



**NAJAARZITTING 2017
AANGENOMEN BESLUITEN
(2017-II)**

Straatsburg, 7 december 2017

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (17) 2 def.

NAJAARSZITTING 2017

AANGENOMEN BESLUITEN

(2017-II)

Straatsburg, 7 december 2017

INHOUD

Bladzijde

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

Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	1
Protocol 2: Samenstelling van de Kamer van Beroep	1

II. Algemene zaken

Protocol 3: Strategische oriëntaties van de Centrale Commissie	1
Protocol 4: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie	5
Protocol 5: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	5
Protocol 6: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties.....	5
Protocol 7: Realisatie van de doelstellingen van het CCR-voorzitterschap 2016-2017	6
Protocol 8: Uitvoering van de werkprogramma's.....	9
Protocol 9: Oriëntaties van het Duitse voorzitterschap.....	9
Protocol 10: Werkprogramma's	12
Protocol 11: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2018-2019.....	30
Protocol 12: Juridische zaken.....	32
Protocol 13: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	32

III. Economische aspecten

Protocol 14: Economische situatie in de Europese binnenvaart	39
--	----

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 15: Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn – Aanpassing van artikel 1.01, lid 37 en 40; artikel 3.13, lid 1; artikel 3.14, lid 1; artikel 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); artikel 3.14, lid 2; artikel 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; artikel 3.18, lid 3; artikel 3.19, lid 3; artikel 5.06; artikel 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	42
---	----

V. Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 16: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) - Schipper (artikel 1.02, eerste lid).....	48
Protocol 17: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) - Specifieke ligplaatsen (artikel 7.06, derde en vierde lid, en bijlage 7).....	51
Protocol 18: Evaluatie van de implementatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem)	55
Protocol 19: Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) - Aanpassing van het RPR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	57

VI. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 20: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	67
---	----

VII. Vraagstukken in verband met de rijn als vaarweg

Protocol 21: Nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen in de Rijnhaven Breisach, Rijnkilometer 226,79020.....	102
Protocol 22: Nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen bij Kehl, Rijnkilometer 294,760.....	107
Protocol 23: Nieuwbouw en vervanging van de Merwedebrug, Rijnkilometer 956,680.....	112
Protocol 24: Nieuwbouw en vervanging van de Hagesteinsebrug, Rijnkilometer 949,000.....	118
Protocol 25: Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden Rijn	124

VIII. 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 26: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	126
--	-----

IX. Begroting en beheer

Protocol 27:	Begroting van de Centrale Commissie voor 2018	160
Protocol 28:	Goedkeuring van de jaarrekeningen 2016 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	160
Protocol 29:	Goedkeuring van de jaarrekeningen 2016 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	160
Protocol 30:	Goedkeuring van de jaarrekeningen 2016 van het Multi Annual Financial Arrangement	160
Protocol 30:	Wijziging van het Personeelsreglement	161

XII. Diversen

Protocol 32:	Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht.....	164
Protocol 33:	Onderbreking van het sluisbedrijf op de Neder-Rijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde	164
Protocol 34:	Persbericht	164
Protocol 35:	Datum van de volgende zitting	164

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2017

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenstelling van de Kamer van Beroep

Besluit

De Centrale Commissie

willigt het eervolle ontslag van de heer K.F. HAAK (Nederland), plaatsvervangend rechter, in en op voorstel van de Nederlandse delegatie,

benoemt overeenkomstig artikel 45a van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963, de heer W.P. SPRENGER (Nederland) tot plaatsvervangend rechter voor de periode van 7 december 2017 tot en met 31 december 2021.

PROTOCOL 3

Strategie voor de CCR

De omgeving van de Rijnvaart en de CCR is voortdurend aan verandering onderhevig. De Rijnvaart is steeds meer geïntegreerd in de wereldeconomie. De politieke, juridische, sociale en technische beslissingen over de Rijnvaart hebben een steeds grotere Europese dimensie. De CCR ziet zich dan ook genoodzaakt haar activiteiten te baseren op strategische richtsnoeren die rekening houden met deze verandering en de uitwerkingen daarvan.

Besluit

Motor voor een dynamische Rijnvaart en Europese binnenvaart

Voortbouwend op haar deskundigheid en op de Akte van Mannheim van 17 oktober 1868 en de daarop volgende protocollen die de vrijheid van de Rijnvaart waarborgen;

Verwijzend naar andere internationale juridische instrumenten die op initiatief van de CCR op dit vlak tot stand zijn gekomen, zoals het Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), het Administratief Centrum voor de sociale zekerheid van de Rijnvaardenden (CASS), het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) en het Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI);

De duurzame ontwikkeling van het Europees vervoerssysteem ondersteunend;

Aangemoedigd door de vele sociaal-economische voordelen van een robuuste, innovatieve en duurzame binnenvaart, en vastbesloten het volledige potentieel ervan te vergroten op de Rijn en Europese waterwegen als integraal onderdeel van het intermodaal vervoerssysteem van de toekomst;

Verwijzend naar de instelling, in 2015, op initiatief van de CCR en in nauwe samenwerking met de Europese Commissie, van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI);

Strevend naar verdere verbetering en harmonisering van standaarden en voorschriften voor de binnenvaart en tegelijkertijd het hoogste niveau van veiligheid, efficiëntie en concurrentievermogen handhavend door middel van innovatie en modernisering;

Erkennende de rol en bevoegdheden van de Europese Unie (EU) op het gebied van transport, met inbegrip van de binnenvaart, met name in haar beleid inzake het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T);

Onderkennende de uiteenlopende missies en verplichtingen van andere rivierencommissies, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) alsook andere internationale organisaties en binnenvaartspelers en de waardevolle bijdrage die zij leveren aan de ontwikkeling van de binnenvaart verwelkomende;

Verwijzend naar de lange traditie van de CCR om nauw en in goed vertrouwen samen te werken met de belangrijkste vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de sector, waaronder ook de zee- en binnenhavens;

neemt de CCR de onderstaande strategische richtsnoeren aan:

Beginnelsen

De Akte van Mannheim en bijbehorende protocollen vormen ook in de toekomst de grondslag voor de activiteiten van de CCR. Vrije en veilige Rijnvaart blijven belangrijke pijlers van de binnenvaart in Europa. Als oudste en meest toonaangevende internationale organisatie voor de binnenvaart blijft de CCR zich inspannen om op de Rijn ruimte te geven aan innovatie in de Europese binnenvaart;

De CCR behoudt en ontwikkelt haar kerncompetenties op het gebied van veiligheidsvoorschriften, infrastructuur, milieu en sociale aangelegenheden. De CCR streeft naar vaststelling van regelgeving voor verbeterde arbeidsomstandigheden en sociale voorzieningen voor het personeel in de binnenvaart.

De CCR blijft de binnenvaart op alle mogelijke manieren steunen en versterken als een duurzame vervoersmodaliteit met een aanzienlijk ontwikkelingspotentieel, zowel op de Rijn als in een bredere Europese en internationale context. In het kader van haar werkzaamheden blijft de CCR de nationale, regionale en mondiale duurzaamheidsdoelstellingen en -initiatieven ondersteunen, in het bijzonder door het onderschrijven van de visie van nulemissies in de binnenvaart per 2050 en het assisteren bij de verdere ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het CDNI.

De CCR versterkt verder de voordelen van de binnenvaart als een belangrijke vervoersmodaliteit en bevordert de modal shift naar deze vervoerswijze door nieuwe uitdagingen van de binnenvaart te adresseren door middel van innovatie en digitalisering.

De CCR blijft ook in de toekomst voor alle aspecten van de binnenvaart het voornaamste kenniscentrum en referentiepunt, waarbij haar expertise en opgedane ervaring ten volle worden benut.

Internationale samenwerking

De CCR optimaliseert de resultaten van haar activiteiten door verdere verdieping en versterking van haar langdurige samenwerking met de Europese Unie, in het bijzonder de Europese Commissie, ook op het gebied van de TEN-T corridors.

De CCR blijft zich ervoor inzetten om de succesvolle activiteiten van CESNI als een innovatief, efficiënt en inclusief instrument voor governance te faciliteren en te stimuleren, om langs deze weg bij te dragen aan een kwalitatief hoogstaande binnenvaart in Europa. De CCR bevordert bovendien de werkzaamheden van CESNI door middel van nauwe contacten met het Europees Parlement en de Raad.

De CCR zet de ontwikkeling voort van standaarden voor zowel de technische voorschriften voor binnenschepen en hun uitrusting als voor de beroepskwalificaties. Voorts bepleit de CCR een geharmoniseerde implementatie daarvan in alle lidstaten, alsmede het ontplooiën van nieuwe activiteitengebieden binnen CESNI.

