

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2010

AANGENOMEN BESLUITEN

(2010 - I)

Straatsburg, 2 juni 2010

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (10) 1 Final

VOORJAARSZITTING 2010

AANGENOMEN BESLUITEN

(2010-I)

Straatsburg, 2 juni 2010

INHOUD

Bladzijde

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

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

II. Algemene en juridische zaken

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

Protocol 3: Betrekkingen met de niet-lidstaten en andere Rivierencommissies.....	1
--	---

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

III. Veiligheid van de interface schip-wal

Protocol 5: Voltooiing van de ISGINTT	6
---	---

Protocole 6: ISGINTT Launch Event (8 juni 2010 te Brussel)	6
--	---

IV. Economische aspecten

Protocol 7: Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis	6
--	---

V. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 8: Aanneame van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") en dienovereenkomstige wijzigingen van het Rijnvaart- politierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn	18
--	----

VI. Verkeersregels

Protocol 9: Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart - Verplichting tot de installatie en het gebruik van Inland AIS-apparatuur in de Rijnvaart	29
--	----

VII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 10: Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 22a.01 t/m 22a.06)	30
---	----

VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

Protocol 11: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren	31
--	----

IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 12: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2009-I-23).....	31
Protocol 13: Vernieuwing en verbreding van de brug Schierstein (kvr 504,400)	35
Protocol 14: Bouwplan voor de uitbreiding van de stuw Gamsheim (kvr 309,100).....	40
Protocol 15: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluisen bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2009	41

X. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Protocol 16: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	43
--	----

XI. Begroting en beheer

Protocol 17: Begroting voor 2011 van de Centrale Commissie.....	43
Protocol 18: Begroting voor 2011 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden	43
Protocol 19: Samenstelling van het secretariaat	44
Protocol 20: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2009	44

XII. Diversen

Protocol 21: 90 ^e verjaardag van de eerste vergadering van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg (17 juni 1920).....	52
Protocol 22: Persbericht	52
Protocol 23: Datum van de volgende vergadering	52



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2010

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

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

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Betrekkingen met de niet-lidstaten en andere Rivierencommissies

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

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 ¹	9 maart 1999
BELGIË	
FRANKRIJK	
LUXEMBURG ²	8 juli 1993
NEDERLAND ³	16 april 1997
ZWITSERLAND ⁴	21 mei 1997

¹ **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.

² **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.

³ **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.

⁴ **Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

Voorbehoud

- 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.

Neerlegging van de ratificatieaktes

Duitsland : 10 maart 2004

België : 22 september 2009

Frankrijk : 15 september 2005

Luxemburg¹: 14 mei 2002

Nederland : 10 juli 2000

Zwitserland : 16 juli 1998

¹ **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 2008

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

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

Oekraïne: toetreding op 28 januari 2010

PROTOCOL 5

Voltooiing van de ISGINTT

Geen besluit.

PROTOCOL 6

ISGINTT Launch Event (8 juni 2010 te Brussel)

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor het jaar 2009 en de vooruitzichten voor het jaar 2010.

Bijlage

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

Jaar 2009 en vooruitzichten voor 2010

I. Algemene opmerkingen

a) Algemene situatie

De vraag naar vervoer over de Rijn is in de loop van 2009 over de gehele lijn gezien met 17,8 % gedaald. De sectoren die het meeste onder de crisis te lijden hebben gekregen, zijn de staalsector met -33,8 % in vergelijking met 2008, de sector bouwmaterialen met -17,2 %, de kolensector met -18,7 % en de sector van de gereede producten met minus 22,4 %, telkens gemeten in getransporteerd volume. Het dieptepunt van de vraag naar vervoer werd bereikt tegen het einde van het eerste semester van 2009. Sindsdien heeft men weer een stijging van de vraag naar vervoer in de drogeladingvaart kunnen vaststellen, die met name in de loop van het laatste kwartaal van 2009 doorzette. In de tankvaart biedt de ontwikkeling eerder een gemengd beeld, omdat de chemische sector een andere ontwikkeling doorloopt dan de aardoliesector. In 2010 valt te verwachten dat het herstel van de transportvraag zich in de drogeladingvaart en chemische sector zal voortzetten, te meer omdat er in de belangrijkste economische sectoren die klant zijn van de Rijnvaart, sprake is van een economische opleving. Wat de vraag naar vervoer in de aardoliesector in de komende maanden zal gaan doen, hangt voor een groot deel af van de aardolieprijs. Als de huidige hausse zich zou voortzetten, zal alleen de seizoensgebonden inkoop van voorraden de markt van tijd tot tijd wat leven inblazen.

b) Waterstanden

Het jaar 2009 was, globaal gezien, een jaar waarin zich geen extreme waterstanden hebben voorgedaan. In de tweede helft van 2009 ontstond er aan het einde van de zomer een situatie van laagwater die tot aan de herfst aanhield. In oktober herstelde het waterpeil zich en in deze situatie kwam tot aan het voorjaar van 2010 geen verandering, waardoor een vrij optimale benutting van de laadruimte mogelijk was. De waterstanden schommelden sinds het begin van 2010 rond een gemiddeld niveau.

c) Brandstofprijzen

Na een sterke daling van de prijzen die tegen het einde van de eerste helft van 2009 zijn laagste punt bereikte, bieden de brandstofprijzen op de markt voor aardolieproducten opnieuw het beeld van een fors stijgende lijn. Op dit moment ligt de prijs alweer 50 % boven het diepste punt. Waarschijnlijk zal de tendens in de komende maanden geen wending nemen.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a) Getransporteerde volumes

Op de markt voor droge lading, zijn de op de Rijn getransporteerde volumes in de loop van 2009 met meer dan 21 % teruggelopen. In de meeste sectoren kan er vanuit worden gegaan dat het herstel van de transportvraag, dat begin 2009 inzette, in de eerste zes maanden van 2010 verder zal toenemen. De activiteiten komen echter niet in alle sectoren met hetzelfde tempo weer op gang. Tegen de achtergrond van de algemene economische perspectieven, zal de groei van de transportvraag zich naar alle waarschijnlijkheid ook na de eerste zes maanden handhaven.

Landbouwsector

De transporten van landbouwproducten op de Rijn zijn dankzij de goede oogst in 2009 met 14,4 % gestegen. Het vervoer van levensmiddelen en veevoeders is daarentegen met 9,3 % in vergelijking

met 2008 gedaald, net als dat van meststoffen, dat zelfs met 25 % terugliep. De landbouwers hebben vanwege de zeer hoge prijzen van de meststoffen het gebruik ervan teruggeschroefd. Inmiddels zijn de prijzen weer gedaald, hetgeen een positief effect zou kunnen hebben voor de vraag naar vervoer van dit soort producten.

Staalsector

De staalsector is hard getroffen door de economische crisis. Voor de Rijn leidde dit tot een daling van 32,5 % van het vervoer van grondstoffen en van 37,3 % van het vervoer van staalproducten. De staalproductie bereikte zijn dieptepunt in april 2009 en laat sindsdien weer een geleidelijk herstel van de productie zien. Met name bij het vervoer van grondstoffen kon in de tweede helft van 2009 worden vastgesteld dat de vraag naar vervoer aantrok, ofschoon de volumes nog steeds 20 % onder die van het tweede semester van 2008 liggen. Deze tendens zette goed door vanaf december 2009 en ook in de eerste maanden van het jaar 2010 ging het opwaarts. Het lijkt erop dat de prognose voor een terugkeer naar een, over een langere periode gezien, gemiddeld productieniveau in de Duitse staalindustrie (die doorslaggevend is voor dit soort vervoer over de Rijn) in de loop van 2010 bewaarheid zal worden. Daarbij liet de Franse staalproductie nog een duidelijker herstel zien; de invloed ervan op de vervoersvraag op de Rijn is echter geringer. Meer in het algemeen zou deze positieve tendens zich in de eerste zes maanden van 2010 kunnen voortzetten, als men tenminste uitgaat van de omvang van de orderportefeuille van de diverse staalondernemingen die tot de Europese staalindustrie worden gerekend.

Wat het vervoer van staalproducten aangaat, werd er pas vanaf januari 2010 een groei van de vraag naar vervoer waargenomen. De verschuiving in de tijd in vergelijking met het vervoer van grondstoffen kan gedeeltelijk worden verklaard door het geleidelijk opstarten van bepaalde hoogovens, die een jaar ervoor vanwege de crisis waren stilgelegd. De onderbreking van bouwprojecten en openbare werken tot aan maart als gevolg van de strenge winter zal hier eveneens aan hebben bijgedragen. In de lente zullen ook in deze sector de werkzaamheden weer worden hervat, samen met die in de automobielenindustrie, zodat verwacht kan worden dat in de komende maanden de vraag naar vervoer verder zal toenemen.

Energiesector : kolen

Het vervoer van vaste minerale brandstoffen op de Rijn nam in 2009 over het gehele jaar gezien met 18,7 % af. In de tweede helft van het jaar bedroeg de afname 14 %. Deze ontwikkelingen wekken de indruk dat het vervoer van kolen minder door de crisis getroffen werd dan bijvoorbeeld de staalsector. Het kolenvervoer lag dan ook tegen het einde van 2009 al weer op het niveau van de jaren ervoor. Dit hangt samen met het gebruik van kolen in de elektriciteitscentrales, zoals met name in Duitsland en Nederland. De productie van elektriciteit heeft minder te lijden gehad onder de crisis, omdat er behalve aan de industrie ook stroom aan particulieren en voor openbare doeleinden wordt geleverd. Nu men van plan is langs de Rijn een aantal nieuwe, kolengestookte thermische centrales te bouwen, terwijl tegelijkertijd de laatste kolenmijnen in Duitsland zullen worden gesloten, valt te verwachten dat de invoer verder zal toenemen. Om logistieke redenen zullen de ARA-havens voor de invoer van kolen een streepje voor blijven houden op de havens in Noord-Duitsland, omdat de eerst genoemden dankzij het waterwegennet goede mogelijkheden bieden voor het vervoer van de kolen naar het achterland. Het vervoer over de Rijn zal op korte en middellange termijn van al deze factoren kunnen profiteren.

Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen

Het transport van bouwmaterialen over de Rijn is in 2009 met 17,2 % gedaald. De gevolgen van de economische crisis zijn dus beperkt gebleven, als men dit cijfer tenminste vergelijkt met de gevolgen voor het vervoer in andere sectoren. Daar staat tegenover dat de opleving van de vraag pas beetje bij beetje in het eerste semester merkbaar werd. Vanwege het slechte weer lagen veel bouwplaatsen tot maart 2010 stil. Een herstel van de activiteiten in de bouwsector wordt in de loop van 2010 verwacht, met name nu een aantal grote bouwwerkzaamheden die de regeringen gelanceerd hebben in het licht van de economische crisis, op gang komen. Te verwachten valt dat dit ook de vraag naar vervoer positief zal beïnvloeden.

b) Vrachtprijsniveau

In de loop van de eerste zes maanden van 2009, hield de sterke daling van de vrachtprijzen die in de herfst van 2008 was begonnen, aan, aangezien ook de transportvraag bleef teruglopen. Het dieptepunt werd halverwege 2009 bereikt en de prijzen bleven verschillende maanden op dit lage niveau steken. Pas in de loop van het derde kwartaal van 2009 stegen de vrachtprijzen met ongeveer 20 %, als gevolg van een zekere opleving van de transportvraag en vrij lage waterstanden. Deze tendens zou zich in 2010 kunnen voortzetten, nu de economie aantrekt en de gevolgen daarvan voor de vraag naar vervoer ook merkbaar worden.

c) Containervervoer

In 2009 is het vervoer van containers over de Rijn, uitgedrukt in TEU, met 9,6 % gedaald. Het is vooral het vervoer van lege containers dat afnam, terwijl het vervoer van geladen containers toenam met 4,5 %. In dezelfde periode nam de containeroverslag van de zeevaart in de ARA-havens beduidend meer af (-11,8 % in Rotterdam en -15,6 % in Antwerpen).

