

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2013

AANGENOMEN BESLUITEN

(2013 - I)

Straatsburg, 29 mei 2013

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (13) 1 def.

VOORJAARSZITTING 2013

AANGENOMEN BESLUITEN

(2013-I)

Straatsburg, 29 mei 2013

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 zaken

Protocol 2: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie	1
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	15
Protocol 4: Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart	15
Protocol 5: Organisatie van het CCR-congres in 2013	15
Protocol 6: VISION 2018	15
Protocol 7: Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart	15
Protocol 8: Gebruik van LNG in de binnenvaart en rol van de CCR	15

III. juridische zaken

Protocol 9: Ondertekening van het CLNI 2012: stand van zaken	15
Protocol 10: Kamer van Beroep	15

IV. Economische aspecten

Protocol 11: Economische situatie in de Rijnvaart	16
---	----

V. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 12: Schipperspatenten en bemanning	33
---	----

VI. Verkeersregels

Protocol 13: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 1.07, hoofdstuk 4, 4.07, 10.01, 11.02 tot en met 11.05, 12.01)	33
---	----

VII. Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 14: informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	33
--	----

VIII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 15: Wijzigingen van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 – Wijziging van het ROSR rekening houdend met de inwerkingtreding van editie 2.0 van de Inland AIS-teststandaard (artt. 7.06, derde lid, 24.02, tweede lid, 24.06, vijfde lid, Bijlage N, Deel I en Deel III)	34
Protocol 16: Reglement van onderzoek - Aanbevelingen krachtens artikel 2.19, 8a.12, tweede lid, 10.03 b, eerste lid, 10.03c, 14a.12, tweede lid, 15.01, vierde lid, 22a.06 en 24.04 vierde lid.....	39

IX. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

Protocol 17: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren	39
--	----

X. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 18: Gondelkabelbaan over de Rijn bij Koblenz.....	39
Protocol 19: Trambrug Straatsburg-Kehl	42
Protocol 20: Waterwinning op het eiland Rohrschollen	45
Protocol 21: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2012-I-14).....	52
Protocol 22: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts in 2012 (2012-I-15).....	56

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 23: 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 24: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2011 van de Centrale Commissie	89
Protocol 25: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2011 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden	89
Protocol 26: Begroting voor 2014 van de Centrale Commissie.....	89
Protocol 27: Begroting voor 2014 van het Administratief Centrum voor de sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden	89

Protocol 28:	Kwesties betreffende het secretariaat.....	90
Protocol 29:	Partnership met Archives départementales (archief van het departement Bas-Rhin) met het oog op een aanvullend deel van CCR-archieven, dat in bewaring wordt gegeven	92
Protocol 30:	Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2012	92
XIII. Diversen		
Protocol 31:	Persbericht	100
Protocol 32:	Datum van de volgende zitting	100



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2013

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Besluit

De Centrale Commissie,

overwegende,

- dat de op 3 maart tussen de Europese Commissie en Centrale Commissie gesloten samenwerkingsovereenkomst een nauwe samenwerking mogelijk heeft gemaakt op het vlak van de veiligheidsvoorschriften voor binnenvaartschepen, alsook de marktobservatie;
- dat het zinvol wordt geacht de samenwerkingsgebieden tussen de Europese Unie en de Centrale Commissie uit te breiden, zodat enerzijds beter rekening kan worden gehouden met de prioritaire taken ter bevordering van de binnenvaart en anderzijds door een nadere bepaling van de modaliteiten de samenwerking efficiënter kan worden gemaakt;
- dat de samenwerking tussen de Centrale Commissie en de Europese Unie tegen deze achtergrond en rekening houdend met de bepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op een andere wijze georganiseerd dient te worden, waardoor de diverse, hiermee gepaard gaande procedures aan weerskanten gerationaliseerd kunnen worden;

neemt met grote tevredenheid kennis van het feit dat op 22 mei 2013 te Brussel door de heer Ruete, directeur-generaal van DG MOVE en de heer van der Werf, secretaris-generaal van de Centrale Commissie, een administratieve overeenkomst is ondertekend waardoor een samenwerkingskader tussen het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het Directoraat-generaal Mobiliteit en vervoer van de Europese Commissie tot stand wordt gebracht,

verzoekt haar secretaris-generaal alle voorzieningen te treffen om deze overeenkomst ten uitvoer te brengen,

verzoekt hem met name te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de dienovereenkomstige organisatiestructuren voor de samenwerking tot stand te brengen en op de zitting in het najaar van 2013 hiertoe voorstellen voor te leggen,

onderstreept haar uitdrukkelijke wens om de samenwerkingsovereenkomst van 2003 in alle opzichten toe te passen.

Bijlage

ADMINISTRATIEVE OVEREENKOMST
BETREFFENDE EEN SAMENWERKINGSKADER

TUSSEN

**het secretariaat van de Centrale Commissie
voor de Rijnvaart**

en

**het Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer
van de Europese Commissie**

ADMINISTRATIEVE OVEREENKOMST
betreffende een samenwerkingskader tussen het secretariaat
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
en het Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer
van de Europese Commissie – DG MOVE

Deze Administratieve Overeenkomst is gesloten tussen het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie, hierna te noemen “de Partijen”.

1. Inleiding

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna “CCR” genoemd) en Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie (hierna “DG MOVE” genoemd) hebben beide, binnen hun respectieve wettelijke en institutionele context, tot doel de binnenvaartsector te ondersteunen en hebben daardoor een gemeenschappelijk belang om de binnenvaart op efficiëntere wijze te bevorderen. Beide Partijen achten het derhalve noodzakelijk ter verwezenlijking van de nagestreefde beleidsdoeleinden de samenwerking te versterken.

In het kader van hun samenwerking dient rekening te worden gehouden met de verplichtingen uit hoofde van het Gemeenschappelijk Vervoersbeleid van de Europese Unie zoals geregeld in het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, alsook de Herziene Rijnvaartakte.

Het huidige samenwerkingskader kwam tot stand in 2003 door de Administratieve Overeenkomst betreffende de samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie. Beide Partijen zijn tevreden over de resultaten van deze samenwerking. De afgelopen tien jaar zijn er juist dankzij deze samenwerking goede resultaten geboekt, bijvoorbeeld door de invoering van een instrument voor de observatie van de binnenvaartmarkt en een regelmatige actualisering van de technische voorschriften.

De Europese Commissie heeft in haar witboek “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte” van 2011 het belang van de binnenvaart binnen de context van de uitbreiding van de Unie onderstreept. Bij toekomstige activiteiten zou met name gestreefd moeten worden naar een adequaat kader ter bevordering van de interne binnenvaartmarkt, waarbij hindernissen die een groei van deze markt in de weg staan, zouden moeten worden geëlimineerd. De binnenvaart zal daarom in het toekomstige, nieuwe wettelijk kader voor het Trans-Europese Vervoersnetwerk een belangrijke plaats innemen.



In het werkdocument van de diensten van de Europese Commissie “Towards NAIADES II” (SWD (2012) 168) onderkent de Europese Commissie dat de internationale samenwerking op binnenvaartgebied dient te worden herzien en versterkt. DG MOVE stelt dat er een nieuwe benadering in overweging zou kunnen worden genomen, zodat er op het vlak van de minimale technische voorschriften voor binnenvaartschepen, de marktobservatie, de arbeidsmarkt en beroepskwalificaties beter gebruik kan worden gemaakt van de knowhow van de CCR.

In zijn Conclusies “Naar naar een geïntegreerde en concurrerende binnenvaart in de EU” van 16 juni 2011, onderstreept de Raad van de Europese Unie de noodzaak, gezien de complexiteit van de huidige, institutionele structuur van de sector, de besluitvorming tussen de verschillende betrokken partijen te vereenvoudigen en de onderlinge samenwerking te versterken.

De Partijen nemen er kennis van dat er voor dit doel onder leiding van de CCR een Comité zal worden ingesteld dat belast zal worden met de opstelling en goedkeuring van standaarden voor de binnenvaart.

Deze Administratieve Overeenkomst moet beschouwd worden als een eerste, noodzakelijke stap, zodat de samenwerking tussen de twee Partijen definitief kan worden geregeld als er een wettelijk kader waarbinnen de werkzaamheden van het bovengenoemde comité hun beslag zullen krijgen, tot stand zal zijn gekomen.

Het secretariaat van de CCR en DG MOVE zijn derhalve voornemens hun samenwerking zoals hieronder beschreven, te versterken.

2. Doel

Deze Administratieve Overeenkomst heeft tot doel een kader te scheppen voor de samenwerking tussen het secretariaat van de CCR en DG MOVE. Beide Partijen streven naar een nauwere samenwerking teneinde de synergie te vergroten en hun werkzaamheden beter op elkaar af te stemmen en in overleg te versterken.

3. Samenwerkingsgebieden

Onder voorbehoud van andere onderwerpen die belangrijker zouden kunnen worden of onmiddellijke aandacht en maatregelen zouden kunnen vergen, alsmede voort zouden kunnen vloeien uit de gezamenlijke evaluatie zoals bedoeld in punt 7 (Evaluatie), zijn de prioritaire gebieden voor de samenwerking de volgende:

3.1. de technische voorschriften en informatietechnologie voor binnenvaartschepen,

3.2. de modernisering van het wettelijk kader voor vaarbewijzen zoals geregeld in de Richtlijn van de Raad 96/50/EG van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden, en de uitbreiding daarvan tot het gebied van de beroepskwalificaties van werknemers in de binnenvaart, overeenkomstig de bepalingen van het verdrag betreffende de werking van de **Europese Unie**,

3.3. marktobservatie.



4. Samenwerkingsvormen

4.1. De werkzaamheden op de onder 3.1. en 3.2. genoemde samenwerkingsgebieden zouden met name op de volgende wijze verricht kunnen worden:

- uitwisseling van informatie, documenten en ervaring;
- de totstandbrenging van mechanismen voor algemene beheermaatregelen en de vaststelling van prioriteiten;
- de totstandbrenging van passende organisatiestructuren en mechanismen voor de bevordering van de samenwerking en coördinatie, met name door de opstelling en goedkeuring van standaarden waar beide Partijen in hun respectieve regelgeving naar kunnen verwijzen.

4.2. De standaarden voor de in punt 3.1. en 3.2. genoemde samenwerkingsgebieden zullen door het, door de CCR in te stellen Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart tot stand worden gebracht, waarbij lidstaten van de EU en de CCR worden betrokken. De Europese Commissie heeft, als vertegenwoordigster van de Europese Unie, het recht deel te nemen aan het Comité. Het Comité kan, indien nodig, door expertgroepen worden bijgestaan.

4.3. Ter uitvoering van deze werkzaamheden dienen het secretariaat van de CCR en DG MOVE informatie uit te wisselen over de uitvoering van hun respectieve taken en verantwoordelijkheden, met name daar waar het gaat om hun doelstellingen en planning van de werkzaamheden op het vlak van de binnenvaart en aanverwante gebieden en zullen zij, daar waar nodig, de verworven ervaringen delen.

4.4. Een door beide Partijen voorbereid meerjarig werkprogramma wordt voor beraadslaging en aanvaarding aan het Comité voorgelegd.

4.5. Het secretariaat van de CCR zal de administratieve werkzaamheden ter ondersteuning van het Comité verzorgen, alsmede de taalkundige ondersteuning met betrekking tot de binnenvaartterminologie, op voorwaarde dat hiervoor de in punt 6 (Financiering) genoemde financiële middelen en voorzieningen beschikbaar zijn.

5. Inhoud van de samenwerking

De samenwerking op de onder punt 3 genoemde gebieden, zal inhoudelijk gezien met name de volgende aspecten omvatten:

5.1. Technische voorschriften en informatietechnologie voor binnenvaartschepen

Het doel van dit samenwerkingsgebied is het volgende:

- a) het voor beide Partijen tot stand brengen van een nieuw beheersmodel voor de voorschriften met betrekking tot de technische voorschriften;
- b) te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot een grotere coherentie te komen tussen de technische voorschriften voor de Rijn en de andere delen van het waterwegennet in de Europese Unie, met als einddoel de totstandkoming van adequate, evenredige en uniforme standaarden;



c) de uitwerking van standaarden voor de binnenvaart als uitgangspunt voor de opstelling en actualisering van de technische voorschriften zoals vastgelegd in de onderhavige Overeenkomst.

5.2. Beroepskwalificaties

Het doel van dit samenwerkingsgebied is het volgende:

a) bijdragen aan de voorbereiding en impactanalyse van nieuwe initiatieven van DG MOVE voor de modernisering en uitbreiding van het wettelijk kader zoals geregeld in Richtlijn 96/50/EG op het vlak van certificering en beroepskwalificaties, overeenkomstig de bepalingen van het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

b) de uitwisseling van informatie over het huidige systeem van de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en dienstboekjes, met inbegrip van een analyse van de toekomstmogelijkheden en beperkingen van een verdere uitbreiding van deze aanpak.

5.3. Marktobservatie

De samenwerking op dit gebied is tweeledig:

a) de uitvoering en ontwikkeling van de marktobservatie van de Europese binnenvaartmarkt zoals overeengekomen in het "*Technical Assistance*"-contract tussen de Europese Commissie en de CCR;

b) meer in het algemeen een bijdrage te leveren aan overwegingen over een uitbreiding van de huidige marktobservatie, waarbij gedacht kan worden aan efficiëntere methodes voor de verzameling van gegevens over markten, vloten, infrastructuur enz., door gebruik te maken van andere gegevensbronnen, het opzetten van een datacentrum, de opstelling, aan de hand van rekenkundige modellen, van prognoses van tendensen en het bijeenbrengen van de nodige resources om de gegevens te analyseren en interpreteren.

6. Financiering

Een ontwerp van een indicatieve begrotingsplanning met betrekking tot de samenwerking afzonderlijk zal worden vastgesteld, in het bijzonder met het oog op de tenuitvoerlegging van de in punt 5 genoemde werkzaamheden en van de werkzaamheden van het Comité zoals genoemd in punt 4.2.

Een indicatieve meerjarige begrotingsplanning zal worden voorbereid door het secretariaat van de CCR en DG MOVE, daarbij rekening houdend met het werkprogramma van het Comité.

Afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen, zullen beide Partijen streven naar het beschikbaar maken van de respectieve begrotingsmiddelen en maatregelen treffen voor de totstandkoming van de vereiste contracten of andere vereiste overeenkomsten. Elke financiering van de CCR door de Europese Commissie zal plaatsvinden overeenkomstig de eigen procedures van de Europese Commissie. De voorwaarden voor een dergelijke financiering worden vastgesteld in de desbetreffende contracten en/of overeenkomsten, in overeenstemming met de toepasbare wetgeving van de Unie, waarbij rekening wordt gehouden met de indicatieve meerjarige begrotingsplanning.



7. Herziening

Deze Administratieve Overeenkomst kan op verzoek van ieder van de Partijen worden aangevuld of gewijzigd.

Daar waar wenselijk, zal de nodige aandacht worden geschonken aan verbeteringen van de samenwerking.

Beide Partijen komen overeen de uitbreiding van punt 3 tot de ontwikkeling van standaarden op het gebied van River Information Services (RIS) in overweging te nemen, afhankelijk van de resultaten van de evaluatie van het overeenkomstige EU-beleid, die in 2014 beschikbaar zullen zijn.

8. Communicatie

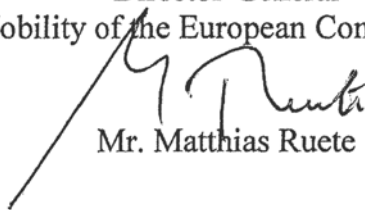
Alle mededelingen met betrekking tot deze Administratieve Overeenkomst dienen schriftelijk tussen het Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer en de Secretaris-Generaal van de CCR te geschieden.

9. Slotbepalingen

Deze Administratieve Overeenkomst brengt voor beide Partijen geen rechten of plichten op grond van het internationaal recht met zich mee. Het versterkt de bestaande samenwerking op het vlak van de binnenvaart, zoals voorzien in de Administratieve Overeenkomst van 2003.

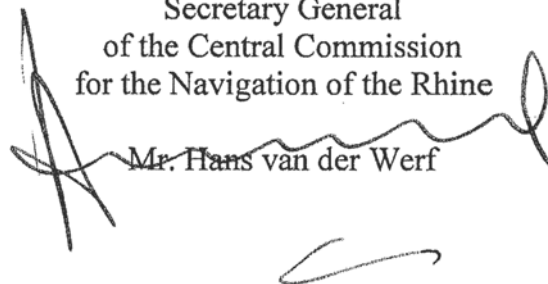
Gedaan te Brussel, op 22 mei 2013, opgesteld in de Nederlandse, Engelse, Franse en Duitse taal, waarvan twee authentieke afschriften werden ondertekend.

Director-General
Mobility of the European Commission



Mr. Matthias Ruete

Secretary General
of the Central Commission
for the Navigation of the Rhine



Mr. Hans van der Werf

ADMINISTRATIVE ARRANGEMENT

**CONCERNING A FRAMEWORK
FOR COOPERATION**

BETWEEN

**The Secretariat of the Central Commission
for the Navigation of the Rhine**

and

**The Directorate-General for Mobility and Transport
of the European Commission**

ADMINISTRATIVE ARRANGEMENT
Concerning a framework for cooperation between the Secretariat
of the Central Commission for the Navigation of the Rhine
and the Directorate-General for Mobility and Transport
of the European Commission – DG MOVE

This Administrative Arrangement is between the Secretariat of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission, hereinafter "the Sides".

3. Introduction

The Central Commission for the Navigation of the Rhine (hereinafter called "CCNR") and the Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission (hereinafter called "DG MOVE") in their respective legal and institutional contexts both pursue the support of the inland navigation sector and have common interests in streamlining the development of inland navigation. In this respect, both Sides recognise the need for stepping up cooperation for the achievement of the objectives of the respective policies.

Their cooperation should consider the requirements of the Common Transport Policy of the European Union covered by the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and the Revised Convention for the Navigation of the Rhine.

The current cooperation framework was established in 2003 through the Administrative Agreement concerning the cooperation between the CCNR and the European Commission. Both Sides welcome the outcome of this cooperation. In particular, during the last ten years the most important achievements of the cooperation concerned the implementation of an observation tool of the inland waterway transport market and the permanent reviews of the technical requirements.

The European Commission in its White Paper "A Roadmap to a single European Transport Area" from 2011 has emphasised the importance of the inland waterway transport in the context of an enlarged Union. In particular the objective for future actions should be to establish an appropriate framework to optimise the Internal Market for inland waterway transport, and to remove barriers that prevent its increased use. For that purpose inland waterway will have a relevant place in the up-coming new legal framework concerning Trans European transport network.



The European Commission in its Staff Working Document "Towards NAIADES II" (SWD (2012) 168) has recognised the need to review and reinforce international cooperation in the field of inland navigation. In particular DG MOVE considers that new approaches could be envisaged to better use the expertise of the CCNR in the field of the minimum technical requirements applicable to vessels on inland waterways and in the fields of market observation and jobs and skills.