De CCR staat open voor een permanent sterk partnerschap met de Europese Unie, waar zij met haar deskundigheid en jarenlange ervaring aan bijdraagt. De CCR wenst te komen tot een langdurige overeenkomst, die de status van de CCR als een internationale partnerorganisatie waarborgt en langdurige financiering van CESNI en daaraan gerelateerde activiteiten verzekert.

De CCR zoekt naar wegen om haar jarenlange samenwerking met de rivierencommissies en de VN/ECE alsmede andere internationale organisaties en bij de binnenvaart betrokken partijen, zoals de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn en het Internationaal Transport Forum, beter en doeltreffender te laten verlopen.

Teneinde haar doelstellingen te verwezenlijken, heeft de CCR, zoals van oudsher, oog voor alle werkzaamheden en bijdragen van de belangrijkste vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de sector, met inbegrip van de zee- en binnenhavens, waarmee zij, ook in het kader van CESNI, de nauwe afstemming en samenwerking voortzet.

De CCR onderneemt alle passende acties om haar doelstellingen te bereiken en op deze wijze de motor te blijven voor een dynamische Rijnvaart en Europese binnenvaart.

Strategy for the CCNR

The environment of Rhine navigation and CCNR is subject to constant change. Rhine navigation is increasingly integrated into the global economy. Political, legal, social and technical decisions concerning Rhine navigation have progressively a European dimension. The CCNR therefore sees the need to base its activities on strategic guidelines that take account of this change and its shaping.

Resolution

A driver for a vibrant Rhine and European Inland Navigation

Building on its expertise and on the Act of Mannheim of 17 October 1868 and its subsequent protocols assuring freedom of navigation on the Rhine;

Recalling other international legal instruments created at its initiative, such as the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), the Convention on the collection, deposit and reception of waste produced during navigation on the Rhine and inland waterways (CDNI), Administrative centre for the social security of Rhine boatmen (CASS), the Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI) and the Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI);

Supporting the sustainable development of the European transport system;

Prompted by the many socio-economic advantages of a robust, innovative and sustainable inland navigation, and determined to further promote its full potential on the Rhine and European waterways as an integral part of the intermodal transport system of the future;

Recalling, that in 2015, the CCNR has taken the lead in the creation of the European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation (CESNI) in close collaboration with the European Commission;

Aiming at further improving and harmonising inland navigation standards and regulations, while maintaining the highest levels of safety, efficiency and competitiveness, through innovation and modernisation;

Acknowledging the role and competences of the European Union (EU) in the field of transport, including inland navigation, notably through its Trans-European Transport Network policy (TEN-T);

Recognising the various missions and obligations of other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) as well as other international organisations and inland navigation actors, and welcoming their valuable input to the development of inland navigation;

Recalling the long tradition of consistent and close cooperation with key representatives of the profession and industry, including sea and inland ports.

The CCNR adopts the following strategic guidelines:

Principles

The Act of Mannheim and its protocols remain the foundation for the activities of the CCNR. Free and safe navigation on the Rhine remain important pillars of inland navigation in Europe. As the oldest and foremost international organisation for inland navigation, the CCNR shall continue to promote the Rhine as an active pilot for innovation of inland navigation in Europe.

The CCNR maintains and develops its core competences for safety regulations, infrastructure, environment and social matters. It aims at the adoption of provisions for improved working conditions and social welfare for inland navigation personnel.

The CCNR continues to support and strengthen inland navigation in all available ways as a sustainable transport mode with extensive spare capacity along the Rhine as well as in the broader European and international context. Throughout its work, the CCNR also continues to support national, regional and global sustainability goals and initiatives, in particular by adopting the vision of zero emissions from inland navigation vessels by 2050 and assisting in the further development and implementation of the CDNI.

The CCNR further enhances the advantages of inland navigation as an important transport mode and promote modal shift towards the latter by addressing new challenges facing inland navigation, through innovation and digitalisation.

The CCNR continues to be the prime centre of competence and point of reference for all fields of inland navigation, taking full advantage of its expert knowledge and accumulated experience.

International cooperation

The CCNR maximises the results of its actions by further deepening and strengthening its long cooperation with the European Union, notably the European Commission, as well as in the domain of the TEN-T corridors.

The CCNR continues to facilitate and promote the successful activities of CESNI as an innovative, efficient and inclusive governance instrument, in order to contribute to high-quality inland navigation in

Europe. The CCNR also promotes the activities of CESNI through working relations with the European Parliament and the Council.

The CCNR continues the development of standards in the fields of technical prescriptions for vessels and their equipment and of professional qualifications. Furthermore, it advocates the harmonized implementation in all member states, and inclusion of new areas of activity in CESNI.

The CCNR is open-minded for a permanent strong partnership with the European Union, to which it contributes its long-standing expertise and experience. The CCNR aims for a long-term agreement with the latter, acknowledging the CCNR as an international partner organisation and assuring long-term financing of CESNI and related activities.

The CCNR explores ways to enhance the efficiency of its long-standing cooperation with river commissions, the UN/ECE and other international organisations and inland navigation actors such as the International Commission for the Protection of the Rhine and the International Transport Forum.

To achieve its ambitions, the CCNR continues its long tradition to take into account the work and input of key representatives of the profession and industry, including sea and inland ports, with whom it pursues its close consultation and cooperation, including in CESNI.

The CCNR taking all appropriate measures to meet its objectives continues to be the driver for a vibrant Rhine and European Inland Navigation sector.

PROTOCOL 4

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

Geen besluit.

PROTOCOL 6

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Realisatie van de doelstellingen van het CCR-voorzitterschap 2016-2017

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die hij voor de periode 2016-2017 had vastgelegd,

dankt de heer DÜRLER voor zijn efficiëntie en zijn standvastigheid als voorzitter, alsmede zijn team voor de uitgevoerde werkzaamheden.

Bijlage

Voortzetting van de samenwerking met de EC en opzet van de nieuwe samenwerkingsstructuur

De samenwerking met de EC en met name de instelling van het gezamenlijke platform CESNI vormden voor het secretariaat van de CCR en de delegaties een grote uitdaging. Na een aantal aanloopmoeilijkheden zijn de processen verregaand ingespeeld. Uit de recentelijk gehouden kleine enquête van het secretariaat is gebleken dat de nieuwe organisatievormen inmiddels goed functioneren. In de meeste ontvangen vragenlijsten wordt de werkwijze van CESNI positief beoordeeld. In een volgende stap zullen de verbeteringsvoorstellen geanalyseerd worden en in functie van hun doelmatigheid worden omgezet.

De samenwerking tussen de CCR en DG/MOVE zal naar verwachting na 2018 worden voortgezet. Een samenwerking op lange termijn is voor beide partijen van fundamenteel belang. Het financiële risico dat ontstaat wanneer de samenwerking niet naadloos doorloopt, ligt bij de lidstaten van de CCR. Het fonds dat ingesteld is om de arbeidscontracten die zijn aangegaan in het kader van de samenwerkingsovereenkomst met DG/MOVE voor bepaalde medewerkers van de CCR, biedt slechts de mogelijkheid om een paar maanden te overbruggen. Zwitserland zal daarom ook na het einde van het Zwitserse voorzitterschap zich ervoor inzetten dat beide partijen zo snel mogelijk een akkoord bereiken.

Modernisering van het operationele en financiële management van de CCR in het licht van de nauwere samenwerking met de EC

De nieuwe samenwerkingsvormen op Europees niveau stelden de CCR en met name het secretariaat voor een aantal interne uitdagingen. Dit geldt vooral voor het management en het financiële beheer. Bij de begroting is het wenselijk de complexe financiële stromen overzichtelijk weer te geven en de gemeenschappelijke financiering van CESNI door de CCR en de EU adequaat en begrijpelijk in kaart te brengen. Een financieel deskundige van de SRH, de Schweizerische Rheinhäfen, heeft het secretariaat bijgestaan om deze taak zo goed mogelijk te verrichten. Na lange onderhandelingen is de begroting voor 2018 door het Administratief Sub-comité op 24 oktober van dit jaar *ad referendum* goedgekeurd. Het proces van de modernisering van het operationele en financiële management is nog niet afgerond. Ook na het Zwitserse voorzitterschap moet hieraan nog gewerkt worden. Het Zwitserse voorzitterschap zal de plaatsvervangend voorzitter hierover informeren.

