

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



NAJAARZITTING 2012

AANGENOMEN BESLUITEN

(2012 - II)

Straatsburg, 29 november 2012

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (12) 2 def.

NAJAARSZITTING 2012

AANGENOMEN BESLUITEN

(2012-II)

Straatsburg, 29 november 2012

INHOUD

Bladzijde

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

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

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie en internationale organisaties)	1
Protocol 3: Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart	1
Protocol 4: Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart	1
Protocol 5: Organisatie van het CCR-congres in 2013 “Bijeenbrengen van de competenties voor een duurzame binnenvaart”	7
Protocol 6: Gebruik van LNG in de binnenvaart en rol van de CCR	7

III. Juridische zaken

Protocol 7: Onderzoek van een bij de CCR ingediend bezwaarschrift.....	8
Protocol 8: Diplomatieke conferentie voor de herziening van het CLNI: balans	11
Protocol 9: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	11

IV. Economische aspecten

Protocol 10: Economische situatie in de Rijnvaart.....	17
--	----

V. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 11: Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel - Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	30
Protocol 12: Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (artikel 6.02).....	35

VI. Verkeersregels

Protocol 13: Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 – Wijziging van de regelingen voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten Oberwesel - St. Goar (Inhoudsopgave, artt. 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 en bijlage 9)	37
Protocol 14: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Inhoudsopgave, artt. 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 en bijlage 3)	45

VII. Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 15: Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	51
--	----

VIII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 16: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 7.02, derde lid, 8.02, vijfde lid, 9.03, 9.15, eerste, negende en tiende lid, 9.20, tweede lid, onderdeel a en f, en 24.02, tweede lid)	52
---	----

IX. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

Protocol 17: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren	52
--	----

X. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 18: Overeengekomen lage rivierstand (OLR) op de Rijn 2012 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26)	53
Protocol 19: Fiets- en voetgangersbrug bij Gamsheim (2012-I-13)	53

XI. 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 20: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	59
--	----

XII. Begroting en beheer

Protocol 21: Samenstelling van het secretariaat - secretaris-generaal -	81
Protocol 22: Samenstelling van het secretariaat - plaatsvervangend secretaris-generaal -	81

XIII. Diversen

Protocol 23: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht.....	81
Protocol 24: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde	82
Protocol 25: Persbericht	82
Protocol 26: Datum van de volgende vergadering	82



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2012

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie, internationale organisaties)

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2011-II-9,

na kennisneming van het bijgaande basisverslag van haar Comité Reglement van onderzoek "Mogelijkheden om het brandstofverbruik en de broeikasgasemissies in de binnenvaart te verminderen",

beseffende dat de internationale beroepsorganisaties en andere betrokken economische sectoren het verslag toejuichen en bij de vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart met de Centrale Commissie zouden willen samenwerken,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart, aan en verzoekt

- haar Comité Reglement van onderzoek,
 - zijn werkzaamheden met betrekking tot de vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijn- en binnenvaart op deze strategie af te stemmen,
 - zijn werkprogramma, na een afstemming met de internationale organisaties en beroepsverenigingen die in de Europese binnenvaart in het kader van een ronde tafel werkzaam zijn, met de verdere werkzaamheden die in de strategie zijn vermeld aan te vullen,
- haar andere comités eventuele werkzaamheden met betrekking tot de vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen eventueel op deze strategie te baseren,

stelt de Europese Commissie, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties en andere betrokken internationale organisaties voor om met de Centrale Commissie samen te werken, opdat voor het bereiken van het doel van een vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart een zo groot mogelijke synergie wordt verkregen en de beperkte resources van het bedrijfsleven, de staten en organisaties zo efficiënt mogelijk worden gebruikt.

Bijlagen

Bijlage 1 bij protocol 4

Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart

A. Premissen

Buiten het bijzonder grote belang van de Rijn als verkeersweg, is de scheepvaart op de Rijn in vergelijking met ander waterwegen ook qua milieuaspecten attractief, en biedt reeds via modal-shifts een niet gering potentieel aan de vermindering van de door het globale verkeer veroorzaakte milieuvervuiling en uitstoot van broeikasgassen.

Een werkelijk duurzame Rijnvaart en Europese binnenvaart vereist echter grotere inspanningen. De CCR is ervan overtuigd dat er verdere wezenlijke vooruitgang geboekt moet worden, vooral bij de vermindering van de uitstoot van gassen en deeltjes en van het brandstofverbruik van de binnenschepen. Zij is zich bewust van het feit dat de internationale statengemeenschap zich tot doel heeft gesteld maatregelen te treffen ter vermindering en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Alhoewel de absolute hoeveelheid broeikasgasemissies van de Rijn- en binnenvaart in vergelijking met die van andere vervoermiddelen gering is, acht de CCR het noodzakelijk deze uitstoot in overeenstemming met de beoogde emissiereductie van haar lidstaten te verminderen.

De CCR stelt hierbij vast dat de reductie van de uitstoot van broeikasgassen uitsluitend door een gecoördineerde aanpak van de staten, de industrie en in het bijzonder van het bedrijfsleven van de binnenvaartsector bereikt kan worden en dat de vereiste maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen ten bate van een energiesparende exploitatie van de binnenschepen door de bevoegde overheidsinstanties moeten worden getroffen.

Hiertoe dienen alle mogelijkheden volledig te worden benut, waarbij ook eigen initiatief van de scheepvaart- en havenindustrie, positieve stimulatiesystemen, evenals opleidings- en voorlichtingsmaatregelen in aanmerking genomen moeten worden. De bestaande vloot moet bij deze inspanningen worden betrokken opdat de nagestreefde emissiereducties zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

De vermindering van de uitstoot van broeikasgassen van de binnenvaart op grote schaal vereist, naast het erbij betrekken van alle partijen, ook vele maatregelen die niet alleen het schip betreffen. Daarom is de CCR ervan overtuigd dat alle betrokken partijen zich verplicht zouden moeten voelen om in een netwerk samen te werken met hetzelfde doel voor ogen. Iedere betrokken partij zou de bijdrage moeten leveren, die hij beter dan anderen kan leveren of die door anderen niet geleverd wordt. Gezien het grote aantal maatregelen en betrokken partijen lijkt het praktisch onmogelijk dat één instantie alle werkzaamheden plant en coördineert. Veeleer zou iedere betrokken partij bekend moeten maken welke bijdrage zij denkt te kunnen leveren opdat de andere betrokken partijen zich daarop kunnen instellen.

Hindernissen, ten gevolge waarvan de betrokken partijen maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen niet treffen, zelfs wanneer deze met kostenbesparingen gepaard gaan, moeten worden opgeheven, opdat de reeds bekende en toekomstige nieuwe maatregelen in de binnenvaart werkelijk toepassing vinden.

De CCR biedt haar lidstaten en de gebruikers van de Rijn als waterweg een adequaat forum om grensoverschrijdend inzichten en ervaringen over de vermindering van uitstoot van broeikasgassen uit te wisselen, gemeenschappelijke strategieën te ontwikkelen, alsmede programma's en maatregelen met grensoverschrijdende consequenties te onderzoeken en aan te nemen.

De CCR is ervan overtuigd dat de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen een aanzienlijke ontlasting van het milieu en een hoger rendement van de resources zal opleveren. Vele maatregelen die tot een vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen leiden, sorteren hetzelfde effect op het gebied van de uitstoot van verontreinigende stoffen en deeltjes. Dit geldt in het bijzonder voor de vermindering van het brandstofverbruik en voor het gebruik van alternatieve energiedragers. Ten slotte komen geringe broeikasgasemissies ook met een toenemende behoefte van de afnemers van de binnenvaart overeen en dragen eraan bij dat de politieke ondersteuning van de binnenvaart wordt gegarandeerd.

B. Doelen

De CCR ondersteunt de ambitieuze doelstelling die de Europese Commissie in haar Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" propageert, dat wil zeggen in de vervoerssector tegen 2050 een vermindering van ten minste 60% van de absolute hoeveelheid van de uitstoot van broeikasgassen bereiken, die ook volgens de CCR voor de binnenvaart haalbaar lijkt. Daarom zal de CCR haar werkzaamheden op deze doelstelling richten.

De CCR stelt alle partijen en met name het scheepvaartbedrijfsleven voor, dezelfde procedure toe te passen om zo een coherente aanpak van allen die door verantwoordelijk handelen aan de bescherming van het klimaat wensen bij te dragen, mogelijk te maken.

In het bijzonder is het mogelijk om door middel van de voorziene werkzaamheden voor het uitbreiden van de gegevensbasis en het aanvullen van leemten op het gebied van kennis, zowel de ontwikkeling van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart met voldoende nauwkeurigheid te kwantificeren als tussentijdse doelen te stellen. De CCR zal in 2020 onderzoeken of de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen overeenkomt met haar doelstelling. Daarvan uitgaand, zal zij de door haar genomen maatregelen evalueren en indien noodzakelijk haar strategie aanpassen.

C. Grondbeginselen voor de implementatie van de doelen

Bij de implementatie van de bovenstaand beschreven doelen zal de CCR de volgende grondbeginselen in acht nemen:

1. De CCR streeft naar een gecoördineerde aanpak van de staten, de industrie en in het bijzonder van het bedrijfsleven van de binnenvaartsector.
2. Iedere betrokken partij levert de bijdrage die hij beter dan anderen kan leveren of die door anderen niet geleverd wordt.
3. Activiteiten in Europese context zal de CCR met de Europese Commissie afstemmen. Als de Europese Commissie van plan is activiteiten voor haar rekening te nemen, zal de CCR ondersteuning of actieve deelname aanbieden.

4. De CCR kan – vooral gelet op haar beperkte middelen – slechts een aantal van de in haar basisverslag als noodzakelijk geïdentificeerde verdere werkzaamheden uitvoeren of ondersteunen. Zij zal zich daarom concentreren op werkzaamheden
- voor welke zij over gegevens of kennis beschikt die elders niet in die omvang of kwaliteit beschikbaar zijn, bijvoorbeeld met betrekking tot de regelgevende werkzaamheden of marktobservatie,
 - die bijdragen aan de ontwikkeling van strategieën en dus zinvol zijn voor de werkplanning van de CCR op de middellange en lange termijn,
 - die nodig zijn voor de voorbereiding van maatregelen door derden, in het bijzonder het scheepvaartbedrijfsleven, of van latere werkzaamheden van de CCR zelf.

De CCR zal haar maatregelen gezamenlijk met de andere partijen uitwerken.

5. De nodige maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen ten bate van een energiesparende exploitatie van de binnenschepen is een taak van de bevoegde overheidsinstanties.
6. De volgende maatregelen krijgen prioriteit:
- kosteneffectieve maatregelen;
 - eigen initiatief en vrijwillige maatregelen;
 - maatregelen met aanzienlijke bijkomende pluspunten, in het bijzonder de vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen en de verhoging van het rendement van de resources.
7. De bestaande vloot moet in aanmerking worden genomen.
8. De te treffen maatregelen mogen niet in strijd zijn met andere doelstellingen betreffende de bescherming tegen emissies en evenmin afbreuk doen aan de veiligheid en de vlotheid van het verkeer.
9. Doeltreffende maatregelen, die reeds zijn uitgewerkt en in enkele landen toegepast, worden in het streven naar een grensoverschrijdende implementatie getoetst en eventueel aangepast.
10. Bestaande leemten op het gebied van kennis moeten worden aangevuld, voor zover zij voor gefundeerde beslissingen van de CCR en andere partijen noodzakelijk zijn.
11. Pilotprojecten (bijv. gebruik van alternatieve energiedragers) moeten in het streven naar een uitgebreide toepassing in de Rijnvaart worden bevorderd.
12. Tussenfasen voor het bereiken van afzonderlijke en van de bovenstaande globale doelen moeten worden bepaald.
13. De CCR zal haar basisverslag over de uitstoot van broeikasgassen regelmatig actualiseren.
14. Een periodieke resultatenbeoordeling van de werkzaamheden is noodzakelijk om te waarborgen dat de gestelde doelen ook bereikt worden.

D. Werkzaamheden die concreet door organen van de CCR kunnen worden uitgevoerd

De eerste belangrijke werkzaamheden ter vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart, in het bijzonder het desbetreffende basisverslag, zijn reeds door de CCR gestart. Voor het bereiken van haar doelen en rekening houdend met de bovenstaande grondbeginselen is de CCR van plan bovendien de navolgende werkzaamheden uit te voeren.

1. Afstemming met de partijen, in het bijzonder met de internationale beroepsorganisaties van het binnenvaartbedrijfsleven over de uit te voeren werkzaamheden en de te treffen maatregelen
2. Uitbreiding van de gegevensbasis – aanvullen van leemten op het gebied van kennis
 - 2.1 Aanvullend verslag passagiersvaart (inschatting van de uitstoot van broeikasgassen, beschrijving van bijzonderheden in vergelijking met de goederenvaart)
 - 2.2 Ontwikkeling van scenario's en toetsing van kwantitatieve doelstellingen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart
 - 2.3 Bepaling van de carbon footprint van de binnenvaart aan de hand van de analyse van de CDNI-gegevens
3. Aanpassing van de technische voorschriften voor binnenschepen gelet op de toelating van alternatieve energiedragers
 - 3.1 Aanpassing met betrekking tot de toelating van vloeibaar aardgas (LNG)
 - 3.2 Aanpassing met betrekking tot het gebruik van dieselelektrische aandrijvingen
 - 3.3 Formuleren van aanbevelingen voor verdere alternatieve energiedragers (bijv. brandstofcellen of voor het opwekken van elektriciteit)
 - 3.4 Onderzoek van het algehele verbod op (middel)lange termijn tot het gebruik van voor het klimaat schadelijke stoffen (bijv. verbod van bepaalde brandblusmiddelen, koelmiddelen, enz.)
4. Algemene evaluatie van een (bindende) invoering van indicatoren, zoals
 - 4.1 een Energy Efficiency Design Index (EEDI)
 - 4.2 een bindende standaard voor de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) of van een andere energieclassificatie voor de binnenvaart
5. Onderzoek van de effectiviteit van maatregelen voor het optimaliseren van het verkeer door systemen aan wal en aan boord (uitbreiding van het AIS-gebruik, sluisenmanagement, boordcomputers, enz.)
6. Ondersteuning van de uitwerking en internationale toepassing van een programma "Slim varen" (Smart Steaming)
7. Terbeschikkingstelling van relevante informatie voor de binnenvaartsector
8. Ondersteuning van pilotprojecten voor het gebruik van alternatieve energiedragers
9. Uitwerking en implementatie van verdere maatregelen ter vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van binnenschepen, als resultaat van de toetsing en van de geleidelijk af te ronden werkzaamheden

10. Ontwikkeling van een monitoring van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart en Europese binnenvaart in het kader van het observatorium van de CCR
11. Onderzoek naar het integreren van de binnenvaart in de systemen voor het berekenen van emissies en eventueel indienen van voorstellen voor verbeteringen.