Hoewel de markt voor het vervoer van containers al in een zeer vroeg stadium door de gevolgen van de crisis onder druk kwam te staan (al halverwege 2008), is het ook één van de eerste markten die al in de tweede helft van 2009 weer groei ging vertonen. Tegen het einde van 2009 en aan het begin van 2010 is de stijgende tendens zelfs fors toegenomen. De activiteit in de zeehavens Antwerpen en Rotterdam toonde in de eerste twee kwartalen van 2010 een stijging die zo groot was, dat de overslag op een niveau kwam te liggen dat vergelijkbaar is met dat van 2008. De aan- en afvoer naar het achterland, die voor rekening kwam van de binnenvaart, kon een graantje meepikken van deze zeer gunstige ontwikkeling.

III. Situatie in de tankvaartsector

a) Getransporteerde volumes

De door de tankvaart getransporteerde volumes zijn in 2009 met 6,9 % gedaald.

Energiesector: aardolieproducten

Het vervoer van aardolieproducten op de Rijn is in 2009 in vergelijking met het voorgaande jaar met 7,4 % gedaald. Er moet echter op gewezen worden dat 2008 door deze branche zelf als een "buitengewoon" jaar wordt beschouwd, met name vanwege het activiteitsniveau en de opbrengsten in de tweede helft van het jaar. Hoewel in de eerste zes maanden van 2009 nog geprofiteerd kon worden van de inkoop voor het aanvullen van de voorraden, gesteund door de bijkomstigheid dat de prijzen voor aardolie op de wereldmarkt laag waren, is het vervoer op de Rijn in de tweede helft van 2009 met 14 % teruggelopen, ondanks de seizoensfenomenen, en juist omdat de voorraden al grotendeels waren aangevuld. Het conjuncturele herstel en de lange, koude winter zijn factoren die de consumptie ten goede kwamen. De hoge aardolieprijzen die nu op de wereldmarkt heersen, leiden er daarentegen toe dat men de inkoop uitstelt. Gezien deze context verbaast het niet dat in het eerste kwartaal van 2010 een daling van het vervoer kon worden waargenomen. Voor het gehele jaar 2010 kan daarom alleen een lichte verhoging van het vervoer worden verwacht als de aardolieprijzen, ook al is het tijdelijk, zouden dalen.

Chemische sector

Het vervoer van chemische producten op de Rijn is in 2009 als gevolg van de economische crisis met bijna 6 % gedaald. De chemische industrie toont een cyclische ontwikkeling, die qua ritme min of meer gelijkloopt met de algemene economische tendens. In de tweede helft van 2009 kon dan ook opnieuw een toename van de productie worden waargenomen. Deze ontwikkeling vertaalt zich naar het niveau van de vervoersvraag op de Rijn in een stijging van 4,1 % in de tweede helft van het jaar in vergelijking met dezelfde periode in 2008. Begin 2010 is de groei duidelijk verder toegenomen. De huidige context wordt gekenmerkt door een toenemende vraag naar chemische producten, en dan vooral vanuit Azië, en dit ondanks het feit dat de aardolieprijzen blijven klimmen en derhalve niet zeer bevorderlijk zijn voor de chemische industrie. Alles bij elkaar genomen mag worden verwacht dat het herstel van de vervoersvraag die uitgaat van deze branche, zich in de loop van 2010 zal handhaven.

b) Vrachtprijsniveau

De vrachtprijzen volgden de al eerder ingezette neerwaartse trend in de eerste helft van 2009 en bereikten begin van de lente een dieptepunt. In de loop van de tweede helft van 2009 en met name toen de herfst naderde, was er een tijdelijke stijging van de prijzen onder invloed van de seizoensinkopen, die bovendien samenvielen met een lage waterstand.

IV. Ontwikkeling van de laadruimte

Drogelading:

In de drogeladingvaart zijn in 2009 72 motorvrachtschepen in de vaart genomen, die samen een extra laadcapaciteit van 240.000 t opleveren. Daar komen nog eens 44 duwbakken bij met een capaciteit van rond de 98.000 t. In de loop van 2009 werden hiermee wat de toevoeging van nieuwe laadruimte op de markt betreft, alle records gebroken. De eerste, beschikbare indicaties lijken erop te wijzen dat deze tendens in 2010 weer verlangzaamt. De laadruimte die in 2010 nieuw op de markt komt zal naar verwachting nog slechts een kwart zijn van die in 2009.

Tankvaart:

In de tankvaartsector is in 2009 een recordaantal van 87 motortankschepen met een capaciteit van meer dan 335.000 t in de vaart genomen, tegen 47 eenheden in 2008. De sector bevindt zich in het midden een herstructurering en sinds 2002 zijn er 352 motortankschepen met een capaciteit van ongeveer 830.000 t op de markt gekomen. Deze capaciteit is toegevoegd aan de in 2002 al bestaande capaciteit van 1.600.000 t. De capaciteit van de vloot van tankmotorschepen die zich nu op de markt bevinden, lag eind 2009 rond de 2.400.000 t. Een aantal enkelwandige schepen is omgebouwd tot dubbelwandig schip of tot motorvrachtschip. Hoewel er ook eenheden verkocht werden naar de Donaulanden of naar Afrika, lijkt de omvang van de laadruimte die van de markt verdwenen is eerder beperkt. Ten aanzien van de nieuwe schepen wordt voor 2010 naar verwachting slechts de helft van het volume dat in 2009 nieuw op de markt werd gebracht verwacht.

V. Conclusies en vooruitzichten

Drogelading :

Hoewel de vraag naar vervoer van de kant van de belangrijkste economische sectoren die klant zijn van de Rijnvaart halverwege 2009 een dieptepunt bereikte, is er sindsdien sprake van een opwaartse trend. Dit herstel is sinds het begin van 2010 krachtiger geworden en zal zich naar verwachting in de komende maanden verder voortzetten, met name in de staal-, bouw- en energiesector. De opleving van de internationale handel, en dan vooral de handel met Azië, heeft ertoe geleid dat het containervervoer duidelijk aantrok en het getransporteerde volume, weerspiegeld in de toegenomen bedrijvigheid in de zeehavens, groeide.

Tankvaart :

Na de winter van 2008/2009, die wat het vervoer van aardolieproducten betreft voor de tankvaart als buitengewoon wordt beschouwd, is het jaar 2009 over het geheel gezien qua bedrijvigheid in deze sector een stuk minder rooskleurig geweest. Vooral de tweede helft van het jaar was kommer en kwel. Na een vrije lange, kalme periode gedurende de hele zomer, leefde de transportvraag pas in de herfst weer tijdelijk op, zoals ook te verwachten valt op grond van de saisonale cyclus. De stijging van de prijs voor aardolie die de laatste maanden kan worden waargenomen en zich lijkt te handhaven, alsmede het huidige niveau van de voorraden zijn niet echt een voorbode van zeer omvangrijke activiteiten op deze markt in 2010, afgezien wellicht van de seizoensgebonden inkopen. In de chemische sector zou de vraag naar vervoer zich dit jaar positief moeten ontwikkelen, te meer omdat de productie in de lift zit.

Exploitatieomstandigheden in 2009 :

Kosten :

De exploitatiekosten zijn in 2009 als gevolg van de lage brandstofprijzen eerder afgenomen. Ook de prijzen voor onderhoudswerkzaamheden tendeerden naar beneden, voornamelijk als gevolg van de

dalende staalprijzen en de prijsverlaging door de werven. Een aan de verminderde activiteit aangepaste bedrijfsvorm leidde eveneens tot lagere exploitatiekosten.

Opbrengsten :

De opbrengsten bleven in 2009 ver achter bij die in 2008, en dit speelde vooral de drogeladingvaart parten. De oorzaak ligt in de zeer sterk teruggelopen vervoersvolumes tegen vrachtprijzen die op een uitzonderlijk laag niveau lagen. Deze situatie, die een lage benuttingsgraad van de beschikbare laadruimte ten gevolge had, in het bijzonder van de grote eenheden, hield praktisch het hele jaar aan en pas tegen het einde van 2009 waren er eerste tekenen van een opleving.

Financiële situatie van de ondernemingen :

De financiële situatie van de binnenvaartondernemingen is door de bank genomen nog steeds zeer zorgwekkend, ondanks de toegenomen bedrijvigheid. De omvangrijke investeringen die in de afgelopen jaren met behulp van externe kredieten werden gedaan, hebben het bedrijfsleven zeer afhankelijk gemaakt van de houding van de kredietinstellingen.

Nieuwe schepen :

Het jaar 2009 werd gekenmerkt door het in de vaart nemen van een zeer groot aantal nieuwe schepen. Zowel in de drogelading- als in de tankvaart gaat het om een recordhoeveelheid laadruimte die aan de markt werd toegevoegd (weliswaar in vergelijking met 2008, dat een jaar was waarin om technische redenen vertragingen ontstonden). Voor de drogeladingvaart verschijnen de eerste tekenen van een afnemende tendens in 2010. Sinds het begin van de crisis zijn er in deze sector namelijk geen orders meer voor nieuwe schepen geplaatst. Daarentegen worden in de tankvaart in het licht van de herstructurering van de vloot nog wel nieuwe eenheden op de markt verwacht.

Ontwikkeling van het traditionele vervoer over de Rijn

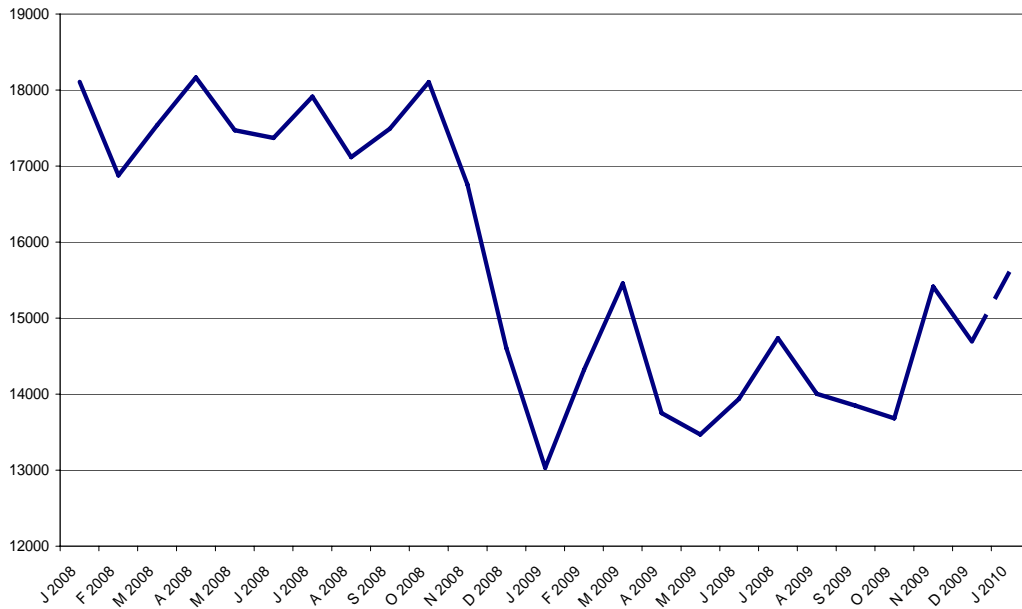
<i>Jaar (in 1000 t)</i>	2009	2008	ontwikkeling 2009/2008	2. halfjaar 2009	2. halfjaar 2010	ontwikkeling 2009/2008
0 Landbouwproducten	8342	7292	14,4%	4109	3636	13,0%
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	10820	11934	-9,3%	5738	6086	-5,7%
2 Vaste minerale brandstoffen	23017	28309	-18,7%	11774	13686	-14,0%
3 Aardolieproducten	28126	30390	-7,4%	12682	16259	-22,0%
4 Ertsen, metaalafval	22818	33788	-32,5%	13339	16797	-20,6%
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	8140	12984	-37,3%	3835	6122	-37,4%
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	35501	42878	-17,2%	16943	20455	-17,2%
7 Meststoffen	3159	4212	-25,0%	1722	1884	-8,6%
8 Chemische producten	16448	17474	-5,9%	8616	8277	4,1%
9 Voertuigen, machines en overige goederen	14790	19059	-22,4%	7624	8791	-13,3%
totaal	171161	208320	-17,8%	86381	101993	-15,3%