Tussentijdse balans van de Visie 2018 met bijzonder oogmerk voor de vergroening van de binnenvaart

In 2013 heeft de CCR samen met diverse, nauw bij de Europese binnenvaart betrokken partijen, de Visie 2018 opgesteld als richtinggevende wegwijzer voor de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart. De Visie 2018 werd eind 2013 aangenomen in het kader van een door het Franse voorzitterschap georganiseerd binnenvaartcongres in Straatsburg. Vastgesteld kan worden dat de duurzaamheid bij de werkzaamheden in de comités sindsdien veel aandacht krijgt en dat ook in het werkprogramma van de diverse comités rekening wordt gehouden met het onderwerp van de vergroening. Het door de CCR opgestelde tussentijdse verslag over de tenuitvoerlegging van de Visie 2018 werd de lidstaten op de plenaire zitting op 8 december 2016 voorgelegd. Alle delegaties hebben van het tussentijdse verslag kennis genomen en hun tevredenheid over de inhoud kenbaar gemaakt. Met name de comités ECO, RV en CESNI/PT houden zich bezig met de nieuwe eisen ter vermindering van de emissies in de binnenvaart. De CCR heeft de lopende werkzaamheden van de Europese Unie met betrekking tot de totstandkoming van een nieuwe verordening over de uitstoot van verontreinigende stoffen op de voet gevolgd, omdat de verordening ook voor binnenvaartschepen zal gaan gelden. Door nieuwe eisen te stellen die tot doel hebben de uitstoot van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes terug te dringen, wordt beoogd om door middel van realistische economische en technologische oplossingen de ecologische concurrentiekracht van de binnenvaart te behouden. Na goedkeuring van deze verordening door de Europese Unie zal de CCR onderzoeken in hoeverre de regelgeving van de CCR moet worden aangepast.

Bevorderen van innovatieve oplossingen bij het opstellen en implementeren van de CCR-standaarden om een praktijkgerichte toepassing mogelijk te maken

De al jarenlang voorbereide en beoogde Europese harmonisatie van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen krijgt langzaam maar zeker zijn beslag. De harmonisatie leidt tot een vereenvoudiging van de technische en administratieve processen en daarom tot kostenbesparingen, die het concurrentievermogen van de binnenvaart verbeteren. Tegelijkertijd kan de veiligheidsstandaard die voor de Rijn werd bereikt, worden uitgebreid tot de overige Europese waterwegen, hetgeen tot gevolg heeft dat de duurzaamheid van de vervoersmodaliteit binnenvaart wordt verhoogd. Om ook in de toekomst een toonaangevend Europees kenniscentrum voor de binnenvaart te blijven, zal de CCR zich blijven inzetten voor de aanpassing van de voorschriften aan de ontwikkelingen op technisch vlak.

Herziening van de klachtprocedure overeenkomstig het Intern Reglement en de bijbehorende bijlage 5

De werkzaamheden ter herziening van de klachtprocedure in het Comité Binnenvaartrecht zijn nog niet afgerond, maar vergevorderd. De delegaties zijn het erover eens dat deze procedure aangepast moet worden zonder de Herzene Rijnvaartakte te wijzigen. Dit zou nodig zijn indien men de bevoegdheid voor de behandeling van klachten zou willen overdragen aan de Kamer van Beroep. De delegaties achten het echter belangrijk dat de Kamer van Beroep in sommige gevallen verzocht kan worden om op informele wijze haar mening over een klacht kenbaar te maken. Deze mogelijkheid moet nu in de klachtprocedure formeel worden voorzien. Het is de bedoeling om duidelijk aan te geven dat iedereen die een gerechtvaardigd belang heeft, recht heeft op een bindende interpretatie van de Herzene Rijnvaartakte. In het kader van deze, overeengekomen oriëntatie voor de nieuwe klachtprocedure, heeft het Comité Binnenvaartrecht nu tot taak het eens te worden over een bindende regeling, waarbij rekening dient gehouden te worden met de bovengenoemde, belangrijke uitgangspunten.

Bevorderen van de invoering van nieuwe RIS-applicaties

Gezien het toenemende belang van RIS-applicaties worden de ontwikkelingen op dit gebied op de voet gevolgd. Om een precies beeld te krijgen van de situatie na de invoering van AIS, werd in het kader van de evaluatie van de tenuitvoerlegging van de verplichte uitrusting met Inland AIS en een visualiseringssysteem voor de elektronische kaarten een zeer ruim opgezette online-enquête gehouden. Er zijn meer dan 1000 antwoorden ontvangen. Met de evaluatie daarvan is inmiddels begonnen. Bovendien heeft op 17 november een goed bezochte, vijfde RIS-workshop plaatsgevonden. Tijdens deze workshop werd een overzicht over alle RIS-activiteiten van de CCR geboden, waarbij tevens ingegaan werd op potentiële ontwikkelingen. Zowel de workshop als de online-enquête hebben aangetoond dat de CCR hier de juiste weg ingeslagen is.

Identificatie van mogelijkheden voor het elimineren van knelpunten voor de scheepvaart in de Midden- en Bovenrijn in het licht van de activiteiten van de EU ter verbetering van de transportcorridors

De werkzaamheden voor het concept van de *Good Navigation Status* zullen eind 2017 worden afgerond. De CCR heeft weten te bereiken dat er meer rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van de Rijn. De CCR streeft ernaar de samenwerking op het vlak van de binnenvaartinfrastructuur met de Europese Commissie te intensiveren. Ter verbetering van de infrastructuur van de waterwegen en de havens in de Rijn-Alpen-corridor heeft de EU een projectlijst opgesteld. De CCR volgt deze activiteiten en draagt bij aan de werkzaamheden rond de multimodale corridors op EU-niveau. Voor de CCR-lidstaten is het een vaste taak om de toestand van de vaargeul in de Rijn te optimaliseren. Een voorbeeld hiervoor is het project ter optimalisatie van de vaarwegomstandigheden in de Midden-Rijn, waar lokale aanpassingen vereist zijn. Dit ligt vandaag de dag gezien de milieubescherming gevoelig en moet daarom goed gemotiveerd worden.

PROTOCOL 8

Uitvoering van de werkprogramma's

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Oriëntaties van het Duitse voorzitterschap

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2018-2019 worden vastgesteld,

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

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2017-II-10).

Bijlage

Bijlage bij protocol 9

De CCR bevindt zich, op zijn laatst sinds het „OIV-arrest“ van het Europese Hof van Justitie met betrekking tot de toepassing van artikel 218, negende lid, VWEU van oktober 2014 en de instelling van CESNI in juni 2015 in een fase van omwentelingen. Aan de ene kant moet de CCR de haar resterende, traditionele taken nog steeds op hoog niveau verrichten, maar aan de andere kant moet de CCR er zich voor inzetten de samenwerking met de EU uit te diepen. Eén van de belangrijkste taken van het Duitse voorzitterschap zal er daarom uit bestaan op basis van de nieuwe strategische richtsnoeren, dit veranderingsproces te analyseren, de vereiste gedachtewisseling daarover te initiëren en – voor zover mogelijk – tot een goed einde te brengen.

1. 150 jaar Akte van Mannheim

Op 17 oktober 2018 is het precies 150 jaar geleden dat de Akte van Mannheim ondertekend werd. Gezien de reglementaire, politieke en institutionele veranderingen van de afgelopen jaren, vormt dit jubileum een goede aanleiding om een kritische, maar ook constructieve discussie te voeren over

- de huidige relevantie en
- toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden

van de Akte van Mannheim en de op dit verdrag stoelende organisatie- en besluitvormingsstructuren. Een jubileumcongres in oktober 2018 in Mannheim zou voor een diepgaande reflectie over deze vraagstukken een passend kader kunnen vormen.

2. Samenwerking CCR – EU

De CCR heeft in overleg met de Europese Commissie in 2015 CESNI ingesteld, een gemeenschappelijk coördinatie- en standaardiseringsorgaan voor de Europese binnenvaart. Zowel CESNI zelf als de administratieve en inhoudelijke ondersteuning van CESNI door het CCR-secretariaat hebben inmiddels grotendeels hun sporen verdiend. De samenwerking met de EU, die gericht is op concrete resultaten, moet op basis van de gesloten administratieve overeenkomst verder worden verdiept. Het middelpunt van dit streven wordt gevormd door

- de uitbreiding van de samenwerking door, onder andere, efficiëntere coördinatiemechanismen,
- de uitbreiding van het takenpakket van CESNI, bv. met taken die samenhangen met de RIS (River Information Services),
- een adequate invulling van de arbeidsbetrekkingen met de Europese Commissie,
- een op de lange termijn stabiele en toereikende financiering van CESNI.