In its Conclusions "On the way ahead towards integrated and competitive EU inland waterway transport " of 16 June 2011, the Council of the European Union stressed the need, given the complexity of the current organisational structure of the sector, to facilitate decision-making between the different actors and to reinforce cooperation between them.

To this purpose, the Sides take note that a Committee under the auspices of the CCNR would be set up and would be in charge of the elaboration and adoption at technical level of standards in inland navigation.

This Administrative Arrangement should be considered as a necessary step, insofar as the cooperation between the two Sides may need to be consolidated once the legal framework allowing reference to the work of the above-mentioned Committee will be in place.

Therefore, the Secretariat of the CCNR and DG MOVE intend to reinforce their cooperation in line with the following arrangements.

4. Purpose

The purpose of this Administrative Arrangement is to establish a framework for cooperation between the Secretariat of the CCNR and DG MOVE. In particular, both Sides endeavour to strengthen the cooperation in order to increase synergies and make their actions more complementary and mutually reinforcing.

3. Areas of cooperation

Without prejudice to other issues that may acquire more importance or require immediate attention and action, and subject to the results of joint reviews referred to in paragraph 7 (Review), the priority areas for cooperation are:

3.1. Technical requirements and information technology concerning inland waterway vessels,

3.2. The modernisation of the legal framework on boat master certificates governed by Council Directive 96/50/EC of 23 July 1996 on the harmonization of the conditions for obtaining national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway in the Community and its extension in the area of professional qualifications for workers in the field of inland navigation, in line with the provisions of the Treaty on the Functioning of the European Union,

3.3. Market observation.



4. Forms of cooperation

4.1. The activities to be pursued in the context of the areas of cooperation referred to in paragraphs 3.1. and 3.2. may take in particular the forms set out below:

- Exchange of information, documentation and experience;
- Putting in place mechanisms for overall steering and priority setting;
- Establishment of appropriate structures and mechanisms for streamlining cooperation and coordination, in particular by the elaboration and adoption of standards which can be referred to by both sides in their respective regulations.

4.2. The elaboration of standards in the areas of cooperation referred to in paragraphs 3.1. and 3.2. will be performed through a Committee for drawing up standards in the field of inland navigation to be set up by the CCNR, and involving EU Member States and CCNR Member States. The European Union, represented by the European Commission may participate in this Committee. The Committee will be assisted by expert groups it may deem necessary.

4.3. In performing these activities, the Secretariat of the CCNR and DG MOVE should aim to exchange information relevant to the fulfillment of their respective tasks and responsibilities, in particular with regard to their objectives and timetables of activities in the area of inland navigation and related fields, and share, where appropriate, the experiences acquired.

4.4. A work programme for a multi-annual period, prepared by both Sides shall be presented to the Committee for deliberation and adoption.

4.5. The Secretariat of the CCNR will provide secretarial support, as well as linguistic assistance on inland navigation terminology to the Committee, subject to the availability of funding and the provisions laid down in paragraph 6 (Funding).

5. Contents of cooperation

The content of cooperation for the areas referred to in the above-mentioned paragraph 3 may cover in particular the following items:

5.1. Technical requirements and information technology concerning inland waterway vessels

The purpose for this area of cooperation is the following :

- a) to put into operation on both Sides the new model of governance on the technical requirement provisions;
- b) to explore possible ways to further increase the coherence between technical requirements for the Rhine and for the other parts of the inland waterways networks in the European Union, leading to adequate, proportionate and unified standards;



c) to elaborate standards in the field of inland navigation for the development and updating of the technical requirements in the way established in the present Arrangement.

5.2. Professional qualifications

The purpose for this area of cooperation is the following:

a) to contribute to the preparation and impact assessment of new initiatives elaborated by DG MOVE for the modernisation and extension of the legal framework governed by Directive 96/50/EC in the fields of certification and professional qualifications, in line with the provisions of the Treaty on the Functioning of the European Union.

b) to exchange information on the current system of mutual recognition of boatmaster certificates and of service record books, including an analysis of the prospects and limitations of the further extension of this approach.

5.3. Market observation

The cooperation in this area is twofold:

a) to carry out and develop the market observation of the European inland waterway transport market as agreed under the existing *Technical Assistance* contract between the European Commission and the CCNR;

b) to contribute to the broader reflection on the evolution of the current market observation which could encompass the streamlining of data gathering on markets, fleets, infrastructure, etc. from various sources, a data repository, forecasting of trends based upon modelling and the establishment of a capacity to analyse and interpret the data.

6. Funding

A draft indicative budgetary planning relating to the cooperation will be defined, in particular for the implementation of the items referred to in paragraph 5 and for the functioning of the Committee referred to in paragraph 4.2.

A multi-annual indicative budgetary planning shall be prepared by the Secretariat of the CCNR and DG MOVE taking into account the work programme of the Committee.

Subject to the availability of appropriations, both sides will endeavour to allocate the respective budgetary resources and proceed to the conclusion of corresponding contracts or other appropriate agreements. Any funding of the CCNR by the European Commission will be pursuant to the European Commission's own procedures. The terms and conditions of such funding will be defined in the relevant contracts and/or agreements in line with the applicable Union legislation, taking into consideration the multi-annual indicative budgetary planning.



7. Review

This Administrative Arrangement may be amended or modified at the request of either Side.

Whenever appropriate, consideration will be given to the need for improvements in the cooperation.

Both sides agree to consider the extension of paragraph 3 to the elaboration of standards in the field of River Information Services (RIS), depending upon the results of the evaluation of the respective EU-policy, which will be available in 2014.

8. Communication

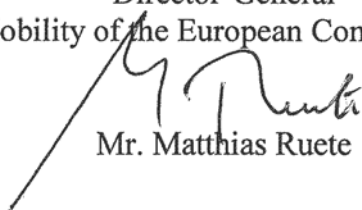
All communication in relation to this Administrative Arrangement should be done in writing between the Directorate-General for Mobility and Transport and the Secretary General of the CCNR.

9. Final provisions

This Administrative Arrangement does not create rights and obligations under international law between both Sides. It enhances the existing cooperation in the field of inland navigation, as defined by the Administrative Agreement 2003.

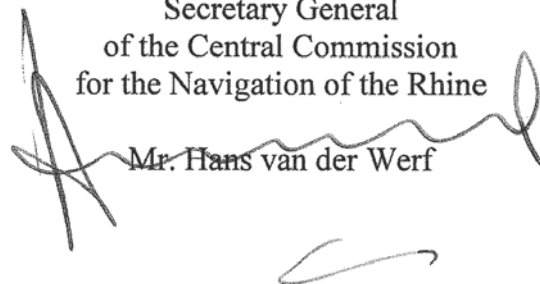
Done at Brussels on 22 May 2013 in the Dutch, English, French and German languages, in two originals

Director-General
Mobility of the European Commission



Mr. Matthias Ruete

Secretary General
of the Central Commission
for the Navigation of the Rhine



Mr. Hans van der Werf

PROTOCOL 3

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Organisatie van het CCR-congres in 2013

Geen besluit.

PROTOCOL 6

VISION 2018

Geen besluit.

PROTOCOL 7

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

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Gebruik van LNG in de binnenvaart en rol van de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Ondertekening van het CLNI 2012: stand van zaken

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Kamer van Beroep

Geen besluit.

PROTOCOL 11

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor 2012 en de vooruitzichten voor 2013/2014.

Bijlage

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

voor het jaar 2012 en vooruitzichten voor de jaren 2013 en 2014

I. Economische randvoorwaarden en totaal vervoersvolume

In 2012 waren de economische randvoorwaarden voor de binnenvaart in Europa niet bepaald rooskleurig. Gebleken is dat de zeer zorgwekkende economische ontwikkeling in de perifere eurolanden niet zonder gevolgen voor de kern-eurolanden is gebleven. Dit is ook niet verbazingwekkend wanneer men bedenkt dat het grootste gedeelte van de buitenlandse handel (ondanks de zeer intensieve globalisering) van de eurolanden nog steeds plaatsvindt binnen Europa.

De kwakkelende economische groei in Europa is op dit moment vooral te wijten aan de zwakke particuliere consumptie en investeringen.¹ Dit blijkt uit de maandelijkse publicatie van de Europese Centrale Bank voor april 2013.

Wie oorzaken zoekt voor de zeer terughoudende particuliere investeringen en consumptie, komt al gauw terecht bij de onzekerheid in de bankensector en ook bij de ondernemingen als gevolg van de aanhoudende euro-schuldencrisis. Dit is zeker een essentiële factor. De huidige situatie wordt gekenmerkt door risico's die weliswaar niet objectief meetbaar zijn, maar in hoge mate worden waargenomen en ervaren. Er heerst, met andere woorden, een grote onzekerheid over de toekomst van de monetaire eurozone en de perspectieven voor het oplossen van de huidige schuldenproblematiek. Tegen deze achtergrond ontbreekt het de verschillende industriële branches aan het nodige vertrouwen om investeringen te doen. De particuliere consumenten zijn eveneens onzeker en houden de vinger op de knip.

De gedaalde omzet van de detailhandel en teruglopende cijfers bij de aanschaf van nieuwe auto's zijn een goede graadmeter voor de consumptie van de huishoudens. Minder vraag naar nieuwe auto's leidt tot een teruglopende vraag naar staal, hetgeen rechtstreeks doorwerkt in een geringere vraag naar vervoer in de binnenvaart (ertsen, metaalschroot, metalen en ijzer- en staalproducten). De dalende omzet in de detailhandel heeft bovendien negatieve gevolgen voor de vervoersvraag in het containersegment, omdat consumptiegoederen veelal in containers worden vervoerd.

Het reële BBP (na prijscorrectie) is in de eurozone in 2012 alles bij elkaar genomen 0,6 % gedaald. In de afzonderlijke landen lopen de tendensen uiteen. Duitsland wist nog een kleine groei te boeken, maar in Frankrijk heerste stagnatie en in Nederland en België was er zelfs sprake van krimp.²

Gezien deze macro-economische randvoorwaarden is het begrijpelijk dat het totale goederenvervoer op de traditionele Rijn in 2012 niet meer dan een magere 1 % in vergelijking met het jaar ervoor is toegenomen. De hoeveelheden die tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens werden vervoerd, gingen van 187 mln. t naar 188,7 mln. t. Het vrachtvervoer op de Nederlandse waterwegen

(Nederlandse Rijn en overige Nederlandse waterwegen) lag in 2012 bij 334 mln. t, hetgeen rond de 3 % minder is dan het jaar ervoor.³

¹ Zie het overzicht van de BBP-percentages in de maandelijkse publicatie van april 2013 van de Europese Centrale Bank, blz. 41.

² Bron: IMF (2013) World Economic Outlook April 2013. Hopes, Realities, Risks

³ Bron: CBS

Bij de andere vervoersdragers over land is volgens de nu beschikbare ramingen voor 2012 een lichte daling van het transportvolume (in Duitsland) vast te stellen. Voor het jaar 2013 wordt een, zij het zeer bescheiden, positieve ontwikkeling verwacht, die zich in 2014 en 2015 zal handhaven, hoewel zeker niet overweldigend.⁴

Positief daarentegen is dat het vervoer over de Rijn sinds 2009 elk jaar is toegenomen, hoewel de groeipercentages in 2010, 2011 en 2012 zeer bescheiden uitvielen. In elk geval wat het alles bij elkaar niet voldoende om terug te komen op het peil van het jaar 2008. In dat jaar bedroeg het vervoer over de Rijn nog 207,5 mln. ton.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a) Vervoershoeveelheden

Landbouwproducten

In dit segment heeft graan binnen het totale getransporteerde volume een aandeel van 60 %. Dit leidt ertoe dat het vervoer in oktober meestal een jaarlijkse piek laat zien. Dit hangt voor een groot deel samen met het afvoeren van de graanoogst, hetgeen in 2012 niet anders was.

In vergelijking met het jaar ervoor steeg de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheid met 1,5 mln. t naar 12,5 mln. t. Dit komt overeen met een groeipercentage van +13 %. Op alle Duitse waterwegen steeg het vervoer met een vergelijkbaar percentage (ca. 9,4 %).⁵

Levensmiddelen en veevoeder

Met rond de 7 mln. t aan levensmiddelen en veevoerders steeg het vervoerde volume ten opzichte van 2011 met ongeveer 300.000 t (+ 4 %). Het grootste gedeelte van deze transporten bestaat voor 60 % uit plantaardige oliën en vetten, gevolgd door veevoerders met 22 %.

Ertsen & staal

De staalindustrie is verzwakt uit de economische crisis gekomen.⁶ De belangrijkste problemen zijn momenteel:

- de zwakke vraag naar staal van de kant van de Franse, Italiaanse en Spaanse automobiellindustrie op grond van de eurocrisis
- dalende vraag naar staal in de bouwsector
- de stijgende productiehoeveelheden in China die de wereldmarktprijzen voor staal onder druk zet. Dit verslechtert de concurrentie-omstandigheden voor de Europese staalindustrie.

Een daling van het vervoer van ertsen werd al zichtbaar in de overslagcijfers van de haven van Rotterdam. Het vervoer van ertsen over de Rijn liep met 6 % terug. Er werden 23,25 mln. t ijzerertsen en non-ferro-ertsen vervoerd.⁷

⁴ Zie: BAG / Ratzenberger / Intraplan (2013), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr / Mittelfristprognose Winter 2012/2013, blz. 1.

⁵ Bron: destatis

⁶ http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/_Dokumente/130408_PK_Hannover_Messe_Charts.pdf

⁷ 96 % van de vervoerde ertsen zijn ijzerertsen. In 2011 lag het vervoer van ertsen op de Rijn nog bij 24,5 mln. t.

Het vervoer van metaal en metaalproducten bedroeg 10,7 mln. t. Ook hier was sprake van een daling (- 4 %). Op de Duitse waterwegen is het vervoer van metaal en metaalproducten, mede vanwege de sterke concentratie van de Duitse staalindustrie langs de Rijn, met een vergelijkbaar percentage gedaald, namelijk met 5 %.

Kolen

Kolen wordt uitsluitend gebruikt in de staalindustrie, om elektriciteit te winnen en om warmte te produceren. Ofschoon uit de staalindustrie vooral negatieve impulsen kwamen, nam in de energiesector de vraag naar vaste brandstoffen toe. Het verbruik van steenkolen voor de winning van elektriciteit nam in Duitsland met 6 % ten opzichte van het jaar ervoor toe.⁸

De gestegen vraag naar kolen in de energiesector is een voortvloeisel van de dalende prijzen voor kolen op de wereldmarkt als gevolg van het energiebeleid van de USA. De USA is al enige tijd zeer actief met het aanboren van nieuwe gasvelden. Daardoor ontstaat in de USA een overschot aan binnenlandse steenkolen, die via export aan de man wordt gebracht. Hierdoor worden aanzienlijke extra hoeveelheden op de wereldwijde kolenmarkt aangeboden, met als gevolg dalende prijzen en een aanwakking van de vraag naar steenkolen in Europa. De toegenomen vraag werkt door in een gestegen vraag naar vervoer in de Rijnvaart.

Tegen deze achtergrond laat zich de groei in het vervoer van vaste brandstoffen verklaren. De grotere vraag naar kolen van de kant van de energiesector heeft de lagere vraag van de staalindustrie meer dan gecompenseerd. De over de Rijn vervoerde hoeveelheden vaste brandstoffen steeg met 2 % naar 29,7 mln. t. Ondanks de niet zeer florissante productie van de staalindustrie zijn de vervoerde hoeveelheden kolen voor een derde jaar op een rij gestegen. Deze ontegenzeggelijk positieve ontwikkeling van het vervoer van kolen weerspiegelt de veelzijdige toepassingsmogelijkheden van deze primaire energiedrager en de belangrijke rol die steenkolen op de wereldwijde energiemarkt speelt.

Containers

Het vervoer van containers is gezien zijn logistieke aard internationaal getint. Het is ingebed in de transcontinentale handel, die met name tussen Azië en Europa gestaag toeneemt. Wat de structuur van het containervervoer op de Rijn betreft, kan uit de cijfers voor 2012 worden opgemaakt dat het overgrote deel uit vervoer stroomopwaarts bestaat. In 2012 bedroeg dit aandeel in de transportstromen 52 %. Dienovereenkomstig lag het vervoer "stroomafwaarts" bij 48 %. Deze verdeling kan men vaststellen in de hoeveelheden uitgedrukt in TEU, maar ook als men het aantal containers als basis neemt.⁹

Kiest men als referentie het getransporteerde goederengewicht, dan is de tendens in de richting van vervoer stroomopwaarts nog duidelijker zichtbaar. Uitgaand van het getransporteerde gewicht van de goederen, heeft het vervoer in de bergvaart een aandeel van 66 %, oftewel twee derde. In 2012 werd twee derde van de containers op de Rijn stroomopwaarts vervoerd, dus van noord naar zuid. Het is een duidelijke weerspiegeling van de export- en importstromen tussen Europa en Azië.

In het containersegment bestaat het leeuwendeel uit import (vooral van consumptiegoederen) vanuit het Verre Oosten. Vaak worden de containerboxen leeg naar de zeehavens terug vervoerd. Dit verklaart het verschil tussen de berg- en dalvaart.

De totale hoeveelheid TEU bedroeg op de traditionele Rijn in 2012 bijna 2 mln. TEU (1,98 mln.). Deze waarde betekent in feite een stagnatie, want het jaar ervoor werden er 1,97 mln. TEU vervoerd. Het totale gewicht van de goederen in de containers bedroeg in 2012 14,7 mln. t.

⁸ Bron: AG Energiebilanzen (2013), energieverbruik in Duitsland in 2012.

⁹ De desbetreffende aandelen zijn vrijwel identiek, afgezien van een klein verschil op de tweede plaats na de komma (bergvaart: 51,71 % in TEU, 51,77 % bij het aantal containers).

Het aantal lege containers was in 2012 net iets hoger dan het jaar ervoor. Met 0,65 mln. TEU is dit een stijging van ca. 4 %. De trend van de afgelopen jaren zet zich voort. Bij de volle containers is daarentegen geen groei geboekt. De TEU-hoeveelheden vielen met 1,33 mln. TEU lager uit dan het jaar ervoor (- 1,4 %).

Zand, grint, stenen, aarde en bouwmaterialen

In 2012 werd er over de Rijn 23,4 mln. t vervoerd, waarvan het grootste deel, namelijk 91 % uit zand, aarde, grint en stenen bestond. De overige 9 % waren cement, kalk, gips en andere bouwmaterialen. Alles bij elkaar genomen lag de waarde in dit segment 3 % onder het cijfer van het voorafgaande jaar. Dit is ongetwijfeld te wijten aan de gevolgen van de crisis in de bouw.

b) Waterstanden

De watervoering in 2012 werd gekenmerkt door aanzienlijk hogere waterstanden. Dit vormt een duidelijk contrast met het jaar 2011, toen in de maanden april, mei en juni, en opnieuw in oktober, november en december bijzonder lage waterstanden werden gemeten.