Jaar	2009		2008		Ontwikkeling	
	Leeg	Vol	Leeg	Vol	Leeg	Vol
Container in TEU	372927	1317643	611028	1258562	-39,0%	4,5%

2. halfjaar	2009		2008		Ontwikkeling	
	Leeg	Vol	Leeg	Vol	Leeg	Vol
Container in TEU	201573	668753	284189	578018	-29,1%	13,6%

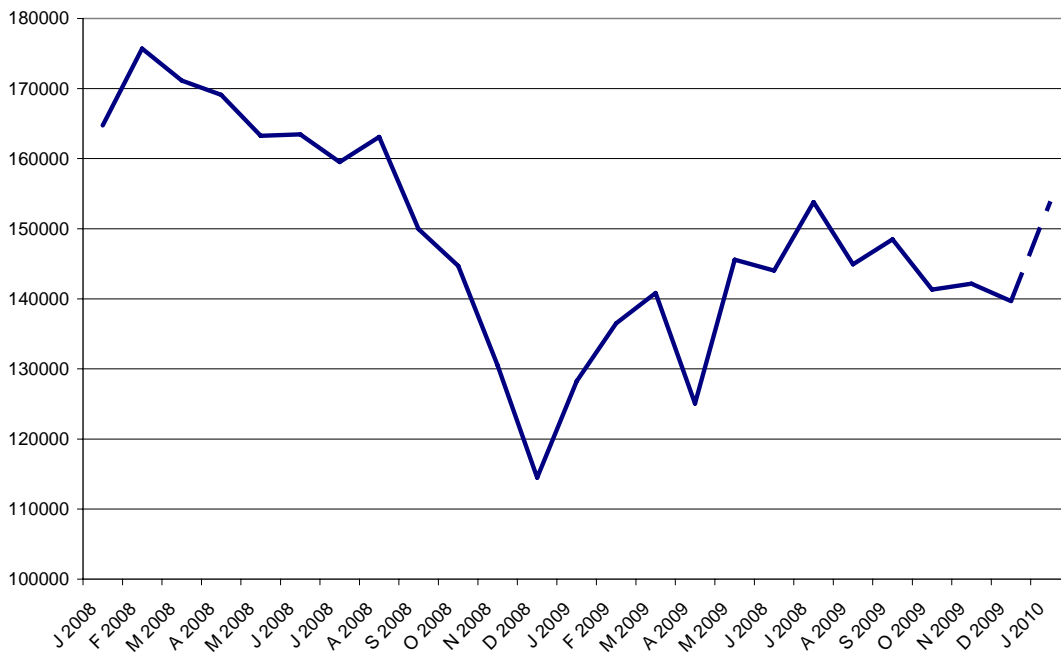
Bron : CCR secretariaat, Destatis

Maandelijkse ontwikkeling van het goederenvervoer op de traditionele Rijn (in 1000 t)



Bron : CCR secretariaat, Destatis

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



Bron : CCR secretariaat, Destatis

Prognoses voor 2010 (Duitse binnenvaartmarkt)

Sector	Productie/Invoer	Aandeel in het totale vervoer	Te voorziene invloed op de vervoersvraag (in vergelijking met het jaar ervoor)
Landbouw	Zeer goede oogst in 2009	16,00%	-
Kolen	Prognose invoer + 8 % tegenover 2009	19,00%	+++
Staalindustrie: Ertsen	Duitse staalproductie: in 2010: + 15 % in vergelijking met het jaar ervoor	20%	+++
Staalindustrie: IJzer, staal	Duitse staalproductie: in 2010: + 15 % in vergelijking met het jaar ervoor	8,00%	+++
Bouwstoffen	Infrastructuurprogramma in Duitsland (economisch noodplan)	27,00%	+
Andere goederen / Containers	Wereldhandel herstelt zich verder, maar langzaam	10%	++++
Algemene prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart			++
Aardolieproducten	Koude winter, maar stijgende olieprijs, volle opslagplaatsen	62%	+
Chemie	Duitse chemieproductie: in 2010 + 5 % in vergelijking met het jaar ervoor	38%	++
Algemene prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart			+

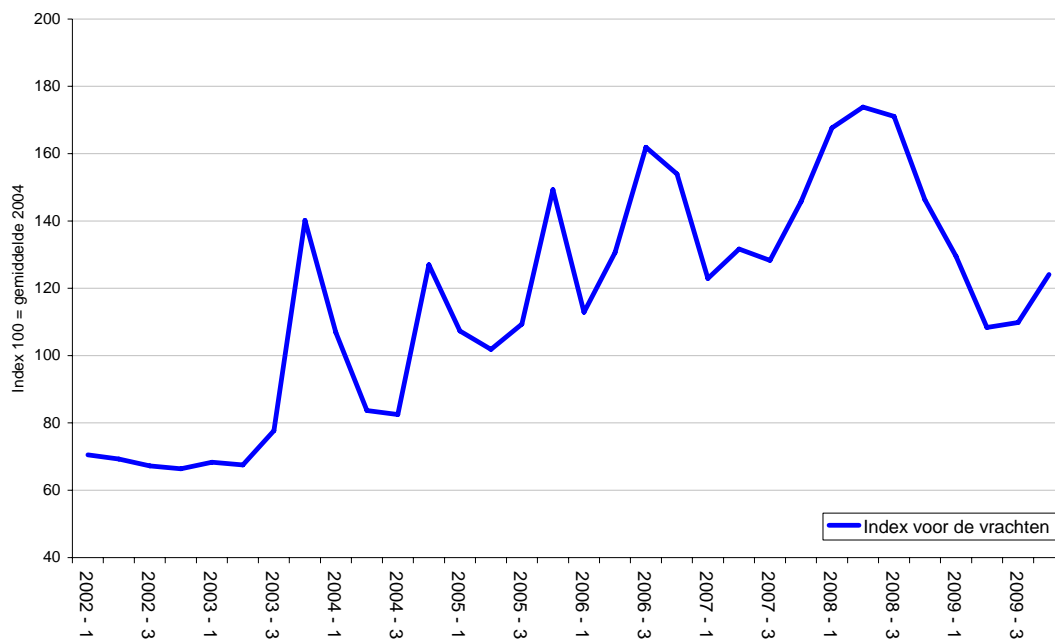
Bronnen:

Eurofer
Wirtschaftsvereinigung Stahl
Verein deutscher
Kohleimporteure
Verband der chemischen
Industrie
CEFIC
Prognoses CCR op basis van historische ontwikkelingen en berekeningen

Groei:

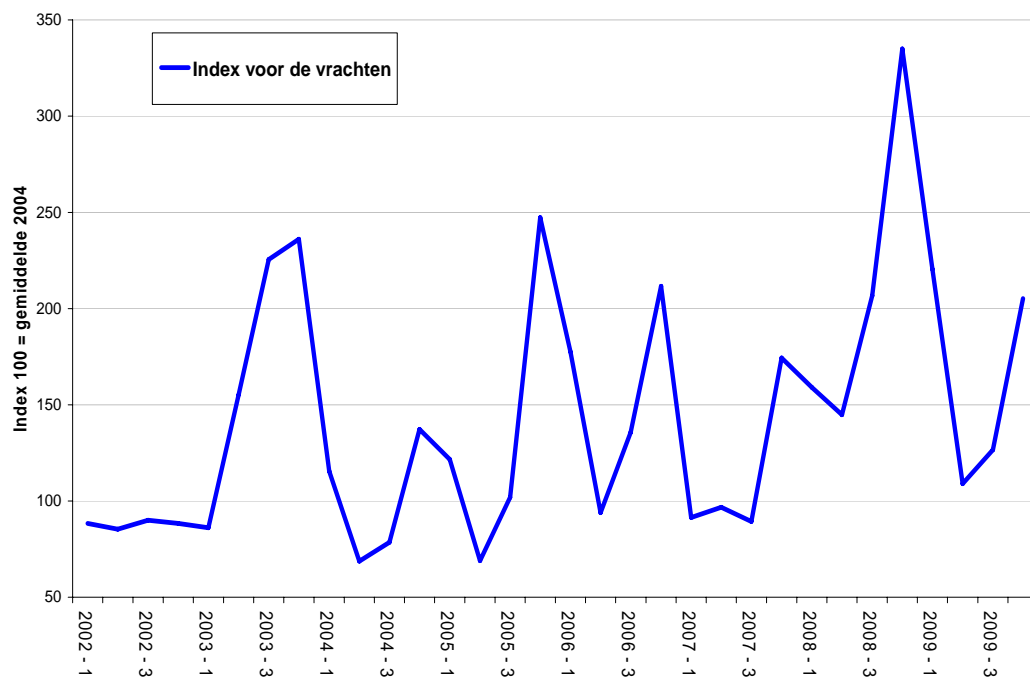
0 %	0
1 % tot 5 %	- / +
6 % tot 10 %	-- / ++
11 % tot 15 %	--- / +++
16 % tot 20 %	---- / ++++
meer dan 20 %	----- / +++++

Vrachtprijzen in de drogelingvaart



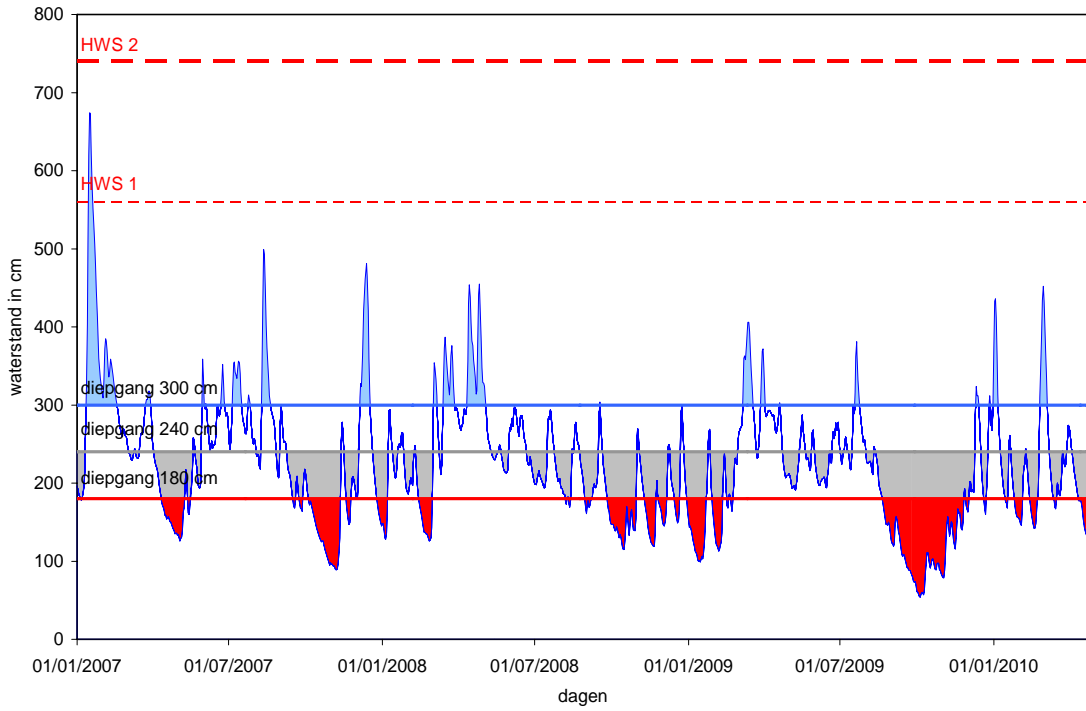
Bron : NEA

Vrachtprijzen in de tankvaart (aardolie sector)