3. Praktijkgerichte en innovatie ondersteunende regelgeving

In het verleden heeft de CCR bewezen de drijvende kracht te zijn voor het aanpassen van de regelgeving in het licht van nieuwe technologische ontwikkelingen. Hier moet de CCR haar leidende rol behouden door zich o.a. bezig te houden met de vragen die opgeworpen worden door

- de digitalisering (bv. elektronische boorddocumenten, autonoom varen),
- de conclusies van de AIS-evaluatie,
- de huidige RIS-projecten (bv. ten aanzien van corridor-, sluis- en ligplaatsmanagement),
- de voortschrijdende automatisering van de bedrijfsvoering aan boord,
- de ontwikkeling van alternatieve scheepsaandrijvingen en brandstoffen.

Hierbij kan ook een inventarisatie, respectievelijk voortzetting van de RIS-strategie uit 2012 in overweging genomen worden, om de taken op middellange termijn te beschrijven en opnieuw de prioriteiten te bepalen.

4. Duurzame ontwikkeling

De CCR heeft in de “Visie 2018”, die in 2013 werd aangenomen, ambitieuze doelstellingen vastgelegd voor een duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht. De CCR zal samen met alle betrokken partijen balans opmaken van de activiteiten die in het kader van de Visie 2018 werden ontplooid, om vervolgens een beslissing te nemen over de voortzetting van deze doelstellingen tegen de achtergrond van de strategische richtsnoeren. Er moet meer gedaan worden om de waarneming van de binnenvaart als milieuvriendelijke vervoersdrager in de publieke opinie te bekrachtigen, omdat er steeds meer aandacht is voor geluidsoverlast, klimaatverandering en de uitstoot van verontreinigende stoffen. Hier zou de CCR met informatie over de daadwerkelijke uitstoot van verontreinigende stoffen door de binnenvaartschepen en over de lopende en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de milieubescherming (bv. implementatie NRMM, invoering van LNG, laadpunten voor elektrische voertuigen, klimaatovereenkomst van Parijs) een waardevolle bijdrage aan de discussie kunnen leveren.

5. Waterweg en infrastructuur

Er zijn verschillende EU-initiatieven op het gebied van de infrastructuur (Good Navigation Status, TEN-T vervoerscorridors). Enerzijds is het hier van belang de krachten te bundelen om ook in de toekomst richting te kunnen geven aan de benutting van de Rijn en de bevaarbaarheid op een hoog niveau te waarborgen, maar anderzijds kan het belang van de binnenvaart in de Rijn-Alpen-corridor, de grootste en innovatiefste vervoersas in Europa door vrije capaciteiten nog verder worden uitgebreid. Met name hier zou de CCR impulsen kunnen geven voor een nauwere verstrengeling tussen actoren zoals havens, verladers en overige stakeholders. Hier kan ook gedacht worden aan maatregelen om de aandacht te vestigen op het potentieel voor een modal shift en deze – daar waar mogelijk – ook te bewerkstelligen.

6. Overleg- en besluitvormingsprocedures binnen de CCR

De veranderingen in de samenwerking met de CCR hebben eveneens gevolgen voor de overleg- en besluitvormingsprocedures binnen de CCR. Om deze procedures aan te kunnen passen aan de zich af tekenende veranderingen, zou ook gedacht moeten worden aan een andere opzet voor de plenaire zittingen, bijvoorbeeld door

- het invoeren van zogenoemde “A-punten”, bv. voor het overnemen van CESNI-Standaarden,
- de samenvoeging van de plenaire zitting van de CCR en de Raadgevende Conferentie,
- de bespreking van zwaartepuntonderwerpen die van actueel belang zijn in de binnenvaart,

om een open gedachtewisseling tot stand te kunnen brengen.

Verder zou tegen deze achtergrond ook overwogen kunnen worden om bepaalde organen, zoals bijvoorbeeld het Economisch Comité en het Voorbereidend Comité, een andere oriëntatie te geven.

PROTOCOL 10

Werkprogramma's

Besluit

De Centrale Commissie,

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

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2018-2019.

Bijlage

I – Comité Binnenvaartrecht

BELANGRIJKSTE TAKEN VAN HET COMITÉ DF:
Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Visie 2018 ¹
I-18-1	Afgifte van de Rijnvaartverklaring Organisatie van een rondetafelbijeenkomst voor de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de Rijnvaartverklaring en het exploitatiecertificaat over de doeltreffendheid van de controles voordat deze documenten worden afgegeven	2008 - 2019		DF (11) 21	DF Ad hoc-bijeenkomsten met de autoriteiten van afgifte	II	→ 7
I-18-2	Vraagstukken in verband met de betrekkingen met de Europese Unie en de wisselwerking tussen Rijnvaartrecht en Communautair recht Juridische vraagstukken die verband houden met de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomsten Juridische middelen ter versterking van de samenwerking	2014 - 2019			DF, op verzoek en in overleg met PRE	I	
I-18-3	Evaluatie van artikel 32 van de Akte van Mannheim Onderzoek met betrekking tot artikel 32 van de Akte van Mannheim met het oog op de harmonisatie van de boetes bij overtreding van de verkeersvoorschriften binnen de door de CCR gestelde grenzen	2008 - 2019		DF (09)m 5	DF	II	
I-18-4	Juridische monitoring/ begeleiding van internationale verdragen Bijhouden van de stand van de ratificatie van internationale verdragen, met name het CLNI 2012, en het beantwoorden van eventuele vragen over de tenuitvoerlegging van deze verdragen	2002 - 2019		DF (11) 20		II	

¹ Zie Besluit 2013-II-10 voor meer informatie over de overkoepelende doelstellingen van de "Visie 2018".

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Visie 2018
I-18-5	Reglement inzake het klachtrecht Evaluatie van het huidige Reglement inzake het klachtrecht	2016 - 2019		DF (15) 25	DF	I	
I-18-6	Voorschriften van tijdelijke aard Evaluatie van het rechtsinstrument van de voorschriften van tijdelijke aard	2016 - 2019		DF (15) 24	DF in overleg met RV, RP en STF	I	
I-18-7	Reglement van het personeelscomité	2016 - 2019		DF (16) 13	DF	I	
I-18-8	Onderzoeken of het gebruik van de begrippen “schipper” en “vaartuig” in de drie reglementen van de CCR geharmoniseerd moet worden	2018 - 2019			DF	I	
I-18-9	Onderzoeken of het noodzakelijk en realistisch is voor de CCR om zich bezig te houden met sociale zaken	2018 - 2019		DF (17) 25	DF in overleg met STF	II	
I-18-10	Bepalen of het nodig is onderzoek te verrichten naar de invoering van een verzekeringsplicht	2018 - 2019		2011-II-8	DF	II	
I-18-11	Bepalen of het nodig is onderzoek te verrichten naar een eventuele verbetering van de voorwaarden voor de schadeloosstelling van exploitanten voor de gevolgen van stremmingen van de waterweg	2018 - 2019		2011-II-8	DF	II	

II – Economisch Comité

HOOFDTAAK VAN HET COMITÉ ECO

Taken met betrekking tot de ontwikkeling van de marktobservatie (MO)

Code	Taak	Termijn	Doel	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Visie 2018
III-18-1	De vergaring en coherentie van de economische gegevens met betrekking tot de binnenvaart in Europa garanderen	Permanent	De sector, nationale overheden, verenigingen en Europese instellingen een betrouwbare en gecentraliseerde bron van economische informatie over de binnenvaart bieden.	In het kader van de marktobservatie wordt hier al gericht aan gewerkt. Het gaat hier om een voortzetting en uitbreiding van reeds lopende werkzaamheden (Europese dekking, gedetailleerde gegevens per marktsegment)	ECO	I	→1 →8
III-18-2	Werkzaamheden met betrekking tot de regelmatige thematische rapporten over voor de binnenvaart belangrijke onderwerpen (situatie op de arbeidsmarkt, ongevallen, emissies, marktstructuur)	Permanent - minstens één rapport per jaar	De kennis die beschikbaar is over een belangrijk onderwerp, dat door het Comité ECO kan worden geselecteerd, bundelen om zo een duidelijk en beknopt rapport op te stellen.	Er zijn al eerder dergelijke rapporten opgesteld en deze werkzaamheden kunnen worden voortgezet.	ECO	I	→1 →2 →3 →4
III-18-3	Volgen van de ontwikkelingen in de vloot	Permanent	In detail volgen van ontwikkelingen in de vloot, zowel kwantitatief als kwalitatief. Hierbij kan specifiek aandacht worden geschonken aan de vloot van kleine schepen	Op nationaal niveau wordt dit al gedaan. De uitdaging zal zijn om in de komende twee jaar meer gedetailleerde informatie te verstrekken. Om deze doelstelling te bereiken, kan eventueel een beroep worden gedaan op de IVR of de AIS-gegevens.	ECO	I	→3 →4 →8
III-18-4	De kennis met betrekking tot het passagiersvervoer verder ontwikkelen	Permanent	Ervoor zorgen dat de CCR over een goede kennis van de passagiersvaart beschikt en deze verder uitbouwen.	Elk jaarrapport over de marktobservatie bevat al een hoofdstuk over de passagiersvaart.	ECO	II	→8
III-18-5	Ontwikkeling van de prognoseactiviteiten	Permanent	In de rapporten over de marktobservatie betrouwbare informatie verstrekken, zodat op de ontwikkelingen in de sector kan worden geanticipeerd. De expertise ontwikkelen om een beter inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de markt en zo in te spelen op de toekomstige tendensen en kansen voor de binnenvaart.	Het secretariaat is begonnen met de ontwikkeling van verschillende econometrische modellen voor verschillende marktsegmenten.	ECO	II	→5 →8