Bijlage 2 (separaat)

PROTOCOL 5

**Organisatie van het CCR-congres in 2013
„Bijeenbrengen van de competenties voor een duurzame binnenvaart”**

Besluit

De Centrale Commissie,

zich bewust van het belang van de aspecten opleiding en verbetering van de arbeidsomstandigheden en de sociale voorwaarden van de vervoerders voor de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart,

gelet op haar wens de beroepen van de binnenvaart, die aan meer gekwalificeerd varend personeel behoefte heeft, te bevorderen,

onder verwijzing naar haar missie om zorg te dragen voor de bloei van de Rijnvaart,

tevens onder verwijzing naar de oriëntaties van het Franse voorzitterschap van de Centrale Commissie voor de periode 2012/2013 inzake de modernisering van het bekwaamhedensysteem voor het personeel van de binnenvaart en de erkenning van het belang van deze ecologische vervoerswijze voor de duurzame ontwikkeling,

besluit het Congres 2013 van de Centrale Commissie, dat op 3 en 4 december 2013 in Straatsburg zal plaatsvinden, te wijden aan het thema “Bijeenbrengen van de competenties voor een duurzame binnenvaart”,

nodigt het secretariaat uit de organisatorische maatregelen voor het eerder genoemde congres voort te zetten in nauwe samenwerking met de Franse delegatie en zorg te dragen voor de in dit kader vereiste communicatie.

PROTOCOL 6

Gebruik van LNG in de binnenvaart en rol van de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Onderzoek van een bij de CCR ingediend bezwaarschrift

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennis genomen te hebben van het verslag van de voorzitter van haar Comité Binnenvaartrecht,

draagt haar secretaris-generaal op de bijgevoegde brief aan de eiser te doen toekomen.

Bijlage

Bijlage bij protocol 7

Weledelgestrenghe heer,

In uw klacht d.d. 14 april 2011, die is ingediend uit naam van de onderneming River Services GmbH, voert u aan dat de “cultuurbijdrage” – die sinds september 2010 wordt geheven door de stad Keulen over de overnachtingen in de hotels – wordt uitgebreid tot de passagiersschepen die voor de nacht in de haven van Keulen stilliggen. U betwist de conformiteit van deze heffing met artikel 3 van het herziene Rijnvaartverdrag en verzoekt de CCR met betrekking tot het voorafgaande een uitleg van artikel 3 te formuleren.

De Centrale Commissie heeft de door u ingediende klacht onderzocht in toepassing van artikel 45, onder a, van het herziene Rijnvaartverdrag en doet bijgaand het besluit toekomen dat zij ter zake heeft genomen.

Dit besluit heeft, overeenkomstig het reglement inzake het klachtrecht en artikel 46 van het herziene Rijnvaartverdrag, slechts de aard van een aanbeveling, aangezien het gevoerde overleg niet in een unanieme uitleg van de lidstaten van de CCR heeft geresulteerd. Dit besluit brengt een meerderheidsstandpunt van de lidstaten tot uitdrukking, aangezien één van de lidstaten een andersluidende uitleg heeft voorgestaan.

Het gemotiveerde besluit bij deze brief kan om deze reden niet als een unanieme uitleg van het herziene Rijnvaartverdrag worden beschouwd.

Hoogachtend,

Hans VAN DER WERF
Secretaris-generaal

Aanbeveling over de heffing van rechten over stilliggende cruiseschepen

Het beginsel dat geen rechten worden geheven, zoals bedoeld in artikel 3 van het Verdrag van Mannheim, geldt voor de scheepvaart in de ruime zin van vervoersdiensten over water. Toeristische cruises moeten tot deze diensten worden gerekend. De overnachting van passagiers is een vast onderdeel van de dienstverlening die in het kader van toeristische cruises is voorzien. Wanneer het schip stilligt in een haven, met inbegrip van het stilliggen voor de nacht, moet dit derhalve beschouwd worden als scheepvaartactiviteiten in de zin van de Akte van Mannheim.

Het beginsel zoals vastgelegd in artikel 3 kent op grond van de vaste uitleg die daaraan gegeven wordt, slechts twee beperkingen.

Op de eerste plaats is er een beperking ten aanzien van algemene belastingen, die zoals bijvoorbeeld vennootschapsbelasting en btw, op dezelfde wijze voor scheepvaartondernemingen moeten gelden als voor alle andere economische en commerciële activiteiten. De oplegging van een heffing over hotelactiviteiten door een lokale collectiviteit valt niet binnen deze categorie, aangezien deze heffing zich tot een specifiek geografisch gebied beperkt en tot een bepaalde economische activiteit.

De tweede beperking heeft betrekking op de havengelden die de havens krachtens artikel 27 van het Verdrag van Mannheim kunnen opleggen, waarbij deze rechten niet meer mogen bedragen dan wat nodig is om te voorzien in de bedrijfskosten van de installaties die door de schepen worden gebruikt.

PROTOCOL 8

Diplomatieke conferentie voor de herziening van het CLNI: balans

Geen besluit.

PROTOCOL 9

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: vervolgen van overtredingen van de politiereglementen,
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. 6: verhoging van de boetes tot 25.000 euro,
ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

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

Verdrag van Straatsburg inzake de Bepanking 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 Bepanking 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 (CDNI)

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	10 maart 2004
BELGIË	22 september 2009
FRANKRIJK	15 september 2005
LUXEMBURG ⁵	14 mei 2002
NEDERLAND	10 juli 2000
ZWITSERLAND	16 juli 1998

⁵ **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 2004⁶

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

Servië: 10 juni 2010⁷

⁶ **Verklaring van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.

Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

⁷ **Verklaring van Servië**

Krachtens artikel 31, onder a, verklaart Servië de bepalingen van het Verdrag toe te passen op vervoersovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen het grondgebied van de Republiek Servië zijn gelegen.

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 30 april 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
Ukraine: toetreding op 28 januari 2010
Polen: toetreding op 25 juni 2010
Servië: bekrachtiging 6 januari 2011
Zwitserland: toetreding op 8 februari 2011
Tsjechische Republiek: bekrachtiging op 21 september 2011

PROTOCOL 10

Economische situatie in de Rijnvaart

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 eerste semester 2012 en de vooruitzichten voor het jaar 2013.

Bijlage

Bijlage bij protocol 10

Verslag voor de Centrale Commissie over de economische situatie in de Rijnvaart in de eerste helft van het jaar 2012 en vooruitzichten voor het jaar 2013

I. Economische omstandigheden en het totaal getransporteerd volume

In de eerste helft van het jaar 2012 was er op de traditionele Rijn een stijging van het getransporteerde volume met +/- 1% in vergelijking met de periode van het jaar ervoor. Het getransporteerde volume bedroeg ongeveer 94 mln. t.

Dat betekent een langzamere stijging van het getransporteerde volume. Zo was er tussen het eerste halfjaar 2010 en het eerste halfjaar 2011 nog een stijging van 87 mln. t tot 93 mln. t. Ook in de jaren 2009 en 2010 was er nog een sterkere stijging waar te nemen.

Deze vertraging is te verklaren door het uitlopen van de effecten van het herstel. Na het dieptepunt van een economische crisis stijgen productie en vervoersvraag normaliter volgens het zogenaamde "impuls-golfprincipe": Eerst is er een sterke stijging, later wordt het hersteleffect steeds zwakker en "ebt" met het voortschrijden van de tijd zo goed als weg.

Bovendien deed zich in 2011, namelijk in het midden van het jaar, een nieuwe piek in de Eurocrisis voor, waarvan de goederenvraag zich slechts in de loop van de eerste zes maanden van 2012 kon herstellen.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a) Getransporteerde hoeveelheden

Landbouwsector

De getransporteerde hoeveelheden worden bij landbouwproducten door een veelvoud van factoren beïnvloed, waaronder de graanoogsten en de prijsverschillen tussen Europese en niet-Europese landbouwmarkten de belangrijkste zijn. Het aandeel graan bedraagt ongeveer 60% van deze goederengroep. Stijgingen in het tweede kwartaal 2012 zorgden voor een toename van het totale transport met 6% in vergelijking met het jaar ervoor (totale getransporteerde hoeveelheid in het eerste semester: rond 6 mln. t).

Met rond 3,3 mln. t werden in de eerste zes maanden evenveel levensmiddelen en veevoeders vervoerd als in I/2011. Het grootste gedeelte van deze transporten bestaat uit plantaardige oliën en vetten met 60%, gevolgd door veevoeders met 22%.

Verder werden rond 2,3 mln. t aan meststoffen vervoerd, wat neerkomt op een lichte stijging.

Ertsen

In de eerste zes maanden van 2012 werden 11,8 mln. ton ertsen over de Rijn getransporteerd, waarvan het leeuwendeel, namelijk 96%, uit ijzererts bestond. In dezelfde periode van 2011 werden er in elk geval nog aanzienlijk meer ertsen getransporteerd (13,1 mln. t). Deze daling is te verklaren door de verzwakking van de staalproductie. Deze werd vanaf de tweede helft 2011 door een sterk slinkende staalvraag getroffen.

Naast deze conjuncturele redenen moet ook vastgesteld worden dat de binnenvaart, wat het behoud van het marktaandeel betreft, er momenteel niet in slaagt zich ten overstaan de spoorweg door te zetten. Daarbij moet ook worden verwezen naar de goederenspoorlijn "Betuwelijn" in Nederland, die een aanzienlijke stijging aan erts- en steenkooltransporten kent.

Kolen

In de eerste helft van 2012 werden op de Rijn tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens circa 15 mln. ton kolen geregistreerd. Deze waarde lag rond de 4% boven het resultaat van het eerste halfjaar in 2011. In maart werd de hoogste waarde sinds anderhalf jaar (ter hoogte van rond de 3 mln. ton) behaald.

In tegenstelling tot erts kan de Rijnvaart het niveau voor kolen dus behouden. Dit is voornamelijk te danken aan de trendmatig stijgende hoeveelheden importkolen en aan het feit dat kolen voor Duitsland naast aardgas als een belangrijke "energiebron ter overbrugging" wordt beschouwd.

Bij waarneming over meerdere jaren stelt men vast dat het kolentransport na de inzinking in 2009 vervolgens het niveau van voor de crisis weer benaderd en bereikt heeft. Dit niveau bedraagt ongeveer 2,5 mln. ton per maand op de traditionele Rijn.

Containervervoer

In het eerste halfjaar van 2012 werden op de traditionele Rijn rond 660.000 containers vervoerd, wat overeenkomt met een volume van rond 1 miljoen TEU. Het nettogewicht van de goederen in de containers bedroeg 7,5 mln. t. Het totale volume aan TEU (vol en leeg) lag 2,4% hoger dan in de eerste zes maanden van 2011.

Structureel stelt men een verschuiving tussen beladen en lege containers vast. Het volume beladen TEU bedroeg in het eerste halfjaar 2012 1% meer dan in 2011, het volume aan lege containers 5%.

Deze verschuiving, die zich al in 2011 voordeed, zette zich dus door in het eerste halfjaar 2012.

Daarbij speelt ook de waterstand een rol omdat bij laagwater de vrachtprijzen voor lege containers minder sterk stijgen dan voor beladen containers. Daardoor kent het transport voor beladen containers bij laag water een relatief prijsnadeel ten opzichte van lege containers.

Bij deze waarneming moet natuurlijk ook de intermodale (prijs-)concurrentie betrokken worden en vooral de prijsconcurrentie met het spoor. Het spoorvervoer wordt immers niet getroffen door waterstandschommelingen. Ook de hogere beschikbare capaciteit bij het spoor zet – via de aanbodkant – de vrachtprijzen onder druk.

Zand, kiezel, stenen, aarde en bouw materiaal

In het eerste halfjaar 2012 was dit segment van Rijnvaart qua volumes als volgt samengesteld:

- 10,7 mln. t zand, aarde, kiezel en stenen (90% van de totale hoeveelheid)
- 0,8 mln. t cement, kalk en gips (6,7% van de totale hoeveelheid)
- 0,28 mln. t overige bouwmaterialen (2,3% van de totale hoeveelheid)
- 0,14 mln. t ceramische bouwmaterialen (1,2% van de totale hoeveelheid)

Alles tezamen was er een stijging van 3% in vergelijking met dezelfde periode van 2011.

b) Vrachtprijzen

De ontwikkeling van de vrachtprijzen vertoont sedert het begin van 2011 een dalende tendens. In 2011 had de lage waterstand nog een ondersteunend effect. Deze externe componenten zijn daarentegen bij de vrachtprijsvorming in 2012 weggevallen. Zo is tussen medio 2011 en het najaar van 2012 de gemiddelde vrachtprijs in de drogeladingvaart met circa 10% gedaald.

c) Waterstanden

De waterstanden waren in de eerste maanden van het jaar 2012 wat de belading van de schepen betreft aanzienlijk beter dan in 2011. In vergelijking met de periodes van laagwater in 2011 was dat ongetwijfeld een duidelijke vooruitgang. In het begin van het jaar, in de winter, waren er relatief sterk uitgesproken periodes van hoogwater. Alles bij elkaar hebben de waterstanden de vrachtprijzen niet opgedreven.

III. Situatie in de tankvaart

a) Getransporteerde hoeveelheden

Aardolieproducten

Her vervoer was in het eerste halfjaar rond 6% hoger dan in dezelfde periode 2011. Als tendens kan een groei sinds begin van het jaar worden waargenomen. Deze trend is evenals de stijging in het najaar van 2011 een reactie op de prijsontwikkeling op de aardoliemarkten. Dit wordt in beginsel verklaard door de aanzienlijke prijsdalingen in het tweede kwartaal.

Chemiesector

Een golvend verloop vormt sinds begin 2008 het totale beeld waarbinnen de vervoersvraag van het eerste halfjaar 2012 zich afspeelt. Daarbij was het eerste halfjaar van 2012 een stijgend onderdeel van de golf na een neerwaartse beweging die zich over de eerste drie kwartalen van 2011 uitstrekte.

