vooralsnog mondjesmaat. Ook hier wordt er op korte termijn geen duidelijk herstel van de vervoersvraag verwacht.

### b) **Vrachtprijzen**

In de drogeladingsector zijn de vrachtprijzen sinds het begin van het jaar rond de bodemprijs komen te liggen. Deze situatie is het gevolg van een meer dan toereikend transportaanbod bij een zeer zwakke vraag. Door het tekort aan water trokken de prijzen in de loop van de herfst licht aan, maar aangezien de vraag fundamenteel zwak is, blijven ook de vrachtprijzen op een laag niveau hangen. De situatie is voor veel exploitanten zorgwekkend, terwijl het einde niet in zicht is, hetgeen de zaak alleen nog maar erger dreigt te maken.

**c) Containervervoer**

Het vervoer van containers over de Europese waterwegen is in de loop van de eerste helft van 2009 (uitgedrukt in TEU) bijna 20 % gedaald. Als men de ontwikkeling bekijkt van het vervoer naar het achterland vanuit de zeehavens en deze vergelijkt met de ontwikkeling van het zeevervoer van containers, dan kan men vaststellen dat de door de binnenvaart naar het achterland vervoerde volumes minder terugliepen (- 16,6 % in de eerste negen maanden) dan het vervoer over zee (- 18,4 % in de eerste negen maanden). Dit lijkt te bevestigen dat de binnenvaart in deze crisisperiode marktaandeel van de andere vervoerswijzen over land heeft weten over te nemen, hetgeen met name aan de zeer lage vrachtprijzen te danken zal zijn. De schippers varen op dit moment tegen prijzen die nog maar nauwelijks boven hun kostprijs liggen. Net als in de sectoren die klant zijn van de drogeladingvaart, wordt hier op korte termijn niet op een snelle en krachtige opleving van de transportvraag gerekend.

**III. Situatie in de tankvaart**

**a) Getransporteerde volumes**

In de tankvaart zijn in de eerste helft van 2009 tegengestelde ontwikkelingen vast te stellen. Vanwege de algehele economische situatie daalde de vraag naar vervoer van chemische producten, die wat dit betreft dan ook hetzelfde beeld boden als de meeste sectoren die van de drogeladingvaart gebruikmaken. Daar staat tegenover dat bij het vervoer van aardolieproducten juist positieve resultaten werden geboekt, die als het ware haaks op de algemene economische situatie staan.

***Energiesector***

Deze sector deed het vrij goed en dit vooral door het vervoer van aardolieproducten, dat in de eerste helft van 2009 en zeker aan het begin van het jaar floreerde. Dit hing samen met de aanvulling van de voorraden, omdat de prijzen op de wereldmarkt laag waren. Tegen het einde van het eerste semester, toen de voorraden weer op niveau waren, liep het vervoer dan ook terug. De aardoliesector is één van de weinige sectoren die sinds de herfst van 2008 niet onder de gevolgen van de crisis te lijden had en alleen werd beïnvloed door de ontwikkelingen op de aardoliemarkt. In de eerste zes maanden is het vervoer in vergelijking met het jaar ervoor gemiddeld met bijna 4 % gestegen, maar vanaf juni is er een lichte daling in het getransporteerde volume vaststelbaar. In de herfst van 2009 hebben de seizoensinkopen de markt tijdelijk doen opleven. Voor de winter en het voorjaar van 2010 vallen er gezien het huidige niveau van de voorraden geen omvangrijke activiteiten te verwachten.

***Chemische sector***

De transporten die door de Rijnvaart voor rekening van de chemische industrie werden verricht, zijn in de loop van het eerste semester van 2009 met meer dan 24 % achteruit geheld. In juni lagen de volumes nog steeds bijna 16 % onder die van het jaar ervoor. Deze daling was echter minder dan in de maanden ervoor. De productie in de chemische industrie schijnt aan het einde van de dalvaart te zijn gekomen en volgens deskundigen zou er in de tweede helft van 2009 weer een lichte groei behaald kunnen worden. Over het gehele jaar gezien, verwacht de Duitse chemische industrie een inkrimping van de productie van 10 %. Men gaat ervan uit dat het wel een aantal jaren zal duren tot de cijfers weer ongeveer op het niveau van 2008 zullen liggen.

**b) Vrachtprijzen**

De ontwikkeling van de vrachtprijzen in de tankvaart laten een gemengd beeld zien. Op de vervoersmarkt voor chemische producten, hebben de vrachtprijzen zich ontwikkeld in functie van de transportvraag die duidelijk achterbleef bij die in de eerste helft van 2008. Op de markt voor het vervoer van aardolieproducten piekten de vrachtprijzen aan het einde van 2008 en begin 2009 als gevolg van de zeer grote vraag. Daarna zette een daling in, die de zomermaanden tot aan het begin van het tweede semester aanhield.

#### IV. Ontwikkeling van het vervoersaanbod

De cijfers die beschikbaar zijn voor de nieuwbouw van schepen lijken erop te wijzen dat het ritme waarmee nieuwe schepen op de markt komen in de drie eerste kwartalen van 2009 ondanks de crisis niet is afgenomen. Een groot aantal van deze schepen was eind 2008 al in bestelling en niet alle bestellingen konden worden geannuleerd.

In de drogeladingvaart zijn sinds het begin van 2009 62 normale motorvrachtschepen met een totale capaciteit van over 226 000 ton in gebruik genomen. De gemiddelde omvang van de nieuwe schepen blijft toenemen, met een gemiddelde van meer dan 3300 ton voor de normale vrachtschepen. In de drogeladingvaart zijn er slechts vier eenheden met een capaciteit van minder dan 2000 ton in de vaart genomen. Alleen bij de duwbakken kon een duidelijke afname worden vastgesteld. Sinds het begin van het jaar zijn er slechts 14 nieuwe duwbakken in de vaart genomen (in vergelijking met 38 over het hele jaar 2008).

In de tankvaart zijn er in dezelfde periode 47 tankmotorschepen met een gezamenlijke capaciteit van 125.600 ton aan de markt toegevoegd. Voor het einde van 2009 worden er nog meer nieuwe eenheden verwacht, waaronder 13 motortankschepen met een capaciteit onder de 2000 ton. Dit doet echter geen afbreuk aan de algemene tendens die in de richting van steeds grotere schepen gaat. Voor dit segment moet er ook op worden gewezen dat er regelmatig eenheden van meer dan 5000 ton op de markt worden gebracht. Deze schepen worden echter voor het grootste gedeelte, hoewel niet uitsluitend, gebruikt voor het bunkeren van schepen in de grote zeehavens.

De schepen die voor dit soort activiteiten worden ingezet, zijn alleen sporadisch actief op de traditionele tankvaartmarkt en zijn daarom niet rechtstreeks van invloed op de transportcapaciteit.

Het ritme waarmee nieuwe passagiersschepen worden gebouwd, blijft relatief stabiel, met acht nieuwe schepen sinds het begin van dit jaar. Gezien de specifieke klantenkring van dit segment, heeft de vraag naar vervoer op deze markt niet echt onder de crisis te lijden gehad.

In de drogeladingvaart zal in de komende maanden langzaam maar zeker een einde komen aan deze golf van nieuwe schepen, als de schepen die nu in aanbouw zijn, worden voltooid. Nieuwe schepen zullen er wel nog komen in de tankvaart, met name omdat de vloot structureel moet worden vernieuwd om te kunnen voldoen aan de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

#### V. Conclusies en vooruitzichten

##### ***Drogelading:***

De drogeladingvaart heeft nog steeds zwaar te kampen met de algehele economische recessie, die tot nu toe alleen de landbouwsector bespaard is gebleven. Het resultaat is een sterke daling van de vraag naar vervoer in de binnenvaart. Halverwege 2009 lijken sommige indicatoren erop te wijzen dat het dieptepunt van de crisis bereikt en gepasseerd is, maar op korte termijn valt er nog niet te rekenen op een snel economisch herstel waardoor ook de vervoersvraag weer zou aantrekken.

##### ***Tankvaart:***

In de tankvaart zijn er zeer uiteenlopende ontwikkelingen vast te stellen. Het vervoer voor de chemische industrie kreeg gevolgen van de crisis te verduren die te vergelijken zijn met wat er gebeurde in industrietakken die klant zijn van de drogeladingvaart. Het vervoer van aardolieproducten doorliep een ontwikkeling die los stond van de crisis. Voor de chemische sector verwacht men een zeer geleidelijk herstel, en hetzelfde geldt voor de daarmee samenhangende vervoersvraag. In de aardoliesector heeft men na een zwakkere vraag in de lente toen de voorraden waren aangevuld, een tijdelijke opleving van de vraag door de inkoop van brandstoffen en stookolie voor de huishoudingen voor de winter kunnen vaststellen.

### **Exploitatieomstandigheden in 2009:**

#### **Kosten:**

In het licht van de zeer zwakke vervoersvraag was een aantal scheepsexploitanten gedwongen hun exploitatiewijze aan te passen door minder uur per dag te gaan varen. Vooral ondernemingen met een zekere omvang konden hierdoor in ieder geval tijdelijk hun personeel inkrimpen en daardoor kosten besparen.

In de laatste zes maanden is de rente sterk gedaald. Dat neemt niet weg dat talrijke scheepsexploitanten toch sterker afhankelijk van de banken zijn geworden, met name vanwege het feit dat zij een opschorting van de aflossing van kredieten nodig hebben, zodat zij hun activiteiten op dit moment kunnen voortzetten en over voldoende financiële middelen beschikken. De brandstofprijzen, die in de tweede helft van 2008 sterk waren gedaald, zijn de laatste maanden in vergelijking met het laagste niveau weer 30 % gestegen.

Gezien de zeer precaire situatie van talrijke exploitanten is men er in ieder geval in de drogeladingvaart toe geneigd om onderhoudswerkzaamheden tot het strikt noodzakelijke te beperken.

#### **Inkomsten:**

In de drogeladingvaart liggen de inkomsten op een buitengewoon laag niveau. Dit is te wijten aan een combinatie van factoren. Het vervoerde volume ligt 20 % onder het niveau van het jaar ervoor en de vrachtprijzen zijn bovendien zeer laag, zodat de kosten nauwelijks worden gedekt, als de schepen al goederen te vervoeren hebben. In de tankvaart is de situatie anders, omdat aan het einde van 2008 en het begin van 2009 geprofiteerd kon worden van de zeer grote vraag naar het vervoer van aardolieproducten, waardoor het transportvolume groot was, terwijl de vrachtprijzen geen buitengewoon beeld vertoonden. Dat de vraag daarna weer terugliep, is eerder het gevolg van het niveau van de voorraden. Na een seizoensgebonden opleving in de herfst van 2009, valt te verwachten dat de transportvraag tot aan het voorjaar van 2010 relatief laag zal zijn. De ontwikkelingen in de aardoliesector staan dus los van de gevolgen van de economische crisis.

#### **Financiële situatie van de ondernemingen:**

Een aantal exploitanten in de drogeladingvaart zou zich in een zeer precaire situatie bevinden. Zonder ondersteuning van de banken is het risico van een spiraal van faillissementen zeer groot. Vooral de duur van de crisis maakt de situatie er niet beter op. De deskundigen zijn het er in het algemeen over eens dat het herstel nog verschillende jaren in beslag zal nemen.

#### **Ontwikkeling van het transportaanbod:**

Ondanks de economische crisis zullen er naar verwachting meer motorvrachtschepen in de vaart worden gebracht dan in 2008. Het gaat om eenheden die al voor de crisis besteld zijn en nu worden uitgerust.

In 2010 zal er geleidelijk aan een einde aan deze toestroom komen, omdat er nu geen nieuwe bestellingen meer worden gedaan. Als de nieuwe tankschepen die voor 2009 zijn aangekondigd inderdaad op de markt komen, is het aantal in de tankvaart dit jaar nog verder toegenomen.