Code	Taak	Termijn	Doel	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Visie 2018	
III-18-6	Ontwikkeling van de analyseactiviteiten met betrekking tot de rol van de binnenvaart in de multimodale keten	Permanent	De vergaring en analyse van de gegevens over andere vervoersmodi ontwikkelen, zodat de evolutie van de situatie in de binnenvaart kan worden bestudeerd in de context van de multimodale omgeving. Op deze manier kan men ook een beter inzicht krijgen in de dynamiek van de modal shift.	Het recente onderzoek naar de binnenhavens en de economische gevolgen van de periodes met lage waterstanden heeft aangetoond dat het belangrijk is dat er in de analyses rekening wordt gehouden met alle vervoerswijzen.	ECO	II	→6	
III-18-7	Organisatie van een werkgroep met alle nationale bureaus voor statistiek	2018	Het is de bedoeling de betrekkingen tussen de nationale bureaus voor statistiek in Europa te verbeteren.	De samenwerking met EUROSTAT en de nationale bureaus voor statistiek van de CCR-lidstaten verloopt al efficiënt, maar de betrekkingen met de overige nationale bureaus voor statistiek in Europa, die noodzakelijk zijn voor de marktobservatie, zijn recent en zouden erg gebaat zijn bij een dergelijke werkgroep.	ECO / COM	I	→1 →8	
III-18-8	De communicatiestrategie versterken en uitbreiden	Permanent	In het kader van de marktobservatie wordt er enorm veel voorbereidend werk verricht, maar de verspreiding van de resultaten, vooral dan binnen de sector, blijft beperkt.		ECO / COM	I	→8	
	1) Web: reflectie over de twee websites, marktobservatie en Observatorium voor de binnenvaart, en digitale communicatie ontwikkelen die op de behoefte is afgestemd	2018	Samenvoeging zou wellicht eenduidiger zijn, maar dit moet onderzocht worden in het licht van de inhoud van de twee websites, om te zien wat behouden moet worden en om ervoor te kunnen zorgen dat een actieve actualisering van de inhoud realistisch is.				I	→8
	2) Rapport over de MO: garanderen dat er op regelmatige basis rapporten over de MO worden opgesteld en verspreid	Permanent	Er moeten regelmatig rapporten over de marktobservatie worden verspreid.				II	→8 →8
	3) Enquête onder de lezers houden							
	4) Een workshop met het bedrijfsleven en de binnenhavens organiseren waarin de resultaten van de MO kunnen worden voorgesteld en er feedback kan worden verkregen	2018/2019	Het Comité ECO zou een workshop over de economische uitdagingen van de binnenvaart kunnen organiseren om zo een dynamische en efficiëntere communicatie met de sector tot stand te brengen en feedback te vergaren.	De CCR zou haar ervaring als platform uit het verleden kunnen benutten en het initiatief nemen om een meer directe communicatie met het bedrijfsleven en de havens te bewerkstelligen.	II	→8		

Code	Taak	Termijn	Doel	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Visie 2018
III-18-9	De huidige goede samenwerking met de rivierencommissies, consultants en verenigingen behouden	Permanent	De marktobservatie is niet alleen een rapport dat door de CCR wordt uitgebracht. Het is tevens een vorm van samenwerking tussen de CCR en de andere actoren in de Europese binnenvaart en de CCR moet borg staan voor de goede samenwerking tussen de verschillende betrokkenen.	De CCR heeft al een relatie opgebouwd met tal van spelers in de binnenvaart in Europa. Bij het jaarrapport over de marktobservatie van 2017 waren verschillende partners betrokken. Deze partnerschappen moet men in stand houden en verder ontwikkelen.		I	→1 →8

Taken met betrekking tot de ontwikkeling en benutting van de expertise over economische vraagstukken

Code	Taak	Termijn	Doel	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Visie 2018
III-18-10	Het overleg over de tenuitvoerlegging en evaluatie van NAIADES II en over het toekomstige binnenvaartbeleid van de EU volgen	Permanent	Het Comité ECO moet de evolutie van het NAIADES II-beleid aandachtig volgen en in deze context zijn expertise over uiteenlopende economische onderwerpen optimaal benutten.	In het kader van NAIADES II is het Comité ECO al een geprivilegieerde gesprekspartner van DG Move, hetgeen ook duidelijk blijkt uit de bijdrage van de CCR aan het voortgangsverslag over NAIADES II. Deze werkzaamheden moeten worden voortgezet.	ECO met eventuele ondersteuning door andere comités	I	
III-18-11	Deskundigen en kennis over voor de binnenvaart belangrijke onderwerpen bijeenbrengen, waarbij de vorm kan variëren al naargelang de behoefte (rapport, workshop, hoorzitting...) <ul style="list-style-type: none"> • Economische gevolgen van de lage waterstanden • Evolutie van de greening van de vloot en introductie van nieuwe brandstoffen en voortstuwingstechnologieën • Structuur en transparantie van de markt • Concurrentievermogen en integratie van de binnenvaart in de multimodale keten • Nieuwe marktsegmenten in de binnenvaart 	2018-2019	Het Comité ECO van de CCR kan gebruikmaken van zijn lange ervaring, huidige werkzaamheden en banden met tal van deskundigen om de bestaande kennis over uiteenlopende onderwerpen bijeen te brengen. Het Comité ECO kan deze onderwerpen zelf selecteren en kan daarvoor inspiratie putten uit de kolom "Taak".		ECO met eventuele ondersteuning door andere comités	I	→1 →2 →3 →4 →5 →6

Code	Taak	Termijn	Doel	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Visie 2018
III-18-12	Overwegen een effectbeoordeling te verrichten	2018-2019	Indien het opportuun wordt geacht, kan op basis van de werkzaamheden van 2014 [ECO (14) 23] een effectbeoordeling worden verricht.		ECO	II	
III-18-13	Samenwerking met de academische wereld bevorderen	Permanent	Het Comité ECO moet nauwe banden met de academische wereld onderhouden en zo een actieve en leerrijke gedachteswisseling tot stand brengen.	Vanaf oktober 2017 gaat het CCR-secretariaat samenwerken met de Universiteit van Antwerpen.	ECO/COM	I	

Taken met betrekking tot de ontwikkeling van de platformfunctie

Code	Taak	Termijn	Doel	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Visie 2018
III-18-14	Bij elke vergadering van het Comité ECO iemand van buitenaf het woord geven	Permanent	Het is de bedoeling om één keer per kwartaal iemand uit de academische wereld of de sector de kans te geven zijn of haar project aan de delegaties voor te stellen.	In 2017 is men met deze nieuwe gewoonte van start gegaan.	ECO	I	
III-18-15	De binnenvaart vertegenwoordigen in de Rijn-Alpencorridor	Permanent	Ervoor zorgen dat de binnenvaart vertegenwoordigd is bij het overleg in de corridor. Er kan worden overwogen om deze werkwijze uit te breiden tot andere corridors.	ECO (17) 24	ECO/IEN	I	→6

III - Comité Infrastructuur en milieu

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ IEN:

Instandhouding en verbetering van de waterweg, overkoepelende onderwerpen met betrekking tot het milieu, essentiële kwesties inzake de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
III-18-1	Maatregelen ter verbetering van de veiligheid en betrouwbaarheid van de binnenvaart	1/2018 - 12/2019	Opstellen van een eindverslag in overleg met de andere bevoegde comités. ¹	2011-II-8	IEN/G	I	
III-18-2	Essentiële kwesties betreffende de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart met inbegrip van de infrastructuur	1/2018 - 12/2019	Principiële toetsing van de duurzaamheid van de binnenvaart en hieruit eventueel aanbevelingen voor maatregelen voor de CCR afleiden	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN	I	