Tegen de achtergrond van deze golvende bewegingen kan men vaststellen dat er in het eerste halfjaar 2012 een volume van 8,4 t op de Rijn werd vervoerd, dat voor bijna 100% overeenkomt met de hoeveelheid die voor het eerste halfjaar 2011 kon worden opgetekend.

b) Vrachtprijsniveau

De vrachtprijzen lagen in de eerste helft van het jaar op een relatief laag niveau. Een soort meerjarentrend kan men op dit moment niet vaststellen. Zeer dominant zijn echter de seizoensschommelingen in de late herfst en uiteindelijk ook de invloeden van de prijzen op de productiemarkten die via de vraag ook de vrachtprijzen sterk beïnvloeden.

Enquêtes bij de tankvaartondernemingen wijzen voor de eerste drie kwartalen op teruglopende vrachtprijzen op de Rijnas. Dit kan in belangrijke mate worden toegeschreven aan de omschakeling van de enkelwandige naar de dubbelwandige tankschepen.

IV. Ontwikkeling van de laadruimte

Drogeladingvaart

De cijfers voor 2012 zijn nog zeer onvolledig, zodat op dit ogenblik geen bruikbaar nieuwbouwpercentage voor 2012 kan worden gegeven. Wel blijkt uit de cijfers voor de eerste tien maanden dat er zich een sterke daling voordoet die zelfs nog sterker zou kunnen uitvallen dan de daling in de jaren 2010 – 2011.

In 2011 zijn volgens de laatste cijfers van het IVR in totaal twintig nieuwe motorvrachtschepen, vijftien nieuwe duwbakken, twee duwbotten en een sleepschip op de markt gekomen.

Vergelijkt men het percentage nieuwe schepen in 2011 met de cijfers in het decennium 2000-2010, kan het volgende worden vastgesteld: de investering in nieuwe laadruimte valt op dit moment qua aantallen schepen te vergelijken met de jaren 2004, 2005 en 2006. In die jaren kwam steeds rond 100.000 t op de markt.

Tabel 1: Nieuwbouvvolume in de drogeladingvaart *

Jaar	Nieuwbouw-tonnage (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600

Bron: IVR * Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland

Tankvaart

Volgens cijfers van de IVR en de gegevens van de classificatiebureaus is het nieuwbouwpercentage in de tankvaart in de jaren 2011 en 2012 fors afgenomen. In 2011 zijn volgens de laatste cijfers van de IVR 86 nieuwe tankschepen met een totaal tonnage van ongeveer 185.300 ton op de markt gekomen. De gemiddelde capaciteit lag bij circa 2900 ton. Ten opzichte van 2009 en 2010 wordt er dus aanzienlijk minder geïnvesteerd.

Tabel 2: Nieuwbouvvolume in de tankvaart *

Jaar	Nieuwbouw-tonnage (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000

Bron: IVR * Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland

De daling in de nieuwbouw in 2011 in vergelijking met het jaar ervoor bedraagt in percentage uitgedrukt ongeveer 45%, wat bijna een halvering is.

Passagiersschepen

In 2011 zijn in West-Europa tien nieuwe riviercruiseschepen op de markt gekomen. In de eerste tien maanden van 2012 werden bij de riviercruiseschepen zelfs twaalf nieuwe schepen geteld; de helft daarvan vaart onder Zwitserse vlag. Verder zijn er ook enkele dagtochtschepen op de markt gekomen, vooral in Duitsland en Nederland.

Een analyse van de ouderdomsstructuur van de riviercruiseschepen die door het consultancybureau *SeaConsult* werd uitgevoerd, toont aan dat in april 2012 rond 57% van de eenheden op Europese binnenwateren (met uitzondering van Rusland) ten minste tien jaar oud waren. Men kan uitgaan van een gemiddelde levensduur van 20-30 jaar. Dat betekent dat er in de toekomst schepen zullen moeten worden vervangen. Daarbij speelt de trend mee dat de levenscycli van cruiseschepen korter worden.

Deze kortere levensduur is deels het resultaat van een permanente vooruitgang bij de bouw van riviercruiseschepen (alternatieve vormen van aandrijving, modernere inrichting, enz.). Naast deze technische vooruitgang aan de aanbodkant is er ook aan de vraagkant een verandering inzake wensen van klanten en consumenten; dit resulteert samen met de forse toename van het aantal passagiers (+ 8% per jaar) in een kwantitatieve en kwalitatieve dynamiek bij de bouw van riviercruiseschepen.

V. Exploitatieomstandigheden in het jaar 2011 en in de eerste helft van 2012

In de drogeladingvaart zijn de vrachtprijzen verder gedaald. Dit werd niet door de geringe stijging van de getransporteerde volumes gecompenseerd zodat de omzet zich neerwaarts heeft ontwikkeld. De benuttinggraad van de schepen is in 2011 ten opzichte van 2010 weliswaar licht gestegen, is echter nog altijd 10 procentpunten lager dan het niveau van voor de crisis. Het laagst is op dit moment de benuttinggraad van de grootste eenheden (> 2.500 t), de kleinste eenheden (< 400 t) hebben de beste benuttinggraad.

Omwille van een sterke omzetsdaling en de continu stijgende kosten is het aantal faillissementen in de Nederlandse binnenvaart eind 2011 en begin 2012 significant gestegen.⁸

De kostenontwikkeling volgde tijdens de eerste drie kwartalen van het jaar 2012 min of meer de trend van de voorafgaande drie jaren. In de drogeladingvaart waren de kosten in het derde kwartaal 2012 4% hoger dan in het derde kwartaal 2011. De brandstofkosten zijn hier buiten proportie gestegen en wel met 10%. Het aandeel van de loonkosten in de totale stijging was veel kleiner en wel 2%. Verzekerings- en onderhoudskosten zijn nauwelijks veranderd.

In de tankvaart zijn de volumes licht gestegen, bij de vrachtprijzen was er echter in 2012 een daling. De capaciteitsbenutting van de laadruimte is nog altijd zeer klein, maar is in 2011 licht toegenomen. Dit vormt geen ingrijpende verbetering van de exploitatieomstandigheden.

⁸ Bron: CBS

VI. Vooruitzichten voor 2013

De economische vooruitzichten zijn gebaseerd op de meest recente ramingen van diverse organisaties. Het *Internationaal Monetair Fonds* heeft in oktober 2012 voor Nederland, Frankrijk en België de reële BBP-groei op minder dan 0,5% geraamd. Dit was min of meer de prognose voor 2012. Ook voor Zwitserland en Duitsland blijft de vooruitblik dezelfde als in 2012 (rond 0,7%), ook al is die net iets beter dan de prognose voor de andere landen.

Duitse onderzoeksinstituten, zoals het *Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut*, voorspellen voor de Duitse conjunctuur volgend jaar een lagere groei van 0,5%. Daarbij is nog geen rekening gehouden met een mogelijk opvlammen van de eurocrisis.

Transportvraag in de drogeladingvaart

In het licht van de conjunctuurramingen kan men voor de bulkgoederensegmenten zoals erts, kolen, zand, aarde en bouwstoffen, en ook voor containers, slechts een beperkte groei verwachten. Deze zou rond de 1 tot 3% kunnen bedragen.

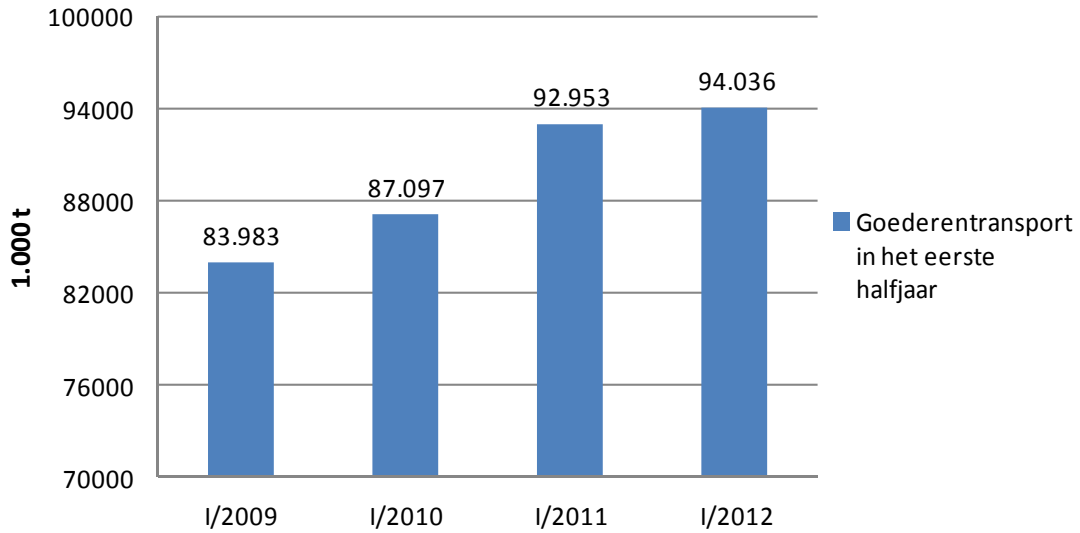
Transportvraag in de tankvaart

Voor het transport van chemische producten is dezelfde prognose van toepassing als voor bulkgoederen in het segment droge lading. Ook bij de aardolieproducten zou eventueel een lichte stijging mogelijk zijn dank zij een "zijwaartse" ontwikkeling van de olieprijs.

*

Afbeeldingen en tabellen

Afb. 1: Vervoer over de traditionele Rijn in het eerste halfjaar 2012



Bron: Destatis en berekening secretariaat CCR

Tabel 3: Vervoer van containers op de traditionele Rijn in het eerste halfjaar 2012 *

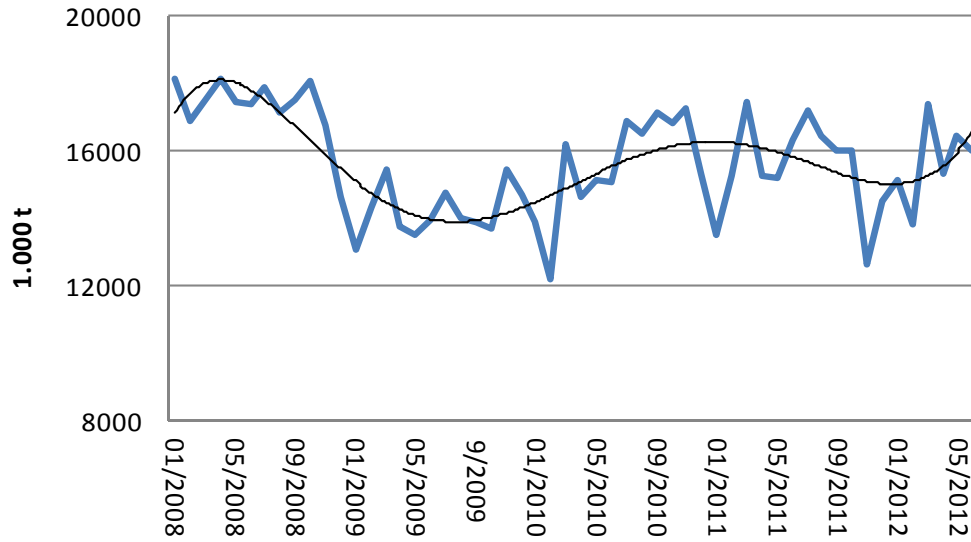
Aantal containers		TEU		Goederengewicht in de containers (t)	
Leeg	Beladen	Leeg	Beladen	Leeg	Beladen
213.330	446.525	328.812	679.151	0	7.512.818
Totaal aantal = 659.855 containers		Totale hoeveelheid = 1.007.963 TEU		Totaal goederengewicht in de containers = 7.512.818 t	

Bron: Destatis en secretariaat CCR

* Rheinfelden tot Duits-Nederlandse grens

Afb. 2: Maandelijks ontwikkeling van het goederenvervoer op de traditionele Rijn

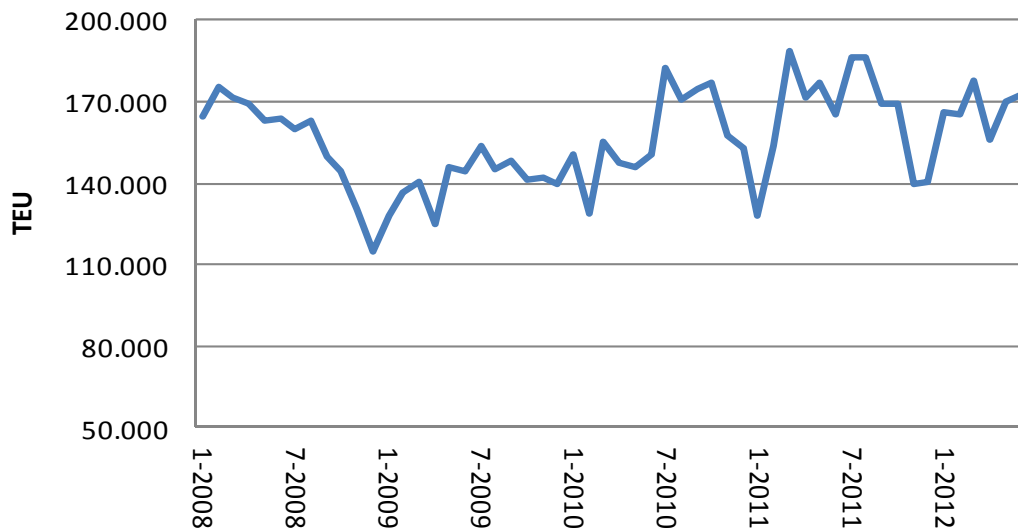
(in 1.000 t)



Bron: Destatis

Afb. 3: Maandelijks vervoer van containers op de traditionele Rijn sedert begin 2008

(in TEU)



Bron: Destatis

Prognoses voor 2013

Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de drogeladingvaart

Sector	Productie/import	c) Aandeel in het totale vervoer	Verwachte invloed op de transportvraag <i>(in vergelijking met het jaar ervoor)</i>
Landbouw	Slechte oogsten gecompenseerd door meer import via zeehavens	16,00%	0
Kolen	Lichte stijging importvolume	19,00%	+
Staalindustrie: ertsen	De Duitse staalproductie zal veeleer stagneren t.o.v. de verwachte conjunctuurontwikkeling	20%	0
Staalindustrie: ijzer, staal	De Duitse staalproductie zal veeleer stagneren t.o.v. de verwachte conjunctuurontwikkeling	8,00%	0
Bouwmaterialen	Licht herstel in de bouw	27,00%	+
Andere goederen/containers	Gelijkblijvende groei in het containertransport	10%	+
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart			+
Aardolieproducten	Zijwaartse ontwikkeling van de olieprijs zou oliemarkt licht kunnen stimuleren	60%	+
Chemie	Chemische industrie +/-0%	40%	0
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart			+