#### **Toelichting bij de onderstaande statistische gegevens:**

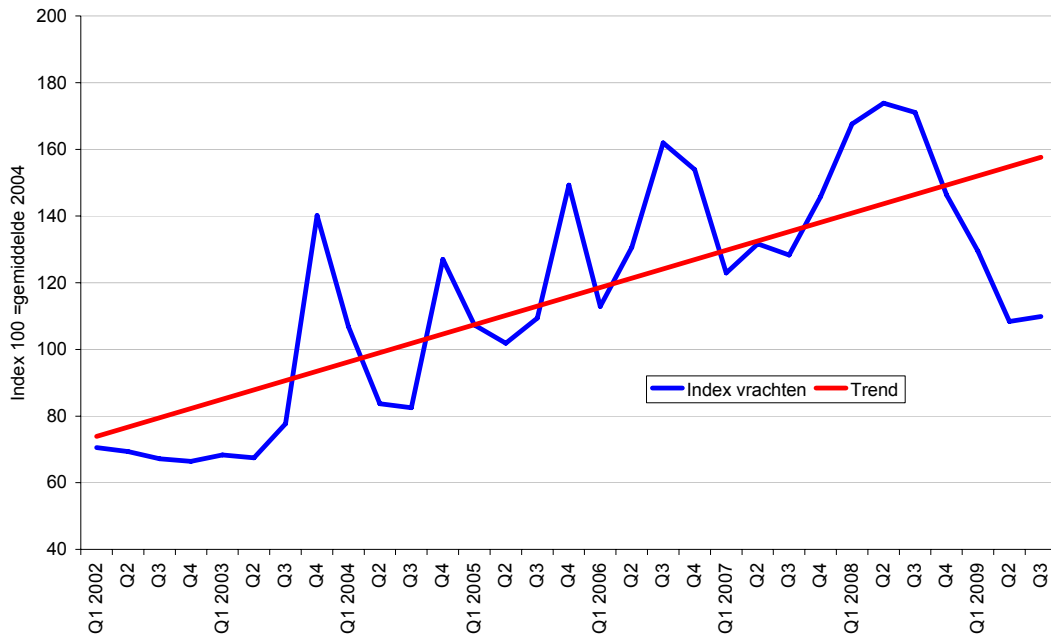
Aangezien op het moment dat dit rapport wordt opgesteld nog geen gegevens voor de Rijnvaart beschikbaar zijn, is voor de analyses gebruik gemaakt van informatie over de algemene ontwikkeling van de Duitse binnenvaart. Voor de meeste goederen geldt dat 80 % van het vervoer over het Duitse gedeelte van de Rijn plaatsvindt en voor het vervoer van containers, aardolie- en chemische producten is dit zelfs 90 %. Gezien dit feit is het Duitse vervoer zoals beschreven door het stBA voldoende representatief om een uitspraak te kunnen doen over de Rijnvaart.



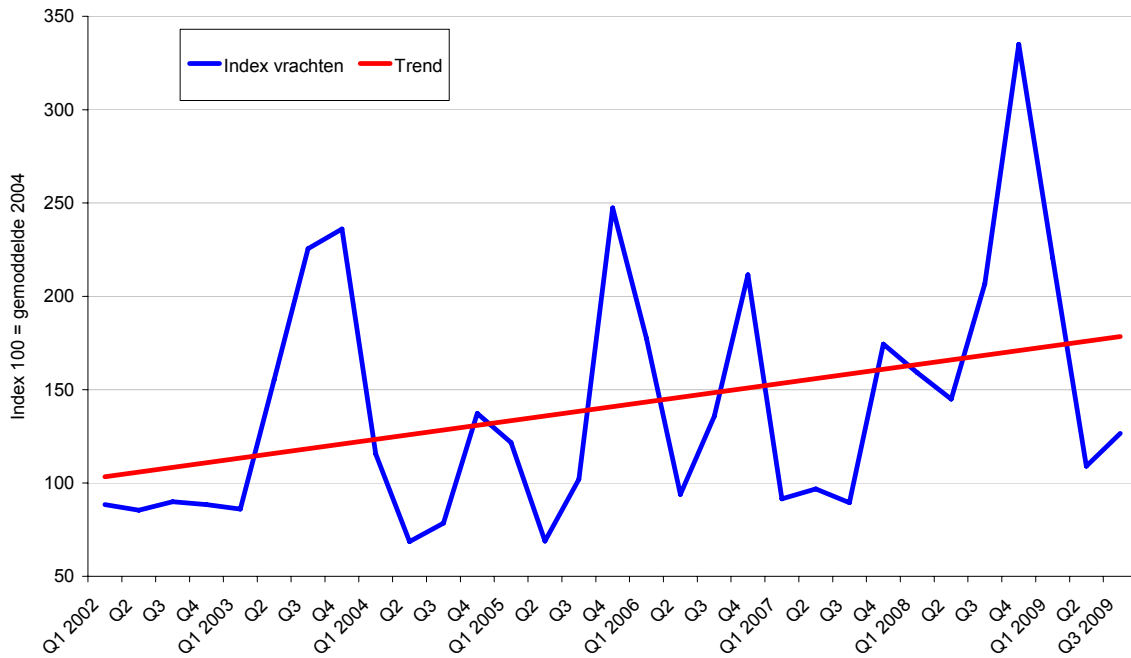
**Belangrijkste tendensen in de binnenvaart (Duitsland)**

<i>Volume in miljoen ton of 1000 EVP</i>	Januari tot juni		
	2009	2008	Ontwikkeling in %
<b>0 Landbouwproducten</b>	5,5	4,9	11,6
<b>1 Levensmiddelen, veevoeder</b>	6,7	7,6	-12
<b>2 Vaste minerale brandstoffen</b>	14,1	17,7	-20,1
<b>3 Aardolieproducten</b>	18,3	17,6	3,8
<b>4 Ertsen en schroot voor de metaalnijverheid</b>	10,7	18,7	-42,7
<b>5 Staalproducten</b>	4,5	7,7	-41,4
<b>6 Grondstoffen, halffabricaten, bouwmaterialen</b>	21,3	26,8	-20,5
<b>7 Meststoffen</b>	1,9	3,2	-39,6
<b>8 Chemische producten</b>	8,5	11,2	-24,2
<b>9 Machines, voertuigen, gereede producten</b>	8,1	9,7	-16,4
<b>Containers (in 1000 TEU)</b>	883	1102	-19,9
<b>Totaal</b>	<b>33,9</b>	<b>41,7</b>	<b>-18,6</b>

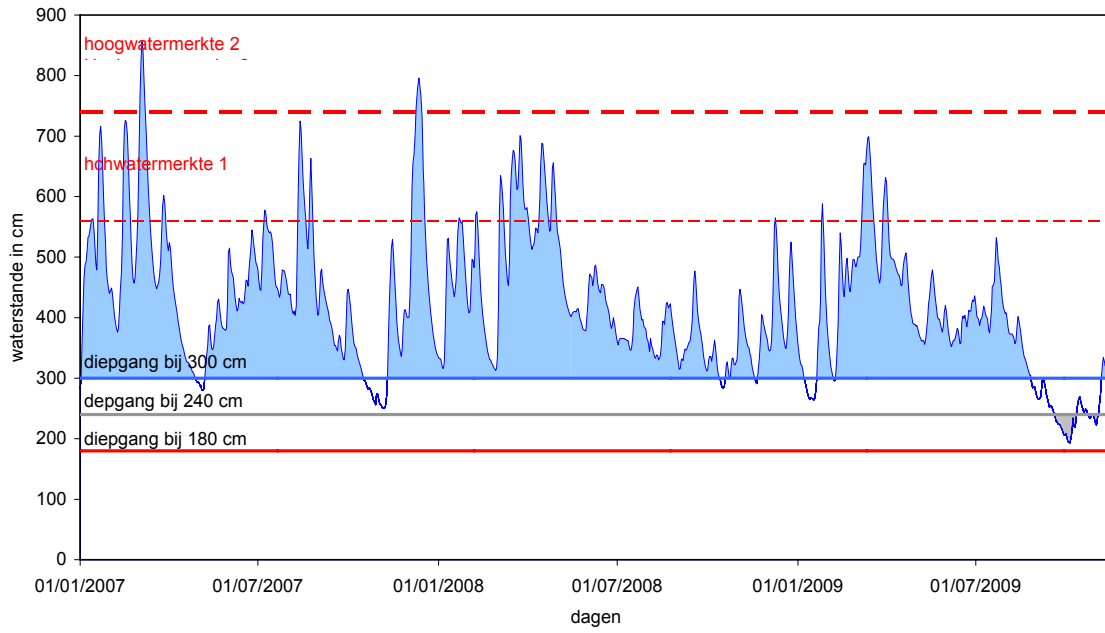
### Ontwikkeling van de vrachtprijs in de drogeladingvaart



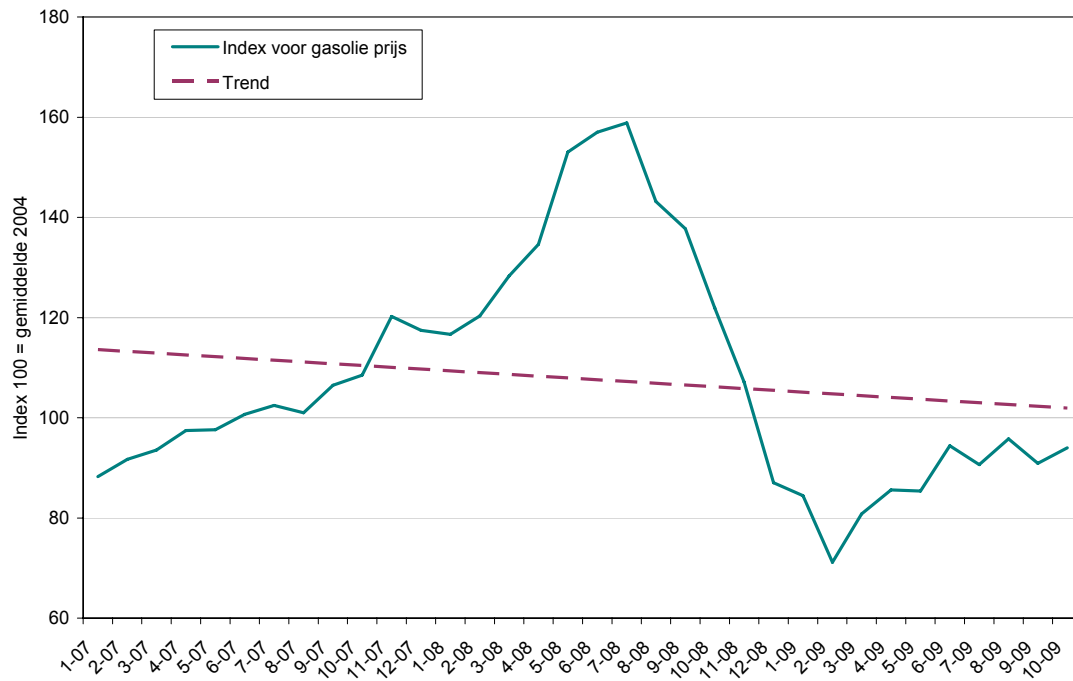
### Ontwikkeling van de vrachtprijs in de tankvaart (aardoliesector)



### Ontwikkeling van de waterstande bij Ruhrort



### Ontwikkeling van de gasolieprijs



Nieuw gebouwde schepen in november 2009

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

Type	2005			2006			2007		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Vrachtduwbakken	12	11401		18	18385		29	54336	
<b>Totaal</b>	<b>46</b>	<b>99046</b>	<b>27490</b>	<b>51</b>	<b>112370</b>	<b>26637</b>	<b>64</b>	<b>165991</b>	<b>31460</b>
Motortankschepen	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>48</b>	<b>133387</b>	<b>43736</b>	<b>28</b>	<b>77565</b>	<b>24637</b>	<b>23</b>	<b>50333</b>	<b>16534</b>
Duwboten	0		0	0		0	1		0
Sleepboten	0		0	0		0	0		0
<b>Totaal</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>1</b>		<b>0</b>
Hotelschepen	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Dagtochtschepen	5		2832	2	1959	2244	1		1570
<b>Totaal</b>	<b>10</b>		<b>9112</b>	<b>6</b>		<b>5430</b>	<b>3</b>		<b>3386</b>

Type	2008			2009 (11,5 maanden)		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	68	226750	92944	62	206408	97482
Vrachtduwbakken	38	70260		14	32096	
<b>Totaal</b>	<b>106</b>	<b>297010</b>	<b>92944</b>	<b>76</b>	<b>238504</b>	<b>97482</b>
Motortankschepen	47	117500	31870	47	125600	30719
Tankduwbakken	0	0		0	0	
<b>Totaal</b>	<b>47</b>	<b>117500</b>	<b>31870</b>	<b>47</b>	<b>125600</b>	<b>34719</b>
Duwboten	3		1684	4		4208
Sleepboten	3		0	4		1335
<b>Totaal</b>	<b>6</b>		<b>1684</b>	<b>8</b>		<b>5543</b>
Hotelschepen	3		5092	8		9452
Dagtochtschepen	6		3092	0		0
<b>Totaal</b>	<b>9</b>		<b>8184</b>	<b>8</b>		<b>9452</b>

Bron: IVR

## PROTOCOL 13

### Tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart

Geen besluit.