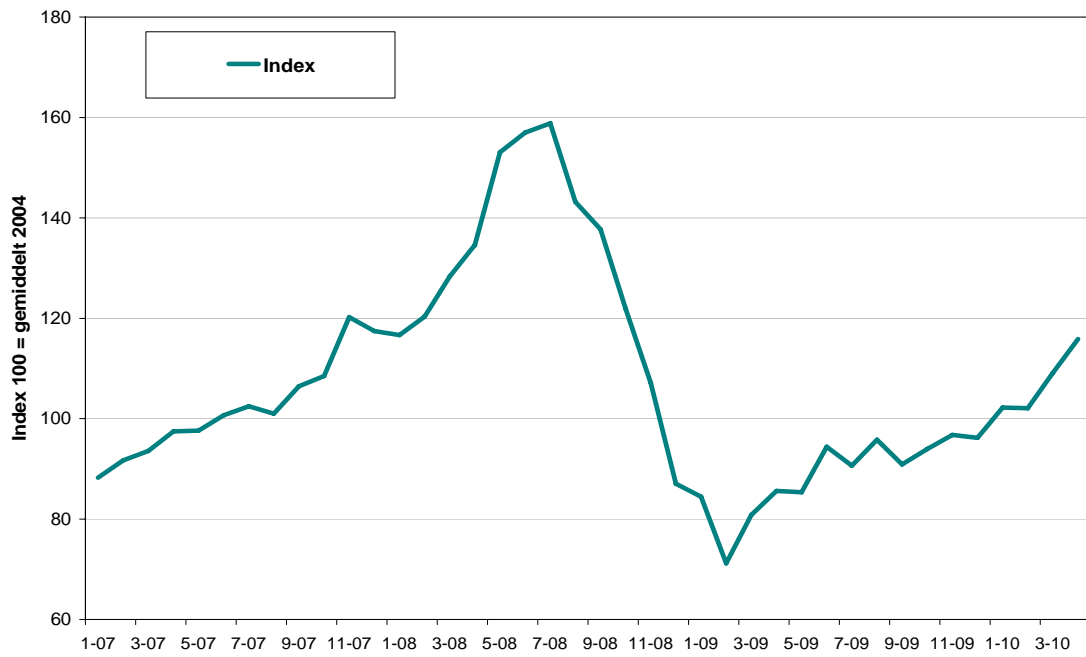
Bron : NEA, PJK international

Waterstand bij Kaub



Bron : BAFG

Ontwikkeling van de gasolieprijs



Bron : CBRB

Stand van nieuwbouw begin 2009

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

Scheepstype	2005			2006			2007		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Vr.duwbakken	12	11401		18	18385		29	54336	
totaal	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Motortanksch.	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	0	0	0
totaal	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Duwboten	0		0	0		0	1		0
Sleepboten	0		0	0		0	0		0
totaal	0		0	0		0	1		0
Hotelschepen	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Dagtochtsch.	5		2832	2	1959	2244	1		1570
totaal	10		9112	6		5430	3		3386

Scheepstype	2008			2009			2010 (5 maanden)		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	68	226750	92944	72	237668	114002	10	26113	13758
Vr.duwbakken	38	70260		44	97461		2	2300	
totaal	106	297010	92944	116	335129	114002	12	28413	13758
Motortanksch.	47	117500	31870	87	228020	72778	4	8164	4822
Tankduwbakken	0	0		0	0		0	0	
totaal	47	117500	31870	87	228020	72778	4	8164	4822
Duwboten	3		1684	6		11188	0		0
Sleepboten	3		0	6		1697	0		0
totaal	6		1684	12		12885	0		0
Hotelschepen	3		5092	9			1		2710
Dagtochtsch.	6		3092	1			1		1942
totaal	9		8184	10		0	2		4652

Bron : IVR

PROTOCOL 8

Aanname van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") en dienovereenkomstige wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn

Besluit

I

De Centrale Commissie,

geleid door de wens, de verplichtingen voor het bedrijfsleven te vereenvoudigen, teneinde de integratie en ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt te bevorderen,

gezien het belang dat zij eraan hecht dat "de Rijnvaart plaatsvindt binnen een juridisch kader dat zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk is", zoals zij in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking heeft gebracht,

in de overtuiging dat het zinvol is alle bepalingen met betrekking tot scheepvaartpersoneel in één enkel reglement te bijeen te brengen, overeenkomstig de conclusies die de CCR in het kader van de werkzaamheden voor de reorganisatie van de regelgeving heeft getrokken⁵,

rekening houdend met de goedkeuring van richtlijn 2006/87/EG en ernaar strevend de overeenstemming tussen de Rijnregelgeving en de communautaire regelgeving zo goed mogelijk te verzekeren,

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

- neemt het in bijlage 1 bijgevoegde Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aan;
- neemt de wijzigingen aan in het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR), zoals vermeld in respectievelijk bijlage 2 en 3;
- heft met ingang van 1 juli 2011 het Reglement betreffende de Patenten voor de Scheepvaart op de Rijn (Patentreglement Rijn), aangenomen door besluit 2007-I-10, in de laatste gewijzigde versie, op;
- heft met ingang van 1 juli 2011 het Reglement betreffende Veiligheidspersoneel aan Boord van Passagiersschepen (RVP), aangenomen door besluit 2004-II-22, op.

Het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn en de wijzigingen van het RPR en ROSR zoals vermeld in de bijlage, worden van kracht op 1 juli 2011. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in bijlage 2 en 3 vermelde voorschriften die nog gelden op 1 juli 2011 vervallen met ingang van deze datum.

⁵ Besluit 2008-I-3.

II

De Centrale Commissie,

in het belang van een snelle toepassing van de dienstinstructies als bedoeld in artikel 1.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn,

draagt de bevoegdheid voor de goedkeuring en wijziging van de bovengenoemde dienstinstructies over aan haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding. Indien in het Comité geen overeenstemming wordt bereikt, worden de voorstellen aan de Centrale Commissie voorgelegd.

Het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding zal bij elke plenaire vergadering, ter kennisneming van de Centrale Commissie verslag uitbrengen over de sinds de laatste plenaire vergadering goedgekeurde dienstinstructies.

Bijlagen

Bijlage 1: Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP")
(separaat)

Bijlage 2 : Wijzigingen van het RPR

1. *Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *letter ac) komt als volgt te luiden:*

“ac) “Inland AIS toestel”: een toestel dat op een schip is ingebouwd en in de zin van de standaard “Tracing & Tracking in de Binnenvaart” (Besluit 2006-I-21) wordt gebruikt.”

2. *Artikel 1.02, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd :*

“1. Een schip alsmede een drijvend voorwerp moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als "schipper". De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van:

- een Rijnpatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart en voor het type en de afmetingen van het schip dat hij voert,
- een ander bewijs van vaarbekwaamheid, erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, of
- een als gelijkwaardig erkend bewijs volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, voor het type en de afmetingen van het schip dat hij voert.

Naast de als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen moet hij bovendien voor bepaalde riviergedeelten het volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten.”

3. *Artikel 1.02, zevende lid, wordt als volgt gewijzigd :*

“7. De schipper mag in zijn/haar functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien hij een alcoholconcentratie in het bloed heeft van 0,5 promille of meer, dan wel hij een hoeveelheid alcohol in zijn lichaam heeft die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de schipper verboden het schip te voeren.”

4. *Artikel 1.03, vierde lid, wordt als volgt gewijzigd:*

“4. De dienstdoende leden van de minimumbemanning in de zin van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, en andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen, mogen in hun functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien zij een alcoholconcentratie in het bloed hebben van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam hebben die een dienovereenkomstige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in uitgeademde lucht oplevert, is het de in de eerste alinea genoemde personen verboden de koers en de snelheid van het schip te bepalen.”

5. *Artikel 1.08, derde lid, wordt als volgt gewijzigd:*

“3. Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan wanneer het schip krachtens het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van een certificaat of van een volgens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat is voorzien, en de bouw en de uitrusting overeenstemmen met de in dat certificaat vermelde gegevens en wanneer de bemanning en de bedrijfsuitoefening in overeenstemming zijn met de voorschriften van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.”

6. *Artikel 1.09, vijfde lid, wordt als volgt gewijzigd:*

“5. Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van een Rijnpatent of een vaarbevoegdheidsbewijs dat volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als gelijkwaardig erkend of toegelaten is en vereist is voor het te bevaren riviergedeelte, alsmede een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.”

Een tweede persoon die eveneens houder is van de twee bovengenoemde bewijzen, moet zich in de stuurhut bevinden, behalve tijdens het aanleggen en afvaren, in de sluizen of in de voorhavens van de sluizen.”

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

a) *Letter b) komt als volgt te luiden:*

“b) een Rijnpatent of een volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als gelijkwaardig erkend of toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs voor het te bevaren riviergedeelte, en voor de overige leden van de bemanning het naar behoren bijgehouden dienstboekje of een volgens dit reglement afgegeven Groot patent of als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs ; bij de als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijzen moet de schipper bovendien voor bepaalde riviergedeelten het volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten,”

b) *Letter c) komt als volgt te luiden:*

”c) het naar behoren bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage A4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn of een kopie van de bladzijde met de aantekeningen van de vaar- en rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden,”

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

”h) een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ; dit document hoeft niet aan boord te zijn, indien de patentkaart de vermelding "radar" bevat of een ander volgens dit reglement toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs de overeenkomstige vermelding bevat; als de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het vaarbevoegdheidsbewijs en het radargetuigschrift van een staat als gelijkwaardig heeft erkend, is het radargetuigschrift niet vereist wanneer het vaarbevoegdheidsbewijs een overeenkomstige vermelding bevat,”

d) *Letter aa) komt als volgt te luiden:*

“aa) de verklaringen die volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zijn voorgeschreven.”

8. *Artikel 4.06, letter b) wordt als volgt gewijzigd:*

“b) zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een radargetuigschrift, dan wel van een ander volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn afgegeven of als gelijkwaardig erkend diploma. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, ook zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.”

9. *Artikel 6.32, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:*

“1. Een schip mag slechts op radar varen indien een persoon die houder is van een Rijnpatent of een vaarbevoegdheidsbewijs dat volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is afgegeven, toegelaten of als gelijkwaardig erkend en geldt voor het te bevaren riviergedeelte, alsmede van een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens dit reglement, en een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden.”

Indien in het certificaat van onderzoek is aangetekend dat het schip is uitgerust met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, hoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.”

Bijlage 3 : Wijzigingen van het ROSR:

1. *De inhoudsopgave zal als volgt worden gewijzigd:*

- a) *De vermelding van artikel 19.03 komt te vervallen.*
- b) *De vermelding van artikel 20.02 komt te vervallen.*
- c) *De vermelding van artikel 21.03 komt te vervallen.*
- d) *De vermelding van hoofdstuk 23 wordt als volgt gewijzigd:*
 - *Titel: “Uitrusting van schepen met het oog op de bemanning”*
 - *De artikelen 23.01 tot 23.08 : (niet meer van toepassing)*
 - *De artikelen 23.10 tot 23.15 : (niet meer van toepassing)*
- e) *De vermelding van bijlage E wordt als volgt gewijzigd: (niet meer van toepassing)*
- f) *De vermelding van bijlage F wordt als volgt gewijzigd: (niet meer van toepassing)*
- g) *De vermelding van bijlage K wordt als volgt gewijzigd: (niet meer van toepassing)*

2. *Artikel 2.01, tweede lid, letter c) wordt als volgt gewijzigd:*

“c) een erkend nautisch deskundige die in het bezit is van een binnenvaartschipperspatent dat het voeren van het schip dat onderzocht moet worden, toestaat.”