Uit de gegevens blijkt dat het middengedeelte van de Rijn in 2011 het zwaarst door laagwater getroffen werd. Hier waren de verschillen in de waterstanden tussen 2011 en 2012 het grootst. Op de tweede plaats volgt de Neder-Rijn, terwijl op de Bovenrijn de verschillen minder frappant zijn.¹⁰

- *Maxau aan de Bovenrijn:* Hier lag het gemiddelde waterpeil in de maanden april, mei en juni in 2012 rond een derde boven het gemiddelde van 2011 voor dezelfde maanden.
- *Kaub aan de Middelryn:* In Kaub waren de verschillen tussen 2011 en 2012 zeer groot. In het voorjaar van 2012 waren de waterstanden bijna twee keer zo hoog als in dezelfde periode het jaar ervoor. De herfst- en wintermaanden tonen een vergelijkbaar beeld.
- *Ruhrort aan de Neder-Rijn:* In april, mei en juni lagen de waterstanden gemiddeld circa 50 % hoger dan in 2011. Hetzelfde geldt voor de maanden oktober, november en december.

De gewijzigde waterverhoudingen in 2012 leidden tot lagere vrachtprijzen, die op hun beurt de inkomsten van de ondernemingen nadelig beïnvloedden.

c) Vrachtprijzen

De vrachtprijzen toonden in 2012 een neerwaartse trend. Een reden hiervoor was de duidelijke overcapaciteit op de markt en ook de hogere waterstanden in het voorjaar, de herfst en in de winter droegen bij aan lagere vrachtprijzen.

Van de kant van de vraag kwamen er nauwelijks positieve impulsen voor het vervoer. De qua hoeveelheden belangrijkste klanten van de binnenvaart (staalindustrie, bouwsector en landbouwsector) kampten nog met conjuncturele problemen (in de bouw) of met een combinatie van conjuncturele en structurele problemen (staalindustrie). In het laatste kwartaal van 2012 trokken de vrachtprijzen wat aan, maar de stijging was zo gering dat het niet voldoende was om de situatie doorslaggevend te verbeteren.

¹⁰ Berekeningen van het secretariaat van de CCR aan de hand van gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), die door de Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) werden verstrekt.

III. Situatie in de tankvaart

a) Transporthoeveelheden

Chemische producten

Na een analyse van de cijfers blijkt opnieuw dat de chemische industrie (in het Rijngebied) een bloeiend segment vormt. De reden hiervoor moet gezocht worden in de hoge veiligheids- en kwaliteitsnormen die in de chemische industrie zowel voor de productie, als ook voor de hele logistieke keten, en dus ook voor de tankvaart gelden. Op deze wijze komt een symbiose tussen verladers en vervoerders tot stand, die voor beide kanten (industrie en transportdienstverlener) een aanzienlijk groeipotentieel in zich bergt.

Het vervoer boekte in een forse groei het afgelopen jaar, van 16,4 mln. t in 2011 naar 18,8 mln. t in 2012. Dit is een plus van meer dan 14 %. De waarde voor 2008 (17,5 mln. t) werd overschreden en de waarde van 2010 ongeveer geëvenaard. Voor 2013 rekent de *Verband der Chemischen Industrie* in Duitsland met een toename van de chemische productie van rond de 1,5 procent.

Minerale olieproducten

In 2012 bleef het verbruik van aardolieproducten in Duitsland min of meer op hetzelfde peil steken, met een zeer geringe afname van 0,4 %. De tendensen uit het verleden tonen voor de verschillende producten vrijwel geen wijzigingen. Benzine kwam iets lager uit met een daling van 4,7 %, terwijl de afzet van diesel 1 % hoger uitviel. De afzet van brandstoffen voor de luchtvaart steeg met 7 %.¹¹ Stookolie bleef ongewijzigd op hetzelfde niveau als het jaar ervoor.

De productie van de raffinaderijen nam licht toe, met 0,4 %. Dit is een cijfer dat gedeeltelijk ook als indicator voor de vervoersvraag in de tankvaart kan worden gezien, want de in het Rijngebied gevestigde raffinaderijen (Keulen-Wesseling, Gelsenkirchen, enz.) vervoeren hun producten voor een groot deel per binnenschip. Alles bij elkaar genomen levert dit voor de Rijnvaart een vrijwel constant gebleven vervoersvolume op. Er werden 24,2 mln. t vloeibare aardolieproducten vervoerd, in vergelijking met 24,5 mln. t in 2011. Dit komt neer op een kleine afname van 1,2 %.

b) Vrachtprijzen

In de loop van 2012 zijn de vrachtprijzen in de tankvaart in tegenstelling tot die in de drogeladingvaart, gestegen. De seizoensgebonden piek, die samenhangt met de levering van stookolie aan de voorraad tanks laat in het najaar, viel dit jaar echter nogal zwakjes uit.

11

Geldt voor Duitsland.

IV. Ontwikkeling van de laadcapaciteiten

Drogeladingvaart

Er werden in West-Europa in 2012 negen motorvrachtschepen, acht duwbakken, een duwboot, vier sleepboten, twee pontons, een motorveerpont en zeven andere, niet nader te bepalen schepen in de vaart genomen. Het gemiddelde tonnage van de negen motorvrachtschepen ligt bij circa 2700 t.

De nieuwe duwboot is van de rederij *Thyssen Krupp Veerhaven B.V.* Dit schip zal worden ingezet voor de toevoer van erts van de zeehavens naar de staalindustrie in Duisburg.¹²

De cijfers voor 2012 wijzen alles bij elkaar op een sterke daling in de nieuwbouwactiviteiten in de drogeladingvaart. Hoewel de cijfers op de peildatum van 3 mei voor het jaar 2012 gedeeltelijk nog onvolledig zijn, tekent zich nu al een sterke daling in de nieuwbouw af (zie tabel).

Tabel 1: Nieuw gebouwde schepen in de drogeladingvaart *

Jaar	Nieuwe tonnage (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600
2012	57.414 **

Bron: IVR * Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland. ** Cijfers zijn eventueel nog onvolledig.

Tankvaart

Volgens de cijfers van de IVR zijn er in de tankvaart in de jaren 2011 en 2012 duidelijk minder nieuwe schepen gebouwd. In het jaar 2012 zijn volgens de meest recente cijfers van de IVR 39 nieuwe tankschepen te water gelaten, tegen 86 in het jaar ervoor.

De tonnage van de nieuwe schepen bedraagt in totaal 117.000 t. In 2011 lag dat rond de 185.300 ton. De gemiddelde capaciteit van de nieuwe schepen lag in 2012 bij 3000 ton. De conclusie is dat er in verhouding tot de jaren 2009, 2010 en 2011 duidelijk minder in nieuwe schepen geïnvesteerd wordt.

Tabel 2: Nieuw gebouwde schepen in de tankvaart *

Jaar	Nieuwe tonnage (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000
2012	117.000

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

Uitgedrukt in een percentage komt de daling in nieuwe tonnage in 2012 neer op 37 % in vergelijking met 2011. De daling is minder dan tussen de jaren 2010 en 2011, toen er sprake was van een halvering in de nieuwbouwactiviteiten.

¹² De duwboot, die met drie motoren is uitgerust, kan tussen de vier en zes duwbakken met erts en kolen verplaatsen.

Passagiersvaart

a) Cruiseschepen

In het segment van de riviercruises is het aantal nieuwe schepen sinds 2007 vrijwel continu gestegen. In 2007 werden er naar verhouding weinig schepen gebouwd (slechts vijf), maar daarna bleef het aantal gestaag toenemen. In 2012 lag dit cijfer inmiddels bij 23 schepen.¹³

De in 2012 in de vaart genomen schepen varen onder de vlag van vier verschillende landen:

- zestien schepen onder Zwitserse vlag
- vier schepen onder Nederlandse vlag
- twee schepen onder Tsjechische vlag
- één schip onder Duitse vlag.

Op grond van de ordeportefeuilles zullen er in 2013 22 schepen worden opgeleverd en in 2014 25.¹⁴

Hier rijst de vraag of er gezien de stagnerende vraag niet langzaam sprake is van een verzadiging van de markt. Cijfers van de *Deutsche Reiseverband* wijzen op een daling in de boekingen van riviercruises in 2012 van 5 %. Dit zou te wijten kunnen zijn aan een aantal bottlenecks in dit segment:

- de aanlegplaatsen in de havens: de infrastructuur schiet tekort en voldoet niet aan de eisen van de scheepvaartondernemingen;
- de klantenkring die de meeste groei laat zien, namelijk uit de VS, Canada en Australië, verwacht op de schepen een grote luxe, die alleen met een hoger stroomverbruik kan worden bereikt. Het is belangrijk om aan wal hiervoor de vereiste randvoorwaarden te scheppen in de vorm van adequate infrastructuur (aansluitingen voor walstroom).
- Er is een moordende concurrentie met de zee-cruises, met name wat de luxe en het comfort betreft.

b) Dagtochtschepen

Er zijn vier nieuwe dagtochtschepen te water gelaten. Twee daarvan werden door de *Stern und Kreisschiffahrt GmbH*, de marktleider voor dagexcursies in Berlijn, in gebruik genomen.

Er is ook een nieuwe veerpont in gebruik genomen, die stroomafwaarts van Hamburg twee oevers van de Elbe met elkaar verbindt.

V. Exploitatieomstandigheden in 2012

In de drogeladingvaart kalfden de vrachtprijzen in de loop van het jaar verder af. Dit is het gevolg van de te grote capaciteiten en de normalisering van de waterstanden, in ieder geval als men die vergelijkt met de lage waterstanden in 2011. De vraag naar vervoer bracht geen echt positieve impulsen. De aanbodkant is onelastisch en gekenmerkt door een onverminderde overcapaciteit.

Ondernemingen die voor de crisis in grote, nieuwe schepen geïnvesteerd hebben, worden bijzonder zwaar getroffen door de lage vrachtprijzen. Deze ondernemingen moeten immers opkomen voor de financieringskosten. Ook in 2012 had de structurele onevenwichtige marktsituatie tot gevolg dat er transporten werden doorgevoerd tegen vrachtprijzen die niet kostendekkend waren.

¹³ Bron: IVR

¹⁴ Bron: Hader & Hader (2013), *The River Cruise Fleet Handbook 2013*

Naast de hoge financieringskosten vallen ook de brandstofkosten zwaar in het gewicht. Dit kan ook worden afgelezen aan de hand van de CBRB-gasolie-index, die in 2012 een stuk hoger lag dan in 2011. Het Nederlandse bureau voor de statistiek, CBS, meldt voor 2012 een omzetsdaling in de Nederlandse binnenvaart van ongeveer 7 %. In het jaar ervoor was er nog sprake van een groei van 11 %. Dit verschil kan niet door conjuncturele schommelingen worden verklaard (de conjunctuur was in 2011 eerder slechter dan beter dan in 2012), maar is aan de invloed van de waterstanden op de vrachtprijzen te wijten. De ongunstige verhouding tussen vraag en aanbod op de markt had in 2012 een rechtstreekse uitwerking op de vrachtprijzen en wel zonder dat lage waterstanden het leed verzachtten. De gecombineerde werking van lage vrachtprijzen en hoge brandstofprijzen heeft veel ondernemingen in 2012 de das omgedaan. Het aantal faillissementen nam toe en ook voor het komende jaar moet op een toenemend aantal faillissementen worden gerekend.

Niet alleen de binnenvaart, ook andere bedrijfstakken binnen het vervoerswezen worden met meer faillissementen geconfronteerd. Dit geldt vooral voor het wegvervoer, dat met vergelijkbare kostenstructuren te maken heeft (hoog aandeel brandstofkosten), en waar eveneens overcapaciteiten heersen.¹⁵

In de tankvaart zijn de economische omstandigheden de afgelopen jaren mede beïnvloed door de bouw van nieuwe dubbelwandige schepen. Ondernemingen die hoge investeringen hebben gedaan, zitten nu met hoge financieringskosten. De vrachtprijzen in de tankvaart zijn in 2012 weliswaar licht gestegen, maar de seizoensgebonden piek in het najaar viel zwakker uit dan het jaar ervoor. Dit kan worden verklaard aan de hand van de hogere waterstanden in 2012.

Alles bij elkaar genomen wijst de licht stijgende trend in de vrachtprijzen er echter op dat de tankvaart in tegenstelling tot de drogeladingvaart, er beter in slaagt niches op de markt te vinden. Met name de hoge kwaliteits- en veiligheidseisen schijnen de vorming van niches te bevorderen.

VI. Vooruitzichten voor de tweede helft van 2013 en voor 2014

De prognoses (IMF, diverse economische onderzoeksinstituten) gaan voor de tweede helft van het jaar uit van minder gunstige economische randvoorwaarden. Het reële BBP zal in de eurozone opnieuw licht teruglopen (- 0,3 %). Ook voor 2014 wordt geen echte, aanhoudende opleving verwacht, in het gunstige geval een zeer geringe groei.

In de individuele landen lopen de groeipercentages uiteen. Voor Zwitserland (dat geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds) zijn de conjunctuurprognoses in maart 2013 door het federale departement voor economische zaken, onderwijs en onderzoek opgesteld.

15

Zie daartoe de publicatie van ABN-Amro (2013), Sectormonitor Transport en Logistiek, november 2012.

Tabel 3: Reële economische groei in de eurozone, inclusief de afzonderlijke landen en prognoses voor de toekomst

Reëel BBP / wijzigingspercentage	Jaar							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
eurozone	3,0	0,4	-4,4	2,0	1,4	-0,6	-0,3	1,1
Land								
Duitsland	3,4	0,8	-5,1	4,0	3,1	0,9	0,6	1,5
Frankrijk	2,3	-0,1	-3,1	1,7	1,7	0,0	-0,1	0,9
Nederland	3,9	1,8	-3,7	1,6	1,0	-0,9	-0,5	1,1
België	2,9	1,0	-2,8	2,4	1,8	-0,2	0,2	1,2
Zwitserland					1,9	1,0	-1,3	2,1

Bron: International Monetary Fund, World Economic Outlook, april 2013. Voor Zwitserland: Eidgenössisches Department für Wirtschaft, Bildung und Forschung, maart 2013

Transportvraag in de drogelingvaart

Tegen de achtergrond van deze conjunctuurprognoses moet bij een weging van de tendensen voor de afzonderlijke goederen, voor het segment droge bulkgoederen, maar ook voor de containers, voor 2013 alles bij elkaar genomen met stagnatie worden gerekend. Voor het jaar 2014 mag een kleine stijging (1 tot 2 %) worden verwacht.

Transportvraag in de tankvaart

Het vervoer van chemische producten ontwikkelt zich momenteel zeer goed. Bij de aardolieproducten zal vanwege de gedempte aardolieprijs bij een gelijktijdige onverminderde structurele daling in het verbruik, eerder een stagnerend verloop zichtbaar worden. Onder de streep mag voor de tankvaart in 2013 en 2014 dankzij de chemische producten toch een stijging van de transportvolumina worden verwacht.

CONCLUSIE

Als gevolg van de economische crisis bevindt zich de binnenvaart, net zoals de andere vervoersdragers, in een moeilijke situatie. De vervoerde hoeveelheden nemen nauwelijks toe, zodat in de meeste goederensegmenten het voorcrisisniveau bij lange na niet bereikt is. Dit geldt vooral voor de drogelingvaart. In de tankvaart is dankzij de positieve ontwikkeling in de chemiesector het niveau van voor de crisis wel al weer bereikt en zelfs overschreden.

Ook ten aanzien van de vrachtprijzen toont de markt een tweeledig beeld: onverminderd lage waarden in de drogelingvaart, naast een over het algemeen vrij positief beeld in de tankvaart.

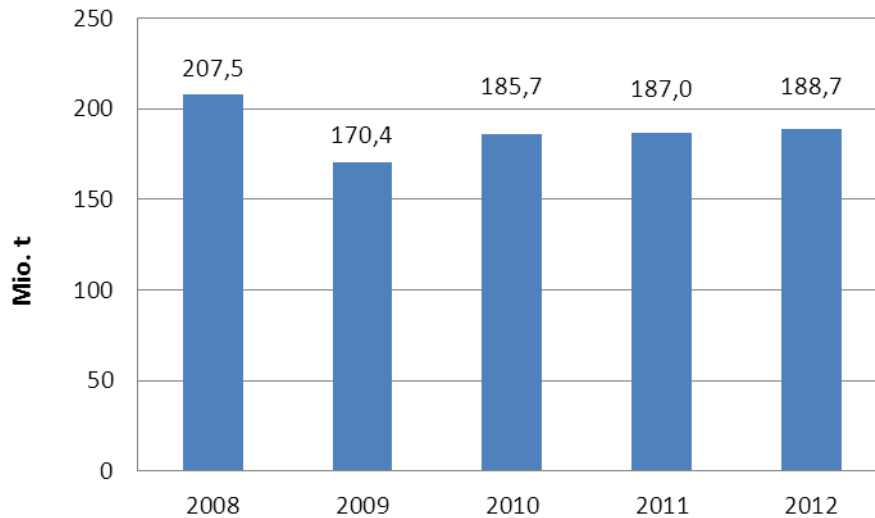
In de tankvaart betekent dit dat de inkomsten zich gunstig ontwikkelen. De redenen daarvoor zijn te herleiden op een andere positionering binnen concurrerende takken.

De tankvaart slaagt hierin door consequent op kwaliteitsaspecten te focussen (die gedeeltelijk door regelgeving is afgedwongen en samenhangt met veiligheid, dubbelwandige schepen, certificering door classificatiebureaus), zodat hier een kwaliteitsniche op de markt bezet wordt.

Een dergelijke marktnichestrategie zou daarom ook voor de drogelingvaart aan te raden zijn, waarbij hier vooral gedacht kan worden aan een verticale integratie binnen de logistieke keten (diensten met een toegevoegde waarde, serviceverlening, aanbieden van opslagmogelijkheden, etc.).