Bron:NEA/Rabobank

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

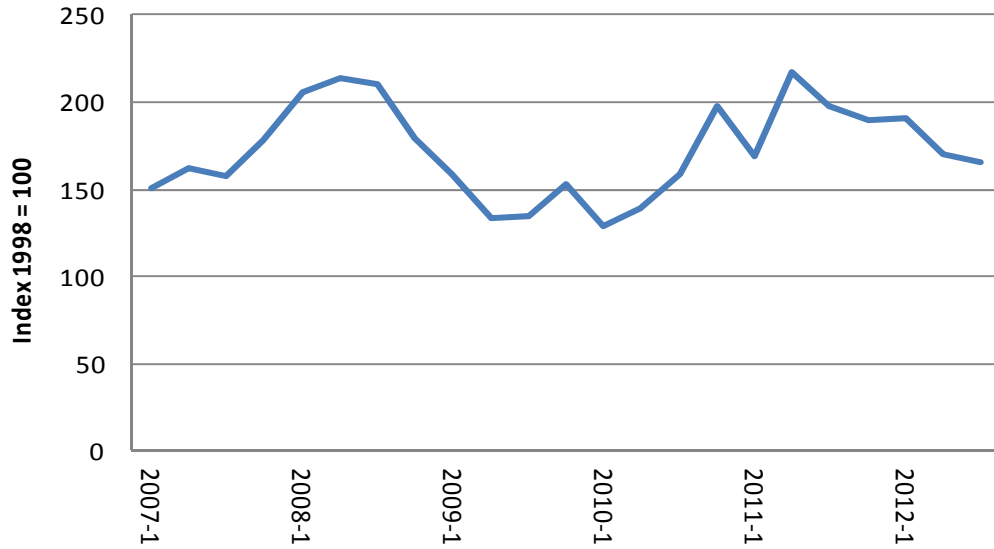
Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognoses CCR op basis van historische reeksen en berekeningen

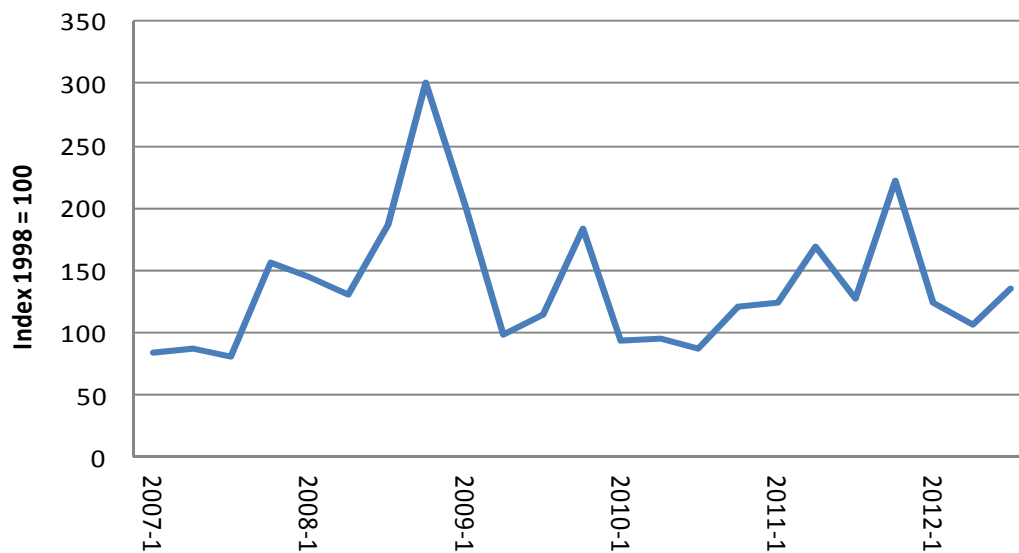
Ontwikkeling	
0%	0
1% tot 5%	- / +
6% tot 10%	-- / ++
11% tot 15%	--- / +++
16% tot 20%	---- / ++++
meer dan 20%	----- / +++++

Afb. 4: Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de drogelandingvaart



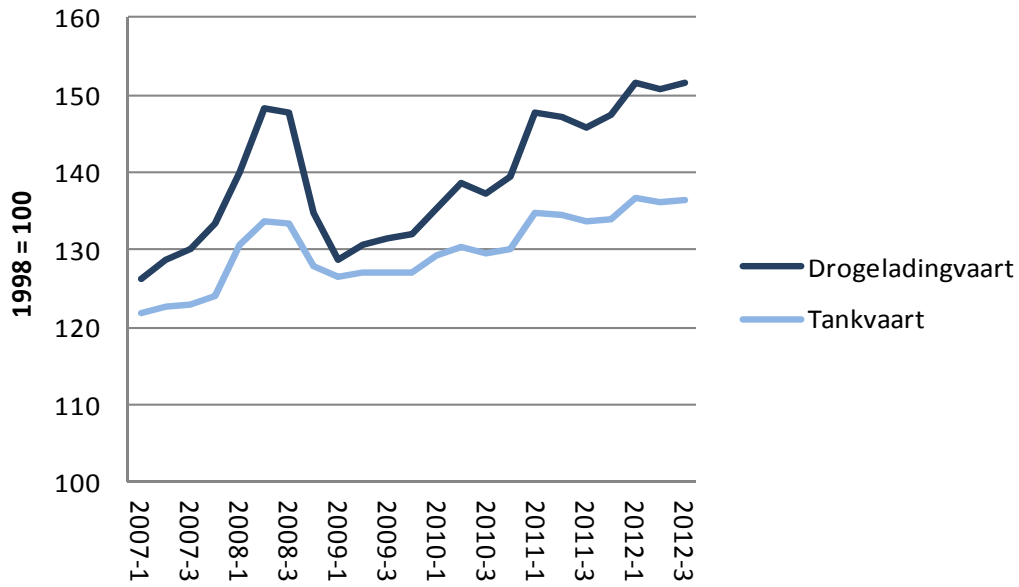
Bron: NEA/Rabobank

Afb. 5: Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de tankvaart



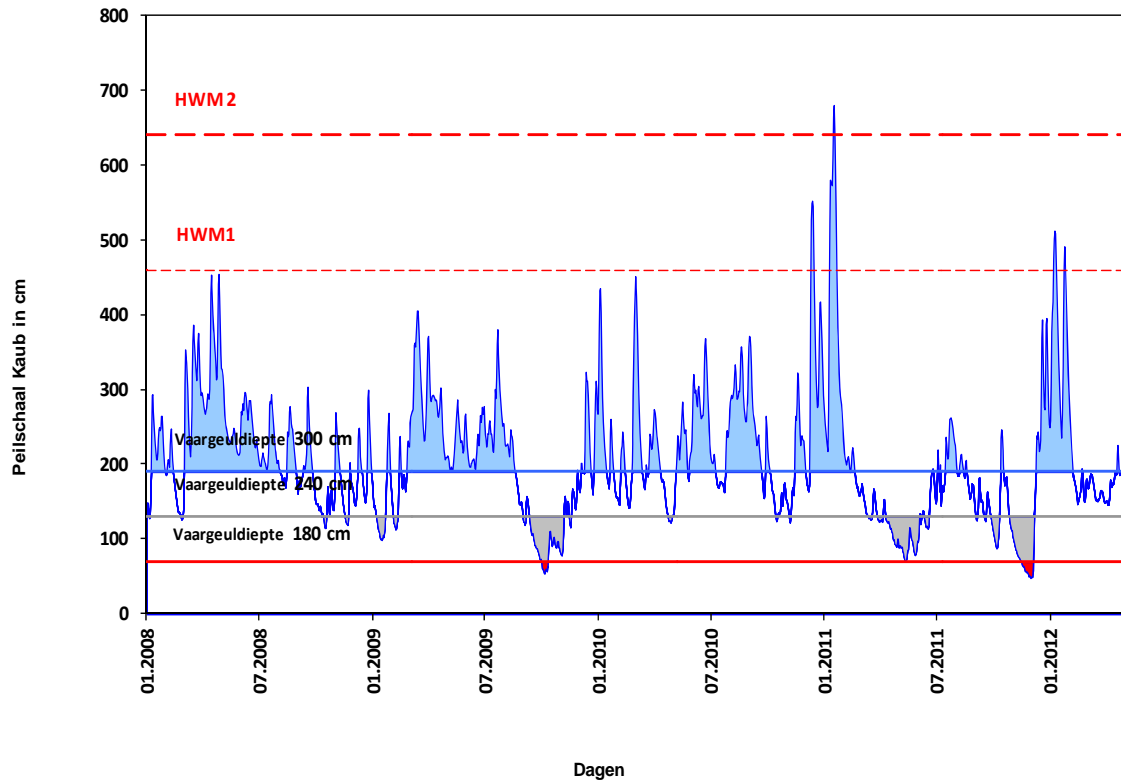
Bron: NEA, Rabobank

Afb. 6: Ontwikkeling van de kosten



Bron: Rabobank/NEA Consulting

Afb. 7: Waterstanden op de Rijn bij Kaub



Bronnen: BfG

Tabel 4: Nieuw gebouwde schepen

Scheepstype	2008			2009			2010		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Vrachtduwbakken	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
totaal	148	432 333	128168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Motortankschepen	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Tankduwbakken	0	0		0	0		0	0	
totaal	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Duwboten	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Sleepboten	4		3 890	5		7 780	1		810
totaal	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Hotelschepen	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Dagtochtschepen	20		5 252	12		3 686	12		5 177
totaal	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Scheepstype	2011			2012 (eerste tien maanden)		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	20	57 600	26 665	4	10 790	8 244
Vrachtduwbakken	15	43 000		4	12 000	0
totaal	40	100 600	26 665	8	22 790	8 244
Motortankschepen	84	182 000	90 500	28	62 824	25 523
Tankduwbakken	2	3 262	0	0	0	0
totaal	86	185 262	90 500	28	62 824	25 523
Duwboten	2		1 268	2	1 756	8 166
Sleepboten	1		5 280	0	0	0
totaal	3		6 548	2	1 756	8 166
Hotelschepen	10		12 420	12	0	18 456
Dagtochtschepen	9		2 421	3	0	1 062
totaal	19		14 841	15	0	19 518

Bron: IVR

PROTOCOL 11

Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel

Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het voorstel van haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding,

neemt de wijzigingen in de bijlagen D5 en D6 zoals bij het onderhavige besluit gevoegd, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen worden van kracht op 1 januari 2013.

Bijlage

Bijlage bij protocol 11

In Bijlage D5 - « Als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs » - bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, wordt de tekst met betrekking tot het Slowaakse vaarbevoegdheidsbewijs vervangen door:

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
SK	Kapiteinsvaarbewijs klasse I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Lodný kapitán I. triedy kategórie B</i>	<ul style="list-style-type: none"> - voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd), - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd. 	Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	Model

Kapiteinsvaarbewijs Klasse I

Preukaz odbornej spôsobilosti Lodný kapitán I. triedy kategórie B

(voorzijde)

Preukaz odbornej spôsobilosti
Ausweis der Fachqualifikation
B - Lodný kapitán I. triedy

Slovenská republika
Štátna plavebná správa

1. **Vzorová Ing.**
2. **Jana**
3. **27.09.1980-SK-Bratislava**
4. **30.03.2007**
5. **1849/07**
6. 
7. 
8. **B**
9. **Radar,**
10. **Bez obmedzenia**
11. **Duplikát**

(achterzijde)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. **Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul**
/ Name des Inhabers

2. **Meno držiteľa preukazu /Vormame des Inhabers**

3. **Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód Slovenskej republiky - miesto narodenia držiteľa preukazu**
/ Geburtsdatum - Geburtsort

4. **Dátum vydania preukazu / Ausstellungedatum**

5. **Číslo preukazu / Ausstellungsnummer**

6. **Fotografia držiteľa preukazu / Lichtbild des Inhabers**

7. **Podpis držiteľa preukazu / Unterschrift des Inhabers**

8. **B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných častiach členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru**
Schiffskapitán I. Klasse. Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donauabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze

9. **Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz.**
/ Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, KW, Fahrgäste)

10. **Dátum akončenia platnosti preukazu / Gültig bis**

11. **Záznamy obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia)**
(Vermerk (en)) Beschränkungen

In bijlage D6 – « Als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart» - van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, wordt de tekst met betrekking tot het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs vervangen door:

Land	Naam van het erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model
SK	Radarbevoegdheidsbewijs <i>Preukaz radarového navigátora</i>	--	Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	Model

Radarbevoegdheidsbewijs
Preukaz radarového navigátora

(voorzijde)

The image shows the front side of a license card. At the top left is the coat of arms of the Slovak Republic. The text reads: SLOVENSKÁ REPUBLIKA, SLOWAKISCHE REPUBLIK, PREUKAZ radarového navigátora, AUSWEIS Radarnavigator. A blue diagonal stamp says 'SPECIMEN'. The card features a photo of a woman, a circular official seal, and a background pattern of 'SPS' characters. Personal data is as follows:

Číslo preukazu: Ausweis Nummer:	1849/07
Priezvisko: Zuname:	Vzorová
Meno: Vorname:	Jana
Dátum narodenia: Datum, Ort der Geburt:	27.09.1980
Rodné číslo: Geburtsnummer:	[REDACTED]
Vydala: Ausgabe:	Štátna plavebná správa v Bratislave Staatliche Schifffahrtverwaltung in Bratislava
Dátum vydania: Datum der Ausstellung:	22.03.2007
Podpis/Unterschrift:	[Signature]

(achterzijde)

The back side of the license card is yellow and contains the following text:

Držiteľ preukazu odbornej pôsobnosti je na základe štátnej skúšky vykonanej pred komisiou Štátnej plavebnej správy v Bratislave

Der Inhaber des Befähigungsnachweises ist gemäss einer staatlichen Prüfung, abgenommen durch die Kommission der Staatlichen Schifffahrtverwaltung in Bratislava

oprávnený – berechtigt

k samostatnému vedeniu plavidla s vlastným strojovým pohonom za pomoci rádiolokátora.

zur selbstständiger Führung des Schiffes mit eigenem Maschinenantrieb unter Benützung einer Radaranlage.