## PROTOCOL 14

### Vervoer van MTBE/ETBE en verontreinigingen van de Rijn

#### Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

gelet op haar verantwoordelijkheid een milieuvriendelijke scheepvaart op de Rijn te bevorderen,

wetende dat door een inadequaat omgang met MTBE/ETBE<sup>\*)</sup> en soortgelijke ether-brandstoffen in het kader van het vervoer van deze stoffen, verontreiniging van het oppervlaktewater door de binnenvaart nog steeds een probleem vormt,

gelet op haar wens, de vervoersdrager binnenvaart, gezien haar ecologische belang voor het vervoer in het algemeen, verder te bevorderen,

gelet op het streven, de waterkwaliteit van de Rijn verder te verbeteren,

roept het verladende bedrijfsleven en de binnenvaart op, de ecologische voordelen van deze vervoersmodus niet in het geding te brengen, maar deze door een op korte termijn gemeenschappelijk overeen te komen verplichting voor de toepassing van de richtlijnen van de Europese federatie van brandstof-ether industrie (EFOA) van maart 2008 juist verder te versterken en bij te dragen aan een significante vermindering van de lozing van deze schadelijke stoffen op de Rijn.

---

<sup>\*)</sup> MTBE: methyl-tert-butylether  
ETBE: ethyl-tert-butylether

## PROTOCOL 15

### Erkenning van de Hongaarse vaarbewijzen van klasse A en B en het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs

#### Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens bij te dragen aan de integratie en ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een juridisch kader voor de Rijnvaart dat zo "eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk moet zijn", zoals de lidstaten dat in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking hebben gebracht,

beseffende dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee de verplichtingen van het bedrijfsleven vereenvoudigd kunnen worden en op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan worden bijgedragen,

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten afgegeven vaarbewijzen met prioriteit door de CCR moet worden behandeld, hetgeen een zo snel mogelijke inwerkingtreding van de vereiste wijzigingen van het Patentreglement Rijn op grond van artikel 1.07 van dat reglement rechtvaardigt,

handelend overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Akte van Mannheim,

op voorstel van haar Comité sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding,

#### I

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de in de bijlage bij Besluit 2009-II-16 gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en klasse B die door de Hongaarse autoriteit krachtens het laatstelijk op 6 maart 2009 door verordening nr. 9/2009 (III.6) KHEM gewijzigde decreet nr. 15/2001 zijn afgegeven, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- voor de geldigheid van deze bewijzen op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd,

#### II

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de in de bijlage bij Besluit 2009-II-16 gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs, dat door de Hongaarse autoriteit krachtens het laatstelijk van 6 maart 2009 door verordening nr. 9/2009(III.6) KHEM gewijzigde decreet nr. 15/2001 is afgegeven.

#### III

neemt, overeenkomstig artikel 1.07 van het Patentreglement Rijn, de wijzigingen van de bij dit besluit gevoegde bijlagen C1 en C2 van het Patentreglement Rijn, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2010 tot en met 30 maart 2013, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2009-II-16 gevoegde administratieve overeenstemming.

#### Bijlage

- Bijlage C1 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:

**Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen**

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
HU	Vaarbewijs klasse A	<ul style="list-style-type: none"> <li>- voor de geldigheid van dit bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,</li> <li>- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid als bedoeld in bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat overeenkomstig de modaliteiten van dit reglement moet worden verlengd.</li> </ul>	<p>Nemzeti Közlekedési Hatóság / Nationale autoriteit van Vervoer Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Directie Strategie en Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Departement Scheepvaart en Burgerluchtvaart</p> <p>Postadres: 1389 Boedapest 62, postbus 102</p> <p>Kantooradres: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongarije</p> <p>Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a></p>	<a href="#">Model</a>
HU	Schippersvaarbewijs klasse B	<ul style="list-style-type: none"> <li>- voor de geldigheid van dit bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,</li> <li>- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid als bedoeld in bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat overeenkomstig de modaliteiten van dit reglement moet worden verlengd.</li> </ul>	<p>Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a></p>	<a href="#">Model</a>

- *Bijlage C2 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:*

**Als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart**

Land	Naam van het erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Nationale autoriteit van afgifte	Model
HU	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart	--	Nemzeti Közlekedési Hatóság / Nationale autoriteit van Vervoer Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Directie Strategie en Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Departement Scheepvaart en Burgerluchtvaart  Postadres: 1389 Boedapest 62, postbus 102  Kantooradres: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongarije  Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Model</a>



**Vaarbewijs Klasse A**  
**85 mm × 54 mm – Achtergrond: lichtblauw**  
**(De fysieke kenmerken van de kaart moeten overeenstemmen met ISO-norm 7810.)**

<p><b>BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE</b> <b>NAVIGATION INTÉRIEURE</b></p> <p><b>A</b></p> <p>1. 2. 3. 4. 7. 8. 9. 10. 11.</p>	<p><b>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG</b> <b>REPUBLIK UNGARN /</b> <b>RÉPUBLIQUE HONGROISE</b></p> <p>6.</p> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 10px auto;"></div> <p>5.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE</b> <b>POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES</b></p>	
<p>1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire</p> <p>2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)</p> <p>3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance</p> <p>4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat</p> <p>5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance</p> <p>6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire</p> <p>7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire</p>	<p>8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin</p> <p>9. R. (Radar) A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)</p> <p>10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration</p> <p>11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)</p>
<p>Card Manufacturer - Batch number</p>	

**Vaarbewijs Klasse B**  
**85 mm × 54 mm – Achtergrond: lichtblauw**  
**(De fysieke kenmerken van de kaart moeten overeenstemmen met ISO-norm 7810.)**

<p><b>BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE</b> <b>NAVIGATION INTÉRIEURE</b></p> <p><b>B</b></p> <p>1. 2. 3. 4. 7.  8. 9. 10. 11.</p>	<p><b>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG</b> <b>REPUBLIK UNGARN /</b> <b>RÉPUBLIQUE HONGROISE</b></p> <p>6.</p> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 10px auto;"></div> <p>5.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE</b> <b>POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES</b></p>	
<p>1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire</p> <p>2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)</p> <p>3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance</p> <p>4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat</p> <p>5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance</p> <p>6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire</p> <p>7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire</p>	<p>8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffsstraßen dem Rhein/ B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin</p> <p>9. R. (Radar) A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)</p> <p>10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration</p> <p>11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)</p>
<p>Card Manufacturer - Batch number</p>	

BEVOEGDHEIDSWIJS VOOR HET VAREN OP RADAR OP DE BINNENWATEREN

<p>HIVATALOS BEJEGYZÉSEK Offizielle Eintragungen/Official remarks</p> <p></p> <p>FOTO</p> <p></p> <p>tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers signature of the holder</p>	<p>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN REPUBLIC OF HUNGARY</p> <p>BIZONYÍTVÁNY HAJÓS KÉPESÍTÉSÉRŐL BEFÄHIGUNGSZEUGNISS ÜBER SCHIFFERPATENT CERTIFICATE OF BOATMAN QUALIFICATION</p> <p>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY</p>
<p>72/0/0/1666 I-RH-0/1666</p> <p>Név: <b>Próba Baba</b> Name/Name</p> <p>Születési idő: <b>1708.05.29.</b> Geboren am/Date of birth</p> <p>Születési hely: <b>Kunhegyesborzaszító</b> Geburtsort/Place of birth</p> <p>Anyja neve: <b>Barby Baba</b> Name der Mutter/Mother's name</p> <p>aki wer hat eine who has got</p> <p>radarhajós Radarschiffer radarobserver</p> <p>képesítést szerzett qualifikation/qualification</p> <p>Kelt: <b>1666.02.07.</b> Datum/Date</p> <p></p> <p>hajózási hatóság Schiffahrtsbehörde/shipping authority</p>	<p>72/0/0/1666 I-RH-0/1666</p> <p>KORLÁTOZÁSOK die Beschränkungen/Limitations</p> <p>Budapest, 2008.03.17</p> <p></p> <p></p>

## **PROTOCOL 16**

### **Overeen te komen Administratieve Instemming met de Hongaarse Republiek**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen te willen bevorderen,

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 in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking hebben gebracht,

onder verwijzing naar Aanvullend Protocol nr. 7,

na te hebben vastgesteld dat de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en Klasse B en het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn kunnen worden erkend,

gelet op het van belang, de erkenning door middel van samenwerkingsmechanismen tussen de betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

gelet op de noodzaak, de termen van de samenwerking in overleg met de bevoegde Hongaarse autoriteiten vast te stellen,

neemt met tevredenheid kennis van de onderhandelingen die het Comité sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding voor een administratieve overeenstemming met de Hongaarse autoriteiten heeft gevoerd,

geeft opdracht aan haar Secretaris-Generaal de in de bijlage bij dit besluit in het Duits, Frans, Nederlands en Hongaars gevoegde administratieve overeenstemming namens de CCR te ondertekenen.

#### **Bijlage**

**Arrangement administratif sur la coopération  
entre  
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
et  
le Ministère des Transports, des Communications et de l'Énergie de la Hongrie  
concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude  
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ("la CCNR") et le Ministère des Transports, des Communications et de l'Énergie de la Hongrie,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' "accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial", exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités hongroises, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit.

**Article 1<sup>er</sup>**

**Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010 sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
  - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
  - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités hongroises compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau hongroises, dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Pour la navigation sur les secteurs des voies d'eau hongroises autres que le Danube sur lesquels des connaissances de secteur sont requises, le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur délivrée par les autorités hongroises et conforme à l'annexe 1 du présent arrangement. La liste des secteurs concernés figure à l'annexe 2 du présent arrangement.
- Pour la navigation sur le Danube, le titulaire doit présenter l'attestation de connaissances de secteur requise sur le secteur du Danube situé sur le territoire hongrois et délivrée par un Etat riverain du Danube.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1).

Les autorités hongroises compétentes reconnaissent la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau hongroises, y compris le secteur du Danube situé sur le territoire hongrois.

## Article 2

### Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk, et la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk

2. L'autorité hongroise compétente pour délivrer les certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B, les attestations de connaissances de secteur pour les voies d'eau hongroises et le Danube, et le certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar est :

L'autorité nationale de transport,  
Direction de Stratégie et Méthodologie  
Département de la Navigation et de l'Aviation civile\*

Adresse postale :  
1389 Budapest 62 Pf. 102

Situation :  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62  
Hongrie

Tél. : +36 1 815 9646  
Fax : +36 1 815 9659  
E-mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et hongroises lorsque le titulaire atteint l'âge de 50 ans, conviennent que l'attestation relative à l'aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par l'autorité hongroise.

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la Hongrie. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

---

\* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

#### **Article 4**

##### **Réunion commune des commissions d'examen**

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et hongroise sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

#### **Article 5**

##### **Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer**

Les autorités compétentes rhénanes et hongroise s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

#### **Article 6**

##### **Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation**

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

#### **Article 7**

##### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.



## **Article 8**

### **Dispositions finales**

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> avril 2010.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la Hongrie en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et hongrois font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des Transports, des Communications et de l'Energie de la Hongrie.

Budapest, le 15 décembre 2009

Jean-Marie WOEHLING  
Secrétaire Général  
Commission Centrale  
pour la Navigation du Rhin

Péter HÓNIG  
Ministre des transports, des communications et  
de l'énergie  
République de Hongrie

- Annexe 1 : attestation hongroise de connaissances de secteur  
Annexe 2 : liste des secteurs des voies d'eau hongroises sur lesquels des connaissances de secteur sont requises.