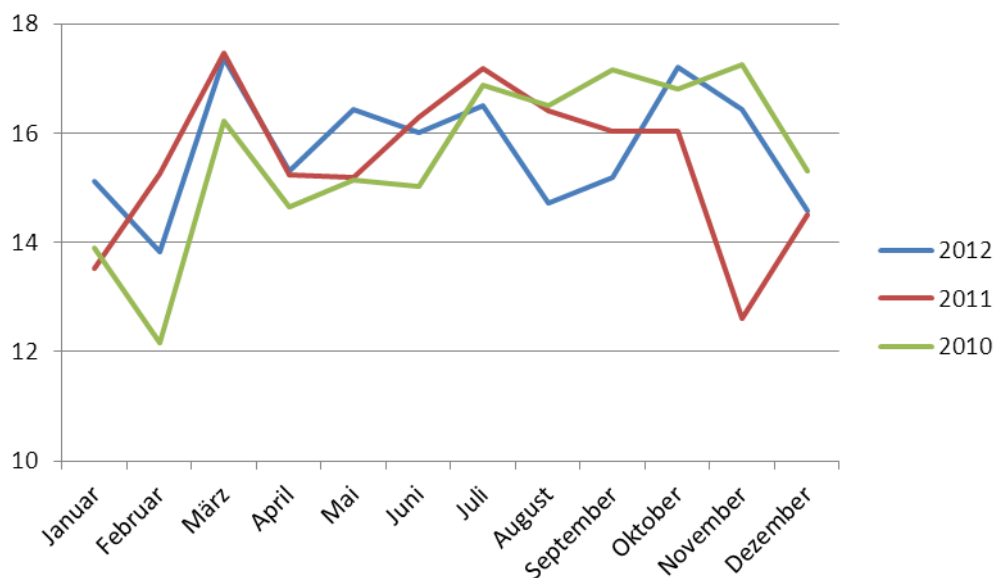
Afbeeldingen en tabellen

Afbeelding 1: Vervoer tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens 2008 – 2012 (in mln. t)



Bronnen: Destatis ; Berekeningen van het secretariaat van de CCR

Afbeelding 2 : Maandelijks vervoerde hoeveelheden op de traditionele Rijn (mln. t)



[Januari, Februari, Maart, April, Mei, Juni, Juli, Augustus, September, Oktober, November, December]

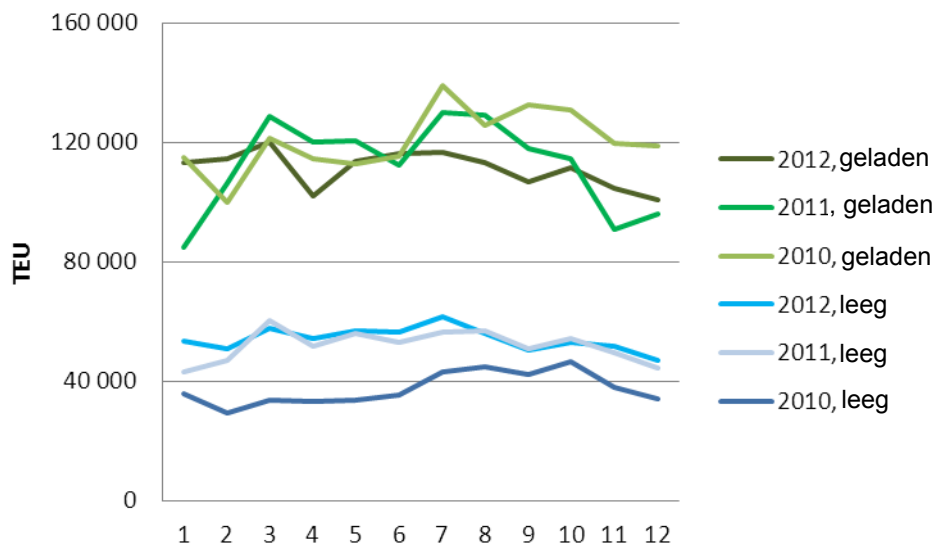
Bronnen: Destatis ; Berekeningen van het secretariaat van de CCR

Tabel 4: Containervervoer op de traditionele Rijn voor het gehele jaar 2012 *

Aantal containers		TEU		Vrachtgewicht in de containers (in ton)	
Leeg	Geladen	Leeg	Geladen	Leeg	Geladen
420.036	872.496	648.260	1.331.964	0	14.709.070
Totaal aantal = 1.292.532 containers		Totale hoeveelheid = 1.980.223 TEU		Totaal vrachtgewicht in de containers = 14.709.070 ton	

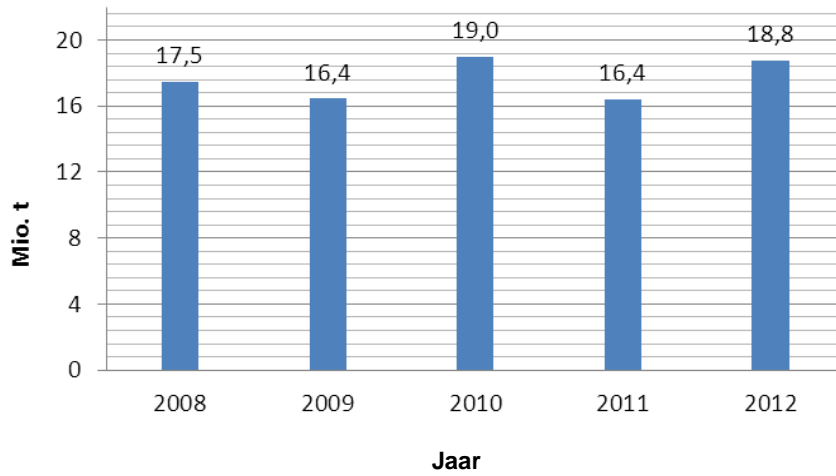
Bron: destatis; Berekeningen CCR * Rheinfelden tot aan Duits-Nederlandse grens

Afbeelding 3 : Containervervoer per maand (leeg en geladen) op de traditionele Rijn 2010 - 2012



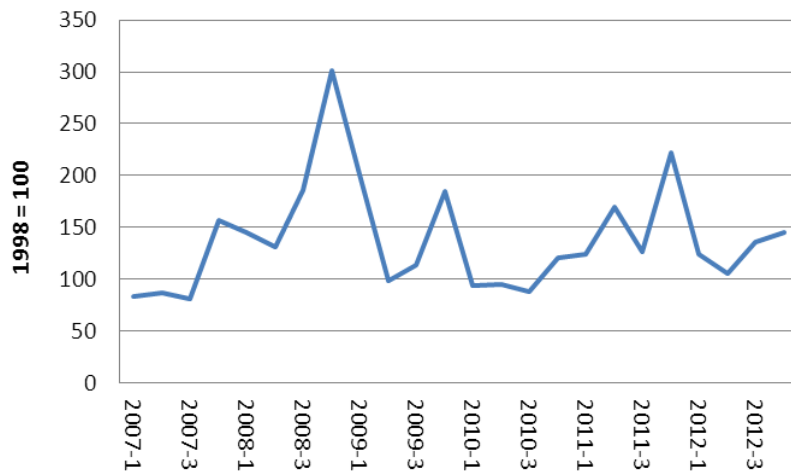
Bron: destatis

Afbeelding 4 : Vervoer van chemische producten op de traditionele Rijn op jaarbasis



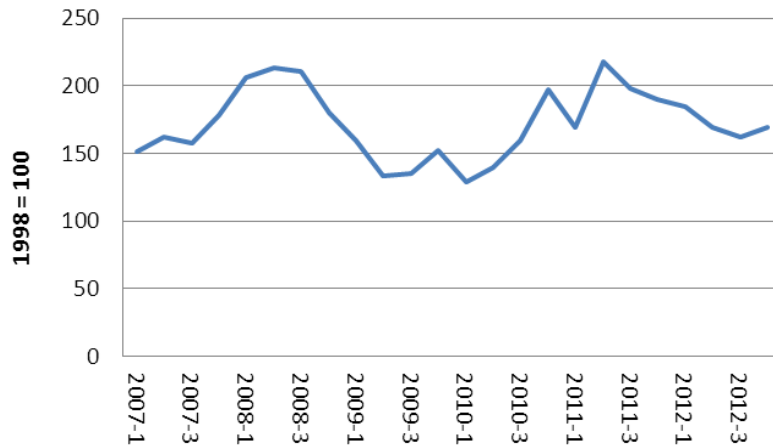
Bron: destatis; Berekeningen CCR

Afbeelding 5: Vrachtprijsindex in de tankvaart



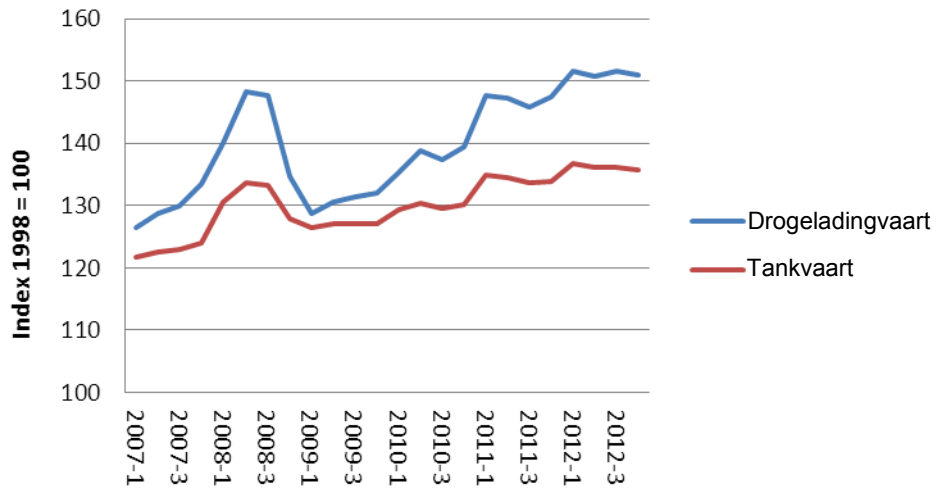
Bron: Panteia / Rabobank

Afbeelding 6: Vrachtprijsindex in de drogeladingvaart



Bron: Panteia / Rabobank

Afbeelding 7: Kostenindex in de tankvaart en in de drogeladingvaart



Bron: Panteia / Rabobank

Vooruitzichten voor 2014

Goederensegment	Productie/ invoer	Aandeel aan totaal vervoer	Te verwachten invloed op vervoersvraag (ten opzicht van voorafgaand jaar)
Landbouw	Nauwelijks groei	16,00%	0
Kolen	Meer ingevoerde kolen op grond van wereldwijd energiebeleid	19,00%	+
Staalindustrie: ertsen	Duitse staalproductie zal licht dalen vanwege structurele problemen	20%	-
Staalindustrie: ijzer & staal	Duitse staalproductie zal licht dalen vanwege structurele problemen	8,00%	-
Bouwmaterialen	Nauwelijks opleving van bouwactiviteiten	27,00%	0
Andere goederen / containers	Lichte groei in containersegment	10%	+
Vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart (totaal)			0
Aardolieproducten	Zijwaartse ontwikkeling bij de olieprijs, maar structureel afnemende hoeveelheden	60%	0
Chemie	Chemische industrie +2 %;	40%	+
Vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart (totaal)			+

Bronnen:

Eurofer
 Euracoal
 Verein deutscher Kohleimporteure
 Verband der chemischen Industrie
 CEFIC
 Prognoses van de CCR aan de hand van tijdreeksen en berekeningen

Ontwikkeling

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

Tabel 5: nieuw gebouwde schepen

Scheepstype	2008			2009			2010		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschip	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Vrachtduwbak	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		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392
Vrachtduwbakken	15	43 000		8	18 492	0
Totaal	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392
Motortankschepen	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333
Tankduwbakken	2	3 262	0	0	0	0
Totaal	86	185 262	90 500	39	117 000	33 333
Duwboten	2		1 268	1	878	4 083
Sleepboten	1		5 280	4	0	21.120
Totaal	3		6 548	5	878	25 203
Hotelschepen	10		12 420	23	0	44 136
Dagtochtschepen	9		2 421	4	0	1 131
Totaal	19		14 841	27	0	19 518

Bron: IVR

PROTOCOL 12

Schipperspatenten en bemanning

Geen besluit.

PROTOCOL 13

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitierglement (Artikelen 1.07, hoofdstuk 4, 4.07, 10.01, 11.02 tot en met 11.05, 12.01)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement, de volgende voorschriften van tijdelijke aard:

- a) Artikel 1.07, tweede lid – Eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers
(aangenomen bij Besluit 2007-II-18, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23),
- b) Hoofdstuk 4, titel en titel van Deel III – Navigatieapparatuur
(aangenomen bij Besluit 2007-II-24, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23),
- c) Artikel 4.07 titel, tweede lid – Navigatieapparatuur
(aangenomen bij Besluit 2007-II-24, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23),
- d) Artikel 4.07, eerste lid – Navigatieapparatuur
(aangenomen bij Besluit 2008-I-20, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23),
- e) Artikel 10.01, derde lid – Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheinau)
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23),
- f) Artikel 11.02 – Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23),
- g) Artikelen 11.03 tot en met 11.05 – Vervallen
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23),
- h) Artikel 12.01 – Meldplicht
(aangenomen bij Besluit 2007-II-20, laatst verlengd bij besluit 2010-II-23).

De voorschriften gelden van 1 december 2013 tot en met 30 november 2015.

PROTOCOL 14

Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 15

Wijzigingen van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 – Wijziging van het ROSR rekening houdend met de inwerkingtreding van editie 2.0 van de Inland AIS-teststandaard (artt. 7.06, derde lid, 24.02, tweede lid, 24.06, vijfde lid, Bijlage N, Deel I en Deel III)

1. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) schrijft voor Inland AIS-apparatuur een op de Inland AIS-teststandaard gebaseerde procedure voor de typegoedkeuring voor. Teneinde de overgang van editie 1.01 naar editie 2.0 van de teststandaard in aanmerking te nemen moeten de overeenkomstige voorschriften worden aangepast.
2. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren over de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De Centrale Commissie heeft bij Besluit 2007-I-15 de teststandaard voor Inland AIS, editie 1.0 aangenomen. Vanwege wijzigingen in de IEC-Standaard, waarop zowel de teststandaard als de maritieme AIS-standaard zijn gebaseerd, werd een herziening noodzakelijk. Editie 2.0 van de standaard is op 19 oktober 2012 in werking getreden.

Het ROSR schrijft voor Inland AIS-apparatuur een procedure voor de typegoedkeuring voor. De overeenkomstige voorschriften moeten worden aangepast om de nieuwe editie van de teststandaard in aanmerking te nemen. Bovendien zijn overgangsbepalingen nodig die vastleggen in hoeverre Inland AIS-apparatuur die over een niet op editie 2.0 gebaseerde typegoedkeuring beschikken, nog in schepen ingebouwd en gebruikt mogen worden.

In de zeevaart is op de dag van de publicatie van de nieuwe versie van de standaard het inbouwen van apparatuur met een typegoedkeuring overeenkomstig de tot nu toe geldige versie van de standaard niet meer toegestaan. Voor de binnenvaart is een dergelijk strenge regel niet noodzakelijk. Er kan een overgangperiode worden vastgesteld, waarin het inbouwen van apparatuur met een typegoedkeuring nog volgens de dan niet meer geldige versie van de teststandaard, in de binnenschepen is toegestaan. De voorziene duur van de overgangperiode is drie jaren.

Met de wijziging wordt beoogd rechtszekerheid ten opzichte van de Inland AIS-apparatuur met een typegoedkeuring die niet op editie 2.0 is gebaseerd, te scheppen. Bovendien wordt zo de overgang op Inland AIS-apparatuur met een uitgebreide functionaliteit ondersteund. Met deze apparatuur kan bijkomende informatie worden verzonden, hetgeen de veiligheid van de binnenvaart ten goede komt.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Van de voorgestelde wijzigingen van het ROSR zou kunnen worden afgezien of de voorgestelde overgangperiodes zouden gevarieerd kunnen worden. Verdere alternatieven betreffende de beoogde wijzigingen zijn er niet.

Consequenties van deze wijzigingen

Voor de inbouw van Inland AIS-apparatuur op binnenschepen is in de toekomst een typegoedkeuring op basis van editie 2.0 noodzakelijk. Daartoe moet een typegoedkeuring worden uitgevoerd.

Het concept van Inland AIS-apparatuur is afgeleid van dat van AIS-apparatuur van de klasse A voor de zeevaart. Voor de laatstgenoemde apparatuur zijn de nieuwe testvoorwaarden reeds van toepassing; apparatuur van de klasse A overeenkomstig de tot nu toe geldende voorschriften mogen niet meer worden ingebouwd. Daarom wordt de AIS-apparatuur, waarop de tot nu toe toegelaten Inland AIS-apparatuur is gebaseerd in principe niet meer gefabriceerd. Het uitvoeren van nieuwe typegoedkeuringsprocedures voor Inland AIS-apparatuur is dus onvermijdelijk.

Voor het uitvoeren van typekeuringen van AIS-apparatuur wordt in het algemeen gelijktijdig de procedure overeenkomstig de voorschriften voor de zeevaart en overeenkomstig de voorschriften van de Inland AIS-Standaard gehanteerd.

Editie 2.0 van de teststandaard is met oudere edities in zoverre gelijkwaardig dat het communiceren tussen twee verschillende apparatuurtypen qua overeenkomst met de desbetreffende teststandaard zonder probleem mogelijk is. Daarom kan een reeds aan boord geïnstalleerd Inland AIS-apparaat verder worden gebruikt.

Een reeds gefabriceerd, maar nog niet ingebouwd Inland AIS-apparaat, dat over een typegoedkeuring overeenkomstig de Inland AIS-teststandaard, editie 1.01, beschikt, mag gedurende een overgangperiode van drie jaren nog worden verkocht. Zo wordt vermeden dat fabrikanten of inbouwbedrijven belast worden met onnodige kosten. Daarna is de inbouw van deze apparatuur niet meer toegestaan.

De fabrikanten van Inland AIS-apparatuur hebben aan het opstellen van editie 2.0 van de Inland AIS-teststandaard meegewerkt. Noch de fabrikanten van de apparatuur noch het scheepvaartbedrijfsleven hebben onenigheid betreffende de aanname van de teststandaard of de voorgestelde wijzigingen van de voorschriften ter kennis gebracht.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het verwerpen van de wijzigingen zou tot rechtsonzekerheid leiden en Inland AIS-apparatuur met de uitgebreide functionaliteit zou eventueel langzamer een intrede in de binnenvaart doen.

Besluit

De Centrale Commissie,

strevend haar technische standaarden voortdurend en naar gelang de behoefte verder te ontwikkelen en aldus door technische innovaties de veiligheid van de binnenvaart te bevorderen,

bewust zijnde van het belang van een harmonisatie van de normen die voor AIS-apparatuur van de zee- en binnenvaart gelden,

gelet op de wens van de industrie en van het scheepvaartbedrijfsleven om over een duidelijke en eenduidige regelgeving te beschikken,

wetende dat ter vermindering van onnodige kosten tijdelijke overgangsbepalingen noodzakelijk zijn,

overwegende dat de Europese Unie niet over wettelijke voorschriften inzake de toelating van Inland AIS-apparatuur beschikt en dat daarom een besluit van de CCR ook de juridische ontwikkeling in de EU dient,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 7.06, 24.02 en 24.06 en van bijlage N van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

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

Bijlage

Bijlage bij protocol 15

1. *Artikel 7.06, derdelid, komt als volgt te luiden:*

„3. De Inland AIS-apparatuur moet van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Oeverstaten of van België op grond van de teststandaard (Besluit 2007-I-15), editie 2.0.

Aan de in bijlage N, deel I, vermelde voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur moet worden voldaan.

De teststandaard en de lijsten van de overeenkomstig bijlage N of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten AIS-apparatuur worden door de Centrale Commissie gepubliceerd.”