1

Afhankelijk van de activiteiten van het Comité Binnenvaartrecht

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
III-18-3	Voortzetting van de werkzaamheden voor het opstellen van een concept "Good Navigation Status"	1/2018 - 12/2019	De taak van het adviserend consortium voor een concept "Good Navigation Status" loopt ten einde in 2017. Vanaf 2018 is een directe samenwerking met DG MOVE voor een verdere vormgeving van het concept "Good Navigation Status" vereist.	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48 IEN (17)m 30, punt 6	IEN/G	I	→ 6
III-18-4	Meewerken aan de werkzaamheden voor de multimodale corridors in de EU	1/2018 - 12/2019	De behandeling van corridoractiviteiten worden door het Economisch Comité geleid (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	I	→ 6

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
III-18-5	Organisatie van een Europese Workshop over de behoefte aan en planning van ligplaatsen	1/2018 - 12/2019	De CCR beschikt over uitgebreide kennis inzake de behoefte aan en planning van ligplaatsen, maar dat is niet het geval in alle andere EU-landen met binnenvaarwegen.	IEN (17) 53 = IEN/G (17) 53	IEN/G	II	
III-18-6	Ondersteuning van de delegaties bij het implementeren van de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) voor het Rijnstroomgebied	1/2018 - 12/2019	Voortzetting van de activiteiten in het kader van de Common Implementation Strategy (CIS) van de Europese Commissie; coördinatie van CIS-activiteiten die consequenties voor de scheepvaart hebben.	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 5
III-18-7	Aanpassingen van de waterweg en de Rijnvaart aan mogelijke gevolgen van de klimaatverandering	1/2018 - 12/2019	Het situatieverslag van het comité wordt geactualiseerd.	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	I	→ 5 → 8

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
III-18-8	Nadere afstemming in het kader van de "procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de CCR"	1/2018 - 12/2019	Afstemming van de procedures van het comité dat bevoegd is voor de Frans-Duitse grensstreek met die voor de rest van de Rijn.	2016-II-17	IEN	II	
III-18-9	Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van bouwwerkzaamheden, voor zover deze gevolgen voor de scheepvaart hebben	1/2018 - 12/2019	Permanente taak	1995-I-29	IEN/G		
III-18-10	Vaststelling van de beschikbaarheid van de sluisen in de Boven-Rijn	1/2018 - 12/2019	Permanente taak; deelname aan de regelmatige vergaderingen voor het afstemmen van de onderbrekingen van het sluisbedrijf op de Boven-Rijn	2007-II-6, IV	IEN/G		→ 1
III-18-11	Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn	1/2018 - 12/2019	Permanente taak; overzicht van alle maatregelen op de Rijn die ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn gepland of in uitvoering zijn.	IEN (13) 32	IEN/G		→ 6

IV – Comité Politierglement

HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RP:

veiligheid van het scheepsbedrijf, scheepsbedrijfsvoering en gedrag in het verkeer;
River Information Services (RIS)

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer							
IV-18-1	Evaluatie van de voorschriften van tijdelijke aard die van toepassing zijn op schepen met aandrijfsystemen die op vloeibaar aardgas (LNG) werken en opstellen van de controlelijsten voor het bunkeren van LNG (schip/schip en schip/wal)	2016 - 2019	Standaard voor de controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)	Protocol 2015-I-8 Protocol 2015-II-15 RP (15) 47A rev.1 add. 1 RP/G (16) 37 RP/G (17) 2	RP/G (RV/G)	II	→ 4
IV-18-2	Aanwezigheid aan boord van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronisch formaat	2016 - 2019	Artikel 1.11 van het RPR	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = RV (15) 71 = MD (15) 5 RP/G (16) 2 = RIS/G (16) 4 RP/G (16) 12 = RIS/G (16) 10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	I	
IV-18-3	Actualisering van de aanbeveling voor uniforme boetes in geval van overtredingen van politievoorschriften (boetecatalogus)	2016 - 2019		Protocol 2004-II-19 RP/G (17) 9	RP/G	II	→ 1
IV-18-4	Beoordeling van bepaalde terminologische concepten die in de verschillende teksten van de CCR worden gebruikt	2017 - 2018	RPR, ROSR, RSP	RP/G (17)m 19 prov, punt 11.2 RP/G (17) 25 rev.1	RP RP/G IEN STF RV DF	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
IV-18-5	Follow-up van de gemeenschappelijke bijeenkomst met de politie te water (november 2017 - Berlin)	2018 - 2019	RPR, ROSR, RSP	RP (17) 37 rev. 2 = RP/G (17) 52 rev. 2 = RV (17) 39 rev. 2 = RV/G (17) 28 rev. 2 = STF (17) 32 rev. 2	RP RP/G STF RV	-	
IV-18-6	Modernisering en vereenvoudiging van de redactie van artikelen van het RPR in samenhang met de identificatiemerkttekens van schepen	2018 - 2019	Artikel 1.10 tweede lid, 2.01 eerste lid, onderdeel d, 2.05 eerste lid, bijlage 10 van het RPR	RP (17) 32 corr. 1 = RP/G (17) 41 corr.	RP/G	I	
IV-18-7	Verduidelijking van de signalisatie van kribben	2018 - 2019	Artikel 5.02 en bijlage 8 van het RPR	RP (17)m 28 punt 10.3	RP RP/G IEN/G	II	
IV-18-8	Harmonisatie van RPR en ROSR, respectievelijk ES-TRIN ten aanzien van de lijsten van documenten die zich aan boord moeten bevinden	2018 - 2019	Artikel 1.10 van het RPR	RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RP RP/G RV	II	
Informatiediensten voor de binnenvaart							
IV-18-9	Uitbreiding van de verplichting tot elektronisch melden tot alle schepen die onder de bepalingen van artikel 12.01 van het RPR vallen	2018 - 2019	Artikel 12.01 van het RPR	Protocol 2007-II-20 RP (17) 55 = RP/G (17) 78 = RIS/G (17) 50	RP/G (RIS/G)	I	→ 1
IV-18-10	Verplichte elektronische melding – doorgeven van de technische benaming	2017 - 2018	Artikel 12.01, tweede lid van het RPR	Protocol 2017-I-11 RP (17)m 28, punt 4.2	RP/G RIS/G (RP)	I	→ 1
IV-18-11	Actualisering van de administratieve overeenkomst inzake de uitwisseling van gegevens tussen de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten	2018 - 2019	Artikel 12.01 van het RPR	Protocol 1994-I-20 RP (17) 31 = RP/G (17) 40 = RIS/G (17) 29	RP/G (RIS/G)	II	→ 1

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
IV-18-12	Evaluatie van de tenuitvoerlegging van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem (Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem voor elektronische kaarten) en evaluatie van de minimumeisen voor deze visualiseringssystemen in het licht van het ontwerp van versie 2.4 van de Inland ECDIS-standaard en uitrusting van de vloot met apparatuur voor de weergave van elektronische kaarten en visualiseringssystemen	2016 - 2018	Artikel 4.07 van het RPR en "Minimumeisen voor Inland ECDIS-systemen in informatiemodus en daarmee vergelijkbare apparatuur"	Protocol 2013-II-16, 2014-I-11, 12 und 13, 2017-I-11 RP/G (17) 11 corr. 1 = RIS/G (17) 5 corr. 1	RIS/G (RP/G)	I	→ 1
IV-18-13	Follow-up van de evaluatie van de tenuitvoerlegging van de verplichte uitrusting met Inland AIS en een visualiseringssysteem	2018 - 2019	RPR	Protocol 2013-II-16, 2014-I-11, 12 et 13, 2017-I-11 <i>RP (17) 44 rev.1 = RP/G (17) 62 rev.1 = RIS/G (17) 43 rev.1</i>	RIS/G RP/G	I	→ 1
IV-18-14	Weergave van Blauw bord in Inland ECDIS (M-I.2.6)	2014 - 2019	Artikel 4.07 van het RPR, bijlage 5 van het ES-TRIN	Protocol 2012-I-10 RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G)	II	
IV-18-15	Permanente actualisering van de RIS-standaard	2016 - 2019	ERI-, VTT-, Inland ECDIS- en NTS-Standaarden	Protocol 2012-I-10	RIS/G	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie Visie 2018
IV-18-16	Volgen van de ontwikkelingen op het vlak van geautomatiseerd varen (van navigatieondersteuning tot en met volledig geautomatiseerde vaart) en onderzoeken in hoeverre regelgeving nodig is	2012 - 2019	ES-TRIN, RPR	Protocol 2012-I-10 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev.1 = RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RIS/G, RP/G, (RV/G, CESNI/PT)	I	
IV-18-17	Monitoring van de evolutie van het gebruik van ASM's (Application Specific Messages, specifieke berichten voor applicaties)	2017 - 2019	Artikel 4.07 van het RPR	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32 RIS/G (17) 33 RP (17) 40 rev.1 = RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RIS/G (RP/G)	II	→ 1
IV-18-18	Monitoring van de evolutie van het gebruik van AtoN's (Aids to Navigation, navigatie-ondersteuning) in Inland AIS	2018 - 2019		RIS/G (17) 34 = RP/G (17) 45 RP (17) 40 rev.1 = RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RIS/G	II	→ 1
IV-18-19	Stand van zaken van de implementatie en actualisering van de RIS-strategie van de CCR	2016 - 2019		Protocol 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13	RIS/G	I	→ 1