3. *Artikel 2.04, eerste lid, eerste volzin komt te luiden:*

“1. Wanneer de Commissie van Deskundigen op grond van het onderzoek van een vaartuig vaststelt dat dit beantwoordt aan de voorschriften van dit reglement met betrekking tot bouw, inrichting en uitrusting, geeft zij aan de aanvrager een certificaat van onderzoek volgens het model van bijlage B af. De Commissie van Deskundigen is bovendien belast met de taken zoals voorzien in de artikelen 3.18 en 3.19 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn”

4. *Artikel 19.03 komt te vervallen.*

5. *Artikel 20.02 komt te vervallen.*

6. *Artikel 21.03 komt te vervallen.*

7. *Hoofdstuk 23 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *de titel komt te luiden:*

“Uitrusting van schepen met het oog op de bemanning”.

b) *artikel 23.01 wordt als volgt gewijzigd:*

“Artikel 23.01
(Niet meer van toepassing)”

- c) *artikel 23.02 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.02**
(Niet meer van toepassing)”
- d) *artikel 23.03 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.03**
(Niet meer van toepassing)”
- e) *artikel 23.04 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.04**
(Niet meer van toepassing)”
- f) *artikel 23.05 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.05**
(Niet meer van toepassing)”
- g) *artikel 23.06 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.06**
(Niet meer van toepassing)”
- h) *artikel 23.07 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.07**
(Niet meer van toepassing)”
- i) *artikel 23.08 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.08**
(Niet meer van toepassing)”
- j) *artikel 23.09, eerste lid, eerste volzin, komt te luiden:*
“1. Onverminderd de overige bepalingen van dit reglement en in toepassing van artikel 3.14 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, moeten motorschepen, duwboten, duwstellen en passagiersschepen, om met een minimumbemanning overeenkomstig de voorschriften van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn te worden geëxploiteerd, aan een van de volgende standaarden voldoen:”.
- k) *artikel 23.10 wordt als volgt gewijzigd:*
“**Artikel 23.10**
(Niet meer van toepassing)”

l) *artikel 23.11 wordt als volgt gewijzigd:*

“Artikel 23.11
(Niet meer van toepassing)”

m) *artikel 23.12 wordt als volgt gewijzigd:*

“Artikel 23.12
(Niet meer van toepassing)”

n) *artikel 23.13 wordt als volgt gewijzigd:*

“Artikel 23.13
(Niet meer van toepassing)”

o) *artikel 23.14 wordt als volgt gewijzigd:*

“Artikel 23.14
(Niet meer van toepassing)”

p) *artikel 23.15 wordt als volgt gewijzigd:*

“Artikel 23.15
(Niet meer van toepassing)”

8. *Bijlage B, punt 47, wordt als volgt gewijzigd:*

47. Uitrusting van het schip overeenkomstig artikel 23.09			
Het schip voldoet*) / voldoet niet*) aan artikel 23.09 nr. 1.1*) / artikel 23.09 nr. 1.2*)			
De minimumbemanning moet overeenkomstig artikel 3.18 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als volgt worden versterkt*) / niet worden versterkt*) :			
	Exploitatiewijze		
	A1	A2	B
Matroos .....	.....	.....	.....
Vervanging van matroos door matroos-motordrijver ..	.....	.....	.....
Opmerkingen en bijzondere voorwaarden:			
.....			
.....			
.....			

9. Bijlage B, punt 48, wordt als volgt gewijzigd:

48. Minimumbemanning overeenkomstig artikel 3.19 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn

	Exploitatiewijze		
	A1	A2	B
Schipper
Stuurman
Volmatroos
Matroos
Lichtmatroos
Matroos-motordrijver
Machinist
.....

Opmerkingen en bijzondere voorwaarden:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*) Wijziging(en) onder nummer(s):

Nieuwe tekst:

.....

.....

*) Deze bladzijde is vervangen.

Plaats en datum

De Commissie van Deskundigen

Stempel

.....

(Handtekening)

*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

10. Bijlage D, (Model 1: Drogeladingschip), punt 6, wordt als volgt gewijzigd:

6. Bemanning:			
6.1 Het vaartuig is geschikt voor de exploitatievormen A1 ^{*)} , A2 ^{*)} , B ^{*)} .			
6.2 Uitrusting van het schip overeenkomstig artikel 23.09 Het schip voldoet ^{*)} / voldoet niet ^{*)} aan artikel 23.09 nr. 1.1 ^{*)} / artikel 23.09 nr. 1.2 ^{*)} . De minimumbemanning moet overeenkomstig artikel 3.18 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn worden versterkt ^{*)} / niet worden versterkt ^{*)} :			
	Exploitatiewijze		
	A ₁	A ₂	B
Matroos .....	.....	.....	.....
Vervanging van matroos door matroos-motordrijver ..	.....	.....	.....
Opmerkingen en bijzondere voorwaarden:			
6.3 Minimumbemanning overeenkomstig artikel 3.19 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.			

11. Bijlage D, (Model 2: Tankschip), punt 6, wordt als volgt gewijzigd:

6. Bemanning:			
6.1 Het vaartuig is geschikt voor de exploitatievormen A1 ^{*)} , A2 ^{*)} , B ^{*)} .			
6.2 Uitrusting van het schip overeenkomstig artikel 23.09 Het schip voldoet ^{*)} / voldoet niet ^{*)} aan artikel 23.09 nr. 1.1 ^{*)} / artikel 23.09 nr. 1.2 ^{*)} . De minimumbemanning moet overeenkomstig artikel 3.18 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als volgt worden versterkt ^{*)} / niet worden versterkt ^{*)} :			
	Exploitatiewijze		
	A ₁	A ₂	B
Matroos .....	.....	.....	.....
Vervanging van matroos door matroos-motordrijver ..	.....	.....	.....
Opmerkingen en bijzondere voorwaarden:			
6.3 Minimumbemanning overeenkomstig artikel 3.19 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.			

12. *Bijlage E wordt als volgt gewijzigd:*

“Bijlage E
(niet meer van toepassing)”.

13. *Bijlage F wordt als volgt gewijzigd:*

“Bijlage F
(niet meer van toepassing)”.

14. *De titel van bijlage H komt te luiden:*

“Eisen betreffende tachografen en voorschriften voor de inbouw
van tachografen aan boord
*Overname van Bijlage A3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de
Rijn*”

15. *Bijlage K wordt als volgt gewijzigd:*

“Bijlage K
(niet meer van toepassing)”.

PROTOCOL 9

Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart Verplichting tot de installatie en het gebruik van Inland AIS-apparatuur in de Rijnvaart

1. De Centrale Commissie, in het bewustzijn dat voor het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart automatische systemen voor het uitwisselen van nautische gegevens tussen schepen evenals tussen schepen en inrichtingen aan land noodzakelijk zijn, heeft in het voorjaar 2006 de Standaard volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart en in het voorjaar 2007 uniforme bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (Teststandaard) voor Inland AIS-apparatuur aangenomen.
2. Vaststellende, dat apparatuur voor het automatische identificatiesysteem voor de binnenvaart (Inland AIS) wordt geïnstalleerd en dat voorschriften voor de inbouw en het gebruik van deze apparatuur op binnenschepen noodzakelijk zijn, opdat deze systemen veilig functioneren, heeft de Centrale Commissie in het najaar 2007 de noodzakelijke wijzigingen en aanvullingen van het Rijnvaartpolitiereglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn inzake de typegoedkeuring, de inbouw en het gebruik van Inland AIS-apparatuur aangenomen.
3. In 2009 hebben de verkeersautoriteiten in Duitsland en in Nederland stimuleringsprogramma's voor de binnenvaart geïmplementeerd, waarmee de aanschaf en de inbouw van Inland AIS-apparatuur financieel ondersteund worden. Teneinde een wezenlijke aansporing tot het gebruik van de stimuleringsprogramma's door het scheepvaartbedrijfsleven te geven en het bedrijfsleven bovendien een planningsveiligheid voor de uitrusting van de vaartuigen in de Rijnvaart met Inland AIS-apparatuur te bieden, is het wenselijk dat de Centrale Commissie haar intenties op middellange en lange termijn ter kennis brengt.
4. De stimuleringsprogramma's in Duitsland en Nederland evenals in andere landen zullen zeker ertoe leiden dat in enkele jaren een bijzonder groot deel van de Rijnvloot met Inland AIS-apparatuur zal zijn uitgerust. Geautomatiseerde systemen voor het volgen en opsporen van schepen kunnen de veiligheid en het goede verloop van het binnenvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu verbeteren. Centrale Commissie zou daarom een overleg over de verplichting tot de installatie en het gebruik van Inland AIS-apparatuur moeten starten. Uitsluitend indien alle verkeersdeelnemers met Inland AIS-apparatuur zijn uitgerust, kan de potentiële doelmatigheid van het systeem volledig worden benut.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluiten 2006-I-21 en 2007-I-15 betreffende de Standaardisering van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart en 2007-II-24 betreffende de typegoedkeuring, de inbouw en het gebruik van Inland AIS-apparatuur op binnenschepen,

in de overtuiging dat de veiligheid en het goede verloop van het binnenvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu door geautomatiseerde systemen voor het volgen en opsporen van schepen verder worden verbeterd, maar dat de potentiële doelmatigheid van de systemen pas volledig kan worden benut indien alle verkeersdeelnemers met Inland AIS-apparatuur zijn uitgerust,

wetende dat in Duitsland en in Nederland evenals in andere landen stimuleringsprogramma's voor de aanschaf en de inbouw van Inland AIS-apparatuur zijn geïmplementeerd, en dat deze stimuleringsprogramma's ertoe leiden dat in enkele jaren een aanzienlijk deel van de Rijnvloot met Inland AIS-apparatuur zal zijn uitgerust,

gezien de wens, een wezenlijke aansporing tot het gebruik van de stimuleringsprogramma's door het scheepvaartbedrijfsleven te geven en het bedrijfsleven bovendien een planningsveiligheid voor de uitrusting van de vaartuigen in de Rijnvaart met Inland AIS-apparatuur te bieden,

geeft te kennen dat zij ten vroegste met ingang van 2013 een verplichting tot de installatie en het gebruik van Inland AIS-apparatuur wenst aan te nemen,

draagt haar Politiecomité op,

- door de Werkgroep RIS en de Werkgroep Politierglement en in samenwerking met de Europese expertgroep „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ en, indien noodzakelijk, met deelname van de Werkgroep Reglement van onderzoek, de reeds in het werkprogramma opgenomen werkzaamheden als voorzien af te laten ronden en nodig wordende wijzigingen en aanvullingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn te laten uitwerken,
- door de Werkgroep RIS en de Werkgroep Politierglement een verplichting tot uitrusting met Inland-ECDIS te laten onderzoeken, voor zover een visualisering van Inland AIS informatie door middel van Inland ECDIS voor de veilige navigatie noodzakelijk mocht blijken,
- door de Werkgroep RIS een catalogus van de functies van Inland AIS voor de binnenvaart en een catalogus van de diensten die door de vaarwegbeheerders in de toekomst zullen worden aangeboden met als doel de veiligheid en het goede verloop van het binnenvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu verder te verbeteren, te laten opstellen,
- haar in het voorjaar 2011 een verslag over de stand van de werkzaamheden en het percentage van de uitrusting van de Rijnvloot met Inland AIS-apparatuur voor te leggen, aan de hand waarvan de Centrale Commissie een principebesluit over de verplichting tot de installatie en het gebruik van Inland AIS-apparatuur kan nemen,
- uiterlijk in het najaar 2011 het ontwerp voor een definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met betrekking tot de verplichting tot de installatie en het gebruik van Inland AIS-apparatuur, inclusief een voorstel voor de datum van de inwerkingtreding van deze wijziging, in te dienen.