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

De vermelding bij artikel 7.06, derde lid, komt te luiden:

“7.06, lid 3	Inland AIS-apparatuur	Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.”
--------------	-----------------------	--

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

De vermelding bij artikel 7.06, derde lid, komt te luiden:

“7.06, lid 3	Inland AIS-apparatuur	Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.	1.12.2013”
--------------	-----------------------	---	------------

4. *Bijlage N wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Deel I, onderdeel A, komt te luiden:*

“A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur

De Inland AIS-apparatuur moet voldoen aan de in Besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de teststandaard, editie 2.0. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.”

b) *Deel III, punt 2, komt te luiden:*

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

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Volgnr.	Verklaring	Type	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

”.

c) *Deel III, punt 3, komt te luiden:*

„3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten Inland AIS-apparatuur

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

Volgnr.	Verklaring	Type	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Volgnr.	Verklaring	Type	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

”.

PROTOCOL 16

Reglement van onderzoek - Aanbevelingen krachtens artikel 2.19, 8a.12, tweede lid, 10.03 b, eerste lid, 10.03c, 14a.12, tweede lid, 15.01, vierde lid, 22a.06 en 24.04 vierde lid

Besluit

De Centrale Commissie,

verwijzend naar haar Besluit 1994-I-23, waarin het Comité Reglement van onderzoek wordt opgedragen, aanbevelingen te doen,

draagt de goedkeuring van aanbevelingen krachtens artikel 2.19, 8a.12, tweede lid, 10.03 b, eerste lid, alsook de artikelen 10.03c, 14a.12, tweede lid, 15.01, vierde lid, 22a.06 en 24.04, vierde lid, op aan de werkgroep Reglement van onderzoek.

De werkgroep Reglement van onderzoek stelt het Comité Reglement van onderzoek in kennis van de goedgekeurde aanbevelingen. De goedgekeurde aanbevelingen worden ter kennisname in de protocollen van de plenaire zittingen opgenomen en door het secretariaat op de website van de CCR openbaar gemaakt.

Indien in de werkgroep geen consensus kan worden bereikt, worden de ontwerpaanbevelingen voor besluitvorming aan het Comité Reglement van onderzoek voorgelegd.

Besluit 1997-II-28 komt hierdoor te vervallen.

PROTOCOL 17

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 18

Gondelkabelbaan over de Rijn bij Koblenz

Besluit

De Centrale Commissie,

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

onder verwijzing naar de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (bijlage bij Besluit 2012-I-3, in de versie van 17 oktober 2012),

stelt vast dat er voor een duurzaam bedrijf geen bezwaar aan verbonden is voor de scheepvaart.

Bijlage

Gondelkabelbaan over de Rijn bij Koblenz

1. Soort kabelbaan

Gondelkabelbaan

2. Locatie

Koblenz

3. Kmr

592,0

4. Algemeen

In het kader van de “Bundesgartenschau 2011” (floriade) in Koblenz is een gondelkabelbaan over de Rijn aangelegd.

In juli 2010 is de kabelbaan in bedrijf gesteld.

De bedrijfsvergunning is geldig tot 2014.

Nu heeft de stad Koblenz zich voor een duurzaam behoud van de kabelbaan uitgesproken.

Met het oog op de nagestreefde verlenging van het tijdelijke kabelbaanbedrijf waarvoor tot nu toe een geldigheidsduur tot uiterlijk 30-06-2014 was toegestaan, is echter vanwege van de ligging in het UNESCO werelderfgoed Oberes Mittelrheintal een besluitvormingprocedure van de bevoegde instellingen van de UNESCO vereist.

Voor de afstemmingsprocedure met alle betrokken partijen moet de bedrijfsvergunning vooralsnog tot en met 30-06-2016 worden verlengd. Wanneer de afstemming is voltooid moet een beslissing voor een toekomstige voortzetting van de exploitatie worden genomen. Er wordt naar een blijvend behoud van de kabelbaan gestreefd.

5. Doorvaartbreedte

De doorvaartbreedte wordt niet beperkt. Beide pijlers bevinden zich buiten de waterweg.

6. Minimale doorvaarthoogte

MHW = NN + 64,02 m

De minimale doorvaarthoogte is NN + 76,88 m = MHW + 12,86 m

De doorvaartbreedte met een hoogte van MHW + 9,10 m is over gehele breedte van het vaarwater gegeven.

De dichtstbijzijnde brug bevindt zich bij kmr 590,9. De doorvaarthoogte van die brug bedraagt MHW + 10,18 m.

7. Markering van de kabelbaan (verkeerstekens)

Een markering in de zin van het RPR is niet voorzien.

8. Weergave van de kabelbaan op het radarbeeld

De kabelbaan is met 8 radarreflectoren uitgerust.
Hij is goed herkenbaar op het radarbeeld.

9. Het plaatsen van de kabelbaan, de werkzaamheden

De kabelbaan is gebouwd en in bedrijf.
Overeenkomstig punt 4 zijn er plannings gaande voor een duurzaam bedrijf.

Aanhangsels:

Radartechnische beoordeling van de FVT van 11-07-2007
Situatieschets en lengtedoorsnede, schets nr. 20002846P200200

(De aanhangsels kunnen in document TP (10) 17 worden gevonden.)

PROTOCOL 19

Trambrug Straatsburg-Kehl

Besluit

De Centrale Commissie,

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

onder verwijzing naar de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (bijlage bij Besluit 2012-I-13, in de versie van 17 oktober 2012),

onder de voorwaarde dat voordat de werkzaamheden worden gestart het vaarwater aan de Franse zijde van de Rijn wordt vrijgemaakt,

ervan uitgaand dat gedurende de bouwfase de doorvaartbreedte aan de Franse zijde wordt gestremd en het scheepvaartverkeer aan de Duitse zijde over een vaargeulbreedte van 78 m in beide richtingen plaats vindt,

beveelt aan, de tijdens de bouwfase vereiste stremmingen van het vaarwater met de nodige stremmingen van de sluizen van de Boven-Rijn af te stemmen,

keurt, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten de bouw van de trambrug Straatsburg-Kehl goed.

Bijlage

Nieuwe brug over de Rijn tussen Straatsburg en Kehl

1. **Soort:** nieuwe brug over de Rijn tussen Straatsburg en Kehl.
2. **Plaats:** Straatsburg/Kehl.
3. **Kmr:** 293,55.
4. **Algemeen:**
 - Soort werkzaamheden: bouw van een nieuwe brug.
 - Overspannen bouwwerk: de Rijn.
 - Plaats van de brug: tussen de pont de l'Europe (kmr 293,50) en de spoorbrug (kmr 293,70).
 - Vorm van de brugconstructie: brug met twee liggers in double bowstring, d.w.z. elke ligger wordt gedragen door een in tweeën gesplitste boog.
 - Bouw materiaal: Steunpunten van gewapend beton, draagconstructie en boog van staal.
 - Aantal pijlers in de rivier: één centrale pijler in één lijn met de centrale pijler van de pont de l'Europe en met de centrale pijler van de nieuwe spoorbrug.
 - Aantal pijlers in de vaargeul/het vaarwater: 0 in de vaargeulen, één tussen de vaargeulen.
 - Breedte van de brugconstructie in dwarsdoorsnede: volle breedte.
5. **Doorvaartbreedte:**
 - Doorvaartopeningen: ~153 m = 60 + 15 + 78.
 - Breedte van het vaarwater: 60 m aan de Franse zijde + 78 m aan de Duitse zijde.
 - Minimumdoorvaartbreedte permanent beschikbaar ter hoogte van het geplande bouwwerk: tijdens de fasen van werkzaamheden: 50 m aan de Franse zijde + 50 m aan de Duitse zijde (zie bijgevoegde veiligheidsinstructies)
6. **Minimalsnelheid:** circa 1,5 m/s (maximale stroomsnelheid 3 m/s)
7. **Minimale doorvaartprofiel:** 7 m
 - Onderzijde van de vrije doorsnede van de brug ter hoogte van het vaarwater: 146,26 NGF.
 - HWS: 144,88 NGF.
 - Doorvaarthoogte van het bouwwerk: 7,38 m.
8. **Tekens en veiligheid:** zie uittreksel van het bijgevoegde programma.
9. **Werkzaamheden:**
 - Bouwwijze:
 - vervoer van de liggers per duwbak uit België.
 - opslag op de Duitse oever per montage (platform aan de oever + 140,50 buiten bereik van hoogwater).
 - plaatsing van elke ligger per duwbak.
 - Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperkingen:
 - lossen op de montageplaats – stremming van de Duitse doorvaart gedurende ten hoogste 12 uur (twee stremmingen, één voor elke ligger)
 - plaatsen van de Duitse ligger – stremming van de Duitse doorvaart gedurende ten hoogste 12 uur
 - plaatsen van de Franse ligger – stremming van beide doorvaarten gedurende ten hoogste 12 uur

Situatie, bovenaanzicht, profielen: zie bijgevoegde foto en schema's

- Schema 1.1 - Algemeen bovenaanzicht en lengteprofielen
- Schema 2.1 – Bovenaanzicht – lengteprofiel - dwarsprofiel
- Schema 2.4 – Pijler P2
- Schema 2.7 – Functioneel dwarsprofiel

(De bijlagen kunnen in document IEN (13) 21 rev. 1 worden gevonden.)

PROTOCOL 20

Watertoevoer eiland Rohrschollen

Besluit

De Centrale Commissie,

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

onder verwijzing naar de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (bijlage bij Besluit 2012-I-13, in de versie van 17 oktober 2012),

keurt, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten de bouw van de waterwinning goed,

verzoekt de Franse delegatie over de voltooiing van de maatregel en over de daarna tijdens het bedrijf van de waterwinning waargenomen zijstromingen verslag uit te brengen.

Bijlage

Verwezenlijking van een waterwinning voor het herstel van de dynamiek van de alluviale Rijnhabitats op het eiland Rohrschollen in Straatsburg

1. Natuur

Waterwinning aan het kanaal van de krachtcentrale (scheepvaartkanaal) van het stuwpan van Straatsburg (*zie aanhangsel 1: wijziging van de locatie van het project*)

2. Plaatsen

Eiland Rohrschollen, in de onmiddellijke nabijheid van de toegangsweg naar de stuw van Straatsburg op de zuidelijke kop van het eiland. (*Zie aanhangsel 2: situatieschets*)

3. Rijn-km

Kmr. ~284,200

4. Algemene bepalingen

Het eiland Rohrschollen is representatief voor een specifiek milieu in Europa: oobos in het Rijnland. Dit gebied is in 1997 tot nationaal natuurgebied uitgeroepen vanwege de opmerkelijke ecologische betekenis. Het landschap verliest echter geleidelijk het alluviale karakter. In hydraulisch opzicht is alleen een passieve overstroming in het kader van het hoogwatermanagement overgebleven, met een geringe frequentiemogelijkheid en een heel geleidelijk verlopende hoog- en laagwatercyclus. De alluviale aard van het gebied is hierdoor gedeeltelijk hersteld, maar de veel drastischer impact van hoogwaterstanden uit het verleden ontbreekt.

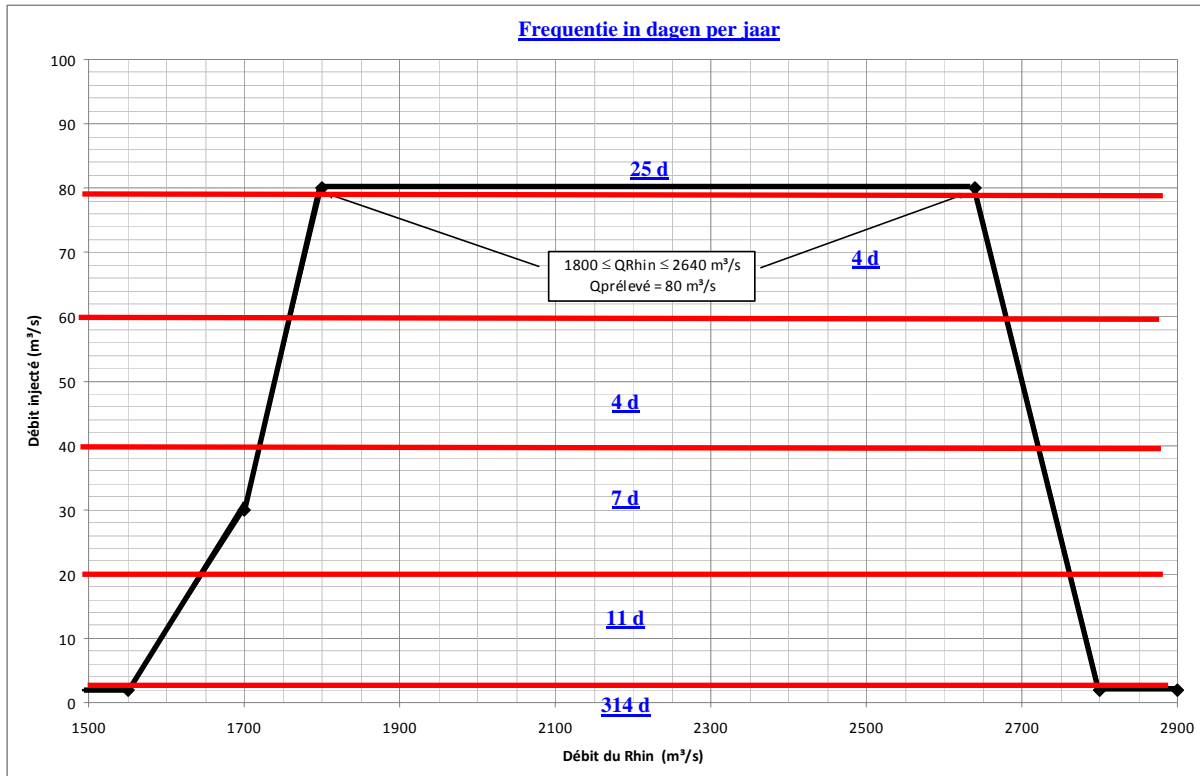
De geplande waterwinning maakt deel uit van een project waarmee, door middel van het creëren van dynamisch ecologische overstromingen bij hoogwaterstanden op de Rijn, het herstel van het vochtige en alluviale karakter van het gebied wordt beoogd. Dit project resulteert uit een overleg dat is gestart zodra het gebied tot natuurreservaat werd uitgeroepen, en is in het beheerplan opgenomen. Het project sluit aan op de prioritaire doelstelling van het Natura 2000-gebied 'Rhin-Ried-Bruch' om de alluviale functies te herstellen (nieuwe dynamiek voor de alluviale zones) en maakt tevens deel uit van de vereiste maatregelen die in het doelstellingsdocument voor het Natura 2000-gebied 'Secteur alluvial Rhin Ried Bruch, Bas-Rhin' worden genoemd.

Dit project voor het herstel van de dynamiek van de alluviale Rijnhabitats op het eiland Rohrschollen wordt gedragen door de stad Straatsburg, de beheerder van het natuurgebied, en gefinancierd in het kader van het programma LIFE+ Nature. Het eiland Rohrschollen heeft inderdaad alle kenmerken om proefondervindelijk te kunnen aantonen dat het herstel van een dynamiek, in samenhang met het natuurlijke afvoerregime van een grote rivier, het duurzame behoud van deze opmerkelijke rivierhabitats mogelijk maakt. Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met de volgende technische partners: Agence de l'Eau Rhin-Meuse, EDF, Regio Alsace, Departement Bas-Rhin, DREAL Alsace, ONEMA, Voies Navigables de France, Regierungspräsidium Freiburg en Wasser-und Schifffahrtsamt Freiburg.

Het project voorziet onder andere de aanleg van een waterwinning in de Rijn, hetgeen de mogelijkheid biedt om bij hoogwaterstanden op de Rijn een debiet van ten hoogste 80 m³/s en buiten de hoogwatersituaties een permanent debiet van 2 m³/s naar het eiland te voeren. Buiten het kunstwerk van waterwinning voorziet het project tevens de aanleg van een regulering van het debiet, een toevoerkanaal van de waterwinning naar de interne waterloop van het eiland (het Bauerngrundwasser) en benedenstrooms een aantakking van het Bauerngrundwasser aan de Oude Rijn (*zie aanhangsel 3: bouwtekeningen en aanhangsel 4: perspectieftekening*). De extra watertoevoer (buiten het permanente debiet) geschiedt volgens een vastgestelde regel waarbij, rekening houdend met de afvoer van de Rijn, ervoor wordt gezorgd dat de interferentie met de stroomopwekking van de waterkrachtcentrale Straatsburg of met het hoogwatermanagement bij de stuw Kehl-Straatsburg nihil is. Aldus wordt de extra watertoevoer gestart bij een afvoer van de Rijn van 1 550 m³/s en onderbroken zodra de afvoer 2 800 m³/s bereikt.

Het principe van de regel betreffende de omvang van de waterwinning (afbeelding 1) is als volgt:

- continue minimale afvoer van $2 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistisch 314 dagen per jaar;
- variabele waterwinning van 0 à $20 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistisch 11 dagen per jaar;
- variabele waterwinning van 20 à $40 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistisch 7 dagen per jaar;
- variabele waterwinning van 40 à $60 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistisch 4 dagen per jaar;
- variabele waterwinning van 60 à $80 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistisch 4 dagen per jaar;
- waterwinning van $80 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistisch 25 dagen per jaar.



Afbeelding 1: Regel van de waterwinning

Legende: débit injecté = waterwinning; débit du Rhin = afvoer van de Rijn

Conclusie van de algemene aspecten:

314 dagen per jaar is de waterwinning niet in werking. Anders gezegd, 86% van de tijd blijft de bestaande situatie onveranderd.

5. Doorvaartbreedte

De locatie van de waterwinning bevindt zich bij kmr. 284,200. Op deze plaats (afbeelding 2) is

- de totale breedte van het water in het kanaal 144 m;
- de breedte van het vaarwater (diepgang van meer dan 3 m) 128 m;
- de minimumbreedte voor de scheepvaart 88 m (zie aanhangsel 5: vaarwegprofiel van de Rijn).

Het geplande kunstwerk steekt, haaks op het kanaal, ten hoogste 8 m in het water, maar komt niet in het deel van het vaarwater, waarvan de breedte 128 m bedraagt (zie aanhangsel 6: doorsnede van het deel van het kunstwerk dat zich onder water bevindt).

Conclusie betreffende de afmetingen van de doorvaartopening

De conclusie is dat de directe impact van het kunstwerk op de scheepvaart nihil is, Aangezien geen enkel fysiek element zich in het vaarwater bevindt.

6. Zijstromingen

Voor de analyse van de zijstromingen is een tweedimensionale modelvorming gerealiseerd. Dit model is door een in rivierhydraulica gespecialiseerd onderzoeksbureau (SAFEGE) opgesteld.

Het studieverlag is in aanhangsel 7 vermeld. De conclusies van de studie zijn navolgend samengevat.

In de meest ongunstige situatie, dat wil zeggen bij

- een afvoer van 1550 m³/s in het toevoerkanaal;
- een afname van 80 m³/s bij de waterwinning;

worden zijstromingen van meer dan 0,3 m/s tot 10 m afstand van de oever waargenomen. Deze zijstromingen beslaan dus slechts 2 m van de 128 m brede vaargeul.

Conclusie betreffende de zijstromingen:

De conclusie is dat over een breedte van 126 m van het vaarwater geen zijstromingen van meer dan 0,3 m/s voorkomen.