**Attestation hongroise de connaissances de secteur**

(A6, 148 x 105 mm)

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIK UNGARN





**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	 <p>a tulajdonos fényképe  Lichtbild des Inhabers</p>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN
	
	..... Aláírás/ Unterschrift
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

**Liste des secteurs des voies d'eau hongroises sur lesquels des connaissances de secteur sont requises**

**Classement des voies navigables**

Voie navigable		Secteur de la voie navigable entre les kilomètres	Longueur du secteur (en km), ou surface (en km <sup>2</sup> )	Classe de la voie navigable, conformément à l'AGN
1.	Duna (voie d'importance internationale conformément à l'AGN)	1812-1641	171 (en amont de Budapest)	VI/B
2.	Duna (voie d'importance internationale conformément à l'AGN)	1641-1433	208 (en aval de Budapest)	VI/C
3.	Mosoni-Duna	14-2*	12	III
4.	Mosoni-Duna	2-0*	2	VI/B
5.	Szentendrei-Duna	32-0*	32	IV
6.	Ráckevei-Duna	58-0*	58	III
7.	Sió-csatorna (canal)	121-23*	98	IV / temporaire
8.	Sió-csatorna (canal)	23-0*	23	IV
9.	Dráva	198-70*	128	II
10.	Tisza	685-612*	73	I
11.	Tisza	612-544*	68	III
12.	Tisza	544-403*	141	III
13.	Tisza	403-254*	149	II
14.	Tisza	254-160*	94	IV
15.	Bodrog	51-0*	51	III
16.	Sebes-Körös	10-0*	10	II
17.	Kettős-Körös	23-0*	23	II
18.	Hármas-Körös	91-0*	91	II
19.	Lac Balaton*			Site NATURA 2000
20.	Lac Fertő*			Site NATURA 2000
21.	Lac Velencei*			Site NATURA 2000
22.	Keleti-főcsatorna (canal)	45-0*	45	II
23.	Hortobágy-Berettyó-főcsatorna (canal)	7-0*	7	II

Remarque

\* Les voies marquées d'une astérisque n'appartiennent pas au réseau des voies navigables d'importance internationale conformément à l'Accord Européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN – en date, à Genève, du 19 janvier 1996).

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit  
zwischen  
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt  
und  
dem Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium Ungarns  
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse  
für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium Ungarns treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum "Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen",

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den ungarischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

**Artikel 1**

**Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung ungarische Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. April 2010 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
  - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen,
  - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen ungarischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen ungarischen Wasserstraßen an, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf Strecken der ungarischen Wasserstraßen, mit Ausnahme der Donau, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind, ist ein von den ungarischen Behörden ausgestelltes Streckenzeugnis nach Anlage 1 dieser Vereinbarung vorzulegen. Die betreffenden Strecken sind in Anlage 2 dieser Vereinbarung aufgeführt.
  - Für die Fahrt auf der Donau ist das von einem Donaustaat ausgestellte Streckenzeugnis vorzulegen, das für den auf ungarischem Hoheitsgebiet gelegenen Teil der Donau vorgeschrieben ist.
2. Die ZKR hat entschieden durch Beschlussfassung das ungarische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. April 2010 anzuerkennen.

Die ungarischen zuständigen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen ungarischen Binnenwasserstraßen, einschließlich der im ungarischen Staatsgebiet befindlichen Donaustrecke, als gültig an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre und das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtssdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtssdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtssdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtssdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk

2. Die zur Ausstellung der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B, der Streckenzeugnisse für die ungarischen Wasserstraßen und die Donau sowie des ungarischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt befugte ungarische Behörde ist die

nationale Verkehrsbehörde  
Direktion Strategie und Methodologie  
Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt \*

Postanschrift:  
1389 Budapest 62 Pf. 102

Adresse:  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62  
Ungarn

Tel. : +36 1 815 9646  
Fax : +36 1 815 9659  
E-Mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
4. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in Ungarn und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder von der ungarischen Behörde ausgestellt werden kann.

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und Ungarns abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen Seiten geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

---

\* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály

#### **Artikel 4**

##### **Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen**

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in Ungarn zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, allfällige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

#### **Artikel 5**

##### **Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote**

Die für die Rheinschifffahrt und die ungarische zuständige Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

#### **Artikel 6**

##### **Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften**

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Änderung vorgenommen wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die andere Partei zu übermitteln.

#### **Artikel 7**

##### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.



## **Artikel 8**

### **Schlussbestimmungen**

1. Die Vereinbarung tritt am 1. April 2010 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für Ungarn als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und ungarischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim ungarischen Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium hinterlegt.

Budapest, den 15. Dezember 2009

Jean-Marie WOEHLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Péter HÓNIG  
Verkehrs-, Kommunikations- und Energie Minister  
Republik Ungarns

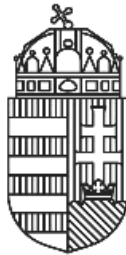
Anlage 1: ungarisches Streckenzeugnis

Anlage 2: Liste der Strecken der ungarischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind.

**Ungarisches Streckenzeugnis**

(A6, 148 x 105 mm)

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIC UNGARN





**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	 <p>a tulajdonos fényképe</p> <p>Lichtbild des Inhabers</p>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN
	
	..... Aláírás/ Unterschrift
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

Anlage 2

Liste der Strecken der ungarischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind

Klassifizierung der Wasserstraßen

Wasserstraße		Strecke der Wasserstraße zwischen km	Länge der Strecke (in km) oder Fläche (in km <sup>2</sup> )	Klasse der Wasserstraße gemäß AGN
1.	Donau (Wasserstraße von internationaler Bedeutung gemäß AGN)	1812-1641	171 (oberhalb von Budapest)	VI/B
2.	Donau (Wasserstraße von internationaler Bedeutung gemäß AGN)	1641-1433	208 (unterhalb von Budapest)	VI/C
3.	Moson-Donau	14-2*	12	III
4.	Moson-Donau	2-0*	2	VI/B
5.	Szentendre-Donau	32-0*	32	IV
6.	Ráckevei-Donau	58-0*	58	III
7.	Sió-Kanal	121-23*	98	IV / vorübergehend
8.	Sió-Kanal	23-0*	23	IV
9.	Drau	198-70*	128	II
10.	Theiß	685-612*	73	I
11.	Theiß	612-544*	68	III
12.	Theiß	544-403*	141	III
13.	Theiß	403-254*	149	II
14.	Theiß	254-160*	94	IV
15.	Bodrog	51-0*	51	III
16.	Sebes-Körös	10-0*	10	II
17.	Kettős-Körös	23-0*	23	II
18.	Hármas-Körös	91-0*	91	II
19.	Balaton*			NATURA-2000-Gebiet
20.	Neusiedler See*			NATURA-2000-Gebiet
21.	Velencei-See*			NATURA-2000-Gebiet
22.	Keleti-Kanal	45-0*	45	II
23.	Hortobágy-Berettyó-Kanal	7-0*	7	II

Anmerkung

- \* Die mit Sternchen gekennzeichneten Wasserstraßen gehören nicht zum Netz der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) von Genf vom 19. Januar 1996.

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking  
tussen  
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,  
en  
het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije  
inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (de "CCR") en het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Hongaarse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op middellange termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel 1**

**Wederzijdse erkenning**

1. De CCR heeft besloten door middel van een besluit de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en klasse B op de Rijn, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, vanaf 1 april 2010 als geldig te erkennen, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
  - de houder dient een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage A3 van het Patentreglement Rijn over te leggen voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer;
  - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Hongaarse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Grote Patent op alle Hongaarse waterwegen, zodra aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- voor de vaart op andere Hongaarse waterwegen dan de Donau waarvoor een bewijs voor riviergedeelten vereist is, moet door de houder een door de Hongaarse autoriteiten afgegeven bewijs voor riviergedeelten conform bijlage 1 van deze administratieve overeenstemming worden overgelegd. De lijst van riviergedeelten waarvoor dit van toepassing is, is als bijlage 2 bij de onderhavige administratieve overeenstemming gevoegd.
- voor de vaart op de Donau moet door de houder een door een Donaustaats afgegeven bewijs voor riviergedeelten dat vereist is voor het gedeelte van de Donau dat zich op het Hongaarse grondgebied bevindt, worden overgelegd.

2. De CCR heeft besloten door middel van een besluit het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn vanaf 1 april 2010, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, als geldig te erkennen.

De Hongaarse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Hongaarse waterwegen, met inbegrip van het gedeelte van de Donau dat zich op het Hongaarse grondgebied bevindt.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent, het bewijs voor kennis van riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer, en het radarpatent af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobilité en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk

2. De Hongaarse bevoegde autoriteit voor de afgifte van de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en klasse B, het bewijs voor riviergedeelten voor de Hongaarse waterwegen en voor de Donau, alsmede van het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs is:

De Nationale autoriteit van Vervoer  
Directie Strategie en Methodologie  
Departement Scheepvaart en Burgerluchtvaart\*

Postadres:  
1389 Boedapest 62, postbus 102

Kantooradres:  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62  
Hongarije

Tél. : +36 1 815 9646  
Fax : +36 1 815 9659  
E-mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze administratieve overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.
4. De partijen, vaststellend dat de voorwaarden voor de verlenging van vaarbewijzen in de Rijnvaart en in Hongarije gelijkwaardig zijn, komen overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn, voor houders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt, zowel door een Rijnvaartautoriteit als door een Hongaarse autoriteit kan worden afgegeven.

### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en van Hongarije georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende ten doel gesteld:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

---

\* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

#### **Artikel 4**

##### **Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies**

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Hongarije bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn zijn erkend, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

#### **Artikel 5**

##### **Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden**

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en Hongaarse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

#### **Artikel 6**

##### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

#### **Artikel 7**

##### **Einde van de wederzijdse erkenning**

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, dan kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.



## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

1. De overeenstemming treedt op 1 april 2010 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor Hongarije als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Hongaarse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije neergelegd.

Gedaan te Boedapest op 15 december 2009

Jean-Marie Woehrling  
Secretaris-Generaal  
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

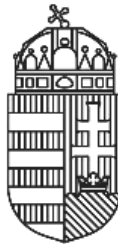
Péter HÓNIG  
Minister van Vervoer, Communicatie en Energie  
Republiek Hongarije

- Bijlage 1: · Hongaars bewijs voor riviergedeelten  
Bijlage 2: · Lijst van Hongaarse vaarweggedeelten waarvoor specifieke vaarwegkennis vereist is.