PROTOCOL 12

Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (artikel 6.02)

Besluit

De Centrale Commissie,

heeft op voorstel van de Zwitserse delegatie,

de wijzigingen voor artikel 6.02, tweede en derde lid van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, zoals bijgevoegd bij het onderhavige besluit, goedgekeurd.

De in de bijlage vermelde wijzigingen zullen op 1 december 2013 van kracht worden.

Bijlage

Bijlage bij protocol 12

Artikel 6.02, tweede en derde lid, luiden als volgt:

- „2. Het Rijnpatent wordt verleend voor de gehele Rijn of voor een bepaald gedeelte daarvan; wordt het voor een bepaald riviergedeelte afgegeven, dan geldt het ook voor de vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer (km 857,40) en op het gedeelte tussen Bazel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) en de sluizen van Iffezheim (km 335,92). De als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijzen gelden slechts op de in artikel 7.05 beschreven riviergedeelten, als de bezitter een bewijs voor riviergedeelten conform het model van bijlage D3 bezit.
3. Voor de vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer (km 857,40) en op het riviergedeelte tussen Bazel (Mittlere Rheinbrücke – km 166,53) en de sluizen van Iffezheim (km 335,92), kan worden volstaan met:
 - b) in plaats van het in artikel 7.01 bedoelde patent , een vaarbewijs als bedoeld in bijlage I van Richtlijn 91/672/EEG, of een vaarbewijs afgegeven krachtens Richtlijn 96/50/EG;
 - b) in plaats van het patent, zoals bedoeld in de artikelen 7.02 tot en met 7.04, een ander door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkend bewijs van vaarbekwaamheid.”

PROTOCOL 13

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 – Wijziging van de regelingen voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten Oberwesel - St. Goar (Inhoudsopgave, artt. 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 en bijlage 9)

1. Op het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar wordt het scheepvaartverkeer sinds 1972 met lichttekens overeenkomstig artikel 12.02 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) geregeld. Deze regeling is nodig omdat door het nauwe en bochtige dal onvoldoende visueel contact voor de schepen bestaat en ook het rechtstreekse marifoonverkeer tussen de schepen niet storingsvrij kan verlopen. De schepen die het riviergedeelte met waarschuwingsposten binnenvaren moeten zich per marifoon melden bij de districtscentrale Oberwesel. Deze centrale geeft vervolgens aan de hand van de afmetingen van de schepen en de samenstellen de vereiste lichttekens voor de verschillende gedeelten die worden bevaren. De opvaart moet in voorkomend geval op de afvaart wachten. Het gedeelte met een lengte van circa vijf kilometer is momenteel opgedeeld in vier waarschuwingstrajecten.
2. Het onderhavige voorstel beoogt niet alleen de vereenvoudiging en de verduidelijking van de betrokken voorschriften, maar heeft vooral tot doel het waarschuwingsgedeelte bovenstrooms uit te breiden en de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten te harmoniseren. Dit laatste aspect vereist de inrichting van een vijfde waarschuwingstraject.
3. De voorgestelde bovenstroomse uitbreiding maakt het mogelijk een belangrijk ongevallenspunt bij de Tauberwerth in de waarschuwingsregeling op te nemen. Door de geplande harmonisatie van de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten wordt de doorvaart van dit riviergedeelte vereenvoudigd.
4. Voor de eenvoudige visualisering van het waarschuwingsgedeelte en de verduidelijking van de overeenkomstige regelingen moeten de schippers over een geschikte kaart kunnen beschikken, die als bijlage bij het RPR wordt opgenomen.
5. Het is voorzien de nieuwe regelgeving in eerste instantie als een voorschrift van tijdelijke aard in te voeren. Voordat deze invoering plaats vindt, moeten de intussen opgedane ervaringen, rekening houdend met het scheepvaartbedrijfsleven, geëvalueerd worden en aldus de daarbij verworven kennis in de definitieve voorschriften worden geïntegreerd.
6. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De Rijn tussen Oberwesel en St. Goar stelt bijzondere nautische eisen aan de schippers. De waarschuwingsregeling heeft de veiligheid op dit riviergedeelte verhoogd, maar dit traject blijft het Rijngedeelte waar de meeste ongevallen plaatsvinden. De voorgestelde wijzigingen beogen de veiligheid te vergroten en het vlotte verloop van de scheepvaart te verbeteren.

- De voorgestelde vereenvoudiging en verduidelijking van de voorschriften vergroot het inzicht en het begrip van de schippers met betrekking tot de regelingen.
- De harmonisatie van de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten vereenvoudigt de vaartechnische eisen die op dit gedeelte aan de schippers worden gesteld.
- De bovenstroomse uitbreiding van het waarschuwingsgedeelte maakt het mogelijk een belangrijk ongevallenspunt in het waarschuwingsgedeelte op te nemen.

De verschillende voorgestelde wijzigingen van de voorschriften van het RPR worden in document RP/G (12) 46 rev. 1 toegelicht en gemotiveerd.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het riviergedeelte zou in principe aangepast kunnen worden aan een zelfmelding. Dit zou echter – onder andere – een uitgebreide aanpassing met aanvullende uitrustingen vereisen voor de schepen die dit riviergedeelte bevaren. De invoering van een dergelijke regeling zou – gezien de bijzondere nautische moeilijkheden op dit traject – echter uitgebreide voorafgaande studies en praktijkproeven nodig maken. Het lijkt dan ook onrealistisch dat dit alternatief binnen afzienbare tijd kan worden gerealiseerd.

Consequenties van deze wijzigingen

Deze wijzigingen hebben geen negatieve gevolgen voor de scheepvaart. Het kan eerder worden verwacht dat de Rijn tussen Oberwesel en St. Goar voortaan eenvoudiger bevaren kan worden, waarbij de voorgestelde wijzigingen het aantal calamiteiten zouden terugbrengen of ten minste de gevolgen van mogelijke ongevallen zouden minimaliseren.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

De bestaande situatie zou behouden blijven indien de wijzigingen worden verworpen. Dit zou echter mogelijke verbeteringen met betrekking tot de veiligheid en de vlotheid van de scheepvaart op dit gedeelte van de Rijn in de weg staan.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

ter vereenvoudiging en ter verduidelijking van de voorschriften inzake de lichtwaarschuwing tussen Oberwesel en St. Goar, ter bovenstroomse uitbreiding van het riviergedeelte met waarschuwingsposten en ter harmonisatie van de lengte van de waarschuwingsgedeelten,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de inhoudsopgave evenals van artikel 9.07, derde lid, onder c, artikel 9.08, artikel 12.02, artikel 12.03, en van bijlage 9 van het Rijnvaartpolitierglement, aan.

De in de bijlage opgevoerde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2013 tot en met 30 november 2016.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 12.02 komt te luiden:*

“12.02 Functie van de lichtwaarschuwing op het riviergedeelte Oberwesel - St. Goar”.

b) *De vermelding bij artikel 12.03 wordt als volgt ingevoegd:*

“12.03 Bijzondere vaarregels voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten”.

c) *De vermelding bij bijlage 9 komt te luiden:*

“Bijlage 9: Lichtwaarschuwing Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43”.

2. *Artikel 9.07 derde lid, onder c, komt te luiden:*

“c) De schipper van een schip of een samenstel met een lengte van meer dan 110 m moet zich te allen tijde overeenkomstig artikel 12.03, tweede lid en zesde lid, onder b, melden.”

3. *Artikel 9.08 komt te luiden:*

“Artikel 9.08

Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen - St. Goar

Tussen Bingen (km 530,00) en St. Goar (km 556,00) mag des nachts een schip slechts varen indien het gebruik maakt van marifoon op kanaal 10 (schip-schip) en kanaal 18 respectievelijk 22, en moet een afvarend schip gebruik maken van radar.”

4. *Artikel 12.02 komt te luiden:*

“Artikel 12.02

Functie van de lichtwaarschuwing op het riviergedeelte Oberwesel - St. Goar

1. Het riviergedeelte dat door de districtscentrale Oberwesel wordt gewaarschuwd (riviergedeelte met waarschuwingsposten), bevindt zich in de sector van km 548,50 tot km 555,43 (bijlage 9).

2. In het riviergedeelte Oberwesel-St. Goar zijn de volgende waarschuwingsposten opgesteld:

Post A: km 550,57, linkeroever, bij de Ochsenturm te Oberwesel;

Post B: km 552,80, linkeroever, bij de Kammereck;

Post C: km 553,61, linkeroever, bij de Betteck;

Post D: km 554,34, linkeroever, tegenover de Loreley (“Die Lützelsteine”);

Post E: km 555,43, linkeroever, bij Die Bank.

3. De nadering van afvaart, met uitzondering van kleine schepen, wordt aan de opvaart aangekondigd door de waarschuwingsposten A, C, D en E.

Op de betreffende gedeelten toont elke waarschuwingspost zijn lichttekens aan de opvaart, op boven elkaar geplaatste bordes als volgt:

Bord	Nr. van het gedeelte	Bovenstroomse grens van het gedeelte	Benedenstroomse grens van het gedeelte
Post A			
Boven	1	km 548,50	km 549,50
Onder	2	km 549,50	km 550,57
Post C			
Boven	3	km 550,57	km 551,30
Midden	4	km 551,30	km 552,40
Onder	5	km 552,40	km 553,60
Post D			
Boven	4	km 551,30	km 552,40
Midden	5	km 552,40	km 553,60
Onder	6	km 553,61	km 554,34
Post E			
Boven	6	km 553,61	km 554,34
Onder	7	km 554,34	km 555,43

4. De door de waarschuwingsposten gegeven tekens hebben voor de betreffende gedeelten de volgende betekenis:

- a) drie witte lichtstrepen in de vorm van een driehoek (fig. 1):
Op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een lengte van meer dan 110 m.

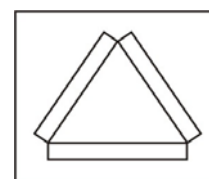


Fig. 1

- b) twee witte lichtstrepen in de vorm van een dak (fig. 2):
Op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een lengte van niet meer dan 110 m, of één schip met een lengte van meer dan 110 m of met een breedte van meer dan 15 m.

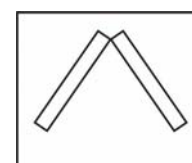


Fig. 2

- c) een naar rechts neigende witte lichtstreep (fig. 3):
Op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één schip
met een lengte van niet meer dan 110 m.

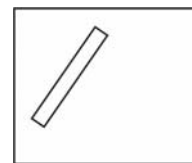


Fig. 3

- d) een horizontale witte lichtstreep (fig. 4):
Op het gedeelte bevindt zich geen afvaart.

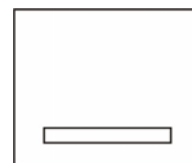


Fig. 4

5. De waarschuwingsposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:
- a) op post A
 - aa) een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:
an de afvaart wordt aangeduid dat de lichtwaarschuwing in bedrijf is.
 - bb) aanvullend een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht:
Een samenstel met een lengte van meer dan 110 m vaart bij de Tauberwerth
(gedeelte 3) stroomopwaarts.
 - b) op post B
 - een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht:
Een opvarend gekoppeld samenstel of een duwstel, waarvan de lengte meer dan
110 m bedraagt, vaart om de Betteck heen.
6. Wanneer de afvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar
zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten A of B aangeduid.

Wanneer de opvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar
zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten D of E aangeduid.

5. Artikel 12.03 wordt als volgt ingevoegd:

“Artikel 12.03

Bijzondere vaarregels voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten

1. Bij de Bankeck (km 555,60 tot km 555,20), bij de Betteck (km 553,61 tot km 553,30) en bij de Jungferngrund (km 551,20 tot km 550,60) is het in bepaalde verkeerssituaties verboden te ontmoeten.

Het verbod tot ontmoeten geldt:

- a) voor een opvarend schip of samenstel met een lengte van minder dan 110 m, met uitzondering van een klein schip, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a, aan dit schip of samenstel wordt getoond,
- b) voor een opvarend schip met een lengte van meer dan 110 m, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a of b, aan dit schip wordt getoond,
- c) voor een opvarend samenstel met een lengte van meer dan 110 m, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a, b of c, aan dit samenstel wordt getoond.

Bij een verbod tot ontmoeten als bedoeld in de eerste volzin moet een opvarend schip beneden de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth stilhouden, tot de afvarende schepen respectievelijk km 555,60, km 553,60 dan wel km 551,20 zijn voorbijgevaren.

2. Een opvarend schip, met uitzondering van een klein schip, moet bij het naderen van de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth de afvarende schepen via de marifoon oproepen en hun verzoeken hun categorie, hun naam, hun positie en hun vaarrichting op te geven.
3. Na overschrijding van het hoogwaterpeil I op de peilschaal bij Kaub (4,60 m) geldt voor alle schepen en samenstellen, met uitzondering van kleine schepen, bij de Bankeck (km 555,60 tot km 555,20), bij de Betteck (km 553,60 tot km 553,30) en bij de Jungferngrund (km 551,20 tot km 550,60) een verbod tot ontmoeten en voorbijlopen.
4. Een afvarend schip met een breedte van 15 m en meer moet bij km 548,00 op kanaal 18 “Oberwesel Wahrschau” oproepen en zijn categorie, zijn naam, zijn positie, zijn breedte en zijn vaarrichting opgeven.
5. Een schip, met uitzondering van een klein schip, dat binnen het riviergedeelte dat met waarschuwingsposten geregeld wordt aanlegt of afvaart dan wel keert en weer terug vaart, moet dit per marifoon op kanaal 18 medelen aan de districtscentrale via de oproepcode “Oberwesel Wahrschau”.

6. Is de lichtwaarschuwing buiten bedrijf, gelden, behalve voor een klein schip, de volgende voorschriften:

- a) De voorschriften onder het eerste en het tweede lid gelden voor alle opvarende schepen en samenstellen.