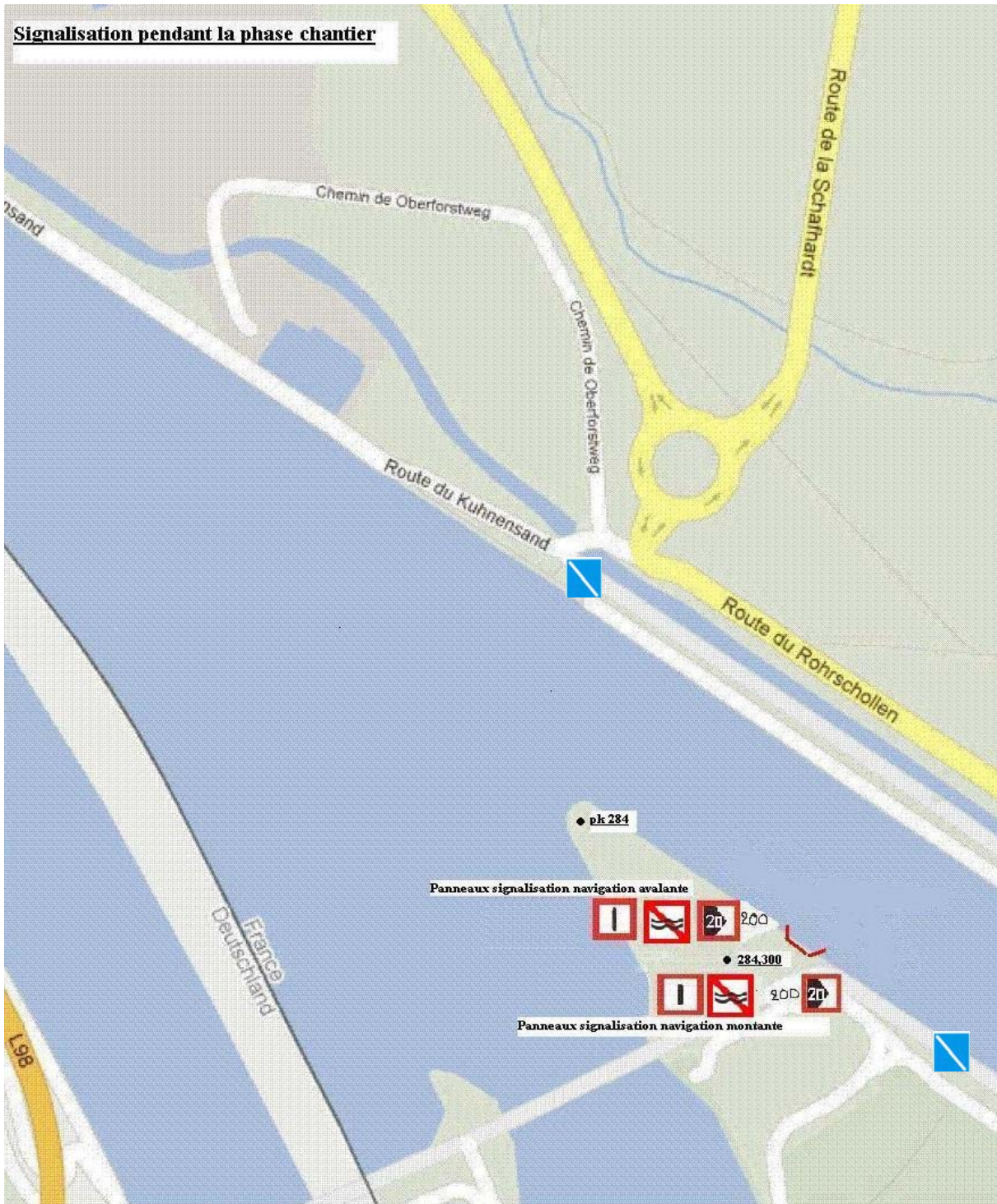
7. Verkeerstekens

7.1 Tijdens de bouwwerkzaamheden vinden alle ingrepen vanaf de oever plaats. Alleen de duikers voeren in de loop van de maand juli gedurende twee weken werkzaamheden in het kanaal uit.

In die periode zullen specifieke verkeerstekens worden geplaatst (zie afbeelding 2). Opdat de duikers geen last ondervinden van golfvorming wordt een bericht aan de scheepvaart uitgegeven.

De scheepvaart wordt niet gestremd en zal tijdig worden geïnformeerd over de werkzaamheden die in de nabijheid van de vaargeul worden uitgevoerd.

Afbeelding 2: tijdelijke verkeerstekens tijdens de bouwwerkzaamheden

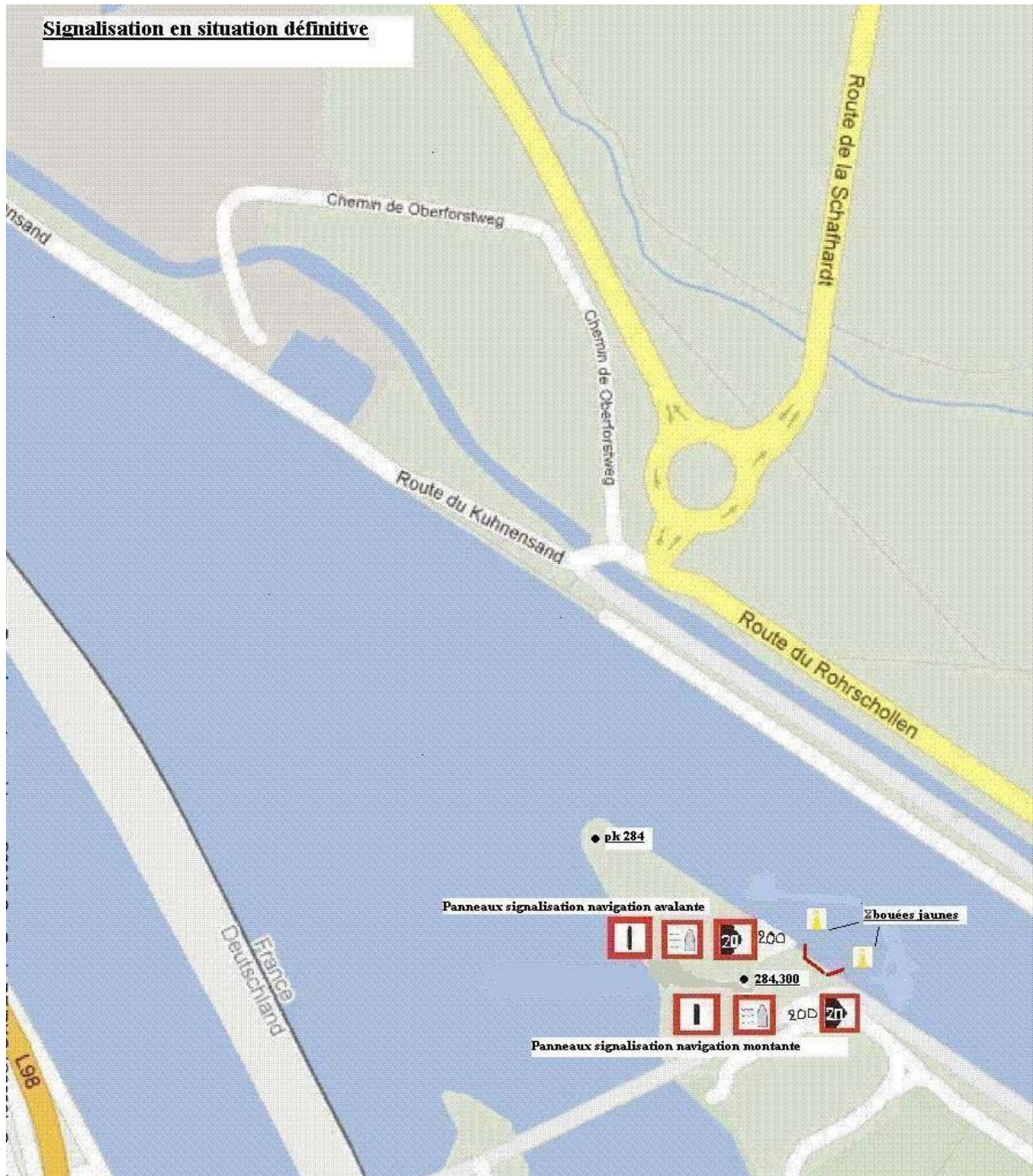


legende: Signalisation pendant la phase chantier = verkeerstekens tijdens de bouwwerkzaamheden; panneaux signalisation navigation avalante = verkeerstekens voor de afvaart; panneaux signalisation navigation montante = verkeerstekens voor de opvaart

7.2 In de definitieve fase (zie afbeelding 3), worden borden geplaatst voor het signaleren van het gevaar van zijstromingen, en moet 10 m van de vaargeul onbruikbaar worden verklaard voor het verkeer. Rekening houdend met een veiligheidsmarge wordt een koersverlegging van 20 m voorgesteld:

- voor de afvarende schepen, aan de zuidpunt van het eiland;
- voor de opvarende schepen: ter hoogte van de sluis van Straatsburg.

Afbeelding 3: verkeerstekens in de definitieve fase 



legende: signalisation en situation définitive = verkeerstekens in definitieve situatie; panneaux signalisation navigation avalante = verkeerstekens voor de afvaart; 4 bouées jaunes = 4 gele boeien; panneaux signalisation navigation montante = verkeerstekens voor de opvaart

Om de kleine schepen te waarschuwen wordt een zwaailicht op de kop van het kunstwerk geplaatst, dat in werking wordt gezet zodra de waterwinning wordt geopend.

8. Werkzaamheden

De werkzaamheden worden aan de oevers of op het kanaal uitgevoerd en zullen slechts geringe (of zelfs geen) gevolgen voor de scheepvaart hebben. De belangrijkste ingrepen in het kanaal zijn:

- doorzagen van de betonnen bekleding door duikers;
- heien van de damwandprofielen vanaf de oever;
- plaatsing van een prefabkofferdam.

De tijdelijke verkeerstekens worden gedurende twee weken geplaatst, zoals dit voorgaand is beschreven (7.1).

Aanhangsels:

Aanhangsel 1 - Motivering van de keuze van de locatie van het kunstwerk

Aanhangsel 2 - Situatieschets

Aanhangsel 3 - Bouwtekeningen (bovenaanzicht, doorsneden)

Aanhangsel 4 - Perspectieftekening van het kunstwerk

Aanhangsel 5 - Vaarwegprofielen (ontleend aan Wasserstrassenprofil_nl.pdf)

Aanhangsel 6 - Doorsnede van het deel van het kunstwerk dat zich onder water bevindt

Aanhangsel 7 - Hydraulische studie over het gevaar zijstromingen te veroorzaken

(De aanhangsels kunnen in document IEN (13) 23 = IEN/G (13) 23 worden gevonden.)

PROTOCOL 21

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2012-I-14)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

neemt op grond van informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu, kennis van de geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

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

stelt vast dat deze maatregelen

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

Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Duitse Rijn
in 2013**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336,0 - 338,0	In uitvoering	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0 - 352,0	In uitvoering	Geen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	<u>Aanvang:</u> 1999 <u>Einde:</u> 2011/2012	Geen
4	Aanleg van een ligplaats bij Sondernheim	380,700 - 381,000	<u>Aanvang:</u> maart 2013 <u>Gereed:</u> mei 2013	Geen
5	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (1)	in de sector van 352,070 - 393,400	<u>Aanvang:</u> september 2013 <u>Gereed:</u> oktober 2013	Geen Eventueel afzonderlijke verkeersregelingen
6	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (2)	386,200 - 387,100	<u>Aanvang:</u> juni 2013 <u>Gereed:</u> augustus 2013	Geen Maar afzonderlijke verkeersregelingen
7	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (3)	Lampertheimer Altrhein 0,100 - 2,200	<u>Aanvang:</u> mei/juni 2013 <u>Gereed:</u> juni 2013	Geen Maar afzonderlijke verkeersregelingen
8	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (4)	442,540 - 443,300	<u>Aanvang:</u> februari 2013 <u>Gereed:</u> maart 2013	Geen Maar afzonderlijke verkeersregelingen
9	Sedimentbeheer Midden-Rijn a) Sedimentopstuwung Weisenau b) Sedimentaanvulling Wallersheim	493,3 - 494,5 593,0 - 596,4	28e baggerfase: medio tot eind 2013 toewijzing: 14.12.2012 <u>Uitvoering:</u> februari 2013 t/m juli 2013	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
10	Hoogwaterbekken Rees	833,5 - 838,5	<u>Aanvang</u> : september 2009 <u>Gereed</u> : maart 2015	Geen
11	Sedimentaanvulling "bovenloop van de Neder-Rijn"	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	<u>Aanvang</u> : einde 2013 <u>Gereed</u> : eind 2018	Geen
12	Sedimentaanvulling "midden Neder-Rijn" fase 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	<u>Aanvang</u> : medio 2012 <u>Gereed</u> : eind 2015	Geen
13	Sedimentaanvulling "benedenloop Neder-Rijn"	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 832,0 832,0 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 858,0	<u>Aanvang</u> : maart 2008 <u>Gereed</u> : december 2013	Geen
14	Bodemstabilisatie Spyk	851,8 rechter- oever	<u>Aanvang</u> : juni 2012 <u>Gereed</u> : medio 2013	Geen
15	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Dbg.-Rijn		<u>Voltooiing</u> : gepland in 2013/14	Geen
16	Aanleggen van een autoparkeerplaats in de fiscale haven Emmerich	851,8 rechter- oever	<u>Aanvang</u> : begin 2013 <u>Gereed</u> : Najaar 2013	Geen
17	Verwijdering kribkolken in de sector WSA Duisburg Rhein		<u>Aanvang</u> : september 2013 <u>Gereed</u> : december 2014	Geen
18	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Keulen		<u>Voltooiing</u> : gepland in 2013	Geen
19	Aanleggen van een 2-kegel-ligplaats in de fiscale vluchthaven Keulen-Mülheim	691,4 rechter- oever	<u>Aanvang</u> : medio 2013 <u>Gereed</u> : eind 2014	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn
in 2012 – 2013**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	860	Vertraging in de planningsfase, maatregel op lange termijn	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Grensproject Spijk	857	Bodemstabilisatie door vaste laag en zandsuppletie, de werkzaamheden zijn gestart in 2012, doorlopend project	Enige hinder tijdens de werkzaamheden, op middellange termijn verbeterde diepgang
4	Project kribverlaging in het kader van Ruimte voor de Rivier Fase 2	887 – 899	Programma kribverlaging fase 2 wordt in 2012 voortgezet	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
	Kribverlaging Fase 3 met aanleg Langsdammen kmr 911-922	911 – 954	Vorbereiding realisatie 10 kilometer langsdam Uitvoering Fase 3 start in juni 2013 en duurt tot eind 2015	
5	Nieuwbouw verkeersbruggen Nijmegen en Ewijk	885,785 893,700	Nieuwbouw van de bruggen Nijmegen en Ewijk De bouw van beide bruggen is in 2011 begonnen en de voltooiing is gepland voor respectievelijk 2013 en 2014	Stremming van maximaal 10 uur, intensieve begeleiding en tijdige berichtgeving aan de scheepvaart
6	Plannen voor aanleg van nevengeulen (Ruimte voor de Rivier)	Diverse locaties	In voorbereiding	Enige hinder bij aanleg van in- en uitstroomblocaties
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
7	Algemene renovatie van de sluisen en stuwdammen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Toestemming is gegeven voor verdere uitwerking. Plan wordt voorbereid	Geringe gevolgen

PROTOCOL 22

**Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals
in de sector stroomafwaarts
Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim
Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim
in 2012
(2012-I-15)**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

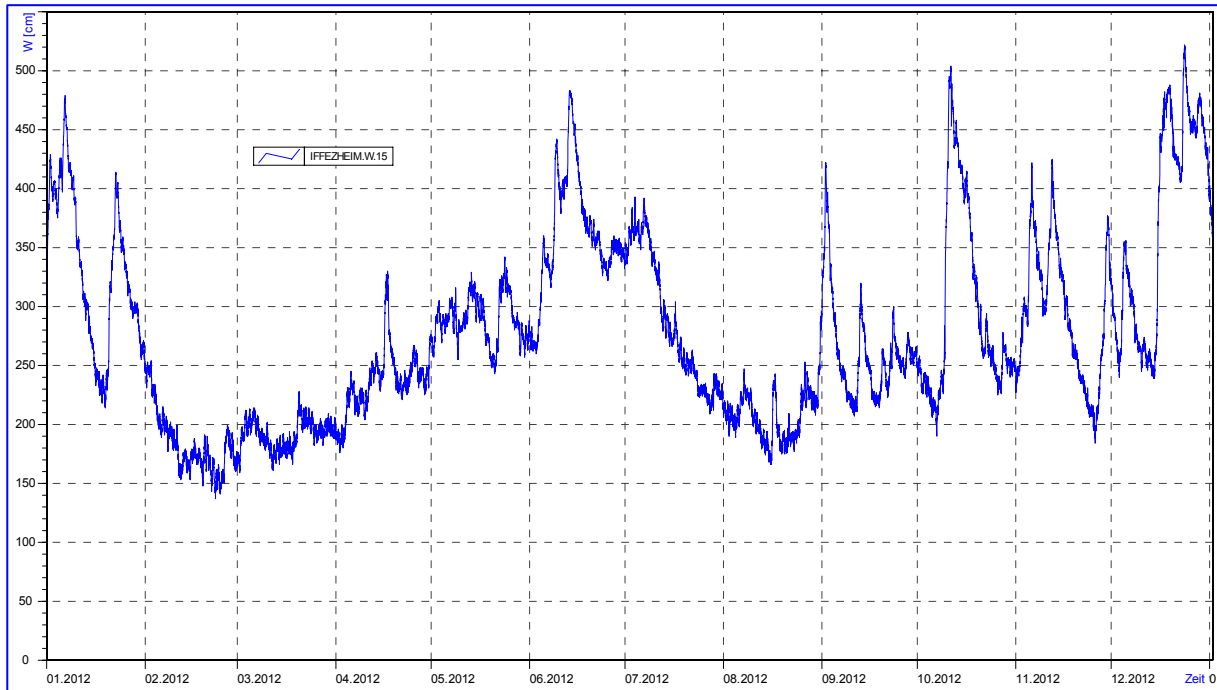
neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu en in het bijzonder van het volgende:

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluis bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.