**Vonalvizsga bizonyítvány**

A/6 formátum

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIK UNGARN





**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	 <p>a tulajdonos fényképe  Lichtbild des Inhabers</p>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN
	 <p>P.H. Siegel</p>
	..... Aláírás/ Unterschrift
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

**Bijlage 2**

**Lijst van Hongaarse waterwegen waarvoor specifieke vaarwegkennis vereist is**

**Classificatie van bevaarbare waterwegen**

Waterweg		Sector van de waterweg tussen de kilometerraaien	Lengte van de sector (in km), of oppervlakte (in km <sup>2</sup> )	Categorie van de waterweg overeenkomstig AGN
1.	Duna (waterweg van internationaal belang overeenkomstig AGN)	1812-1641	171 (vóór Boedapest)	VI/B
2.	Duna (waterweg van internationaal belang overeenkomstig AGN)	1641-1433	208 (na Boedapest)	VI/C
3.	Mosoni-Duna	14-2*	12	III
4.	Mosoni-Duna	2-0*	2	VI/B
5.	Szentendrei-Duna	32-0*	32	IV
6.	Ráckevei-Duna	58-0*	58	III
7.	Sió-csatorna (kanaal)	121-23*	98	IV / tijdelijk
8.	Sió-csatorna (kanaal)	23-0*	23	IV
9.	Dráva	198-70*	128	II
10.	Tisza	685-612*	73	I
11.	Tisza	612-544*	68	III
12.	Tisza	544-403*	141	III
13.	Tisza	403-254*	149	II
14.	Tisza	254-160*	94	IV
15.	Bodrog	51-0*	51	III
16.	Sebes-Körös	10-0*	10	II
17.	Kettős-Körös	23-0*	23	II
18.	Hármas-Körös	91-0*	91	II
19.	Balaton-meer*			Gebied NATURA 2000
20.	Fertő-meer*			Gebied NATURA 2000
21.	Velencei-meer*			Gebied NATURA 2000
22.	Keleti-főcsatorna (kanaal)	45-0*	45	II
23.	Hortobágy-Berettyó-főcsatorna (kanaal)	7-0*	7	II

**Opmerking**

\* De waterwegen met een sterretje maken geen deel uit van het netwerk van waterwegen van internationaal belang overeenkomstig het Europees Verdrag inzake Waterwegen van internationaal Belang (AGN – ondertekend te Genève op 19 januari 1996)

**Megállapodás**  
**a hajóvezetői és radar hajóvezetői képesítő okmányok tárgyában folytatandó hatósági**  
**együtműködésről**  
**a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága**  
**és**

**a Magyar Köztársaság Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériuma között**

a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága (a továbbiakban: RHKB) és a Magyar Köztársaság Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériuma,

A hajósok kötelezettségeinek kezelhetőbbé tétele és a személyi állomány szabad munkavégzésének könnyítése érdekében,

a páneurópai együtműködésnek – a 2001. évi rotterdami és a 2006. évi bukaresti páneurópai konferenciákon kifejezésre juttatott akaratnak megfelelően –, a liberalizáció és a belvízi hajózás megerősítése útján történő elmélyítésére irányulóan kifejezésre juttatott akartól vezérelve,

megállapítva, hogy a hajóvezetői és a radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismerését a rajnai és a magyar hatóságoknak a képesítő okmányok hosszú távú megfelelősége érdekében folytatott szakmai együtműködésének kell támogatnia, továbbá kölcsönösen alkalmazható eljárásokat kell fejleszteni és a megbízható információcserét szolgáló rendszert kell létrehozni,

a következő feltételekben állapodtak meg:

**1. cikk**

**Kölcsönös elismerés**

1. A RHKB határozat elfogadása útján, és figyelemmel a 8. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezésben meghatározott feltételekre 2010. április 1-jei hatállyal elismeri az „A” és „B” kategóriájú hajóvezető képesítő okmány érvényességét a Rajnán, amennyiben az alábbi kiegészítő feltételek teljesülnek:
  - a képesítő okmány tulajdonosának a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzat A3-as mellékletében meghatározott, az Iffezheim és a Spijk-i komp közötti Rajna-szakaszra érvényes vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie;
  - 50. életévét betöltött képesített személynek a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzat B3 formátumú érvényes, a jelzett szabályzatban előírt időközönként érvényesített egészségi alkalmassági igazolással kell rendelkeznie;

A magyar Hatóság elismeri a rajnai „Nagy Patent” / „Grande Patente” érvényességét a magyar belvízi utakon, amennyiben az alábbi kiegészítő feltételek teljesülnek:

- a képesítő okmány tulajdonosának a Dunán kívüli magyarországi belvízi utakon való hajózásra jogosító, az e megállapodás 1. számú mellékletében meghatározott vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A vonalvizsga kötelezettség alá eső víziutak jegyzékét ennek a megállapodásnak a 2. melléklete tartalmazza;
  - a képesítő okmány tulajdonosának a Duna magyarországi szakaszán történő hajózás esetén, a Dunán történő hajózásra jogosító, Duna menti állam hatósága által kiállított vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie;
2. A RHKB határozat elfogadása útján, és figyelemmel a 8. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezésben meghatározott feltételekre 2010. április 1-jétől kezdődő hatállyal elismeri a magyar radar hajóvezetői képesítő okmány érvényességét a Rajnán.

A magyar Hatóság elismeri a rajnai radar hajóvezetői képesítő okmány érvényességét a magyar belvízi utakon, ideértve a Duna magyarországi szakaszát is.

## 2. cikk

### Illetékes hatóságok

1. A „Nagy Patent” / „Grande Patente” és az Iffezheim és a Spijk-i komp közötti Rajnai szakaszra előírt vonalismeretet tanúsító vonalismereti képesítő okmány, valamint a radar hajóvezetői képesítő okmány kiállítására jogosult hatóságok a következők:

Ország	Jogosult hatóság
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk

2. Az „A” és „B” kategóriájú hajóvezetői, a magyar víziutakra és a Dunára érvényes vonalismereti, valamint a radar hajóvezetői képesítő okmány kiállítására jogosult magyar hatósági szerv:

Nemzeti Közlekedési Hatóság, l'Autorité Nationale de Transport  
Stratégiai és Módszertani Igazgatóság,  
Hajózási és Légiközlekedési Főosztály,

Levelezési cím:  
1389 Budapest 62. Pf. 102.

Cím:  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62.  
Magyarország

Tel: +36 1 815 9646  
Fax: +36 1 815 9659  
E-mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

3. A megállapodásban részes felek a megállapodás 6. cikkében szereplő rendelkezésnek megfelelően késedelemmentesen értesítik egymást a képesítő okmányok kiállítására jogosult szervezetet érintő változásokról.
4. A megállapodásban részes felek megállapítván a rajnai és a magyar képesítő okmányok érvényességének meghosszabbítására vonatkozóan, az 50. életévüket betöltött személyek esetében meghatározott feltételek azonosságát, kölcsönösen elfogadják, hogy az egészségi alkalmasságot igazoló a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzatban meghatározott B3 formátumú nyomtatvány szerinti okiratot a rajnai és a magyar hatóságok egyaránt jogosultak kiállítani.

### **3. cikk**

#### **Együttes részvétellel megtartásra kerülő értekezletek**

Amennyiben szükségesnek mutatkozik a RHKB tagállamaiból való szakértők és magyar szakértők együttes részvételével egyeztető értekezlet létrehozatalát biztosítani kell. A megtartásra kerülő szakértői egyeztető értekezleten a hajóvezetői és a radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismeréséről a RHKB-val megállapodást kötött államok, valamint a RHKB-ban megfigyelői státusszal rendelkező államok és a nemzetközi szervezetek szakértői is részt vehetnek. A szakértői egyeztető értekezletek céljára a logisztikai feltételeket és a szervezési intézkedéseket a RHKB titkársága biztosítja.

A szakértői egyeztető értekezlet feladatai a következők:

- segíteni, hogy a jövőbeni szabályozási változások a különféle szabályozási aktusokban egymással harmonizáljanak;
- a szabályozás alkalmazása kapcsán felmerült nehézségek megvitatása, a szabályozásbeli eltérések felderítése, továbbá a szükséges intézkedések meghatározása;
- az érintett államok hatóságainak együttműködése mellett megvalósuló ellenőrző tevékenység koordinálása;
- a megállapodásban részes államokban bevezetett vizsgáztatási rend összehasonlítása;
- a képesítések harmonizálása, illetve egységesítése.

#### **4. cikk**

##### **A vizsgabizottságok együttes értekezlete**

A rajnai és a magyar vizsgabizottságok a szabályozás alkalmazásának, a vizsgáztatás gyakorlatának megvitatása és tapasztalatcsere, továbbá az esetlegesen felmerülő alkalmazási kérdések vizsgálata és az eljárások közelítése céljából rendszeresen megtartott együttes értekezletek keretében működnek együtt. Ez a fajta együttes értekezlet nyitott lehet a RHKB-val a hajóvezetői és radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismerése tárgyában megállapodást kötött hatóságok vizsgabizottságának képviselői, valamint a RHKB-ban megfigyelői státusszal rendelkező államok vizsgabizottsága számára.

#### **5. cikk**

##### **Nyugdíjazás, felfüggesztés és hajóvezetői képesítés érvénytelenítése kapcsán történő tájékoztatás**

A rajnai és a magyar hatóságok kölcsönösen és haladéktalanul értesítik egymás hatósági szerveit a képesített személyek nyugdíjazása, felfüggesztése, illetve hajóvezetői képesítés érvénytelenítése, valamint a foglalkozástól való eltiltás kapcsán hozott határozatokról. A jelzett értesítések továbbítása a megállapodás működésének kezdeti időszakában a RHKB Titkársága útján történik. Az ebben a cikkben meghatározott változásokról szóló tájékoztatás elektronikus hírközlési kapcsolat útján is továbbítható.

#### **6. cikk**

##### **A szabályozás módosítása esetén fennálló tájékoztatási és egyeztetési kötelezettség**

A megállapodásban részes felek – az együttes részvétellel megrendezésre kerülő szakértői értekezletektől függetlenül – késedelemmentesen és kölcsönösen tájékoztatják egymást a szabályozási aktusukat érintően tervezett módosításokról. A módosítások elfogadása előtt a felek egyeztetnek, hogy elkerülhető legyen az érintett szabályozások kölcsönös megfeleléséget veszélyeztető szabályozásváltozás. A módosítások elfogadásakor a módosított szabályozást késedelemmentesen továbbítják egymás számára, megadva a hatályba lépés dátumát.

#### **7. cikk**

##### **A kölcsönös elismerés megszűnése**

1. Amennyiben a felek valamelyikének a szabályozásában bekövetkezett módosítás a hajóvezetői vagy a radar hajóvezetői képesítés megszerzésének feltételeiben a megfelelést megszüntető változást valósít meg, a felek egyeztető értekezlet keretében tárgyalásos úton keresnek megoldást a nevezett képesítések megfeleléségének fenntartása érdekében.
2. Amennyiben az egyeztetések lezárultával a felek egyikének meggyőződése szerint a szabályozások megfelelése már nem áll fenn, az érintett képesítő okmány kölcsönös elismerésről szóló határozat érvényét veszti. Az érvénytelenítésről szóló határozat a másik félnek szóló értesítést követő tizenkét hónap elteltével lép hatályba.



## 8. cikk

### Záró rendelkezések

1. Ez a megállapodás 2010. április 1-én lép hatályba.
2. A felek a másik félhez intézett írásbeli nyilatkozattal mondhatják fel ezt a megállapodást. A megállapodás a felmondó nyilatkozatnak a címzett által történő kézhezvételétől számított 12 hónap elteltével veszti hatályát.
3. A megállapodás nem tekinthető nemzetközi szerződésnek vagy egyezménynek, ami a Magyar Köztársaságnak az állami felelősségét vagy a Rajnai Hajózás Központi Bizottságnak, mint nemzetközi szervezetnek a felelősségét vetné fel.
4. A megállapodás egy-egy eredeti példánya, amelynek francia, német, holland és magyar nyelvű változata egyaránt irányadó, a RHKB főtitkáránál és a Minisztériumnál kerül letéteményezésre.

Budapest, 2009. december 15

Jean-Marie WOEHLING  
főtitkár  
Rajnai Hajózás Központi Bizottsága

Péter HÓNIG  
közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter  
Magyarország

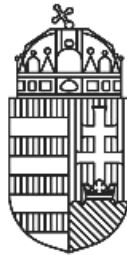
Melléklet 1 : a magyar vonalvizsga bizonyítvány

Melléklet 2 : a vonalvizsga kötelezettség körébe tartozó magyar víziutak jegyzéke

**Vonalvizsga bizonyítvány, minta**

(A6, 148 x 105 mm)

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIC UNGARN





**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

előoldal, recto, Vorseite

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	 <p>a tulajdonos fényképe  Lichtbild des Inhabers</p>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESSEN
	
..... Aláírás/ Unterschrift	
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

hátoldal, verso, Rückseite

**A vonalvizsga kötelezettség körébe tartozó magyar víziutak jegyzéke**

**A víziutak osztályozása**

Víziút		A víziút szakasza folyamkilométer	A szakasz hossza (km vagy km <sup>2</sup> )	A víziút osztálya az AGN megállapodást kihirdető 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet a nemzetközi jelentőségű víziutakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről
1.	Duna (nemzetközi jelentőségű víziút)	1812-1641	171 (Budapest felett)	VI/B
2.	Duna (nemzetközi jelentőségű víziút)	1641-1433	208 (Budapest alatt)	VI/C
3.	Mosoni-Duna	14-2*	12	III
4.	Mosoni-Duna	2-0*	2	VI/B
5.	Szentendrei-Duna	32-0*	32	IV
6.	Ráckevei-Duna	58-0*	58	III
7.	Sió-csatorna	121-23*	98	IV / időszakos
8.	Sió-csatorna	23-0*	23	IV
9.	Dráva	198-70*	128	II
10.	Tisza	685-612*	73	I
11.	Tisza	612-544*	68	III
12.	Tisza	544-403*	141	III
13.	Tisza	403-254*	149	II
14.	Tisza	254-160*	94	IV
15.	Bodrog	51-0*	51	III
16.	Sebes-Körös	10-0*	10	II
17.	Kettős-Körös	23-0*	23	II
18.	Hármas-Körös	91-0*	91	II
19.	Balaton*			NATURA 2000
20.	Fertő*			NATURA 2000
21.	Velencei*			NATURA 2000
22.	Keleti-főcsatorna	45-0*	45	II
23.	Hortobágy-Berettyó- főcsatorna	7-0*	7	II

**Megjegyzés**

- \* a csillaggal jelölt víziutak nem tartoznak az AGN megállapodásban nemzetközi jelentőségű víziútként meghatározott víziutak sorába (a Genfben 1996. január 19-én elfogadott AGN megállapodás szerint)

## **PROTOCOL 17**

### **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikel 1.10)**

#### **Besluit**

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

Artikel 1.10, eerste lid onder c - Vaartijdenboek, verklaring  
(aangenomen bij Besluit 2006-II-21).