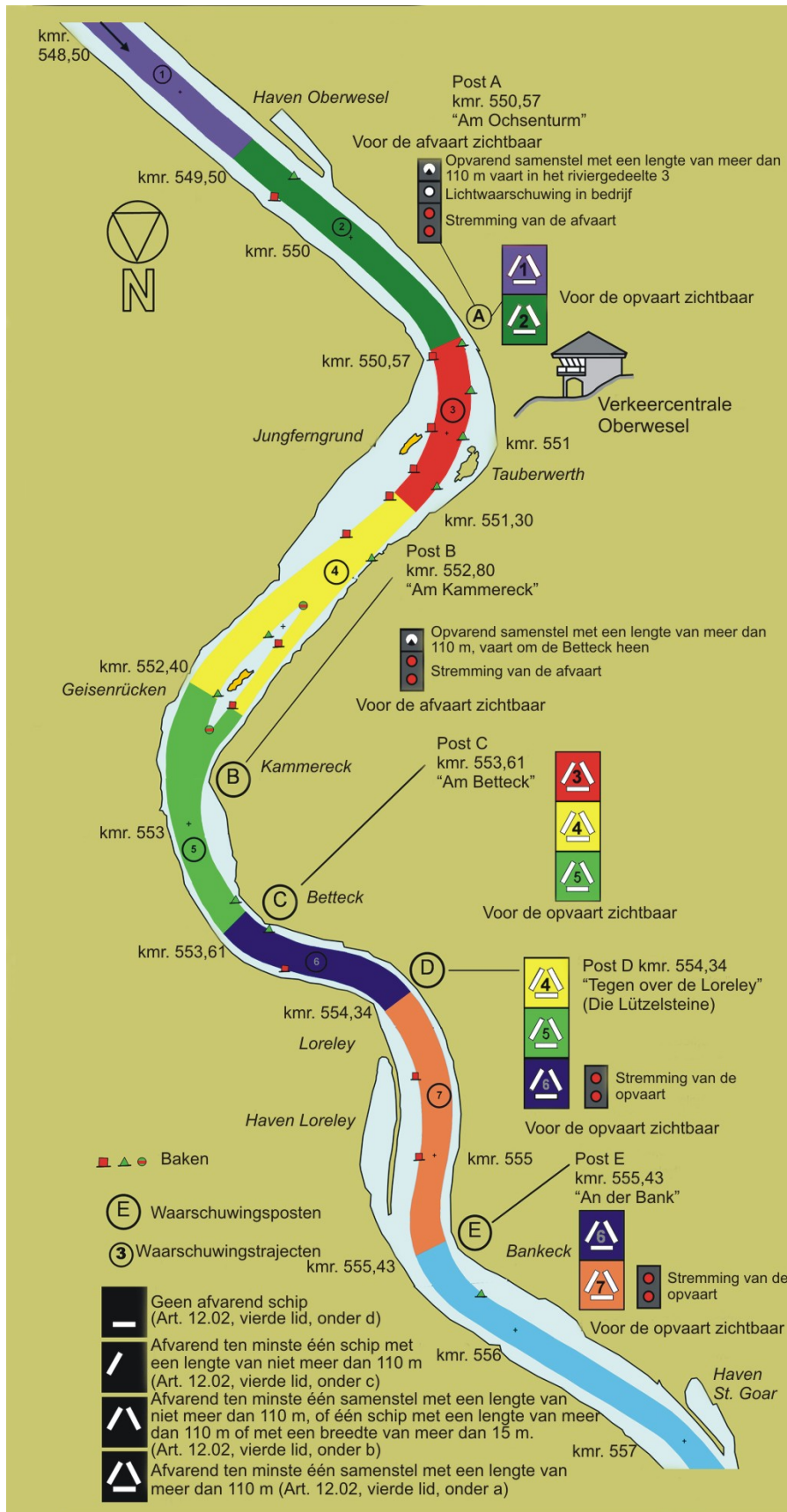
Indien er zich geen afvarend schip meldt, mag een opvarend schip de Bankeck, de Betteck dan wel de Jungferngrund niet voorbijvaren dan nadat het op kanaal 10 een lage toon met een tijdsduur van één seconde heeft ontvangen. Deze toon dient ter controle van het op juiste wijze functioneren van de marifoon op het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar.

- b) Een afvarend schip moet bij het voorbijvaren van km 548,50 boven de haven van Oberwesel, van de bovenstroomse splitsingston bij de Geisenrücken (km 552,00) en van de Betteck (km 553,60) zijn categorie, zijn naam, zijn positie en zijn vaarrichting opgeven. Het moet dezelfde inlichtingen geven wanneer het daartoe door een opvarend schip wordt opgeroepen. Na iedere melding moet het opnieuw op de marifoon uitluisteren.

6. Bijlage 9 komt te luiden:

"Bijlage 9

Lichtwaarschuwing Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43



PROTOCOL 14

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Inhoudsopgave, artt. 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 en bijlage 3)

1. In het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) moet de verwijzing naar de Europese norm EN 14744 inzake de navigatielichten van de schepen in de zee- en binnenvaart worden gewijzigd.
2. Bepaalde gedeelten van de Rijn worden steeds vaker gebruikt door sportduikers. Om de aanwezigheid van de duikers aan de doorgaande scheepvaart kenbaar te maken en op deze wijze het ongevalrisico bij het duiken te verkleinen, zijn verplichte tekens voorzien voor de schepen die bij het duiken worden gebruikt. Deze tekens betreffen zowel de sportduikers als de beroepsduikers die worden ingezet in het kader van bouwwerkzaamheden en calamiteiten.
3. In het kader van de nieuwe meting van het Zwitserse Rijngedeelte is gebleken dat niet alle actuele kilometeropgaven juist zijn. De verwijzingen in het RPR moeten overeenkomstig worden aangepast. Deze wijzigingen betreffen uitsluitend het Zwitserse grondgebied en hebben geen gevolgen voor de overige kilometeraanduidingen langs de Rijn.
4. Voor de instandhouding van de veiligheid en de vlotheid van binnenvaart wordt een verlaging van de hoogste toegelaten breedte overwogen voor het Nederlandse Rijngedeelte Neder-Rijn/Lek, op het traject tussen Pannerden en Lekkanaal. Deze beperking van de hoogste toegelaten breedte van individuele schepen garandeert een veilig ontmoeten tussen schepen en duwstellen.
5. In de bijlage van het RPR worden schetsen voor de tekens van schepen en samenstellen opgevoerd. Het onderschrift bij één van deze schetsen moet worden verduidelijkt.
6. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Deze wijzigingen betreffen de correctie of de verduidelijking van bestaande voorschriften of de vergroting van de veiligheid en het vlotte verloop van de Rijnvaart.

1. De verwijzing, in het RPR, naar de Europese norm EN 14744 is onjuist met betrekking tot de publicatiedatum en moet om deze reden worden aangepast.
2. Langs de Boven-Rijn zijn incidenten geconstateerd met sportduikers, die vaak de gevaren onderschatten die van de binnenvaart uitgaan. Dergelijke incidenten worden ook veroorzaakt door de omstandigheid dat duikers over het algemeen niet afdoende door de doorgaande scheepvaart kunnen worden geïdentificeerd, waardoor de scheepvaart zich ook niet voldoende kan instellen op hun eventuele aanwezigheid. Om de aanwezigheid van duikers ten minste indirect kenbaar te maken, zouden de schepen die bij het duiken worden gebruikt speciale tekens moeten voeren.
3. Meer dan tien voorschriften van het RPR verwijzen naar kilometeropgaven langs het Zwitserse Rijngedeelte. Door de gedeeltelijke wijziging van de kilometrering op dit gedeelte zijn de overeenkomstige verwijzingen in het RPR onjuist geworden en moeten deze worden gecorrigeerd.

4. De ten hoogste toegelaten afmetingen voor Neder-Rijn/Lek zijn voor schepen vastgesteld in art. 11.01 van het RPR en voor duwstellen in art. 11.02 van het RPR. In het verleden is de breedtemaat vrijgegeven tot 17,70 m. Dit had geen nautische reden, maar de praktische omstandigheid dat de sluisen in de Neder-Rijn/Lek fysiek 18,00 m breed zijn. Er voeren destijds uitsluitend schepen met een lengte van maximaal 110 m en een breedte van maximaal 11,45 m.

In 2006 zijn de ten hoogste toegelaten lengteafmetingen voor schepen verhoogd van 110 m naar 135 m. Naar de lengte is met nautische blik gekeken, terwijl de breedte rechtstreeks gekoppeld bleef aan de fysieke breedte van de sluisen. Naar het kijken naar de “nautische breedtes” was ook geen directe aanleiding, vanwege het feit dat er nog steeds uitsluitend gevaren werd met standaardbreedtes van maximaal 11,45 m. In de praktijk was er dus geen enkel probleem.

De laatste jaren is de schaalvergroting ingetreden en zijn er vele variaties ontstaan in zowel lengte- als breedtematen. In theorie zou je nu met een schip van 135 m lang en 17,70 m breed mogen varen. Dat is nooit de bedoeling geweest; gezien de padbreedtes en bochtstralen is dat voor de vlotheid en veiligheid op de Neder-Rijn/Lek op het traject tussen Pannerden – Lekkanaal onverantwoord. Om de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer te verzekeren en rekening houdend met de karakteristiek van het vaarwater is 17,70 m geen wenselijke breedteafmeting. De padbreedte van schepen (135 m x 15,00 m) en duwstellen (186,50 m x 11,45 m) komen overeen. Het aanpassen van de ten hoogste toegelaten breedte aan 15,00 m zou daarom een logische oplossing zijn.

5. Het onderschrift bij schets 12 in bijlage 3 van het RPR geeft aanleiding tot misverstanden. De wijziging van het onderschrift dient ter verduidelijking.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Van de geplande wijzigingen zou afgezien kunnen worden en de betrokken voorschriften van het RPR zouden in de huidige versie behouden kunnen worden.

Consequenties van deze wijzigingen

Deze wijzigingen hebben geen negatieve gevolgen voor de scheepvaart.

1. De wijziging betreft uitsluitend de verwijzing naar de Europese norm EN 14744. De norm zelf heeft geen wijziging ondergaan en de eisen aan de lichten op de schepen van de Rijnvaart blijven dan ook ongewijzigd.
2. De schepen die bij het duiken worden ingezet moeten in de toekomst een bord met een bepaalde tekens voeren. Het geplande voorschrift is een overname van een huidige regeling van de CEVNI. De aanschaf van het bord veroorzaakt slechts geringe kosten voor de eigenaren van de schepen die bij het duiken worden gebruikt.
3. De kilometeraanduidingen in het RPR beschrijven over het algemeen het geografische toepassingsgebied van het betrokken voorschrift. De correctie van de kilometeraanduidingen in het RPR voorkomt dan ook een verkeerde uitleg en een onjuiste toepassing van de voorschriften en draagt op deze wijze bij aan de rechtszekerheid. De geplande correctie houdt geen wijziging in van de voorschriften zelf en veroorzaakt dan ook geen kosten of andere lasten voor het scheepvaartbedrijfsleven.

4. De vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart op de Neder-Rijn/Lek, op het traject tussen Pannerden - Lekkanaal, worden bevorderd. In dit gebied wordt (nog) niet met schepen breder dan 15,00 m gevaren. De scheepvaart ondergaat dan ook geen nadelige economische gevolgen. Op het Rotterdam – Duisburg-vervoer heeft het geen betrekking, omdat de Boven-Rijn en Waal hier geen directe relatie mee hebben
5. De schetsen met de tekens van schepen en samenstellen, die in de bijlage van het RPR zijn opgenomen, dienen als visuele verduidelijking van de voorschriften waarop deze schetsen betrekking hebben. De geplande wijziging van het onderschrift voorkomt dan ook een onjuiste interpretatie en een slechte toepassing van het betrokken voorschrift en draagt op deze manier aan de rechtszekerheid bij. De geplande wijziging houdt geen wijziging in van de tekens van de vaartuigen zelf en veroorzaakt dan ook geen kosten of andere lasten voor het scheepvaartbedrijfsleven.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

De bestaande situatie zou worden behouden indien de wijzigingen worden verworpen. Dit zou mogelijke verbeteringen met betrekking tot de veiligheid en de vlotheid van de scheepvaart in de weg staan en de toepassing van de betrokken voorschriften bemoeilijken.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

ter vergroting van de veiligheid en ter verbetering van het vlotte verloop van de scheepvaart alsmede ter correctie en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de inhoudsopgave evenals van artikel 1.01, onder t, u en v, artikel 3.34, artikel 9.01, eerste lid en tweede lid, artikel 9.10, eerste lid, onder a, artikel 10.01, eerste lid en derde lid, artikel 11.01, vijfde lid, artikel 11.02, derde lid, artikel 12.01, zesde lid, onder a, artikel 13.01, tweede lid, artikel 14.02, eerste lid tot en met derde lid, en bijlage 3 van het Rijnvaartpolitierglement, aan.

De in de bijlage opgevoerde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2013.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

De vermelding bij artikel 3.34 wordt als volgt ingevoegd:

“3.34 Bijkomende tekens van schepen die bij het duiken worden gebruikt”.

2. *Artikel 1.01, t, u en v, komt te luiden:*

"t) "wit licht",
"rood licht",
"groen licht",
"geel licht" en
"blauw licht":

een licht, waarvan de kleur voldoet aan de eisen van tabel 2 van de Europese norm EN 14744 : 2005;

u) "krachtig licht",
"helder licht" en
"gewoon licht":

een licht, waarvan de sterkte voldoet aan de eisen van tabel 1 van de Europese norm EN 14744 : 2005;

v) "flikkerlicht", "snel flikkerlicht":

een periodelicht waarvan het aantal regelmatige lichtverschijningen als flikkerlicht voldoet aan de eisen van regel 1 en als snel flikkerlicht aan de eisen van regel 2 of regel 3 van tabel 3 van de Europese norm EN 14744 : 2005;".

3. *Artikel 3.34 wordt als volgt ingevoegd:*

“Artikel 3.34

*Bijkomende tekens van schepen die bij het duiken worden gebruikt
(Bijlage 3: schets 65)*

Een schip dat gebruikt wordt bij het duiken, moet, naast de door de andere bepalingen van het reglement voorgeschreven tekens, als bijkomend teken voeren:

een ten minste 1 m hoge van niet buigzaam materiaal vervaardigde replica van de seinvlag “A” van de Internationale Code voor tekens, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat het dag en nacht van alle zijden zichtbaar is.”

4. *Artikel 9.01, eerste en tweede lid, komt te luiden:*

- "1. Een schip mag een ander schip niet voorbijlopen tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,53) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) te Bazel. Dit verbod geldt niet voor een klein schip of voor een schip dat daartoe van de bevoegde autoriteit toestemming heeft gekregen.
2. Een motorschip, een sleep en een duwstel in de opvaart moeten tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,53) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) te Bazel met een snelheid van ten minste 4 km/u ten opzichte van de oever kunnen varen."

5. *Artikel 9.10, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:*

"a) van het Franse leger tussen Bazel (km 168,39) en Lauterburg (km 352,00), en".