PROTOCOL 10

Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artt. 22a.01 t/m 22a.06)

Besluit

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

- a) Artikelen 22a.01 t/m 22a.04 en 22a.06 - Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m
(aangenomen bij Besluit 2007-I-16),
- b) Artikel 22a.05 - Aanvullende vereisten
(aangenomen bij Besluit 2007-II-27).

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2010 tot en met 30 september 2013.

PROTOCOL 11

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2009-I-23)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

stelt vast dat deze maatregelen

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

Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Duitse Rijn
in 2010**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336,0-338,0	Volgnummer uitvoering	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0-352,0	Volgnummer uitvoering	Geen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6-384,6	Aanvang: 1999 Einde: 2011	Geen
4	Sedimentbeheer Midden-Rijn			
	a) Sedimentvang Weisenau	493,3-494,5	Volgnummer uitvoering	Geen
	b) Sedimentaanvulling Wallersheim	593,0-596,4	Volgnummer uitvoering	
5	Bodemstabilisatie "Königswardt / Marwick"	820,5- 824,0	Aanvang: 2009 Gereed: Medio 2010	Geen
6	Hoogwaterbekken Rees	833,5- 838,5	Aanvang: 7.9.2009 Gereed: aug. 2014	Geen
7	Sedimentaanvulling Neder-Rijn	810,0- 811,5 813,5- 814,5 824,0- 826,0 835,0- 838,0 847,0- 850,0	Aanvang: 3.3.2008 Gereed: eind 2013	Geen
8a	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Duisburg-Rijn	760,1-761,5 770,9- 771,2 773,2-773,8 777,9-780,0 833,7-834,0 834,6-835,4	Voltooiing gepland in 2010	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
9	Sedimentaanvulling "midden Neder-Rijn	734,0- 741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Aanvang: begin 2010 Gereed: eind 2011	Geen
9a	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Keulen	640,3- 668,8 681,8-682,0 682,2-683,6 687,1-687,7 705,1-737,3 743,0-743,2 745,6-748,3	Voltooiing gepland in 2010	Geen
10	Bodemstabilisatie Spyk	856,1-858,0	Aanvang: sept. 2010 Gereed: medio nov. 2011	Geen
11	Verbetering ligplaatsen in de fiscale haven Emmerich	851,8 rechteroever	Aanvang: 15.2.2010 Gereed: eind juni 2010	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn
in 2009 – 2010**

Nr.	Aard van de werkzaamheden	Kmr.	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregelen op lange termijn, continuproject	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	860	Vertraging in de planningsfase vanwege juridische procedures	Geen gevolgen voor vaargeul
3	Vaste laag (Kolkverbau) in Spijck	857	Bodemstabilisatie	Enige hinder door werkzaamheden, op termijn verbeterde diepgang
4	Project Kribverlaging		In 2009 zijn op over ca. 30 km op de Waal 70 kribben verlaagd met ca. 1 meter. Dit project wordt uitgebreid met tenminste 30 kribben in 2010. Na evaluatie, worden er mogelijk nog 650 kribben verlaagd.	Enige hinder bij aanleg
5	Nieuwbouw verkeersbruggen Nijmegen en Ewijk	885,785 893,700	Vorbereidingen voor nieuwbouw bruggen Nijmegen en Ewijk Uitvoering van beide bruggen in 2011 verwacht	Stremming maximaal 10 uur, intensieve begeleiding en tijdige berichtgeving aan scheepvaart
6	Plannen voor aanleg van 4 nevengeulen (Ruimte voor de Rivier)	Diverse locaties	Alle in voorbereiding,	Enige hinder bij aanleg in- en uitstroomlocaties
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
7	Algemene renovatie van de sluisen en stuwen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Opnieuw in voorbereiding, na probleemstart	Geringe gevolgen

PROTOCOL 13

Vernieuwing en verbreding van de brug Schierstein (kmr 504,400)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

keurt, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten de vernieuwing en verbreding van de brug Schierstien goed.

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

Bijlage

Autosnelweg A 643: 6-baanse uitbreiding tussen de snelwegknooppunten Mainz (A 60) en Wiesbaden-Schierstein (A 66)

Snelwegbrug over de Rijn tussen Mainz en Wiesbaden

1. Soort brug

Snelwegbrug over de Rijn

2. Locatie

Tussen Mainz-Mombach en Wiesbaden-Schierstein

3. Rijn-km

504,400

4. Soort bouwwerkzaamheden

Vernieuwing van de bestaande brugbovenbouw en nieuwbouw van een brug ca. 15 m stroomafwaarts van de bestaande brug.

5. Breedte van het vaarwater

200 m (tussen de bestaande brugpijlers)

6. Breedte van de vaargeul

120 m

A. Algemene beschrijving

7. Aantal pijlers in de rivier

De snelwegbrug Schierstein overspant de zogenoemde Mombacher Stromarm, Insel Rettbergsaue en Biebricher Stromarm. In de Biebricher Stromarm, waardoor de vaargeul loopt, staan twee brugpijlers van de huidige snelwegbrug. De Mombacher Stromarm is zonder pijlers overspannen.

De bestaande pijlers die in de Biebricher Stromarm staan, worden behouden. Alleen de daarop liggende brugbovenbouw wordt vernieuwd. Voor de nieuwe brug stroomafwaarts van de huidige brug, zijn in de bescheiden ter vaststelling van het plan twee nieuwe pijlers in de Biebricher Stromarm voorzien. Deze liggen op één lijn met de bestaande pijlers en hebben dezelfde breedte.

De bescheiden ter vaststelling van het plan voorzien twee nieuwe pijlers in de Mombacher Stromarm op een afstand van ca. 20 m van de linker (zuid)oever. Gepland is de pijlers is in het waarwater te plaatsen, niet alleen om ingrepen in het natuur-, FFH- en vogelbeschermingsgebied op de Rettbergsaue tot een minimum beperken maar ook vanwege de daaruit voortvloeiende architectonische globale configuratie.

8. Aantal pijlers in het vaarwater

Beide bestaande pijlers in de Biebricher Stromarm bakenen het vaarwater af. De twee nieuwe pijlers beperken het vaarwater in de Biebricher Stromarm niet verder, aangezien zij op één lijn liggen met de bestaande pijlers. De huidige breedte van het vaarwater blijft in de toekomst ook behouden.

De Mombacher Stromarm is in de huidige toestand over de gehele breedte bevaarbaar. WSV zorgt daar noch voor het onderhoud de vaargeul noch voor de verkeersveiligheid. Tot Rijn-km 503,6 dient deze arm als toegangsweg tot de industriehaven Mainz. Stroomopwaarts van de toegang tot de havenkom is geen doorgaand scheepsverkeer. Het onderhoud en veiligstellen van het toegangsverkeer tot de haven is een taak van de gemeentebedrijven van Mainz.

9. Breedte van de bovenbouw van de brug

De breedte van de bovenbouw van één brug bedraagt 21,50 m.

In de sector van de vaargeul is er 10 m vrije ruimte tussen beide bruggen.

10. Afstand van de dichtstbijzijnde brug

Stroomopwaarts: Rijn-km 501,0 – spoorbrug Mainz-Noord

Stroomafwaarts: Rijn-km 588,5 – Zuidbrug Koblenz

B. Profiel van vrije ruimte voor de scheepvaart

11. Hoogste punt van de boog

NN + 95,90 m boven = HWS +11,80 m

12. HWS

NN + 84,10 m

13. Minimale doorvaarthoogte ter plaatse van de doorvaartbreedte

NN + 91,67 m = HWS + 7,57 m (direct aan de pijlers)

In het kader van de beoordeling van de bescheiden ter vaststelling van het plan wordt vereist:

- De onderkant van de constructie van het nieuwe bouwwerk mag niet dieper liggen dan de onderkant van de constructie van de bestaande brug.
- Vóór het begin van de uitvoering moeten de lengteprofielen ter toestemming worden ingediend.

14. Doorvaartbreedte met een hoogte van HWS + 9,10 m

165 m

C. Inachtneming van de radarscheepvaart

15. Beoordeling door erkend deskundigen

De radartechnische beoordeling van de bescheiden van het plan wordt uitgevoerd door de Afdeling Verkeerstechnieken van de Water- en Scheepvaartdienst.

De aanwijzingen van de CCR ter vermindering van storende radarecho's bij de bouw van nieuwe bruggen zijn in aanmerking genomen.

16. Getroffen maatregelen om schijnecho's te vermijden

De resultaten van de beoordeling worden voor de verdere plannings in aanmerking genomen.

De brugpijlers worden, zoals reeds het geval was, met radarreflectoren uitgerust en krijgen een pijlverlichting.

17. Geplande constructievorm van de brug

Doosvormprofiel

18. Gepland constructiemateriaal

Staal, composiet (voorlandbruggen)

D. Verkeerstekens

19. Verkeerstekens overeenkomstig Bijlage 7 van het RPR voor de op- en afvaart

Er is geen markering gepland. Ook bij de bestaande brug is geen verkeersregelende markering aanwezig.

Het standpunt van de WSA betreffende de bescheiden ter vaststelling van het plan is dat de verantwoordelijke van het project de eventueel vereiste verkeerstekens volgens de instructies van de WSA op de bouwwerken moet aanbrengen.

E. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

20. Soort brugmontage

De brugsegmenten moeten in de sector van de waterweg worden ingevaren. Nauwkeurige gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden zijn nog niet beschikbaar.

21. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking in de bouwfase

Hierover kunnen nog geen verklaringen worden gedaan, aangezien er nog geen precieze beschrijving van het verloop van de werkzaamheden beschikbaar is.

Door de vereisten in de goedkeuringsprocedure wordt gegarandeerd dat bij een vermindering van de doorvaarthoogte de scheepvaart tenminste gedeeltelijk over het minimale doorvaartprofiel van HWS + 9,10 m beschikt.

22. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart

Hierover kunnen nog geen verklaringen worden gedaan, aangezien er nog geen precieze beschrijving van het verloop van de werkzaamheden beschikbaar is.

In de goedkeuringsprocedure is echter bepaald dat de nieuwbouw dusdanig gepland moet worden, dat de stremming van de scheepvaart niet meer dan 10 uur zal vereisen. De planning van het verloop van de bouwwerkzaamheden dient met de WSA te worden afgestemd. Voor de ontmanteling van de oude brugdelen wordt beschouwd dat een stremming van de scheepvaart van ca. één dag voldoende zal zijn. In geval van langere stremmingen wordt de CCR geraadpleegd.

ANSICHT #1100

LÄNGSSCHNITT A-A #1100

LAGERSCHEMA

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

DRAUFSICHT ÜBERBAUTEN #1100
DRAUFSICHT UNTERBAUTEN #1100

Neue Rheinbrücke Unterstrom
Neue Rheinbrücke in alter Lage

REGLERQUERSCHNITT #1100 FELD — STÜTZE

ANSICHT FLUSSPFEILER #1100

VORLANDBRÜCKENQUERSCHNITT STAHL #1100

VORLANDBRÜCKENQUERSCHNITT VERBUND #1100

ÜBERGANG 2-ZELLIG - 1-ZELLIG

STAHLQUERSCHNITT MIT PFEILERANSICHT #1100

DETAIL 1 #1100

VORLANDBRÜCKENQUERSCHNITT FERTIGTEILE #1100

VERBUNDQUERSCHNITT #1100

DETAIL 2 #1100

BIEGESTEIFE VERBINDUNG STAHLÜBERBAU-WERBUNDÜBERBAU #1100

ANMERKUNGEN

- Der Fußgängerweg ist eine geschützte Verbindung zwischen Rhein und Mosel.
- Fußgänger können die Bittlerpassage ebenfalls einer Überführung.
- Die Fußgängerbrücke über die Bittlerpassage kann teilweise auch schräg überfahren werden.