Dit voorschrift geldt van 1 april 2010 tot en met 31 maart 2013.

## **PROTOCOL 18**

### **Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Bijlagen 1, 3, 7 en 10)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

ter aanvulling en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften evenals ter opheffing van discrepanties tussen de verschillende taalversies,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de bijlagen 1, 3, 7 en 10 van het Rijnvaartpolitiereglement.

Deze wijzigingen gelden met ingang van 1 december 2011.

#### **Bijlage**

**Bijlage**

1. *Bijlage 1 komt te luiden:*

**"Bijlage 1**

**LETTER OF LETTERCOMBINATIE TER ONDERSCHIEDING  
VAN HET LAND  
WAAR DE THUISHAVEN OF DE PLAATS VAN TEBOEKSTELLING  
VAN EEN SCHIP IS GELEGEN**

(indicatieve lijst)

A	:	OOSTENRIJK
B	:	BELGIË
BG	:	BULGARIJE
BIH	:	BOSNIË-HERZEGOVINA
BY	:	WIT-RUSLAND
CH	:	ZWITSERLAND
CZ	:	TSJECHISCHE REPUBLIEK
D	:	DUITSLAND
F	:	FRANKRIJK
FI	:	FINLAND
HR	:	CROATIË
HU	:	HONGARIJE
I	:	ITALIË
L	:	LUXEMBURG
LT	:	LITOUWEN
MD	:	REPUBLIEK MOLDOVA
MLT	:	MALTA
N	:	NEDERLAND
NO	:	NOORWEGEN
P	:	PORTUGAL
PL	:	POLEN
R	:	ROEMENIË
RUS	:	RUSSISCHE FEDERATIE
SE	:	ZWEDEN
SI	:	SLOVENIË
SRB	:	SERVIË
SK	:	SLOWAKIJE
UA	:	OEKRAÏNE"

2. *Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:*

- a) *De tekst bij schets 9 (betreft uitsluitend de Duitse en Franse tekst)*
- b) *De tekst bij schets 10 komt te luiden (betreft uitsluitend de Duitse en Franse tekst):*
- c) *De tekst bij schets 26 komt te luiden:*

”

Artikel 3.13 Kleine schepen Lid 1 en 6: Klein schip dat gelijktijdig door middel van zeilen en door een motor wordt voortbewogen.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

”

3. *Bijlage 7 wordt als volgt gewijzigd:*

- a) *De vermelding bij afdeling I E wordt als volgt toegevoegd:*

"E. 24     niet overgenomen

E.25     Aansluiting voor walstroom beschikbaar



”

- b) *De vermelding bij Afdeling II, paragraaf 3 wordt als volgt toegevoegd:*

”



Aansluiting voor 400 V~ beschikbaar”





## **PROTOCOL 19**

### **Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Bijlage E, F en K)**

#### **Besluit**

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

1. Artikel 7.02, derde lid – Stuurhuis, vrij zicht  
(aangenomen met Besluit 2006-II-24),
2. Artikel 8.02, vijfde lid – Veiligheid  
(aangenomen met Besluit 2006-II-25),
3. Artikel 9.15, negende en tiende lid – Kabels  
(aangenomen met Besluit 2006-II-25),
4. Artikel 24.02 – tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 9.15, tiende lid  
(aangenomen met Besluit 2006-II-25),
5. Bijlage E, eerste paragraaf – Vaartijdenboek, uniek Europees scheepsidentificatienummer  
(aangenomen met Besluit 2006-II-26),
6. Bijlage F, Bladzijde 9 – Dienstboekje, uniek Europees scheepsidentificatienummer  
(aangenomen met Besluit 2006-II-26),
7. Bijlage K, eerste kolom – Verklaring rusttijd, uniek Europees scheepsidentificatienummer  
(aangenomen met Besluit 2006-II-26).

Deze voorschriften gelden van 1 april 2010 tot en met 31 mars 2013.

## PROTOCOL 20

### Opheffing van het ADNR - Invoering van het ADN op de Rijn

Het met Besluit 1970-I-20 aangenomen Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) is op 1 april 1971 in werking getreden. Het reglement verving meerdere oudere reglementen, namelijk

- a. het Reglement voor het vervoer van brandbare, niet tot de categorie springstoffen behorende stoffen over de Rijn, aangenomen en in werking getreden bij Besluit II van 4 augustus 1893, laatstelijk gewijzigd door Besluit 1969-II-31,
- b. het Reglement voor het vervoer van bijtende en giftige stoffen, aangenomen bij Besluit XVIII van 2 oktober 1899, in werking getreden bij Besluit VI van 11 mei 1900, laatstelijk gewijzigd door Besluit 1970-I-24,
- c. Het internationale Reglement voor het vervoer van vloeibare brandstoffen over de binnenwateren (zogenoemde Reglement van Den Haag), aangenomen bij Besluit 1939-II-8, in werking getreden bij Besluit 1947-IV-4, laatstelijk gewijzigd bij Besluit 1970-I-22.

De basis van het ADNR is Resolutie nr. 206 van het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève, van 24 januari 1964, waarmee aan de regeringen en de internationale rivierencommissies wordt aanbevolen de nodige maatregelen te treffen, opdat het vervoer van gevaarlijke goederen aan de voorwaarden van de bijlagen A en B (ADN) van deze Resolutie voldoet.

Bij de aanneming van het ADNR, heeft de CCR aan de regeringen van de Rijnoverstaten en België aanbevolen, de toepassing van het ADNR tot de andere met de Rijn verbonden binnenvaarwegen uit te breiden. Duitsland en Nederland hebben het toepassingsgebied van het ADNR tot hun gehele waterwegennet uitgebreid. Frankrijk heeft onlangs hetzelfde gedaan.

De politieke en economische veranderingen in Europa, alsook de veranderingen op het gebied van de binnenvaart in verband met de opening van het Rijn-Main-Donau-kanaal, hebben Duitsland ertoe aangezet voor het vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren de toepassing van een uniforme en verplichte regelgeving voor te stellen, en het ADN daarvoor te gebruiken, waarbij, vanwege het Pan-Europese geografische toepassingsgebied van de ECE/VN-regelgeving, het veiligheidsniveau van het ADNR echter wordt behouden.

Het Duitse voorstel werd door de CCR onderzocht en in 1995 heeft de CCR aan het Comité Binnenlands vervoer van de ECE/VN een verklaring voorgelegd, waarmee werd beoogd een internationale werkgroep in te richten, die de opdracht zou krijgen op Europees niveau een geharmoniseerd verdrag inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren op te stellen.

Het Comité Binnenlands vervoer heeft dat voorstel goedgekeurd en de werkzaamheden van ingerichte internationale werkgroep hebben geleid tot de ondertekening van het ADN-Verdrag op 26 mei 2000. Het ADN-Verdrag is op 29 februari 2008 in werking getreden. Van 2000 tot en met 2009 werd het in de bijlage bij het Verdrag vermelde Reglement geactualiseerd en met het ADNR in overeenstemming gebracht. Het in de bijlage vermelde geactualiseerde Reglement is op 28 februari 2009 in werking getreden.

De Europese Commissie heeft harerzijds het ADR-Verdrag verbindend verklaard voor het communautaire vervoer over de weg (Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994), en de RID-voorschriften verbindend verklaard voor het communautaire vervoer per spoor (Richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996). Teneinde een voor alle aspecten van het binnenlandse vervoer van gevaarlijke goederen geldende regeling te creëren, werden de vermelde richtlijnen door één enkele richtlijn vervangen, die ook voorschriften voor het vervoer over vaarwegen bevat: Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 24 september 2008. Krachtens deze richtlijn wordt het ADN-Reglement uiterlijk 30 juni 2011 verplicht voor het vervoer over binnenwateren.

Gezien deze ontwikkeling heeft de CCR besloten het ADN-Reglement, de Akte van Mannheim in aanmerking genomen, op de Rijn in te voeren, de werkgroep gevaarlijke stoffen te ontbinden en de opdrachten van het Comité gevaarlijke stoffen, dat blijft bestaan, te herdefiniëren.

Bij Besluit 2008-I-26 werd de Werkgroep gevaarlijke stoffen ontbonden en de opdrachten van het Comité gevaarlijke stoffen geherdefinieerd.

Met het volgende besluit wordt beoogd het ADN-Reglement op te heffen en het door het in de bijlage bij het ADN-Verdrag vermelde Reglement te vervangen, alsook de wijzigingen die gevolgen hebben voor het Rijnvaartpolitiereglement en voor het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan te nemen.

### **Besluit**

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de bevordering van de integratie en van de ontwikkeling van de Europese markt van het vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk juridisch kader voor de Rijnvaart,

vaststellend dat het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) vermelde Reglement op 28 februari 2009 in werking is getreden en dat de lidstaten van de Europese Gemeenschap krachtens Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 verplicht zijn dit Reglement toe te passen op het vervoer over waterwegen,

vaststellend met tevredenheid dat alle CCR-lidstaten die Partij bij het ADN-Verdrag zijn geworden, de in artikel 14 van het Verdrag voorziene Verklaring hebben afgelegd, waarvan de bepalingen gezamenlijk zijn vastgesteld bij Besluit 2000-I-4 volgens welk de toepassing op de Rijn van het ADN aan het uitvoeren van de door het statuut van het Rijnregime bepaalde procedure is onderworpen,

besluit met ingang van 1 januari 2011 tot het opheffen van

- het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) aangenomen bij Besluit 2001-II-27 (I), zoals gewijzigd,
- de bij Besluit 2001-II-27 (III) aangenomen procedure, zoals gewijzigd, voor de toelating tot het vervoer in tankschepen van stoffen die nog niet in de lijst van 3.2, tabel C, van het ADNR zijn opgenomen,

besluit dat het in de bijlage bij het ADN-Verdrag vermelde Reglement, de in de bijlage 1 bij dit besluit vermelde bepalingen in aanmerking genomen, vanaf 1 januari 2011 op de Rijn zal gelden,

draagt het Secretariaat op zorg te dragen voor het publiceren van het in de bijlage bij het ADN-Verdrag vermelde Reglement in de Duitse, Franse en Nederlandse taal,

neemt de in bijlage 2 bij dit besluit vermelde wijzigingen die gevolgen hebben voor het Rijnvaartpolitiereglement en voor het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan. Deze wijzigingen gelden vanaf 1 januari 2011.

## Bijlage 1

### Toepassing op de Rijn van het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN) vermelde Reglement

Op de Rijn moet het ADN worden beschouwd als een reglement als bedoeld in artikel 1 van de Herziene Rijnvaartakte.