V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

PRIORITEITEN ZOALS BEPAALD TIJDENS DE COMITÉ-VERGADERING VAN STF:

Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Referentie Visie 2018
V-18-1	Modernisering/flexibilisering van de voorschriften voor de bemanning en de vaar- en rusttijden evenals voorbereiding van een ingrijpende hervorming van de bemanningsvoorschriften	2018 - 2019	RSP, bemanningsvoorschriften	Besluit 2016-II-9 Flexibilisering van de vaar- en rusttijden, opdracht aan het PRE-Comité de TASCs-studie voort te zetten	STF PRE, CASS, RV, RP, MD, IEN en werkgroepen	I	→ 2
V-18-2	Aanpassing van het RSP , met name om verwijzingen naar CESNI-QP-standaarden mogelijk te maken en om het reglement evenals de diensinstructies verenigbaar te maken met de EU-richtlijn inzake de wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties	2018 - 2019	RSP, toekomstige EU-richtlijn, dienstinstructies bij het RSP		STF ad-hocwerkgroep „Herziening RSP” en STF	I	
V-18-3	Herziening van de voorschriften met betrekking tot de kennis van riviergedeelten , eventueel aanvullende erkenningsprocedures	2018 - 2019	RSP, toekomstige EU-richtlijn, administratieve overeenstemmingen		STF , indien nodig in samenwerking met RP	I	
V-18-4	Uitwerking van voorschriften voor een elektronisch register voor bevoegdheidsbewijzen	2018 - 2019	RSP, toekomstige EU-richtlijn, administratieve overeenstemmingen		STF	I	

Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Referentie Visie 2018
V-18-5	Organisatie en nabespreking van een vergadering van de examencommissie voor het verwerven van bevoegdheidsbewijzen	2018 - 2019		STF, Europees Verdrag	STF, CESNI/QP	II	
V-18-6	Vereenvoudiging van de publicatie van bijlagen bij het RSP en dienstinstructies bij het RSP	2018 - 2019	Dienstinstructies bij het RSP		STF	II	
V-18-7	Vereenvoudiging (en verdere digitalisering) van de dienstinstructies	2018 - 2019	Dienstinstructies bij het RSP		STF	Perma- nent	
V-18-8	Beheer van de administratieve overeenstemmingen en van de erkenning van vaartijdenboeken, dienstboekjes en eventuele aanvullende erkenningsprocedures	2018 - 2019	Administratieve overeenstemmingen over vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen, - dienstboekjes, - matrozenopleidingen, toekomstige EU-richtlijn	Verschillende besluiten, meest recentelijk besluit 2015-I-11 (erkenning van vaartijdenboek en van niet-Rijnstaten) evenals 2014-II-11 en 2014-II-12 (erkenning van opleidingen aan een Tsjechische en een Roemeense school)	STF	Perma- nent	
V-18-9	Vorbereidende werkzaamheden voor de invoering van e-SRB, e-Logbooks	2018 - 2019	RSP		STF	II	

VI - Comité Reglement van onderzoek (RV)

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:

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

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit ¹	Referentie Visie 2018
VI-18-1	Afgifte van aanbevelingen voor gelijkwaardigheden en afwijkingen in toepassing van artikel 2.20 van het ROSR	2018 - 2019	ROSR, artikel 2.20		RV/G - RV		
VI-18-2	Actualisering van het basisverslag - Vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen	2018 - 2019	Basisverslag	2012-II-4 2013-II-10 RV (17) 11 rev. 1 = RV/G (17) 7 rev. 1	RV/G - RV	I	→3
VI-18-3	Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de publicatie van nieuwe edities van ES-TRIN en met nieuwe ontwikkelingen	2018 - 2019	ROSR		RV/G - RV		
VI-18-4	Taken die kunnen voortvloeien uit het werkprogramma van CESNI, het Comité Politierglement, het Economisch Comité en het voorzitterschap van de CCR op basis van een specifiek mandaat of een probleemanalyse	2018 - 2019	ROSR		RV/G - RV		

¹ Taken 1, 3 en 4 zijn permanente taken.

PROTOCOL 11

Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2018-2019

Besluit

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2018-2019 goed.

Bijlage

Bijlage bij protocol 11

Voorzitterschappen van de comités voor de periode 2018-2019

PERIODE	ORGANEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Voorzitterschap 2018/2019	DE	DE	BE	FR	CH	NL	CH	NL	FR

Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2018-2019

PERIODE	ORGANEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Plv. voorzitterschap 2018/2019	BE	BE	DE	NL	FR	BE	DE	DE	CH

PROTOCOL 12

Juridische zaken

Geen besluit.

PROTOCOL 13

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

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

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

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

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

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

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

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

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

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

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

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND ¹	9 maart 1999
BELGIË	
FRANKRIJK	
LUXEMBURG ²	8 juli 1993
NEDERLAND ³	16 april 1997
ZWITSERLAND ⁴	21 mei 1997

1 Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland

Voorbehouden:

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

Verklaring:

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

2 Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

3 Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

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

Verklaring

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

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

Voorbehoud

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

Verklaring

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

Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012)

Dit Verdrag stond van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg.

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop vier Staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.

Deelnemende staten	Ondertekening	Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding
Duitsland	11 juli 2013	-
Oostenrijk		
België	27 september 2012	-
Bulgarije		-
Frankrijk	27 september 2012	-
Luxemburg	27 september 2012	25 september 2014
Nederland	29 november 2012	-
Polen	3 december 2013	
Servië	18 juni 2013	18 juni 2013
Slowakije		
Zwitserland		

Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

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

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen heeft op 22 juni 2017 een besluit aangenomen ter wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en de bijbehorende Uitvoeringsregeling - Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) (Besluit CDNI 2017-I-4).

De wijzigingen van dit Verdrag vereisen de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Verdragsluitende Partijen. Zij treden in werking op de eerste dag van de zesde maand volgende op de nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring overeenkomstig artikel 19, vierde lid, van het CDNI.

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

Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen)

Deelnemers	Ondertekening	Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring
België		
Duitsland		
Frankrijk		
Luxemburg		
Nederland		
Zwitserland		

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

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

Depositaris: Regering van de Hongaarse Republiek

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

Hongarije: 7 mei 2002

Luxemburg: 25 maart 2004

Roemenië: 3 april 2004

Zwitserland: 19 mei 2004¹

Kroatië: 7 december 2004

Tsjechische Republiek: 14 november 2005

Bulgarije: 19 april 2006

Nederland: 20 juni 2006

Rusland: 11 april 2007

Frankrijk: 11 mei 2007

Duitsland: 10 juli 2007

Slowakije: 27 november 2007

Moldavië: 21 april 2008

België: 5 augustus 2008

Servië: 10 juni 2010²

Oekraïne: 17 april 2014

¹ Verklaring van Zwitserland

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

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

² Verklaring van Servië

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

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

ondertekend in Genève op 26 mei 2000, in werking getreden op 29 februari 2008.

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

Depositaris: Secretaris-Generaal van de Organisatie van Verenigde Naties

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

Rusland: toetreding op 10 oktober 2002
Nederland: aanvaarding op 30 april 2003
Hongarije: toetreding op 4 mei 2004
Oostenrijk: toetreding op 9 november 2004
Bulgarije: bekrachtiging op 7 maart 2006
Luxemburg: bekrachtiging op 24 mei 2007
Duitsland: bekrachtiging op 31 januari 2008
Moldavië: aanvaarding op 19 februari 2008
Frankrijk: goedkeuring op 3 april 2008
Roemenië: toetreding op 3 december 2008
Kroatië: bekrachtiging op 4 maart 2009
Slowakije: bekrachtiging op 20 oktober 2009
Oekraïne: toetreding op 28 januari 2010
Polen: toetreding op 25 juni 2010
Servië: bekrachtiging 6 januari 2011
Zwitserland: toetreding op 8 februari 2011
Tsjechische Republiek: bekrachtiging op 21 september 2011
België: toetreding op 17 juni 2014

PROTOCOL 14

Economische situatie in de Europese Binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart voor de eerste helft van 2017.