Bijlage

Controle van de door de overeenkomst bepaalde waterstand voor het jaar 2012

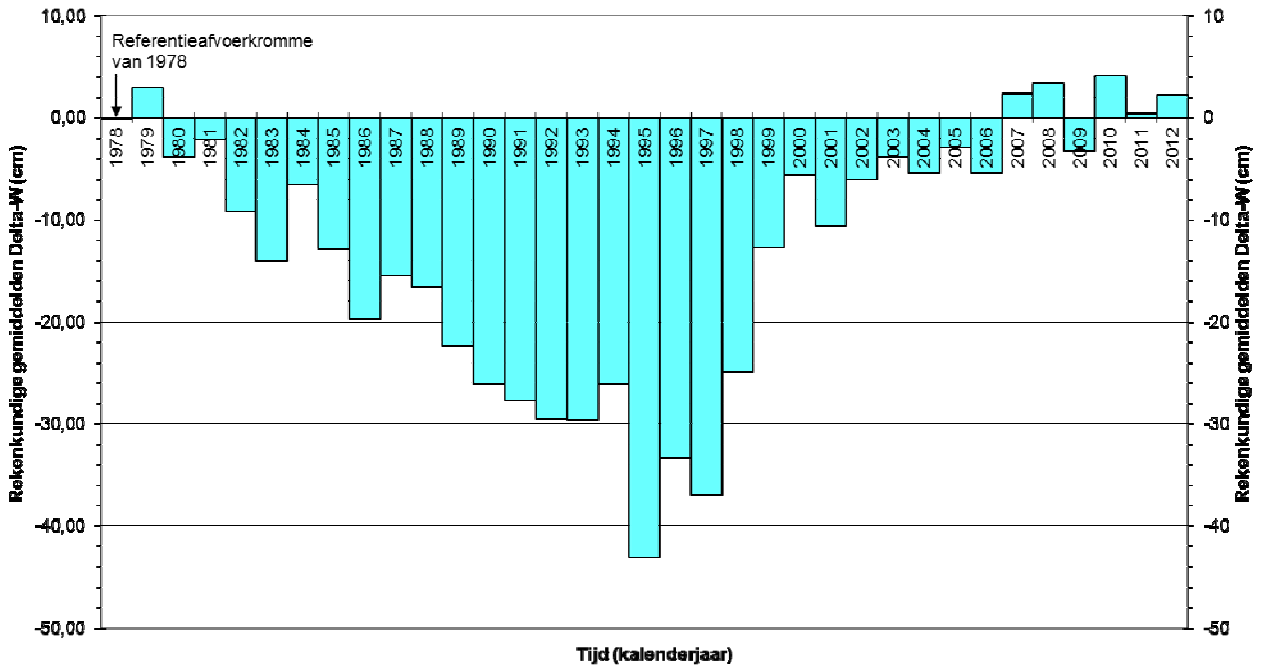
Het jaar 2012 werd niet door extreme laagwaterperiodes gekenmerkt. Een afvoer van minder dan $600 \text{ m}^3/\text{s}$ heeft zich in 2012 niet voorgedaan. De kleinste afvoerwaarde werd op 23 februari geregistreerd bij een waterstand van 137 cm (= 111,43 m + NN) en een afvoer van ca. $655 \text{ m}^3/\text{s}$.



Bij de peilschaal van Iffezheim (kmr 336,200) zijn 22 afvoermetingen uitgevoerd. De waarden lagen tussen 913 en $2820 \text{ m}^3/\text{s}$. Deze metingen zijn tussen 10 januari en 20 december 2012 uitgevoerd.

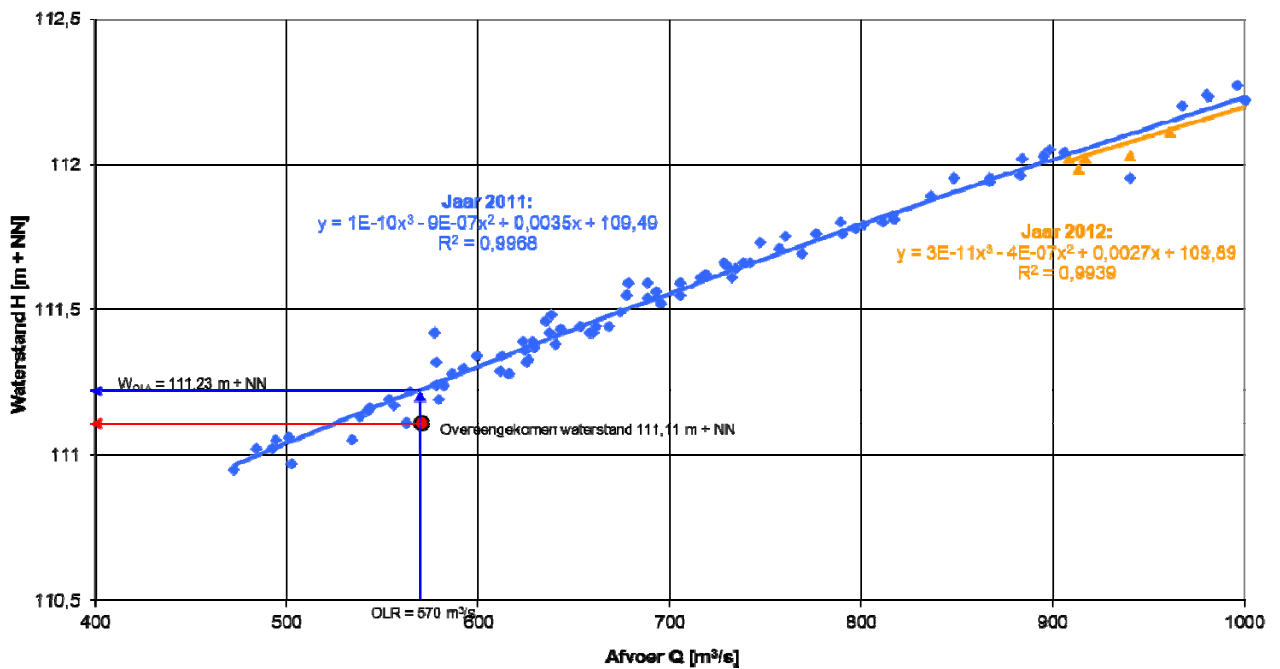
Het rekenkundige gemiddelde van de Delta-W-waarden ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim van 1978 (referentieafvoerkromme) ligt met ca. 2 cm iets boven de waarde van 1978.

Jaarlijkse rekenkundige gemiddelden van de Delta-W-waarden (Wgem-Wber) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim (kvr 336,200) van 1978, door de jaren heen, uitsluitend voor afvoerwaarden <MQ



Uitgaande van het diagram “Afvoer en waterstanden in de OLA/OLR-sector bij de peilschaal Iffezheim” in 2011 en 2012 (uitsluitend meetwaarden met $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$) toont het kalenderjaar 2012 geen wezenlijke wijziging ten opzichte van 2011. De huidige waterspiegel bij OLA kan nog altijd met $111,23 \text{ m} + \text{NN}$ worden aangenomen en ligt dus boven de overeengekomen waterstand van $111,11 \text{ m} + \text{NN}$.

Afvoer en waterstanden in de OLA/OLR-sector bij de peilschaal van Iffezheim in 2011 en 2012 (uitsluitend meetwaarden met $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)



PROTOCOL 23

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 23

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIEREGLLEMENT

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
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013				14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013				15.2.2013

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
		I	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
		I	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	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 Fahrgastschiffahrt 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 20.12.2012 ¹	**)	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 20.12.2012 ¹	**)	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 20.12.2012 ¹	**)	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.

¹ Ergänzungen / Präzisierungen

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	20.12.2012	**)	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	¹	**)	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 20.12.2012 ²	**)	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	20.12.2012	**)	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	20.12.2012	**)	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

*) 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.

¹ Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

² Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungs- ordnung 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
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f) (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008				14.2.2013
		W	1.4.2013					

3. Reglement patenten: Inwerkingtreding

PATENTREGLEMENT RIJN

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

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

¹ Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

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
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
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013					29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013					15.2.2013

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

5.1 Rijnvaartpolitiereglement (Besluit 2003-I-22)

Guidelines and Recommendations for River Information Services, Edition 3.0
(separaat)

5.2 Rijnvaartpolitiereglement (Besluit 2006-I-21)

Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart, editie 1.2
(separaat)

5.3 Rijnvaartpolitiereglement (Besluit 2006-II-23)

Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie april 2013 –
23.4.2013
(separaat)

6.1 Comité Reglement van onderzoek: (Besluit 2010-II-27)

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 14 D-65232 Taunusstein	T: +49 (0)6128 744-328 F: +49 (0)6128 744-9499	de.envi@sgs.com http://www.de.sgs.com
	PIA - Prüfinstitut für Abwassertechnik GmbH	Hergenrather Weg 30 D-52074 Aachen	T: +49 (0)241 - 75082-20 F: +49 (0)241 - 75082-29	info@pia-gmbh.com
Frankrijk				
Nederland				
Zwitserland				

Lijst van afgegeven typegoedkeuringen voor boordzuiveringsinstallaties

Bevoegde autoriteit: D

1	2	3	4	5	6	7
Fabrieksmerk ⁽¹⁾	Aanduiding door de fabrikant ⁽¹⁾	Typegoedkeuringsnummer	Datum van de typegoedkeuring	Uitbreiding, weigering of intrekking ⁽²⁾	Reden van de uitbreiding, weigering of intrekking	Datum van de uitbreiding, weigering of intrekking ⁽²⁾
Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin	BMA R Kodierung: BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R	R1*II*0001*00	8.5.2013	--	--	--

⁽¹⁾ Overeenkomstig het certificaat van typegoedkeuring.

⁽²⁾ Invullen wat van toepassing is.

6.2 Comité Reglement van onderzoek: (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, Deel V

**Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
 op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten bochtaanwijzers**

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
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers erkende bedrijven

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

...

Polen

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +48	E-mail
1.	Zakład Elektroniczny JUKO, Maciej Kolodziejczyk ³	Celna 1 70-644 Szczecin	914623632	biuro@jukomarine.eu

Zwitserland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +41	E-mail
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg	41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com
2.	NAUTICTRONIC GmbH, Veit Zgraggen ³	Service-Center Tramstrasse 66 Postfach 112 4142 Münchenstein 3	61 411 48 20	info@nautictronic.ch

...

³ SWISS Radar Geräten des Typs Precision Navigator II / JFS 364 C

6.3 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 1997-II-28)

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. 10/2012 van 11 december 2012

Vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure voor de toepassing van artikel 24.04, vierde lid, van het ROSR met betrekking tot een drietal bepalingen, teneinde nadere studie mogelijk te maken naar de gevolgen van de afloop van de overgangsbepalingen

Op grond van de volgende bepalingen kunnen voor een schip met een desbetreffende aanvraag afwijkingen overeenkomstig artikel 24.04, vierde lid, worden toegestaan, voor zover de aanvraag betrekking heeft op de minimale lichtdoorlaatbaarheid van stuurhuisruiten, als bedoeld in artikel 7.02, vijfde lid, ankeruitrusting, als bedoeld in artikel 10.01, of het in werking stellen van alarminstallaties op schepen voor dagtochten waarvan L_{WL} niet meer bedraagt dan 25 m op plaatsen bedoeld in artikel 15.08, derde lid, onderdeel a, sub bb en cc van het ROSR:

1. Een algemene ontheffing van een onderzoek van een vaartuig is niet mogelijk.
2. De N.V.O.-vereiste voor de betrokken overgangsbepalingen blijft onverminderd van kracht bij de invoering van deze procedure.
3. De toepassing van de desbetreffende overgangsbepalingen wordt niet opgeheven, maar slechts tot de volgende verlenging van het certificaat van onderzoek uitgesteld.
4. De eigenaar van het schip moet bij de aanvraag een verklaring voegen volgens welk de kosten van de noodzakelijke maatregelen voor hem onevenredig hoog zijn.
5. Voor de kosten van de aan een vaartuig uit te voeren maatregelen is voor bovengenoemde bepalingen een minimumbedrag van € 2.500,- vastgesteld, dat als ondergrens geldt vanaf welk een ondernemer een aanvraag kan indienen voor een deelname aan de procedure.
6. De kosten voor uit te voeren maatregelen moeten door de scheepseigenaar worden aangegeven.
7. Deze aanbeveling is geldig tot en met 31 december 2014.

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. 11/2012
van 11 december 2012**

VINOTRA 10

Voor het tankschip "Vinostra 10", uniek Europees scheepsidentificatienummer 02333565, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van het Hydrogen Diesel Enrichement (HDE) systeem, voor het gebruik van gasvormige toevoeging bij de fossiele brandstof voor de generatoren.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van artikel 8.01 derde lid, tot 1 juli 2017. Het gebruik van het HDE-systeem wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Voor de installatie van het systeem moet een nulmeting gebaseerd op de EN ISO 8178 (D2) meting, uitgevoerd door een geaccrediteerd testinstituut, inzicht geven in de motoremissies.
2. Na installatie wordt een tweede emissiemeting gedaan om aan te tonen dat het systeem naar behoren functioneert.
3. De resultaten van de metingen worden door de scheepseigenaar in een rapportage opgenomen, en ter informatie aan de bevoegde autoriteit gezonden.
4. De componenten die gas genereren, behandelen en distribueren zijn in een behuizing samengebouwd waarin een gasdetectiesysteem is aangebracht.
5. Het ontstaan van calamiteiten wordt geïdentificeerd door sensoren die een signaal afgeven teneinde het systeem uit te schakelen op het moment dat dit niet naar behoren functioneert. Deze sensoren zijn dubbel uitgevoerd.
6. Bij calamiteiten wordt het systeem onmiddellijk automatisch uitgeschakeld; er is tevens een voorziening in het stuurhuis en in de machinekamer aangebracht om het systeem handmatig uit te schakelen.
7. Indien de werking van het systeem niet betrouwbaar blijkt, wordt de installatie van het schip verwijderd.
8. De eigenaar van het schip doet jaarlijks een verslag aan de bevoegde autoriteit toekomen over motoremissies, brandstofverbruik, storingen en incidenten.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (12) 52 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. 12/2012 van 11 december 2012

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING EMBLA

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Embla", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001956 - toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

1. De brandblusinstallatie komt met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 102 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens zijn sproeikoppen tot $93 \text{ }^\circ\text{C}$ gebruikt, waarbij wordt veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers zijn droogsprinklers geïnstalleerd.

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, is door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
 - laag niveau in de watertank;
 - spanningsuitval;
 - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 53 rev. 2 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. 13/2012 van 11 december 2012

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming
van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING AEGIR

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Aegir", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001957, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

1. De brandblusinstallatie komt met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 102 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens zijn sproeikoppen tot $93 \text{ }^\circ\text{C}$ gebruikt, waarbij wordt veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers zijn droogsprinklers geïnstalleerd.

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, is door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
 - laag niveau in de watertank;
 - spanningsuitval;
 - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 53 rev. 2 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. 1/2013
van 29 maart 2013

TYPE I-TANKER 1403

Voor het tankschip 'Type I-Tanker' (werf nr. 1403, van Peters Shipyard Kampen, Europees scheepsidentificatienummer moet nog worden verkregen), type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwinginstallatie.

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, 8.05, zesde lid, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid en 8.05, 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-voortstuwingssysteem 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-voortstuwingssysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingssysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. Beide LNG-opslag tanks voldoen aan de voorschriften van de Europese norm EN 13458-2 : 2002. De tanks worden dusdanig op het schip aangebracht dat zij onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijven. Op de tanks zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat het LNG-opslag tanks betreft.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
9. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingssysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
10. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

11. 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.
12. 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 (vloeibaar aardgas);
 - d) drukgegevens;
 - e) reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem;
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) uitstootgegevens, methaan hieronder begrepen;
 - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

Bijlagen:

- Bijlage 1: Rapport nr. ROT/11.M.0090 uitgave 2, d.d. 23 mei 2011 (in het Engels)
- Bijlage 2: Overzicht afwijkingen van de IGF-code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009)
- Bijlage 3: Procedure voor het bunkeren van vloeibaar aardgas
- Bijlage 4: Beschrijving van de opleiding van bemanningen aan boord van binnenschepen die met vloeibaar aardgas worden aangedreven
- Bijlage 5: Algemene informatie over het LNG-systeem aan boord van het tankschip I-Tanker 1403

(Het schip is een identiek zusterschip van de I-Tanker 1401 waarvoor aanbeveling Nr. 2/2012 is afgegeven.)

(De bijlagen kunnen in document RV/G (12) 68 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. 2/2013 van 29 maart 2013

TYPE I-TANKER 1404

Voor het tankschip 'Type I-Tanker' (werf nr. 1404, van Peters Shipyard Kampen, Europees scheepsidentificatienummer moet nog worden verkregen), type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij deze 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, 8.05, zesde lid, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid en 8.05, 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 ge classeerd 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 ge classeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft ge classeerd (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. Het LNG-voortstuwingsysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. Beide LNG-opslag tanks voldoen aan de voorschriften van de Europese norm EN 13458-2 : 2002. De tanks worden dusdanig op het schip aangebracht dat zij onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijven. Op de tanks zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat het LNG-opslag tanks betreft.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. 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 ge classificeerd onderzocht worden.
9. 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.
10. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning et bevat tevens een veiligheidsplan.

11. 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.
12. 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 (vloeibaar aardgas);
 - d) drukgegevens;
 - e) reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem.
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) uitstootgegevens, methaan hieronder begrepen;
 - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

Bijlagen:

- Bijlage 1: Rapport nr. ROT/11.M.0090 uitgave 2, d.d. 23 mei 2011 (in het Engels)
- Bijlage 2: Overzicht afwijkingen van de IGF-code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009)
- Bijlage 3: Procedure voor het bunkeren van vloeibaar aardgas
- Bijlage 4: Beschrijving van de opleiding van bemanningen aan boord van binnenschepen die met vloeibaar aardgas worden aangedreven
- Bijlage 5: Algemene informatie over het LNG-systeem aan boord van het tankschip I-Tanker 1404

Het schip is een identiek zusterschip van de I-Tanker 1401 waarvoor aanbeveling Nr. 2/2012 is afgegeven.

(De bijlagen kunnen in document RV/G (12) 69 worden gevonden.)

7. Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2010-I-8)

1. *De dienstinstructies voor de bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 1.03 van het RSP worden als volgt gewijzigd:*

a) *Bijlage 1 (Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten en erkende artsen) bij Dienstinstructie nr. 2 komt te luiden:*

“

F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00
---	--

“

b) *Bijlage 4 (Autoriteit die het patent afgeeft) bij Dienstinstructie nr. 2 komt te luiden:*

“

F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex Tel.: 00 33 (0)3 27 94 55 60	alle patenten
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS Tel.: 00 33 (0)1 44 06 19 62	alle patenten
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00	alle patenten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES Tel.: 00 33 (0)2 40 67 26 20	alle patenten

F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03 Tel.: 00 33 (0)4 72 56 59 63	alle patenten
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: 00 33 (0)5 61 10 60 80	alle patenten

“

- c) *Bijlage 1 (Afgevende autoriteiten van het patent als bedoeld in artikel 7.20 RSP) bij Dienstinstructie nr. 3 komt te luiden:*

F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex Tel.: 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS Tel.: 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00

F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES Tel.: 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03 Tel.: 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: 00 33 (0)5 61 10 60 80

d) *Bijlage 1 (Bevoegde autoriteit voor de afgifte van dienstboekjes) bij Dienstinstructie nr. 4 komt te luiden:*

Frankrijk		+33
Préfet du Nord	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex	Tel.: 03 27 94 55 60 Fax: 03 28 24 98 21 ddtm-dmlni-douai@nord.gouv.fr
Préfet de Paris	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS	Tel.: 01 44 06 19 62 Fax: 01 40 61 85 85 dstf.sst.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Préfet du Bas-Rhin	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex	Tel.: 03 88 88 91 00 Fax: 03 88 88 91 91 ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr

Préfet de Loire-Atlantique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES	Tel.: 02 40 67 26 20 Fax: 02 40 71 02 19 ddtm-st-sfl@loire-atlantique.gouv.fr
Préfet du Rhône	Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03	Tel.: 04 72 56 59 63 Fax: 04 78 37 96 84 ddt-ptn@rhone.gouv.fr
Préfet de la Haute Garonne	Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	Tel.: 05 61 10 60 80 Fax: 05 81 97 71 90 ddt-unsf-srgc@haute-garonne.gouv.fr

e) *Bijlage 1 (Bevoegde autoriteit voor de erkenning van cursussen) bij Dienstinstructie nr. 5 komt te luiden:*

Frankrijk:	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
------------	---

f) *Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5 wordt als volgt aangevuld:*

Nr.	Omschrijving van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
D-003	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a 39218 Schönebeck	Zie bijlage C1 bij het RSP

g) *Bijlage 6 (Bevoegde autoriteiten voor de afgifte van verklaringen voor veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen) bij Dienstinstructie nr. 5 komt te luiden:*

Frankrijk:	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
------------	---

PROTOCOL 24

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2011 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het verslag van de secretaris-generaal en van de accountant, keurt de rekening over het jaar 2011 goed en verleent decharge aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 25

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2011 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het verslag van de secretaris-generaal en van de accountant, keurt de rekening over het jaar 2011 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid goed en verleent decharge aan de secretaris-generaal. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

PROTOCOL 26

Begroting voor 2014 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2014 aan, die is vastgesteld op **€2 681 600.-**.

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van **€22 000.-** door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden en met de betaling van het deel uit het reservefonds in de vorm van begrotingsaanpassing van **€100 000.-**, beloopt op **€511 920.-**.

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

PROTOCOL 27

Begroting voor 2014 van het Administratief Centrum voor de sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De begroting voor 2014 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is bepaald op **€45 000.-**. De bijdrage van iedere betrokken staat beloopt **€7 500.-**. De begroting zal aan deze organisatie bekend worden gemaakt.

PROTOCOL 28

Herziening van het organigram van het secretariaat

Besluit

De Centrale Commissie,

Overwegende dat artikel 7 van het personeelsreglement de goedkeuring van het organigram door de Centrale Commissie voorziet;

Overwegende dat alle posten die binnen het secretariaat worden bezet, ongeacht de aanstellingsduur en de financierings aard, in het organigram opgenomen moeten worden;

geeft haar goedkeuring aan het bijgevoegde organigram.

Bijlage

**Organigram van het secretariaat
per 1 januari 2013**

Regime	Rang	Aantal	Classificatie
Medewerkers ex artikel 10			
Secretaris-generaal	A6 – A7	1	1 A7
Plaatsvervangend secretaris-generaal	A4 – A5	1	1 A4
Hoofdingenieur	A4 – A5	1	1 A4
Medewerkers ex artikel 12 (algemeen budget)			
Hoofdadministrateur	A3 – A4	2	2 A4
Administrateur * waarvan 0,75 gefinancierd door het CDNI	A2 – A3	3	1 A3 – 2 A2
Netwerkbeheerder	A1 – A3	1	1 A2
Vertaler	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
Econometrist * waarvan 0,5 gefinancierd door de marktobservatie	A1 – A2	1	1 A2
Directieassistent(e) * waarvan 0,5 gefinancierd door het CDNI	B2 – B5	6,5	2,9 B5 + 1 B4 + 2,6 B2
Documentatie- en communicatieverantwoordelijke	B2 – B4	1	1 B4
Drukkerijtechnicus	C4 – C6	1	1 C6
Onderhoudsmedewerker	Buiten schaal	1	
Totaal		23	

Opmerking:

Enkele medewerkers zijn toegewezen aan projecten die via speciale budgetten worden gefinancierd.

** De marktobservatie financiert 0,5 medewerker.*

** Het CDNI financiert 1,25 medewerker.*

PROTOCOL 29

Archieven van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

gezien het verslag van het secretariaat,

overwegende dat de bewaring van een gedeelte van de archieven van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart die vanwege de ouderdom van de documenten geen administratief nut meer dienen, bij een overheidsinstantie die gespecialiseerd is in het behoud en de raadpleging van dergelijke documenten een adequate oplossing vormt,

overwegende het feit dat de Centrale Commissie reeds in het verleden een deel van haar archieven bij de "Direction des Archives départementales" van het departement Bas-Rhin heeft ondergebracht,

verzoekt haar secretaris-generaal opnieuw een deel van de opgeslagen documenten bij het departementale archief van het departement Bas-Rhin in bewaring te geven en alle vereiste maatregelen te treffen om een adequate opslag van de historische documenten te waarborgen.

PROTOCOL 30

Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2012

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2012 goed.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2012

I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2012

Mevr. Belliard, lid van de Raad van State, directeur van Juridische Zaken bij het Ministerie van Buitenlandse en Europese Zaken van de Republiek Frankrijk, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2012.

Dhr. Huyser, directeur van Maritieme zaken bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van Nederland, hoofd van de Nederlandse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van vicevoorzitter van de CCR sinds 1 januari 2012.

Dhr. Reutlinger, hoofd van "Registratie van schepen en internationaal recht" bij de Rijnhavens van Bazel, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Zwitserland bij de CCR sinds 1 januari 2012, ter vervanging van dhr. Feierabend die met pensioen is gegaan.

Dhr. Kratzenberg, hoofd van de Afdeling Scheepvaart bij de Federale Dienst van Milieu, Vervoer, Energie en Communicatie van de Zwitserse Bondsstaat is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Zwitserland bij de CCR sinds 1 januari 2012, ter vervanging van dhr. Stückelberger die op een andere post is benoemd.

Dhr. Guyonvarch, adjunct-directeur inzake het Zeerecht, de Binnenvaart en de polen op het Ministerie van Buitenlandse en Europese Zaken van de Republiek Frankrijk, is sinds de maand september 2012 benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Frankrijk bij de CCR, ter vervanging van dhr. Segura, die op een andere post is benoemd.

Dhr. Suter, jurist bij de Dienst Maritieme zaken van Zwitserland is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Zwitserland bij de CCR sinds 1 januari 2012, ter vervanging van dhr. Reutlinger die tot Rijnvaartcommissaris is benoemd.

Dhr. Ardui, ambassaderaad bij het Directoraat-generaal Bilaterale betrekkingen, van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris en hoofd van de Belgische delegatie bij de CCR sinds 12 november 2012, ter vervanging van dhr. Van Keer die met pensioen is gegaan.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2012, de volgende:

DUITSLAND:

commissarissen:	de heren	WEHRMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,
plaatsvervangende commissarissen:	de heren	HÄUSLER, KLICHE;

BELGIË:

commissarissen:	de heren	ARDUI, CROO, VANLUCHENE, ADAM, VERSCHUEREN;
plaatsvervangende commissarissen:	mevr. de heren	

FRANKRIJK:

commissarissen:	mevr. de heren	BELLIARD, voorzitster BEURAIN, JEROME, MORIN;
plaatsvervangende commissarissen:	de heren	SEGURA (tot en met augustus), GUYONVARCH (sinds september) PIET;

NEDERLAND:

commissarissen:	de heren	HUYSER, plaatsvervangend voorzitter TEN BROEKE, MULLER, POST,
plaatsvervangende commissarissen:	de heer mevr.	MENSINK, AUGUSTIJN;

ZWITSERLAND:

commissarissen:	de heren	DÜRLER, REUTLINGER, HADORN, KRATZENBERG,
plaatsvervangende commissarissen:	de heren	BÜHLER, SUTER;

Het secretariaat werd op dezelfde datum geleid door:

secretaris-generaal:	dhr. WOEHRLING dhr. VAN DER WERF sinds 1 september 2012
plaatsvervangend secretaris-generaal:	dhr. VAN DER WERF tot en met 31 augustus 2012
hoofdingenieur:	dhr. PAULI

II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

- 1) Plenaire vergaderingen, comitébijeenkomsten, werkgroepen en ronde tafels bij de CCR
 - a) De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van mevr. Belliard, twee gewone plenaire vergaderingen op 30 mei en op 29 november te Straatsburg gehouden.

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

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van dhr. Bellenger op 29 mei te Straatsburg;

het Subcomité voor de Administratie, onder voorzitterschap van dhr. Bellenger, op 9 maart te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van mevr. Belliard, op 28 maart, 29 mei, 10 oktober en 28 november te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Hadorn, op 27 maart en 28 november te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mevr. Vanluchène, op 9 februari en onder voorzitterschap van dhr. Suter op 28 maart en 10 oktober te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht en het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden, onder voorzitterschap van dhr. Suter: gemeenschappelijke vergadering betreffende het begrip zetel van de uitvoerende onderneming, op 29 oktober te Straatsburg;

het Comité Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. Kaune, op 26 april en 16 oktober te Straatsburg;

het Comité Politiereglement, de Werkgroep RIS en de Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. Ten Broeke: gemeenschappelijke vergadering met het scheepvaart-bedrijfsleven over RIS-strategie van de CCR, op 17 januari te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. Croo, op 25 april en 17 oktober: bijzondere bijeenkomst : vermindering van het brandstofverbruik en van de broeikasgasemissies in de binnenvaart, en op 18 oktober te Straatsburg;

tweede gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en van de Europese Unie, onder voorzitterschap van dhr. Croo van 8 t/m 10 mei in Wroclaw;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van dhr. Kliche, op 24 april te Straatsburg;

de Informele Werkgroep "Stoffen", onder voorzitterschap van dhr. Krischok, op 5 en 6 juni te Straatsburg;

de Informele Werkgroep "Explosieveiligheid op tankschepen in de binnenvaart", onder voorzitterschap van mevr. Brandes, op 6 en 7 juni te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. Jérôme, op 26 april te Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en Milieu (IEN) (bij Besluit 2012-I-5 besloten fusie van het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming en het Permanent Technisch Comité), onder voorzitterschap van dhr. Jérôme, op 30 oktober te Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevr. Augustijn, op 27 maart, 30 mei en 8 oktober te Straatsburg;

het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Permanent Technisch Comité: gemeenschappelijke bijeenkomst op 29 mei en 27 november te Straatsburg;

de Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. Gerhardt, op 24 en 25 januari en op 4 en 5 september: twee buitengewone vergaderingen over de harmonisatie van de verkeersvoorschriften (CEVNI), op 26 en 27 januari en op 6 en 7 september te Straatsburg;

De Coördinatiegroep, Implementatie van Inland AIS en Inland ECDIS onder voorzitterschap van dhr. Stuurman op 23 augustus en 31 oktober te Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. Bühler, op 8 maart te Straatsburg, 13 juni te Brussel, 25 en 26 september in Wenen en 11 en 12 december te Straatsburg;

de Gemeenschappelijke Deskundigengroep van de lidstaten van de CCR en van de Europese Unie over de "technische voorschriften voor binnenschepen, onder voorzitterschap van dhr. Henry, op 6 en 7 maart te Straatsburg, en op 7 maart: hoorzitting betreffende traditionele vaartuigen, onder voorzitterschap van dhr. Theologitis, op 12 en 13 juni te Brussel, onder voorzitterschap van dhr. Henry, op 12 en 13 december te Straatsburg;

de Gemeenschappelijke Werkgroep, onder voorzitterschap van dhr. Henry: hoorzitting betreffende de mogelijkheden om het brandstofverbruik en van de broeikasgasemissies in de binnenvaart te verminderen, en op 6 maart te Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. Braunroth, op 11 januari, 21 en 22 maart, 29 en 30 augustus en 18 en 19 december te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. Gries, op 8 en 9 februari en 3 en 4 mei te Straatsburg;

de Permanente Technische Werkgroep, onder voorzitterschap van dhr. Ursenbacher, op 28 februari en 19 september te Straatsburg;

de Werkgroep "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT/WG), onder voorzitterschap van dhr. Pöttmann, op 1 juni in Duisburg;

de gemeenschappelijke groepen met de WP 15/AC2 van de VN/ECE:

- het Comité Veiligheid van het ADN (gemeenschappelijke vergadering van deskundigen betreffende het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA), onder voorzitterschap van dhr. Rein, van 23 t/m 27 januari en van 27 t/m 31 augustus te Genève;
- Het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), onder voorzitterschap van dhr. Rein, op 27 januari en 31 augustus te Genève;

de Informele Werkgroep: "ADN - Vragencatalogus", onder voorzitterschap van dhr. Bölker, op 28 en 29 maart te Straatsburg, evenals op 12 en 13 september te Ludwigshafen;

de Informele Werkgroep: "ADN – Conferentie Redactie en Vertaling", onder voorzitterschap van de technische administrateur, van 26 t/m 28 maart te Straatsburg;

de Groep Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI), onder voorzitterschap van mevr. Czerwenka, op 23 april te Straatsburg;

de Gemeenschappelijke Groep CCR-EDINNA en PLATINA over de beroepsprofielen kwam op 23 februari te Brussel bijeen.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft in het kader van het 6^e Wereld Water Forum op 13 maart te Marseille een bijeenkomst van op mondiaal niveau bij de binnenvaart betrokken partijen georganiseerd. Bij deze bijeenkomst stond de uitwisseling van informatie en ervaring, evenals de ondertekening van een verklaring ter vaststelling van de grondslagen van een versterkte samenwerking tussen de betrokken instellingen voor de komende jaren, centraal.

Bij deze gelegenheid kwamen circa 15 verschillende naties die vele essentiële stroomgebieden, zoals de Missisipi, Mékong, Yangtsé, Amazone, Ganges, Donau, Paraná-Paraguay, Moezel of de Rijn, vertegenwoordigen bijeen.

De CCR heeft op 27 september een diplomatieke conferentie georganiseerd, met het oog op de herziening van het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI 2012).

Met deze herziening wordt beoogd de rechtszekerheid van het internationale binnenvaartverkeer te verbeteren en voldoende schadevergoeding van een partij die schade heeft geleden te garanderen.

a) De Centrale Commissie heeft op haar initiatief op 13 november te Straatsburg een rondetafelconferentie over de aanvoer en het vervoer van LNG in de binnenvaart georganiseerd. Vele vertegenwoordigers van deze sector in wording namen aan de debatten deel. Men was het erover eens dat LNG een belangrijk onderdeel is van de energiestrategie voor de binnenvaart en ook dat LNG een sterk potentieel voor de binnenvaart heeft. Deze beschouwingen hebben de Centrale Commissie ertoe aangezet dit onderwerp met een hoge prioriteit op haar werkprogramma te plaatsen.

c) Onder voorzitterschap van de secretaris-generaal vond de gewone raadgevende conferentie van de erkende organisaties op 9 oktober te Straatsburg plaats.

d) Verschillende vergaderingen betreffende het versterken van de samenwerking met het CCR-secretariaat hebben plaatsgevonden: informele vergadering tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat op 17 januari te Brussel, vergadering tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat op 20 maart te Brussel, ontmoeting tussen mevr. Belliard, voorzitter van de CCR, dhr. Huyser, vicevoorzitter van de CCR, en dhr. Kallas, commissaris van vervoer, op 25 mei te Brussel, ontmoeting tussen DG MOVE en mevr. Belliard, voorzitter van de CCR, op 20 juli te Brussel en ontmoeting tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat op 19 september te Brussel.

Het secretariaat was op de bijeenkomsten van 25 juni en 18 december te Brussel over NAIADES vertegenwoordigd.

e) De hoofdingenieur heeft in het kader van de samenwerking tussen de CCR en de Moezelcommissie, op 19 juni aan de plenaire voorjaarsvergadering te Metz en aan de plenaire najaarsvergadering op 4 december te Bonn deelgenomen.

Verder hebben de volgende gebeurtenissen plaatsgevonden:

Op uitnodiging van de Europese Commissie heeft de hoofdingenieur aan de vergaderingen van de "Gemeenschappelijke Deskundigengroep voor het verminderen van emissies van de binnenvaartvloot", die op 18 september, 23 oktober, 22 november en 17 december te Brussel plaats vonden, deelgenomen.

De hoofdingenieur heeft aan de "Stakeholder Conference EU Transport GHG: Routes to 2050 II" van de Europese Commissie, die op 23 februari te Brussel plaats vond, deelgenomen.

De hoofdingenieur heeft aan de vergaderingen van het Comité Binnenvaartschepen van de VBW, die op 23 januari te Duisburg en op 3 september te Hamburg plaats vonden, deelgenomen.

De technische administrateur heeft op uitnodiging van de Europese Commissie op 9 en 10 februari te Brussel deelgenomen aan een workshop 2nd Stakeholder Workshop for the Fitness Check of EU Freshwater Policy;

De technische administrateur heeft op 26 oktober te Bonn aan de vergadering "ADN en kolenvervoer" van het BMVBS deelgenomen;

De hoofdingenieur heeft op 30 en 31 oktober te Bonn deelgenomen aan de Informele Werkgroep "ADN: LNG als vracht";

De juridisch adviseur heeft op 15 februari, 17 april, 18 september en 12 november te Brussel deelgenomen aan de vergaderingen over de sectorale dialoog.

2) Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden is, onder voorzitterschap van dhr. Bloemheuvel (Nederlandse delegatie), op 29 maart en 30 november te Straatsburg bijeengekomen.

3) Betrekkingen met andere internationale organisaties

b) Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:

de Europese Commissie (bijeenkomsten van verschillende werkgroepen die binnenvaart- en milieukwesties behandelen, *zie bovenstaand*);

- het Comité vervoer over land van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij het onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
- hoorzittingen en colloquia van het Internationaal Transport Forum;
- de Donaucommissie (plenaire vergadering en bijeenkomsten van technische deskundigen);
- de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister (IVR);
- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- de Moezelcommissie (*zie bovenstaand*);
- de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR)
- de "Education in Inland Navigation" (EDINNA).

c) De Europese Commissie werd bij de gewone plenaire voorjaars- en najaarszitting door dhr. Theologitis vertegenwoordigd.

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

III) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2012 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

<u>Rechters:</u>			<u>Plaatsvervangend rechters:</u>		
de heren	BALL	(Duitsland)	de heren	GÖBEL	(Duitsland)
	CRAEYBECKX	(België)		VERSTREKEN	(België)
mevr.	GEBHARDT	(Frankrijk)		BANGRATZ	(Frankrijk)
de heren	DE SAVORNIN-LOHMAN	(Nederland)		HAAK	(Nederland)
	RAPP	(Zwitserland)	mevr.	STAMM	(Zwitserland)

Griffier: Mevr. TOURNAYE

Onder voorzitterschap van mevr. Gebhardt en dhr. Ball heeft de Kamer van Beroep op 5 april en 15 november zitting gehouden te Straatsburg, en heeft zij in hoger beroep drie civiele vonnissen en twee strafrechtelijke vonnissen uitgesproken.

PROTOCOL 31

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 32

Datum van de volgende zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 5 december 2013 te Straatsburg.