Bewerkst. Daten

Bezeichnung	Stabilität	Spannweitenbezeichnung	Stahl	Verlauf
Feldbrücke Nr. 58	1			
Feldbrücke Nr. 59	1			
Feldbrücke Nr. 60	1			
Feldbrücke Nr. 61	1			
Feldbrücke Nr. 62	1			
Feldbrücke Nr. 63	1			
Feldbrücke Nr. 64	1			
Feldbrücke Nr. 65	1			
Feldbrücke Nr. 66	1			
Feldbrücke Nr. 67	1			
Feldbrücke Nr. 68	1			
Feldbrücke Nr. 69	1			
Feldbrücke Nr. 70	1			
Feldbrücke Nr. 71	1			
Feldbrücke Nr. 72	1			
Feldbrücke Nr. 73	1			
Feldbrücke Nr. 74	1			
Feldbrücke Nr. 75	1			
Feldbrücke Nr. 76	1			
Feldbrücke Nr. 77	1			
Feldbrücke Nr. 78	1			
Feldbrücke Nr. 79	1			
Feldbrücke Nr. 80	1			

LAGERSCHEMA

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

A 643
6-stufiger Ausbau
des AD Mainz und der Moselbrücken

Stapel	Stapelnummer	Stapelhöhe
1	1	1
2	2	2
3	3	3
4	4	4
5	5	5
6	6	6

PROTOCOL 14

Uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de stuw van Gamsheim (kmr 309,100)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

onder verwijzing naar haar Besluit 1969-II-34, waarin de bouw van de stuw en de wateronttrekking van de waterkrachtcentrale werden goedgekeurd,

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

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

Bijlage

Verslag van het Permanent Technisch Comité over de uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de stuw van Gamsheim (kmr 309,100)

1. Algemene beschrijving

De geplande 5^e groep grenst onmiddellijk aan de oostzijde van de bestaande waterkrachtcentrale. Het nominale debiet van de nieuwe groep 5 bedraagt 320 m³/s. Het totale debiet van de waterkrachtcentrale wordt zo verhoogd tot 1420 m³/s.

2. Maatregelen betreffende de scheepvaart

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

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

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

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

3. Conclusies

De scheepvaart zal dus door de geplande uitbreiding van de waterkrachtcentrale bij de stuw van Gamsheim niet worden beïnvloed.

PROTOCOL 15

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts, Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluisen bij Iffezheim, Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2009

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

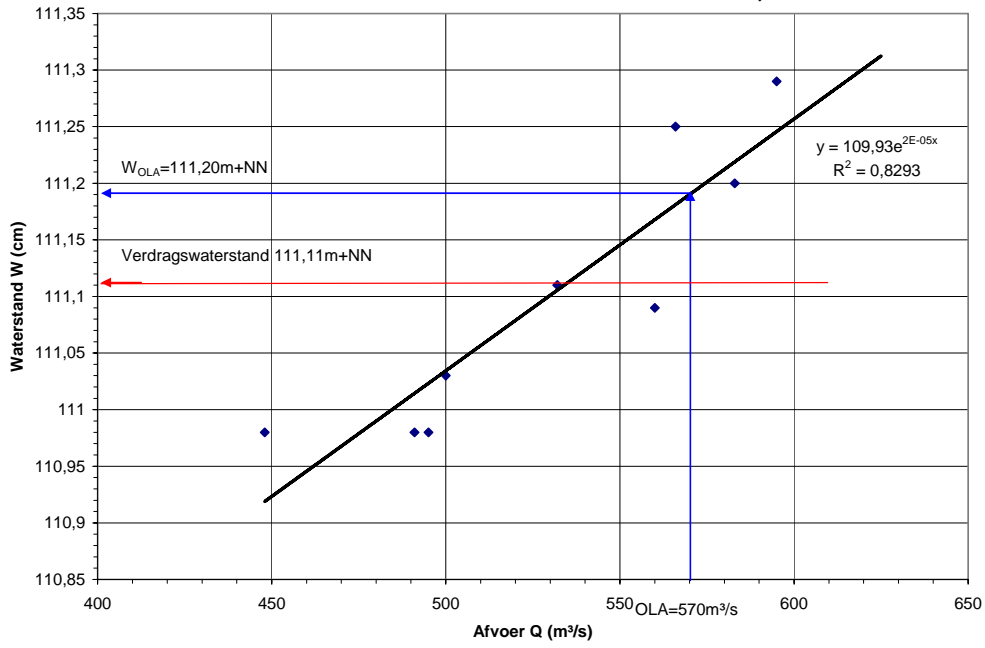
- 1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van sluis Iffezheim van 2,80 m bij ORL
- 1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn bij Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR en
- 1984-I-29 waarmee zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg/Neuburgweier en dientengevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector kennis heeft genomen,

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

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluisen bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluisen bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.
- In 2009 kon de afvoerkromme (bijlage) met metingen nabij de overeengekomen lage afvoer (OLA) worden gerealiseerd. Het vervullen van de door de overeenkomst bepaalde waterstand van 111,11+ NN bij een debiet van 570 m³/s werd bewezen.

Bijlage

Afvoer en waterstanden OLA/OLR-sector aan de peilschaal Iffezheim 2009 (uitsluitend met Q<600m³/s verwante meetwaarden)



PROTOCOL 16

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 17

Begroting voor 2011 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2011 aan, die is vastgesteld op **€2.509.100.-**.

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **€20 000.-** door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden en met de betaling van het deel uit het reservefonds in de vorm van begrotingsaanpassing van **€30 000.-**, beloopt op **€501 820.-**.

De bijdragen zullen op de rekening van de Centrale Commissie bij de CIC Est te Straatsburg worden gestort.

PROTOCOL 18

Begroting voor 2011 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De begroting voor 2011 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is bepaald op **€42 840.-**. De bijdrage van iedere betrokken staat beloopt **€7 140.-**. De begroting zal aan deze organisatie bekend worden gemaakt.

PROTOCOL 19

Samenstelling van het secretariaat

Besluit

De Centrale Commissie besluit de aanstelling van de heer Jean-Marie Woehrling als secretaris-generaal van de Centrale Commissie per datum van 1 september 2010 te verlengen voor een periode van twee jaar.

PROTOCOL 20

Goedkeuring van het verslag van der werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2009

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2009 goed.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2009

I. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2009

Ambassadeur LINGEMANN, adjunct directeur-generaal van de Afdeling Economische zaken en duurzame ontwikkeling van het Ministerie van buitenlandse zaken van de Bondsrepubliek Duitsland, hoofd van de Duitse delegatie, is vanaf 11 juli 2008 als voorzitter van de CCR benoemd, ter vervanging van de heer WITTER die op een andere post is benoemd.

De heer VAN KEER, adviseur-generaal bij de Directoraat-generaal Bilaterale betrekkingen, Directoraat: Buurlanden – Grensoverschrijdende samenwerking – BENELUX bij de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, hoofd van de Belgische delegatie, is vanaf 1 januari 2008 als vicevoorzitter van de CCR benoemd.

De heer STÜCKELBERGER is vanaf 1 januari 2009 als commissaris van Zwitserland bij de CCR benoemd, ter vervanging van de heer MARTI, die op een andere post is benoemd.

De heer POST van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland, is vanaf 1 april 2009 als commissaris van Nederland bij de CCR benoemd.

De heer HUYSER, directeur van Maritieme zaken bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van Nederland, is vanaf 1 maart 2009 als Commissaris van Nederland bij de CCR en hoofd van de Nederlandse delegatie benoemd, ter vervanging van de heer VAN HOORN, die op een andere post is benoemd.

De heer ROSENBERG, van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Bondsrepubliek Duitsland is vanaf 5 oktober 2009 als Commissaris van Duitsland bij de CCR benoemd, ter vervanging van de heer ERNST, die op een andere post is benoemd.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2009, de volgende:

DUITSLAND :

Commissarissen:	de heren	LINGEMANN HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,	Voorzitter
Plaatsvervangend commissarissen:	Mevr. de heer	ACKERMANN, ROSENBERG ;	

BELGIË:

Commissarissen:	de heren	Van Keer ARDUI, CROO,	Plaatsvervangend voorzitter
Plaatsvervangend commissarissen:	Mevr. de heren	VANLUCHENE, SUTTELS, VERSCHUEREN;	

FRANKRIJK :

Commissarissen:	Mevr. de heren	BELLIARD, JEROME, MATHIEU, VERDEAUX,
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	BELLENGER, PIET;

NEDERLAND :

Commissarissen:	de heren	HUYSER, TEN BROEKE, MULLER, POST,
Plaatsvervangend commissaris:	de heer	MENSINK;

ZWITSERLAND :

Commissarissen:	de heren	SEGER, FEIERABEND, HADORN, STÜCKELBERGER,
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	BÜHLER, REUTLINGER;

Het secretariaat werd op dezelfde datum geleid door:

Secretaris-generaal:	Dhr. WOEHLING
Plaatsvervangend secretaris-generaal:	Dhr. VAN DER WERF
Hoofdingenieur:	Dhr. PAULI

II. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

1. Plenaire vergaderingen, comitébijeenkomsten, werkgroepen en ronde tafels bij de CCR

a) De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van de heer Lingemann twee gewone plenaire vergaderingen op 4 juni en op 3 december te Straatsburg gehouden.

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

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van de heer Lingemann op 3 juni te Straatsburg;

het Subcomité voor de Administratie, onder voorzitterschap van de heer Bellenger, op 16 februari, 10 maart en 3 december te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van de heer Lingemann, op 1 april, 3 juni, 14 oktober en 2 december te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van de heer Verschueren, op 31 maart, 2 juni, 14 oktober en 4 november te Straatsburg; thematische bijeenkomst : « Tankvaart » op 2 december te Straatsburg ;

Op voorstel van de Franse delegatie, werd een consultatieve bijeenkomst "Scheepvaart op de Boven-Rijn", van ad hoc en informele aard, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal op 19 januari te Straatsburg georganiseerd. De direct betrokken partijen van de Franse instanties, van de CCR-delegaties en van de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven werden daarbij betrokken.

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van de heer Mensink op 2 april, onder voorzitterschap van de heer Bellenger op 15 oktober en onder voorzitterschap van de heer Mensink, bijzondere bijeenkomst over de attest voor varend personeel op 24 november te Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van de heer Croo, op 22 april en 28 oktober te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Ten Broeke, op 23 april en 27 oktober te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer Verdeaux, op 21 april en onder voorzitterschap van de heer Rein op 26 oktober 2006 te Straatsburg;

het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heer Reutlinger, op 31 maart en 12 oktober, te Straatsburg;

het Uitvoerend Comité in het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor de implementatie van het Afvalverdrag, onder voorzitterschap van de heer Ten Broeke, op 4 februari, 18 maart, 8 april, 20 mei en 29 juni te Brussel en 22 september te Straatsburg te Straatsburg;

de Examencommissie in het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor de implementatie van het Afvalverdrag, (CODEX), onder voorzitterschap van mevrouw Zegel, op 4 maart te Straatsburg, 12 maart, 16 april, 18-19 mei, te Brussel;

het Informele Comité van de nationale instituten (CINNA), onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 8 april te Brussel, en op 8 juli en 23 september te Straatsburg;

het Permanent Technisch Comité, onder voorzitterschap van de heer Ten Broeke, op 22 april en 28 oktober te Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer Mathieu, op 13 januari, 1 april, 2 juni en 9 juli: bijzondere bijeenkomst "erkenning van dienstboekjes", op 15 oktober en 1 december te Straatsburg;

het Comité Politierglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Permanent Technisch Comité: gemeenschappelijke bijeenkomst op 2 juni en 1 december te Straatsburg;

de Werkgroep "Marktobservatie in de Europese binnenvaart", onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 26 februari met workshop te Brussel;

de Groep deskundigen van het bedrijfsleven voor de marktobservatie, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 9 januari te Rotterdam; op 13 februari te Brussel; op 11 september te Rotterdam;