6. *Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, inleidende zin, komt als volgt te luiden:*

"1. Tussen de Mittlere Rheinbrücke te Bazel (km 166,53) en de sluis te Kembs (km 179,10), alsmede tussen de sluizen bij Iffezheim (km 334,00) en het Spijsche Veer (km 857,40), gelden bij hoogwater, indien de waterstand zich tussen hoogwaterpeil I en II bevindt, voor de scheepvaart de volgende beperkingen:".

b) *Het derde lid, tabel (traject "Bazel") komt als volgt te luiden:*

“

Traject	Op- en afvaart Hoogwaterpeil	
	Peil I	Peil II
<i>Bazel (km 166,53)</i> _____		
Bazel - Sluizen Kembs	Bazel-Rheinhalle 7,00	8,20

”

7. *Artikel 11.01, vijfde lid, komt te luiden:*

"5. De breedte van een schip mag niet meer bedragen dan 22,80 m, en op het riviergedeelte tussen Pannerden (km 867,46) en het Lekkanaal (km 949,40) niet meer dan 15,00 m, behoudens vergunning van de bevoegde autoriteit voor het te bevaren riviergedeelte."

8. Artikel 11.02 derde lid, wordt als volgt gewijzigd:

a) De tabel bij 3.1 - traject „Bazel“, eerste regel, komt als volgt te luiden:

“

	Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m
3.1	Bazel (km 166,53) t/m Sluizen Iffezheim (km 334,00)		

”

b) De tabel bij 3.6 - traject „Pannerden t/m Lekkanaal“ komt als volgt te luiden:

“

3.6	a)	Pannerden (km 867,46) t/m Lekkanaal (km 949,40)	135	15
	b)	voor duwstellen met een lengte van meer dan 110 m en een boegbesturingsinstallatie van voldoende vermogen. Tussen IJsselkop (km 878,60) en Arnhem (km 885,00) is het verboden voorbij te lopen en te ontmoeten.	186,50	11,45
De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten. Voorts bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varende op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 200 m (lengte) en 23,50 m ² (breedte).				

”

9. Artikel 12.01 zesde lid, onderdeel a, komt als volgt te luiden:

“a) van Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) tot Lauterburg (km 352,00),”.

10. Artikel 13.01 tweede lid, komt als volgt te luiden:

“2. Dit hoofdstuk is van toepassing op de in het eerste lid bedoelde schepen tussen Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) en de meest benedenstrooms gelegen voorhavens van de sluizen te Iffezheim (km 335,92).”

²⁾ Voor het “Noord-Zuid”-kruisende scheepvaartverkeer is de ten hoogste toegelaten afmeting 200 m x 23,50 m.

11. Artikel 14.02 eerste t/m derde lid, komt als volgt te luiden:

- “1. De rede strekt zich voor Bazel uit aan de rechteroever van km 167,82 tot km 169,99.
2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd aan de rechteroever:
 - a) ligplaats "Uferplatz - GMS 1 en 2" van km 167,88 (onder Dreirosenbrücke) tot km 168,09;
 - b) ligplaats "Rheinquai-Wiesemündung" van km 169,19 tot km 169,33;
 - c) ligplaats "Rheinquai-Dreiländereck" van km 169,61 tot km 169,72.
Deze ligplaats mag worden gebruikt van 1 november tot 15 maart; buiten deze periode slechts op aanwijzing van de havenmeester.
3. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd aan de rechteroever:
ligplaats "Oberer Klybeckquai - TMS 1 en 2" van km 168,09 tot km 168,33.”

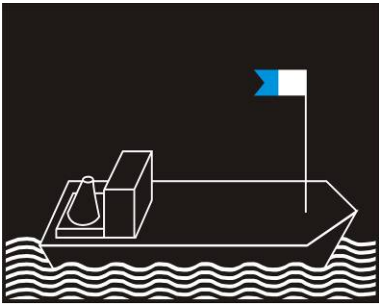
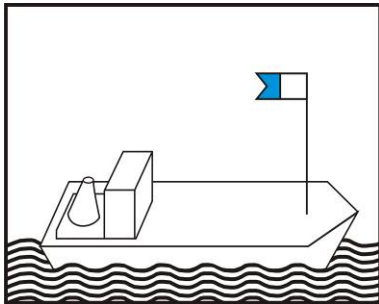
12. Bijlage 3, ondertekening bij schets 12, komt als volgt te luiden:

“Artikel 3.10 Duwstellen

Lid 1 onder c: behalve de duwboot twee of meer andere schepen van achteren over de volle breedte inzetbaar.”

13. Bijlage 3, schets 65, wordt als volgt ingevoegd:

“

NACHTTEKEN	SCHETS	DAGTEKEN
	65	
Artikel 3.34: Bijkomende tekens van schepen die bij het duiken worden gebruikt.		

”

PROTOCOL 15

Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 7.02, derde lid, 8.02, vijfde lid, 9.03, 9.15, eerste, negende en tiende lid, 9.20, tweede lid, onderdeel a en f, en 24.02, tweede lid)

Besluit

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

- a) Artikel 7.02, derde lid – Stuurhuis, vrij zicht
(aangenomen bij Besluit 2000-III-20, laatstelijk verlengd bij Besluit 2009-II-19).
- b) Artikel 8.02, vijfde lid – Veiligheid
(aangenomen bij Besluit 2006-II-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2009-II-19).
- c) Artikel 9.03 — Bescherming tegen aanraking, binnendringen van vreemde voorwerpen en water
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2009-I-18).
- d) Artikel 9.15, eerste lid - Kabels
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2009-I-18).
- e) Artikel 9.15, negende en tiende lid – Kabels
(aangenomen bij Besluit 2006-II-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2009-II-19).
- f) Artikel 9.20, tweede lid, onderdeel a en f – Elektronische installaties
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2009-I-18).
- g) Artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 9.15, tiende lid
(aangenomen bij Besluit 2006-II-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2009-II-19).

De voorschriften onder onderdeel c, d en f gelden vanaf 1 oktober 2012 tot en met 30 september 2015.

De voorschriften onder onderdeel a, b, e en g gelden vanaf 1 april 2013 tot en met 31 maart 2016.

PROTOCOL 17

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 18

Overeengekomen lage rivierstand (OLR) op de Rijn 2012 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26)

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast dat bij het bepalen van de overeengekomen lage rivierstand voor 2012 vertragingen optreden,

besluit de huidig geldige waarden (Besluit 2002-II-26) nog twee jaar te laten gelden en uiterlijk op 31.12.2014 nieuwe waarden vast te stellen, en

geeft opdracht aan haar Comité Infrastructuur en milieu uiterlijk ter gelegenheid van de najaarsvergadering van 2014 een voorstel voor de overeengekomen lage rivierstand voor te leggen.

PROTOCOL 19

Fiets- en voetgangersbrug bij Gamsheim (2012-I-13)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het in de bijlage vermelde verslag van haar Comité Infrastructuur en Milieu,

na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten,

onder verwijzing naar haar besluiten waarmee zij enkele minimumeisen voor bouwwerken heeft bepaald, opdat de scheepvaart niet wordt gehinderd,

stelt vast dat er geen bezwaar aan verbonden is voor de scheepvaart en geeft opdracht aan het Comité Infrastructuur en Milieu om de voortgang van maatregelen jaarlijks te volgen.

Bijlage

Fiets- en voetgangersbrug bij Gamsheim

1. **Soort:** de structuur van de fiets- en voetgangersbrug is een combinatie van staal en beton, met steunpuntafstanden van 40,60 m (linker Rijnsoever) en 41,10 m (rechter Rijnsoever). De hoogte van de constructie (dikte van de brug) is over de hele lengte gelijk en bedraagt 1,47 m.
2. **Plaatsen:** dichtstbijzijnde plaatsen: Gamsheim (Franse zijde), Rheinau (Duitse zijde)
3. **KMR:** 309.112

4. Algemeen

Soort werkzaamheden: bouwen van een fiets- en voetgangersbrug

Overspannen bouwwerk: vaarweg van de Rijn benedenstrooms van de sluis van Gamsheim

Plaats van de brug: de brug wordt naast het bestaande bouwwerk op de RD2 geplaatst (de afstand tussen de twee bouwwerken bedraagt 2,50 m) opdat op het radarscherm slechts één bouwwerk wordt weergegeven (bestaande betonnen bouwwerk)

Vorm van de brugconstructie: gesloten constructie in trapeziumvorm, verhouding zijkant 6:1

Bouwmateriaal: staal voor de constructie en gewapend beton voor het dek

Aantal pijlers in de rivier: 1 pijler

De locatie voor de brugpijler maakt overige voorzieningen die tegen aanvaringen beschermen overbodig

Aantal pijlers in de vaargeul/het vaarwater: 1 pijler op de centrale stroomleider tussen de twee kolken van de sluis benedenstrooms

Breedte van de brugconstructie in dwarsdoorsnede: 4,34 m totaal waarvan 3,50 m netto voor verkeer

5. Doorvaartbreedte

Doorvaartopeningen: tussen 64 m ter hoogte van de sluis kolken en 160 m aan de uiteinden van de sluis muren

Breedte van het vaarwater: 24 m tussen de uitvaart van de linkersluis kolk en de uitvaart van de rechtersluis kolk

Minimumdoorvaartbreedte permanent beschikbaar ter hoogte van het geplande bouwwerk: 24,00 m per sluis begrensd door de uitvaart van de sluis muren

6. Minimumsnelheid

Bij het naderen van een sluis verenigbare snelheid (nabij 0)

7. Minimale doorvaartprofiel: 9,10 m

Onderzijde van de vrije doorsnede van de brug: 136,10 boven NN
HWS: 127,00 boven NN
Ter herinnering, het doorvaartprofiel van de RD2 bedraagt: 9,00 m

8. Tekens en veiligheid

Verlichting van de pijlerkop en -wanden

Goten langs de brug voor de opvang van hemelwater op de landhoofden

Schuin naar de buitenkant ingezette relingen van 1,20 m met verticale spijlen

Plaatsing van de navigatieverlichting aan de walkant van de fiets- en voetgangersbrug

9. Werkzaamheden

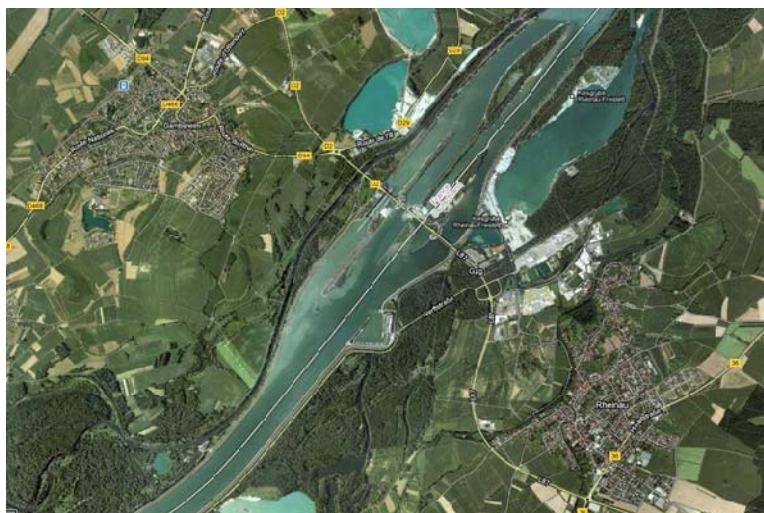
Bouwwijze:

de fundering van de nieuwe pijler wordt vanaf een duwbak gebouwd. De stalen pijler wordt met een kraan vanaf de verkeersbrug RD2 geplaatst, tijdens het plaatsen wordt het wegverkeer beperkt. De stalen bovenbouw wordt in twee delen op de oevers geassembleerd en met een kraan vanaf elke oever geplaatst. De prefab-wegdekelementen van gewapend beton worden per element van circa 4,00 m met een kraan vanaf de oever geplaatst.

Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperkingen:

De bouw van de fundering van de pijler vereist het uit bedrijf nemen van één sluisolk en het afmeren van de duwbak in de kolk gedurende een periode van drie maanden. Het verwijderen van de duwbak duurt één uur en kan te allen tijde plaatsvinden. Het plaatsen van de stalen brugconstructie en van de betonnen brugdekelementen vereist een onderbreking van het sluisbedrijf van twee weken per sluisolk. Het plaatsen van de wegdekelementen kan te allen tijde worden onderbroken om het schutten te hervatten.