Het ADN-Reglement is van toepassing op de Rijn, de volgende bepalingen in aanmerking genomen:

ADN-Reglement	Reden	Uitvoeringsbepaling
1.5	Bijzondere regels, afwijkingen	De in het kader van het ADNR krachtens CCR-aanbevelingen toegekende afwijkingen blijven gelden.
1.6.7.2.2	Algemene overgangsbepalingen voor tankschepen	De algemene overgangsbepalingen voor tankschepen worden met de in het onderstaande aanhangsel vermelde bepalingen aangevuld.
1.16.2.1 8.1.8.3	Afgifte en erkenning van certificaten van goedkeuring	CCR-lidstaten komen overeen dat het in 1.16.1. bedoelde certificaat van goedkeuring door de bevoegde autoriteit van een willekeurige CCR-lidstaat die Partij is bij het ADN-Verdrag kan worden afgegeven.
7.1.5.0.5 7.2.5.0.3	Afwijkingen met betrekking tot de blauwe kegels en lichten	Op de Rijn wordt een in 7.1.5.0.5 en 7.2.5.0.3 voorziene afwijking niet toegekend.
7.1.5.1 7.2.5.1	Wijze waarop goederen worden vervoerd	Op de Rijn mogen schepen die gevaarlijke goederen vervoeren of die niet zijn ontgast, geen onderdeel zijn van een duwkonvooi met een afmeting van meer dan 195 x 24 m.

## Aanhangsel

De volgende overgangsbepalingen gelden bij het vervoer van de onderstaande gevaarlijke goederen:

De volgende stoffen mogen in Type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 6 kPa (0,06 bar) (Beproevingdruk van de ladingtank 10 kPa (0,10 bar) ) worden vervoerd:

- alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N open, een type N open met vlamkerende inrichtingen of een type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 10 kPa (0,10 bar) wordt vereist;
- De hierna vermelde schepen waren op 31.12.1986 in het bezit van een Bijzondere Machtiging voor bepaalde stoffen en zijn op grond van hun bouwwijze, d.w.z. met dubbele bodem en zijtanks, toegelaten voor het vervoer van de in de aparte lijst opgenomen stoffen.

Scheepsnaam	Officieel scheepsnummer	Nummer Stoffenlijst
m.t.s. EVA M	600 3995	3
m.t.s. PRIMAZEE	231 4207	4
m.t.s. PIZ LOGAN	700 1829	2
m.t.s. STOLT MADRID	232 6328	1
m.t.s. STOLT OSLO	232 6324	1

De volgende stoffen mogen in Type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 10 kPa (0,10 bar) (Beproevingdruk van de ladingtank 65 kPa (0,65 bar) ) worden vervoerd:

- alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N open, een type N open met vlamkerende inrichtingen of een type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 10 kPa (0,10 bar) wordt vereist.  
Indien het snelafblaasventiel omgebouwd wordt naar 50 kPa (0,50 bar) mogen alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C een insteldruk van het snelafblaasventiel van 50 kPa (0,50 bar) wordt vereist, worden vervoerd;
- Het hierna vermelde schip was op 31.12.1986 in het bezit van een Bijzondere Machtiging voor bepaalde stoffen en is op grond van zijn bouwwijze, d.w.z. met dubbele bodem en zijtanks, toegelaten voor het vervoer van de in de aparte lijst opgenomen stoffen.

Scheepsnaam	Officieel scheepsnummer	Nummer Stoffenlijst
m.t.s. EILTANK 9	430 4830	5

De volgende stoffen mogen in Type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 9 kPa (0,09 bar) worden vervoerd:

- alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N of een type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 10 kPa (0,10 bar) wordt vereist;

De volgende stoffen mogen in Type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 35 kPa (0,35 bar) worden vervoerd:

- alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N of een type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 35 kPa (0,35 bar) wordt vereist;  
Indien het snelafblaasventiel omgebouwd wordt naar 50 kPa (0,50 bar) mogen alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C een insteldruk van het snelafblaasventiel van 50 kPa (0,50 bar) wordt vereist, worden vervoerd;

**Nummer Stoffenlijst 1:**

UN-nummer	Klasse en Classificatie-code	Verpakkings-groep	Benaming en beschrijving
1114	3, F1	II	BENZEEN
1134	3, F1	III	CHLOORBENZEEN (fenylchloride)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYDE, GESTABILISEERD
1203	3, F1	II	BENZINE MET MEER DAN 10% BENZEEN
1218	3, F1	I	ISOPREEN, GESTABILISEERD
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAAT, MONOMEER, GESTABILISEERD
1267	3, F1	I	RUWE AARDOLIE, MET MEER DAN 10% BENZEEN
1267	3, F1	II	RUWE AARDOLIE, MET MEER DAN 10% BENZEEN
1268	3, F1	I	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN of AARDOLIEPRODUCTEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1268	3, F1	II	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN of AARDOLIEPRODUCTEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (1-Aminopropaan)
1278	3, F1	II	1-CHLOORPROPAAN (Propylchloride)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMINE
1578	6.1, T2	II	CHLOORNITROBENZENEN, VAST, GESMOLTEN (p-CHLOORBENZEEN)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLORBENZEEN
1593	6.1, T1	III	DICHLROOMETHAAN (Methyleenchloride)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAAN
1710	6.1, T1	III	TRICHLOORETHYLEEN
1750	6.1, TC1	II	CHLOORAZIJNZUUR, OPLOSSING
1831	8, CT1	I	ZWAVELZUUR, ROKEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLOORKOOLSTOF
1863	3, F1	I	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN
1863	3, F1	II	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLOORETHYLEEN
1993	3, F1	I	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1993	3, F1	II	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRIL
2238	3, F1	III	CHLOORTOLUENEN (m-, o- of p-CHLOORTOLUEEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMINE
2312	6.1, T1	II	FENOL, GESMOLTEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAAT
2733	3, FC	II	AMINEN, BRANDBAAR, BIJTEND, N.E.G. (2-AMINOBUAAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G. (1,1,2-Trichloorethaan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALCOHOL
3295	3, F1	I	KOOLWATERSTOFFEN, VLOEIBAAR, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
3295	3, F1	II	KOOLWATERSTOFFEN, VLOEIBAAR, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
3455	6.1,TC2	II	CRESOLEN, VAST, GESMOLTEN

**Nummer Stoffenlijst 2:**

UN-nummer	Klasse en Classificatie-code	Verpakkings-groep	Benaming en beschrijving
1114	3, F1	II	BENZEEN
1129	3, F1	II	BUTYRALDEHYDE (n-BUTYRALDEHYDE)
1134	3, F1	III	CHLOORBENZEEN (fenylchloride)
1203	3, F1	II	BENZINE MET MEER DAN 10% BENZEEN
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAAT, MONOMEER, GESTABILISEERD
1267	3, F1	II	RUWE AARDOLIE, MET MEER DAN 10% BENZEEN
1268	3, F1	II	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN of AARDOLIEPRODUCTEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (1-Aminopropaan)
1278	3, F1	II	1-CHLOORPROPAAN (Propylchloride)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMINE
1578	6.1, T2	II	CHLOORNITROBENZENEN, VAST, GESMOLTEN (p-CHLOORBENZEEN)
1591	6.1, T1	III	o-DICHOORBENZEEN
1593	6.1, T1	III	DICHOORMETHAAN (Methyleenchloride)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAAN
1662	6.1, T1	II	NITROBENZEEN
1710	6.1, T1	III	TRICHLOORETHYLEEN
1750	6.1, TC1	II	CHLOORAZIJNZUUR, OPLOSSING
1831	8, CT1	I	ZWAVELZUUR, ROKEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLOORKOOLSTOF
1863	3, F1	II	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLOORETHYLEEN
1917	3, F1	II	ETHYLACRYLAAT, GESTABILISEERD
1993	3, F1	II	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
2238	3, F1	III	CHLOORTOLUENEN (m-, o- of p-CHLOORTOLUEEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMINE
2312	6.1, T1	II	FENOL, GESMOLTEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAAT
2733	3, FC	II	AMINEN, BRANDBAAR, BIJTEND, N.E.G. (2-AMINOBUAAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G. (1,1,2 -Trichloorethaan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALCOHOL
3295	3, F1	II	KOOLWATERSTOFFEN, VLOEIBAAR, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN

**Nummer Stoffenlijst 3:**

UN-nummer	Klasse en Classificatie-code	Verpakkings-groep	Benaming en beschrijving
1106	3, FC	II	AMYLAMINEN (n-AMYLAMINE)
1114	3, F1	II	BENZEEN
1129	3, F1	II	BUTYRALDEHYDE (n-BUTYRALDEHYDE)
1134	3, F1	III	CHLOORBENZEEN (fenylchloride)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYDE, GESTABILISEERD
1184	3, FT1	II	ETHYLEENDICHLORIDE (1,2-Dichloorethaan)
1203	3, F1	II	BENZINE MET MEER DAN 10% BENZEEN
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAAT, MONOMEER, GESTABILISEERD
1267	3, F1	II	RUWE AARDOLIE, MET MEER DAN 10% BENZEEN
1268	3, F1	II	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN of AARDOLIEPRODUCTEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1275	3, F1	II	PROPIONALDEHYDE
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (1-Aminopropaan)
1278	3, F1	II	1-CHLOORPROPAAN (Propylchloride)
1279	3, F1	II	1,2-DICHLLOORPROPAAN of PROPYLEENDICHLORIDE
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMINE
1547	6.1, T1	II	ANILINE
1578	6.1, T2	II	CHLOORNITROBENZENEN, VAST, GESMOLTEN (p-CHLOORBENZEEN)
1593	6.1, T1	III	DICHLROOMETHAAN (Methyleenchloride)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAAN
1662	6.1, T1	II	NITROBENZEEN
1710	6.1, T1	III	TRICHLLOORETHYLEEN
1750	6.1, TC1	II	CHLOORAZIJNZUUR, OPLOSSING
1831	8, CT1	I	ZWAVELZUUR, ROKEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLOORKOOLSTOF
1863	3, F1	II	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLOORETHYLEEN
1917	3, F1	II	ETHYLACRYLAAT, GESTABILISEERD
1993	3, F1	II	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
2078	6.1, T1	II	TOLUYLEENDIISOCYANAAT (en mengsels van isomeren) (2,4-TOLUYLEENDIISOCYANAAT)
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRIL
2238	3, F1	III	CHLOORTOLUENEN (m-, o- of p-CHLOORTOLUEEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMINE
2312	6.1, T1	II	FENOL, GESMOLTEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINEN, BRANDBAAR, BIJTEND, N.E.G. (2-AMINOBUAAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G. (1,1,2-Trichloorethaan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALCOHOL
3295	3, F1	II	KOOLWATERSTOFFEN, VLOEIBAAR, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
3455	6.1, TC2	II	CRESOLEN, VAST, GESMOLTEN



**Nummer Stoffenlijst 4:**

UN-Nummer	Klasse en Classificatie-code	Verpakkings-groep	Benaming en beschrijving
1106	3, FC	II	AMYLAMINEN (n-AMYLAMINE)
1114	3, F1	II	BENZEEN
1129	3, F1	II	BUTYRALDEHYDE (n-BUTYRALDEHYDE)
1134	3, F1	III	CHLOORBENZEEN (fenylchloride)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYDE, GESTABILISEERD
1203	3, F1	II	BENZINE MET MEER DAN 10% BENZEEN
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAAT, MONOMEER, GESTABILISEERD
1267	3, F1	II	RUWE AARDOLIE, MET MEER DAN 10% BENZEEN
1268	3, F1	II	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN of AARDOLIEPRODUCTEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1275	3, F1	II	PROPIONALDEHYDE
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (1-Aminopropaan)
1278	3, F1	II	1-CHLOORPROPAAN (Propylchloride)
1279	3, F1	II	1,2-DICHOORPROPAAN of PROPYLEENDICHLORIDE
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMINE
1863	3, F1	II	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN
1917	3, F1	II	ETHYLACRYLAAT, GESTABILISEERD
1993	3, F1	II	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
2238	3, F1	III	CHLOORTOLUENEN (m-, o- of p-CHLOORTOLUEEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMINE
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAAT
2733	3, FC	II	AMINEN, BRANDBAAR, BIJTEND, N.E.G. (2-AMINObutaan)
3295	3, F1	II	KOOLWATERSTOFFEN, VLOEIBAAR, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN

**Nummer Stoffenlijst 5:**

UN-Nummer	Klasse en Classificatie-code	Verpakkings-groep	Benaming en beschrijving
1134	3, F1	III	CHLOORBENZEEN (fenylchloride)
1218	3, F1	I	ISOPREEN, GESTABILISEERD
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAAT, MONOMEER, GESTABILISEERD
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (1-Aminopropaan)
1278	3, F1	II	1-CHLOORPROPAAN (Propylchloride)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMINE
1547	6.1, T1	II	ANILINE
1750	6.1, TC1	II	CHLOORAZIJNZUUR, OPLOSSING
1831	8, CT1	I	ZWAVELZUUR, ROKEND
2238	3, F1	III	CHLOORTOLUENEN (m-, o- of p-CHLOORTOLUEEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMINE
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAAT
2733	3, FC	II	AMINEN, BRANDBAAR, BIJTEND, N.E.G. (2-AMINObutaan)
3446	6.1, T2	II	NITROTOLUENEN, VAST, GESMOLTEN (o-NITROTOLUEEN)

## Bijlage 2

### Wijzigingen die een gevolg hebben voor het Rijnvaartpolitierglement en voor het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

#### A. Rijnvaartpolitierglement

1. *Artikel 1.01, onderdeel aa, komt te luiden:*

“aa) "ADN" het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde Reglement (ADN) in de huidig geldende versie;”

2. *Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel t, komt te luiden:*

“t) de bescheiden vereist door het ADN, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3,”

3. *Artikel 3.14 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, inleidende volzin, komt te luiden:*

"1. Een varend schip dat bepaalde brandbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADN, moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, overeenkomstig ADN nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, voeren:"

b) *Het tweede lid, inleidende volzin, komt te luiden:*

"2. Een varend schip dat bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen vervoert, bedoeld in het ADN, moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, overeenkomstig ADN nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, voeren:"

c) *Het derde lid, inleidende volzin, komt te luiden:*

"3. Een varend schip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADN, moet, behalve de overige tekens die worden voorgeschreven bij dit reglement, overeenkomstig ADN nr. 7.1.5.0 of nr. 7.2.5.0, voeren:"

d) *Het zevende lid komt te luiden:*

"7. Een schip, dat geen tekens als bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet voeren maar in het bezit is van een certificaat van goedkeuring, bedoeld in het ADN, nr. 8.1.8, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip als bedoeld in het eerste lid, mag, indien het gelijktijdig geschut wil worden met een schip dat de tekens bedoeld in het eerste lid moet voeren, bij nadering van een sluis, de tekens bedoeld in het eerste lid voeren."

4. *Artikel 6.28, negende lid, komt te luiden:*

"9. Een schip of een samenstel dat de tekens, bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, voert, wordt afzonderlijk geschut.

Deze bepaling is niet van toepassing op drogeladingschepen ingevolge het ADN die uitsluitend containers, IBC's, grote verpakkingen, gascontainers met meerdere elementen (MEGC), transporttanks en tankcontainers volgens ADN nr. 7.1.1.18 vervoeren en die tekens volgens artikel 3.14, tweede lid, voeren. Deze kunnen gelijktijdig, of met drogeladingschepen die uitsluitend containers, IBC's, grote verpakkingen, gascontainers met meerdere elementen (MEGC), transporttanks en tankcontainers volgens ADN nr. 7.1.1.18 vervoeren en die tekens volgens artikel 3.14, eerste lid, voeren, of met de in artikel 3.14, zevende lid, genoemde schepen worden geschut. Tussen boeg en hek van de gelijktijdig geschutte schepen moet een afstand van ten minste 10 m in acht worden genomen."

5. *Artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:*

"b) voor een schip, duwstel of gekoppeld samenstel dat dit teken niet voert, maar dat voorzien is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in het ADN, nr. 8.1.8, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip bedoeld in artikel 3.14, eerste lid."

6. *Artikel 11.02, derde lid, punt 3.5 van de tabel, onderdeel e, onder bb, komt te luiden:*

"bb)indien het geen gevaarlijke stoffen vervoert, voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring volgens het ADN is vereist;"

7. *Artikel 12.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, inleidende volzin, komt te luiden:*

"1. De schipper van een schip als bedoeld in het ADN, van een tankschip, van een schip dat meer dan 20 containers vervoert, van een schip met een lengte van meer dan 110 m, van een samenstel, van een hotelschip, van een zeeschip of van een bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21 moet zich, alvorens de in het zesde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, melden op het aangegeven marifoonkanaal met opgave van de volgende gegevens:"

b) *Het eerste lid, onderdeel I, inleidende zin, komt te luiden:*

"I) bij gevaarlijke stoffen overeenkomstig het ADN:"

c) *Het derde lid, tweede aandachtsstreepje, komt te luiden:*

"- schepen en samenstellen met containers waarop het ADN van toepassing is, onafhankelijk van het aantal containers."

d) *Het zesde lid, onderdeel c, eerste en tweede aandachtsstreepje, komt te luiden:*

"- Op het gedeelte bedoeld onder a behoeven zich slechts samenstellen als bedoeld in het ADN te melden.  
- Op het gedeelte bedoeld onder b moeten behalve samenstellen als bedoeld in het ADN slechts samenstellen met een lengte van meer dan 140 m en een breedte van meer dan 15 m en op het gedeelte bedoeld onder c slechts samenstellen met een lengte van meer dan 110 m of een breedte van meer dan 12 m worden gemeld."

8. *Artikel 15.01, derde lid, wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Onderdeel a komt te luiden:*

"a) "restlading": vloeibare lading, die na het lossen, zonder een efficiënt-stripping systeem als bedoeld in het ADN, in de ladingtank en in het leidingsysteem achterblijft, evenals droge lading die na het lossen, zonder gebruik van een bezem, veegmachine of een vacuümreiniger, in het laadruim achterblijft. Verpakking en stuw materiaal behoren tot de lading;"

b) *Onderdeel b komt te luiden:*

"b) "ladingrestanten": vloeibare lading, die niet met behulp van een efficiënt-stripping systeem als bedoeld in het ADN uit de ladingtank of het leidingsysteem kan worden verwijderd, evenals droge lading die niet met behulp van een veegmachine of een bezem uit het laadruim kan worden verwijderd;"

c) *Onderdeel f komt te luiden:*

"f) "gestripte ladingtank": een ladingtank, waaruit de restlading is verwijderd (bijv door een efficiënt-stripping systeem als bedoeld in het ADN) en waarin nog slechts ladingrestanten aanwezig zijn;"

9. *Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij figuur 27a en b, komt te luiden:*

"Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren  
Lid 1: Bepaalde brandbare stoffen, bedoeld in het ADN"

b) *De vermelding bij figuur 28a en b komt te luiden:*

"Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren  
Lid 2: Bepaalde voor de gezondheid schadelijke stoffen, bedoeld in het ADN"

c) *De vermelding bij figuur 29 komt te luiden:*

"Artikel 3.14 Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren  
Lid 3: Bepaalde ontplofbare stoffen, bedoeld in het ADN"

**B. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn**

1. *Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:*

*Lid 91 wordt als volgt toegevoegd:*

"91."ADN" het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde Reglement (ADN) in de huidig geldende versie;"

2. *Artikel 1.02, tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:*

"b) schepen die beschikken over een certificaat van goedkeuring als bedoeld in het ADN;"

3. *Artikel 22a.04 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het vijfde lid, onderdeel b, komt te luiden:*

"b) berekeningen volgens het ADN in deel 9 voorgeschreven methode voor lekberekeningen een positieve uitkomst hebben".

b) *Het achtste lid komt te luiden:*

"8. Het rekenkundig bewijs als bedoeld in het tweede tot en met vijfde lid wordt geacht te zijn geleverd wanneer lekstabiliteitsberekeningen, bedoeld in het ADN, deel 9, met een positief resultaat worden overlegd."

4. *Artikel 22a.05, tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:*

"c) als dubbelwandig schip volgens het ADN zijn gebouwd. Motorschepen moeten aan de nummers 9.1.0.91 tot en met 9.1.0.95 en tankschepen aan de nummers 9.3.2.11.7 en 9.3.2.13 tot en met 9.3.2.15 van deel 9 van het ADN voldoen;"

5. *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"
--------	------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

6. *Artikel 24.09 wordt als volgt toegevoegd:*

**"Artikel 24.09**

*Overgangsbepalingen voor het vervangen van het ADNR door het ADN*

De Certificaten van Goedkeuring die krachtens het met Besluit 2001-II-27 aangenomen Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) zijn afgegeven en waarvan de aflooptdatum niet is verstreken, gelden als in artikel 1.02, tweede lid, onderdeel b, bedoelde Certificaten van Goedkeuring overeenkomstig het ADN."

7. *Bijlage A, nummer 17, inleidende volzin, komt te luiden:*

"17\*) Het schip beschikt over een certificaat van goedkeuring overeenkomstig het ADN"

8. Bijlage D komt te luiden:

**"Bijlage D**  
(Model)

**Voorlopig certificaat van onderzoek**  
No. ....

1. Naam van het vaartuig	2. Soort vaartuig	3. Uniek Europees scheepsidentificatienummer															
4. Naam en woonplaats van de eigenaar																	
5. Lengte L/ L <sub>wl</sub> <sup>*)</sup> ..... Aantal passagiers ..... Aantal bedden voor passagiers <sup>*)</sup> .....																	
6. Bemanning: .....																	
6.1 Het vaartuig is geschikt voor de exploitatievormen A1 <sup>*)</sup> , A2 <sup>*)</sup> , B <sup>*)</sup> .																	
6.2 Uitrusting van het schip op grond van artikel 23.09 Het schip voldoet <sup>*)</sup> / voldoet niet <sup>*)</sup> aan artikel 23.09 No. 1.1 <sup>*)</sup> / aan artikel 23.09 No. 1.2 <sup>*)</sup> . De minimum bemanning wordt op grond van artikel 23.13 als volgt versterkt <sup>*)</sup> / niet versterkt <sup>*)</sup> :																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 50%;"></th> <th colspan="3" style="text-align: center;">Exploitatiewijze</th> </tr> <tr> <th style="width: 16.6%;">A<sub>1</sub></th> <th style="width: 16.6%;">A<sub>2</sub></th> <th style="width: 16.6%;">B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Matroos .....</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">.....</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">.....</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">.....</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Vervanging van matroos door matroos-motordrijver ..</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">.....</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">.....</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">.....</td> </tr> </tbody> </table>				Exploitatiewijze			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B	Matroos .....	.....	.....	.....	Vervanging van matroos door matroos-motordrijver ..	.....	.....	.....
	Exploitatiewijze																
	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B														
Matroos .....	.....	.....	.....														
Vervanging van matroos door matroos-motordrijver ..	.....	.....	.....														
Opmerkingen en bijzondere eisen: ..... .....																	
6.3 Minimum bemanning op grond van artikel 23.14. ....																	
7. Vloeibaargasinstallatie(s) De verklaring is geldig tot .....																	
8. Bijzondere voorwaarden:																	
9. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zie voorlopig certificaat van goedkeuring <sup>*)</sup>																	
10. Geldigheid Het voorlopig certificaat van onderzoek is geldig tot ..... voor de vaart <sup>*)</sup> / voor één eenmalige reis <sup>*)</sup> (Datum) op de Rijn <sup>*)</sup> tussen ..... en ..... <sup>*)</sup> .....																	
11. ....																	
Plaats	Plaats																
Datum	Datum																
Bevoegde autoriteit certificaat van goedkeuring	Commissie van Deskundigen																
Stempel	Stempel																
Handtekening	Handtekening																

<sup>\*)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.



9. *Bijlage M, deel III, artikel 9, onderdeel c, komt te luiden:*

"c) de bekabeling voldoet aan de voorschriften van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn of eventueel aan die van het ADN;"

#### **PROTOCOL 21**

##### **Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 22**

##### **Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften**

##### **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,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

##### **Bijlagen**

(separaat)

### **PROTOCOL 23**

#### **Goedkeuring van de rekening over het jaar 2008 van de Centrale Commissie**

##### **Besluit**

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2008 goed.

### **PROTOCOL 24**

#### **Goedkeuring van de rekening over het jaar 2008 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden**

##### **Besluit**

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2008 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

### **PROTOCOL 25**

#### **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 2009 en van 31 december 2009 op 1 januari 2010 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 2009 en van 31 december 2009 op 1 januari 2010 tussen 18 uur en 8 uur.

## **PROTOCOL 26**

### **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 2010 tot 31 december 2010.

## **PROTOCOL 27**

### **Persbericht**

#### **Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

## **PROTOCOL 28**

### **Datum van de volgende vergadering**

#### **Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 2 juni 2010 te Straatsburg.

\*\*\*