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van de heer Koedam, op 3 februari en van 11 tot en met 13 februari: bijzondere bijeenkomst betreffende de herziening van de CEVNI van de Werkgroep Politierglement van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en van het Comité Scheepvaartpolitie en vaarwaterbebakening van de Moezelcommissie, onder voorzitterschap van de heer Baumann, op 18 en 19 februari, betreffende punt 2 van de agenda: talenkennis die van de schippers en de bemanningsleden vereist kan worden, onder voorzitterschap van de heer Gries, op 27 april: bijzondere bijeenkomst betreffende de herziening van de CEVNI van de Werkgroep Politierglement van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en van het Comité Scheepvaartpolitie en vaarwaterbebakening van de Moezelcommissie, onder voorzitterschap van de

heer Bühler, van 25 tot en met 27 augustus, op 28 augustus: gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep RIS te Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Croo, van 10 tot en met 12 maart, van 9 tot en met 11 juni te Londen, onder voorzitterschap van de heer Gries, op 8 oktober: gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer Croo, van 15 tot en met 17 december te Straatsburg;

de Gemeenschappelijke Deskundigengroep van de lidstaten van de CCR en van de Europese Unie over de "technische voorschriften voor binnenschepen", onder voorzitterschap van de heer Stelmaszczyk van 6 tot en met 8 april te Brussel, onder voorzitterschap van de heer Kliche van 8 tot en met 10 september te Straatsburg en onder voorzitterschap van de heer Stelmaszczyk van 3 tot en met 4 november te Brussel;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van de heer Bühler, op 21 en 22 januari, van 11 tot en met 13 mei te Bonn, op 28 augustus; gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep Politiereglement, op 2 en 3 september, evenals 10 en 11 december te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer Reutlinger, op 10 en 11 maart te Bonn, op 18 en 20 mei te Duisburg, onder voorzitterschap van de heer Gries, op 8 juli te Straatsburg, onder voorzitterschap van de heer Gries, op 8 en 9 oktober met op 8 oktober: gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep Reglement van onderzoek evenals op 8 en 9 december te Straatsburg;

de Permanent Technische Werkgroep, onder voorzitterschap van de heer Fever, op 20 en 21 januari, onder voorzitterschap van de heer Roberjot, op 1 en 2 september te Straatsburg;

de Werkgroep Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van de heer Kliche, op 30 maart, 7 juli, 22 september en 12 november te Brussel;

het "Steering Committee" van de Groep "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTTsc), onder voorzitterschap van de heer Jaegers, op 15 januari te Amsterdam, op 29 april en 31 augustus te Duisburg en op 26 november te Rotterdam;

de ad hoc Werkgroep "Informatie, communicatie en coöperatie bij zware ongevallen", onder voorzitterschap van de heer Kaune, op 24 maart te Straatsburg en op 23 november te Bonn, op 11 september: bijeenkomst in beperkte samenstelling onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal te Rotterdam;

de ad hoc Werkgroep voor de voorbereiding van het CCR-congres, onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, op 31 maart, 2 juni en 16 september te Straatsburg;

de Werkgroep "statistische informatie", onder voorzitterschap van de heer Justen, op 17 maart te Straatsburg;

de gemeenschappelijke groep met de WP 15/AC2 van de ECE-VN, (Comité Veiligheid (ADN-CS) en het Comité van Beheer (ADN-CA)), onder voorzitterschap van de heer Rein, van 26 tot en met 29 januari en van 24 tot en met 28 augustus te Genève;

een internationale werkgroep over het CLNI, samengesteld uit regeringsdeskundigen, onder voorzitterschap van mevrouw Czerwenka, op 4 en 5 juni te Straatsburg;

Verder hebben de volgende gebeurtenissen plaatsgevonden:

een rondetafelconferentie over "communicatie en voertaal in de binnenvaart" heeft op 17 februari op de zetel van de CCR te Straatsburg plaatsgevonden onder leiding van de heer Wempe. Deze rondetafelconferentie was aan de voertaal in de binnenvaart gewijd, waarbij werd beoogd de huidige situatie op de Rijn, waar de schippers steeds meer verschillende talen spreken, te evalueren, en

tevens te onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om een efficiënte en veilige communicatie te garanderen.

Een 2^e voorlichtingsbijeenkomst over de invoering van elektronisch melden in de Rijnvaart, "Elektronisch melden – hoe gaat het verder?" werd op 12 mei te Bonn door de CCR georganiseerd. Met deze voorlichtingsbijeenkomst werd beoogd de invoering van het elektronisch melden te begeleiden, over de door de autoriteiten intussen gerealiseerde maatregelen en over de resultaten daarvan te informeren, in het bijzonder met de betrokken partijen eventueel nog resterende moeilijkheden te identificeren en indien noodzakelijk daar aanvullende oplossingen voor te vinden.

De Gemeenschappelijke groep CCR-EDINNA en PLATINA over de beroepsprofielen kwam op 12 maart te Bonn bijeen.

Een gemeenschappelijke bijeenkomst van de waterpolitie van de lidstaten van de CCR heeft op 6 en 7 oktober te Straatsburg plaatsgevonden.

Het Congres van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart "Rijnvaart en klimaatverandering – Uitdaging en kans" werd op 24 en 25 juni te Bonn gehouden, onder voorzitterschap van de voorzitter van de Centrale Commissie, de heer Lingemann. De mogelijke gevolgen van de klimaatverandering evenals de aanpassingsstrategieën van Rijn- en binnenvaart stonden centraal in het debat. De informatie uit de eerste hand over de huidige stand van studies met betrekking tot de klimaatverandering en over de lopende politieke discussies, verschaft aan circa 250 vertegenwoordigers uit de sectoren van research, economie, vervoers- en milieubeleid een uitstekende basis om technische economische en infrastructurele aanpassingsmogelijkheden te onderzoeken.

Een rondetafelconferentie over de digitale tachograaf, onder voorzitterschap van de heer Croo, werd op 7 oktober te Straatsburg georganiseerd om een eerste gedachtewisseling te laten plaatsvinden over de vraag of het wenselijk is de digitale tachograaf in te voeren teneinde de naleving van de rusttijden door de bemanningsleden te kunnen controleren, zoals bij het vervoer over de weg, of dat de voorkeur uitgaat naar andere methoden.

Ten slotte, een internationaal colloquium: "ecologische vervoerswijze: schone scheepvaart" werd op 5 en 6 november te Straatsburg gehouden. Dit colloquium werd georganiseerd in het kader van het op 1 november in werking getreden Verdrag van 9 september 1996 inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI).

Dankzij deze bijeenkomst konden de betrokkenen uit het bedrijfsleven en uit de overheidsinstanties kennis nemen van de meest recente informatie over deze lang verwachte reglementering. Gezien de lange periode die na het ondertekenen van dit instrument nodig was om de ingewikkelde ratificatieprocedures te voltooien, moest immers met alle betrokken partijen de stand van zaken betreffende een aantal vraagstukken worden opgemaakt, onder andere betreffende enkele aanpassingen van de in 1996 besloten uitvoeringsverordening.

Hiertoe werden vertegenwoordigers van de binnenvaart, havens, verlader- en industriesector, van het afvalverwijdering- en bunkerbedrijfsleven uitgenodigd, evenals de verantwoordelijken bij de overheidsinstanties van de verdragsluitende partijen.

c) De raadgevende conferentie van de erkende organisaties vond op 13 oktober onder voorzitterschap van de secretaris-generaal plaats.

d) In het kader van de versterkte samenwerking hebben de Centrale Commissie en de Donaucommissie hun contacten en informatie-uitwisseling voortgezet.

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

e) De Europese Commissie en de CCR hebben op 23 februari een informele bijeenkomst georganiseerd. Een bijeenkomst over de versterking van de samenwerking tussen de CCR en de EU heeft op 29 juli te Brussel plaatsgevonden. De Europese Commissie werd daar door de heer Scheele, hoofd van de Afdeling Beleid inzake Zeevervoer van het Directoraat-generaal Energie

en Vervoer, en de CCR door haar voorzitter de heer Lingemann en haar secretaris-generaal, de heer Woehrling, vertegenwoordigd.

Bijeenkomst van de Gemeenschappelijke Werkgroep "Rivers" van de DG TREN en de DG ENV op 19 februari en 2 oktober te Brussel.

- f) Het CCR-secretariaat heeft aan de Conferentie "Smart Rivers", dat van 6 tot en met 9 september te Wenen werd georganiseerd, deelgenomen.
- g) Een reflectiegroep over de het toekomstige organisatorische kader van de Europese binnenvaart is ingericht. De eerste bijeenkomst werd op 28 oktober te Brussel gehouden. Het CCR-secretariaat werd daar door de plaatsvervangend secretaris-generaal vertegenwoordigd.
- h) De hoofdingenieur heeft in het kader van de samenwerking tussen de CCR en de Moezelcommissie, op 5 juni aan de plenaire vergadering in Metz deelgenomen.
2. Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden is, onder voorzitterschap van de heer Hermans, op 12 mei en 29 september te Straatsburg bijeengekomen.
3. de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) van het CDNI-Verdrag is, onder voorzitterschap van de heer Chamaillard, op 13 oktober, en 1 en 2 december te Straatsburg bijeengekomen;
4. Betrekkingen met andere internationale organisaties
- a) Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:
- de Europese Commissie (bijeenvkomsten van verschillende werkgroepen die binnenvaartkwesities behandelen);
 - het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
 - hoorzittingen en colloquia van het Internationaal Transport Forum;
 - het Beleidscomité voor de sociale zekerheid van de Raad van Europa;
 - de Donaucommissie (bijeenvkomst van technische deskundigen en samenwerking van beide secretariaten);
 - de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR);
 - de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister (IVR);
 - de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- b) De Europese Commissie werd bij de gewone plenaire voorjaarszitting door de heer Scheele, directeur van Directoraat B – Transport Logistiek – TEN- T en co-modaliteit vertegenwoordigd, en bij de gewone plenaire najaarszitting door de heer Stelmaszczyk, Afdelingshoofd, directoraat B.3 – logistiek, co-modaliteit, waterwegen, zeesnelwegen en Marco Polo.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd bij de gewone plenaire najaarszitting door de heer Magold vertegenwoordigd.

De Donaucommissie werd bij de plenaire voorjaarszitting door de heer Valkar, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

De Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn werd bij de gewone plenaire voorjaarszitting door de heer Braun en bij de gewone plenaire najaarszitting door de heer van de Wetering vertegenwoordigd.

De Moezelcommissie werd bij de gewone plenaire voorjaars- en najaarszitting door mevrouw Bruckner, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

III. KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2008 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

<u>Rechters:</u>		<u>Plaatsvervangend rechters:</u>	
de heren		de heren	
BALL	(Duitsland)	FROMMELT	(Duitsland)
CRAEYBECKX	(België) Voorzitter	VERSTREKEN	(België)
HAEGEL	(Frankrijk)	Mevr. GEBHARDT	(Frankrijk)
HAAK	(Nederland)	de heren DE SAVORNIN-LOHMAN	(Nederland)
STAEHELIN	(Zwitserland)	RAPP	(Zwitserland)

Griffier: Mevr. TOURNAYE

Onder voorzitterschap van de heer Craeybeckx, heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden op 12 februari te Straatsburg, op 14 en 15 mei te Antwerpen en op 3 december te Straatsburg, en heeft zij in hoger beroep vijf civiele vonnissen en drie strafrechtelijke vonnissen uitgesproken.

*

PROTOCOL 21

**90e verjaardag van de eerste vergadering van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
in Straatsburg (17 juni 1920)**

Geen Besluit.

PROTOCOL 22

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 23

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende plenaire vergadering zal op 9. december 2010 te Straatsburg plaatsvinden.

De Centrale Commissie neemt met tevredenheid kennis van de uitnodiging van de Belgische delegatie om de voorjaarsvergadering 2011 te Brussel te laten plaatsvinden