Situatie:



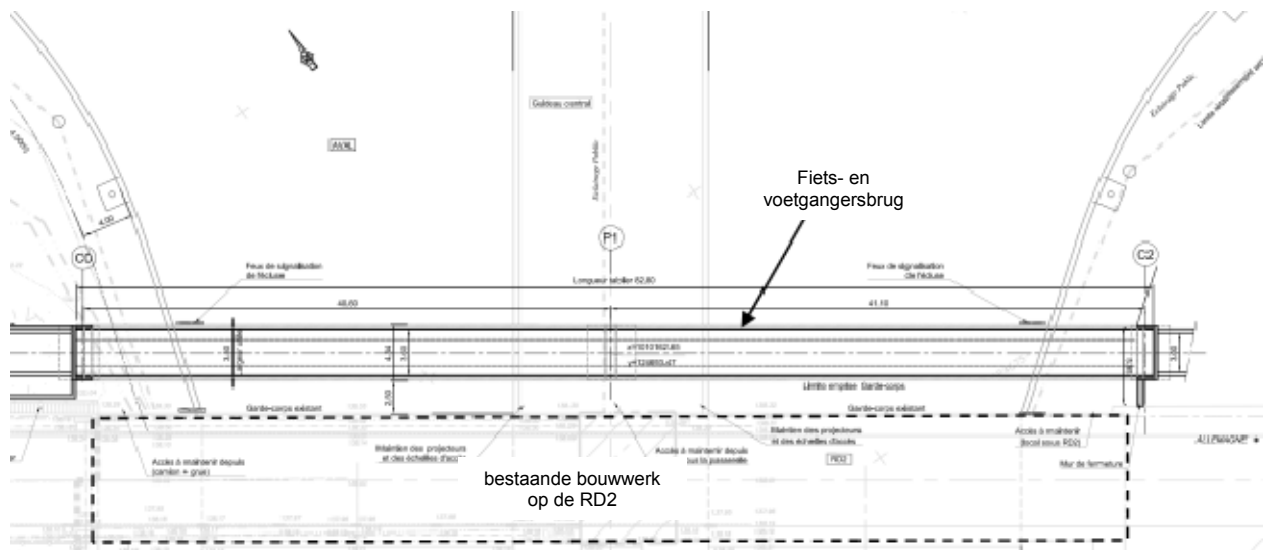
De locatie:



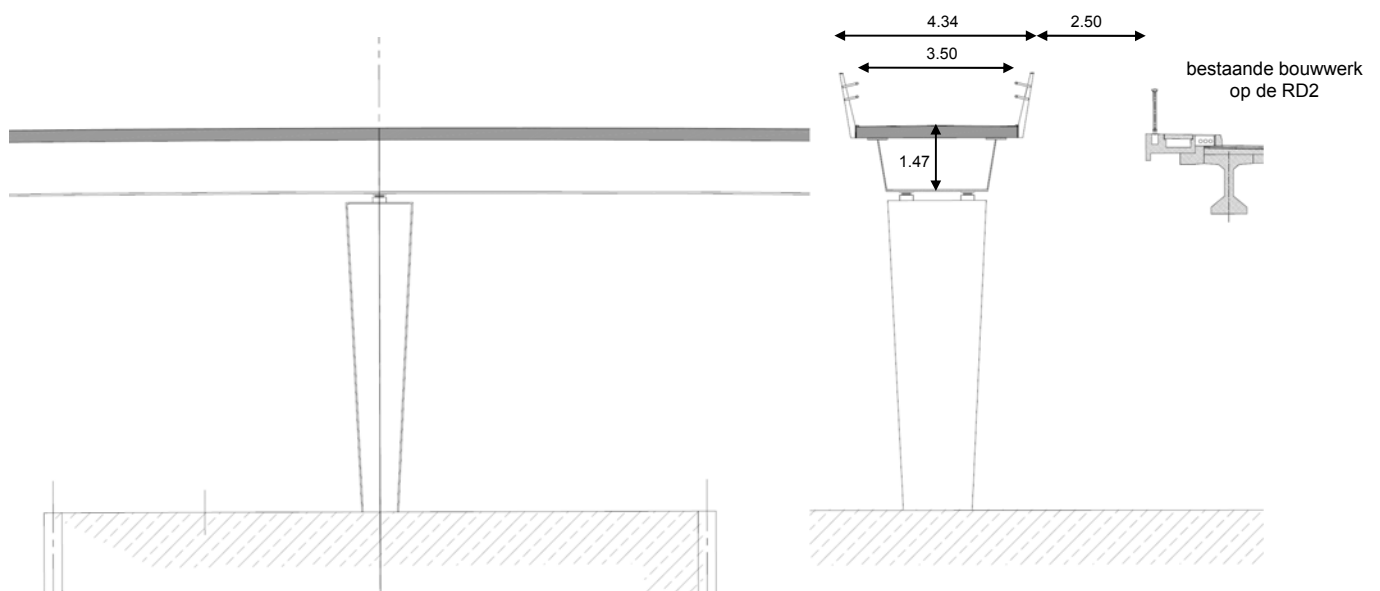
Het project van passage 309:



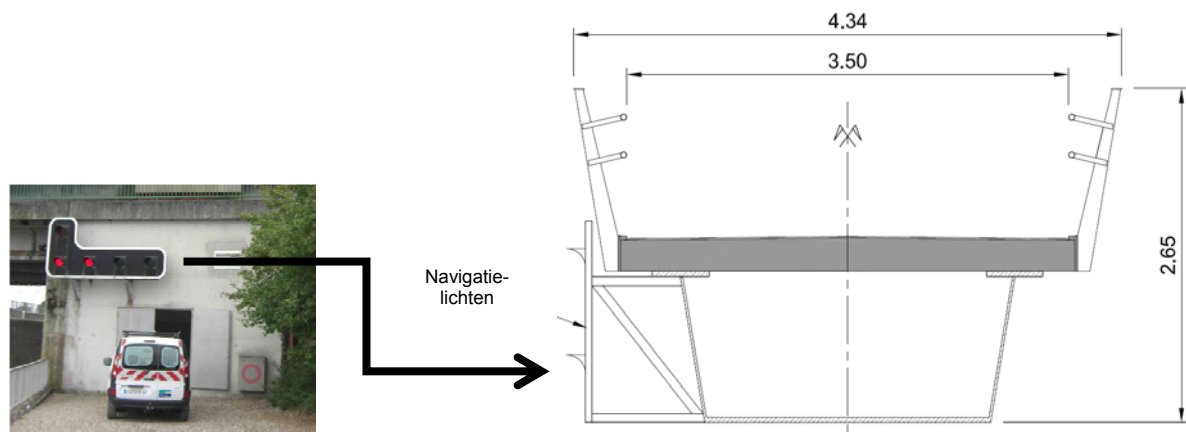
Bovenaanzicht:



Langs- en dwarsdoorsnede van de pijler:



Dwarsdoorsnede met navigatielichten:



Fotomontage:



PROTOCOL 20

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

Bijlage bij protocol 20

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIeregLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2011-I-12	Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	30.9.2011	25.6.2012	1.12.2011	15.6.2011

Niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	**)	Vorgesehe- nes Ausser- Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. e: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e) die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	⁹	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011		**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011		**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

***) Gegenstandslos.

⁹ Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

3. Reglement patenten: Inwerkingtreding

PATENTREGLEMENT RIJN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009	1	17.10.2011	1.7.2011	1.10.2009	5.6.2009

4. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel ("RSP"): Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2010-II-5	Anerkennung des polnischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011	4.9.2012	1.7.2011	20.1.2011
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011

5.1 Comité politiereglement (Besluit 2007-I-15)

Teststandaard Inland AIS, editie 2.0, 16.10.2012 (separaat)

5.2 Comité politiereglement (Besluit 2006-II-22)

Standaard systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie (Inland ECDIS), editie 2.3, 28.10.2011 (separaat)

6.1 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, Deel V

2 c) Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn toegelaten navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers

Navigatieradarinstallaties

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	R-4-014
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron NL-3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	R-4-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	R-4-019
R 10.2	GEM LD-2204-RK/7 -RK/9	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	18.10.2012	D	R-4-020
R 4.3	RHRS-2014	Furuno Electric Co, Ltd, 9-52-Ashihara cho, 662-8580 Nishinomiya Japan	Imtech Marine Netherlands B.V. Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	14.11.2012	D	R-4-021

**3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten navigatieradarinstallaties**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	e-01-014
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hüenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hüenberg	2.2.2011	D	e-01-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	e-01-019
R 10.2	GEM LD-2204-RK/7 -RK/9	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	18.10.2012	D	e-01-020
R 4.3	RHRS-2014	Furuno Electric Co, Ltd, 9-52-Ashihara cho, 662-8580 Nishinomiya Japan	Imtech Marine Netherlands B.V. Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	14.11.2012	D	e-01-021

6.2 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2007-II-24)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, Deel III

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18.	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19.	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20.	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21.	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221

6.3 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2010-II-27)

Lijst van de het volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van boordzuiveringsinstallaties bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 14a.12 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Besluit 2010-II-27)

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

Land	Naam	Adres	Telefoon/Fax	E-mail
België				
Duitsland	Zentralstelle Schiffsuntersuchungs- kommission / Schiffseichamt bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest	<i>Büro:</i> Brucknerstraße 2 D-55127 Mainz <i>Postanschrift:</i> Postfach 31 01 60 D-55062 Mainz	T: + 49 6131/979-541 F: + 49 6131/979-157	zsuk@wsv.bund.de
Frankrijk				
Nederland				
Zwitserland				

**Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn erkende technische diensten
overeenkomstig artikel 14a.12 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Besluit 2010-II-27)**

Is geen technische dienst voor een staat vermeld, dan betekent dit dat de betrokken staat geen technische dienst heeft erkend.

Land	Naam	Adres	Telefoon/Fax	E-mail
België				
Duitsland	SGS INSTITUT Fresenius GmbH Environmental Service	Im Maisel D-65232 Taunusstein	T: +49 (0)6128 744-328 F: +49 (0)6128 744-9499	de.envi@sgs.com http://www.de.sgs.com
Frankrijk				
Nederland				
Zwitserland				

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

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

AANBEVELING Nr. 8/2012 van 13 juni 2012

BORNEO

Voor het motorschip "Borneo", uniek Europees scheepsidentificatienummer 01822983, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van waterstof als toevoeging aan de dieselbrandstof (EN 590) voor de hoofdvoortstuwingsmotor met een elektrolysesysteem voor water.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van artikel 8.01, derde lid, tot en met 1 juli 2017. De toevoeging van waterstof wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het moet door berekeningen worden aangetoond dat de machinekamer een voldoende ventilatie heeft om in geen geval de OEG (onderste explosiegrens) van de diwaterstof te bereiken, zelfs indien de totale hoeveelheid van het door de waterstofgeneratoren geproduceerde gas ontsnapt. Deze voorwaarde wordt zonder CFD-analyse (Computational Fluid Dynamics) geacht gecontroleerd te zijn indien de verhouding tussen het totale volume geproduceerde diwaterstof en het volume toegevoerde lucht naar de machinekamer aanzienlijk onder de helft van de OEG, oftewel 2%, ligt. In het geval van een natuurlijke ventilatie wordt de luchtsnelheid door de openingen op 0,5 m/sec. geschat. De machinekamer moet dusdanig geventileerd en ingericht zijn dat elke aanzienlijke ophoping van een licht gas onmogelijk is.
2. De dichtheid van het geïnstalleerde systeem moet tijdens de inbedrijfstelling gecontroleerd worden door middel van een diwaterstofdetector die voldoende gevoelig is om concentraties onder 1% van de OEG (onderste explosiegrens), oftewel 0,04% van het volume omgevingslucht, met een werkende motor en een werkende inrichting voor de productie van waterstof te kunnen meten. Deze controle moet worden herhaald tijdens het regelmatige onderhoud dat door de fabrikant wordt voorgeschreven, om de 2500 uur of minimaal 1 keer per jaar.
3. De gasleidingen die op de inrichting zijn aangesloten moeten dusdanig ontworpen zijn dat deze lekvrij de waterstof kunnen transporteren en tegen elke druk van 15 bar bestand zijn.
4. Het totale volume van het mengsel van O₂ en H₂ dat wordt geproduceerd door de generatoren moet kleiner dan of gelijk aan 18 l/min. (i.e. minder dan 1,5 g/min.) zijn. Het aanwezige volume van diwaterstof in het systeem mag nooit groter dan 40 liter (oftewel circa 1,5 mol of 3 gram) kunnen zijn.
5. Het afblaassysteem voor het filterwater in de machinekamer mag niet langer dan één minuut per uur geopend worden.
6. De totale druk van het gasmengsel met diwaterstof moet op elk punt van de inrichting, inclusief in de leidingen en in de tank, kleiner dan of gelijk aan de luchtdruk zijn.

7. De inrichting voor de elektrolyse van het water mag alleen in bedrijf zijn met een draaiende motor. Deze voorwaarde moet automatisch aan de hand van een elektrische stroom worden gecontroleerd. Het controlesysteem voor de werking van de motor moet zodanig ontworpen zijn dat het elektrolysesysteem voor het water stopt zodra geen elektrische stroom aanwezig is.
8. De tanks met het water en het mengsel van O₂ en H₂ moeten van roestvrij staal 316 L zijn, net als de elektroden die voor de elektrolyse worden gebruikt. De inhoud van elke tank mag niet groter dan 30 liter zijn. Elke tank moet zijn uitgerust met een lamp die gaat branden zodra het vulpeil onder de helft ligt.
9. De installatie moet overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant worden gebruikt en onderhouden.
10. De inrichting moet worden uitgerust met een handbediend noodstopsysteem.
11. De inrichting moet van het schip worden verwijderd en de installatie van de motor weer in de oorspronkelijke staat worden gebracht indien blijkt dat de installatie niet goed werkt.
12. De verontreinigende stoffen uit de uitlaat van de motor moeten in-situ op basis van de norm EN ISO 8178-2 : 2008 worden gemeten, eerst zonder en vervolgens met een werkend systeem, en met de eisen van Richtlijn 97/68/EG en van hoofdstuk 8a van het ROSR worden vergeleken.
13. De installateur moet jaarlijks een verslag over de storingen en de functioneringsgebreken van het geïnstalleerde systeem, alsmede een evaluatie van de verbruiksvermindering die dankzij de installatie is verkregen, aan de bevoegde autoriteiten doen toekomen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (12) 35 worden gevonden).

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

**AANBEVELING Nr. 9/2012
van 13 juli 2012**

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Voor het tankschip "Damen River Tanker 1145 Eco Liner" (werf nr. 54314 and BV register nummer 20629A), type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij dezen de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste lid, zesde lid, negende lid, elfde lid en twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingsysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingsysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. De twee LNG-opslag tanks voldoen aan de voorschriften van EN 13530. De tanks wordt dusdanig op het schip aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijven.
6. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
7. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingsysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
8. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingsysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
9. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.
10. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.

11. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
- a) systeemuitval;
 - b) lekkage;
 - c) bunkergegevens (LNG);
 - d) drukgegevens;
 - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem inclusief de tank;
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (12) 37 worden gevonden).

PROTOCOL 21

Samenstelling van het secretariaat - secretaris-generaal -

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring, overeenkomstig de schriftelijke procedure, van het in de bijlage vermelde besluit ter benoeming van de heer Henricus VAN DER WERF tot secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Dit besluit draagt de datum van 31 augustus 2012, de dag waarop de laatste schriftelijke goedkeuring werd aangenomen.

Bijlage

Schriftelijk aangenomen besluit op 31 augustus 2012

“Samenstelling van het secretariaat - secretaris-generaal -

De Centrale Commissie komt overeen de heer H.A.F. VAN DER WERF per 1 september 2012 als secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te benoemen voor een periode van vier jaar en twee maanden.”

PROTOCOL 22

Samenstelling van het Secretariaat - plaatsvervangend secretaris-generaal -

Besluit

De Centrale Commissie besluit mevrouw Katrin MOOSBRUGGER met ingang van 21 januari 2013 te benoemen tot plaatsvervangend secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor een periode van 4 jaar; deze aanstelling is verlengbaar.

PROTOCOL 23

Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2012 en van 31 december 2012 op 1 januari 2013 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2012 en van 31 december 2012 op 1 januari 2013 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 24

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

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2013 tot 31 december 2013.

PROTOCOL 25

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 26

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 29 mei 2013 te Straatsburg.