Bijlage

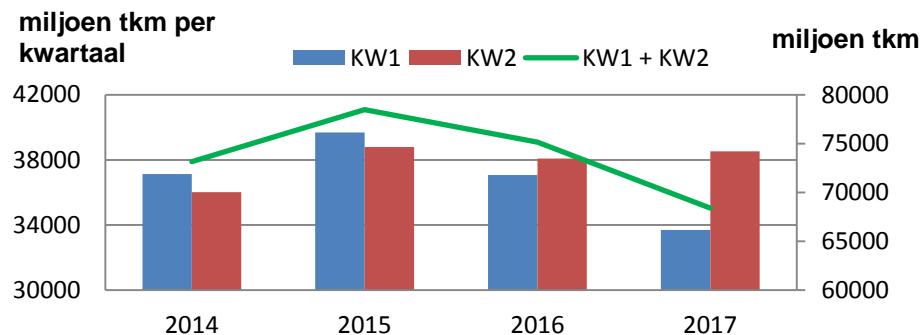
Bijlage bij protocol 14

Het tempo van de economische groei in Europa heeft alle verwachtingen aan het begin van dit jaar overtroffen. In gelijke tred met de stijgende internationale handelscijfers, trekt de groei van de industriële productie sinds het begin van 2017 weer aan: het groeipercentage op jaarbasis was 2% in het eerste kwartaal van 2017, 3% in het tweede kwartaal en al 4% in het derde kwartaal van 2017.

Aangemoedigd door deze macro-economische opleving, bedroeg de vervoersprestatie in de binnenvaart in Europa¹ 38,5 miljard tkm in **KW2 2017**, vergeleken met 38,0 miljard tkm in **KW2 2016**. Dit komt overeen met een groeipercentage op jaarbasis van **+1,2%**, hetgeen ongeveer half zo hoog is als de groei van de industriële productie. De vervoersprestatie steeg tussen **KW1 2017 en KW2 2017** met **+14%**.

Als gevolg van een zwak 1^e kwartaal van 2017 (wegens lage waterstanden en ijsvorming in vele delen van Europa), daalde de vervoersprestatie in de **eerste helft van 2017 tot 4% onder** het peil van de **eerste helft van 2016**. Deze daling is terug te voeren op de moeilijke natuurlijke omstandigheden in de winter van 2017 (lage waterstanden, ijsvorming in het Donagebied), waardoor in het eerste kwartaal van 2017 aanzienlijk minder vracht kon worden vervoerd.

Kwartaal- en halfjaarcijfers vervoersprestatie binnenvaart in Europa (2014-2017)



Bron: Berekening CCR op basis van Eurostat en nationale bureaus voor de statistiek

Op de **traditionele Rijn** liep de vervoersprestatie in **KW2 2017** op tot 10,1 miljard tkm, in vergelijking met 9,9 miljard tkm in **KW2 2016 (+1,7 %)**. Het groeipercentage tussen **KW1 2017 en KW2 2017** bedroeg 11.3 %. Ook hier waren de cijfers voor de eerste zes maanden 5% lager dan het jaar daarvoor, als gevolg van lage waterstanden, waardoor de schepen in het eerste kwartaal van 2017 alleen met een lagere beladingsgraad konden varen.

De zijrivieren van de traditionele Rijn (de Main, Moezel, Saar en Neckar) zijn goed voor 12% van de vervoersprestatie in het Duitse Rijnstroomgebied (de Main: 5%, de Moezel: 5%, de Saar: 1%, de Neckar: 1%). In het eerste en tweede kwartaal van 2017 viel het vervoer over de Moezel 3% lager uit, en op de Main 4% lager dan vorig jaar. In het tweede kwartaal van 2017 liet het vervoer op deze beide rivieren echter een veel positievere ontwikkeling zien dan in het tweede kwartaal van 2016: op de Moezel was er sprake van een stijging van 7%, en 45% op de Main.

De tien grootste **Rijnhavens** (Duisburg, Keulen, Mannheim, Straatsburg, Ludwigshafen, Neuss, Karlsruhe, Bazel, Mulhouse, Krefeld) registreerden in de eerste helft van 2017 binnenvaartvervoer ter hoogte van 57 miljoen ton, vergeleken met 60 miljoen ton in dezelfde periode van 2016. Dit komt overeen met een **daling met 5%**.

¹ Onder Europa wordt hier verstaan de EU plus Zwitserland en Servië

Wat het **vervoer van containers** betreft, kon in de eerste helft van 2017 ten opzichte van de eerste helft van 2016 een afname van de vervoerde volumes in de tien grootste Rijnhavens worden vastgesteld **(-13%)**. Deze daling moet in de eerste plaats worden toegeschreven aan de lage waterstanden in KW1 2017, maar is tevens het gevolg van logistieke problemen (vertragingen) bij de overslag van containers in de grote zeehavens zoals Rotterdam. Een positieve uitschieter was de haven van Duisburg, die ondanks alle moeilijkheden de opwaartse trend kon voortzetten en in de eerste zes maanden het containervervoer over water (in TEU) met 7% (= 270 000 TEU) wist te vergroten.

PROTOCOL 15

Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn – Aanpassing van artikel 1.01, lid 37 en 40; artikel 3.13, lid 1; artikel 3.14, lid 1; artikel 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); artikel 3.14, lid 2; artikel 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; artikel 3.18, lid 3; artikel 3.19, lid 3; artikel 5.06; artikel 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1

1. Bij Besluit 2015-I-3 heeft de CCR het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart ("CESNI") ingesteld. Het is de taak van dit Comité om technische standaarden over verschillende onderwerpen op te stellen, met name met betrekking tot de schepen, informatietechnologie en bemanning. In de respectieve regelgeving op Europees en internationaal vlak, in het bijzonder die van de Europese Unie (EU) en de CCR, kan dan naar deze standaarden worden verwezen voor de toepassing ervan.
2. Tijdens de vergadering op 26 november 2015 in Den Haag heeft CESNI de eerste editie (2015/1) van de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) goedgekeurd. In deze standaard zijn uniforme technische voorschriften vastgelegd die noodzakelijk zijn om de veiligheid van binnenschepen te garanderen. In de standaard, die beschikbaar is in vier talen (Duits, Engels, Frans, Nederlands), zijn de voorschriften uit Richtlijn 2006/87/EG en het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn ("ROSR") overgenomen en geharmoniseerd.

Tijdens de vergadering op 6 juli 2017 in Straatsburg heeft CESNI editie 2017/1 van ES-TRIN goedgekeurd. Deze versie omvat verschillende wijzigingen ten aanzien van ES-TRIN 2015/1.

ES-TRIN is zelf niet bindend. Om de standaard toepasselijk te maken, kunnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Europese Unie, andere internationale organisaties en derde landen ernaar verwijzen in hun respectieve regelgeving.

3. De CCR en de EU zijn voornemens om ES-TRIN 2017/1 op gecoördineerde wijze in werking te laten treden, namelijk op 7 oktober 2018, door middel van een verwijzing ernaar in hun respectieve wetgeving.

Door goedkeuring van dit besluit beslist de CCR het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") aan te passen en een verwijzing naar ES-TRIN 2017/1 op te nemen. Bijgevolg worden tal van artikelen en bijlagen van het RSP gewijzigd of vervangen door een verwijzing.

4. Het RSP bevat momenteel verschillende gedetailleerde verwijzingen naar de artikelen van het ROSR, waarvan de inhoud echter naar ES-TRIN wordt overgeheveld. Het RSP moet dan ook worden aangepast, zodat deze verwijzingen relevant blijven.
5. Met de Besluiten 2017-II-20, 2017-II-19 en 2017-II-15 beslist de CCR om respectievelijk het ROSR, het Rijnvaartpolitiereglement ("RPR") en het RSP aan te passen en verwijzingen naar ES-TRIN 2017/1 op te nemen.
6. De resultaten van de evaluatie die werd verricht overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3), worden hierna weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Het RSP bevat momenteel verschillende gedetailleerde verwijzingen naar de artikelen van het ROSR, waarvan de inhoud echter naar ES-TRIN wordt overgeheveld (zie Besluit 2017-II-20).

Deze wijziging beoogt de aanpassing van het RSP om ervoor te zorgen dat deze verwijzingen relevant blijven en de continuïteit van het recht gegarandeerd wordt voor de verplichtingen die momenteel in de artikelen van het RSP zijn vastgelegd.

In het navolgende worden de vertrekpunten weergegeven voor de principebesluiten van het Comité Reglement van Onderzoek, waarbij de samenhang tussen de Reglementen van de CCR en ES-TRIN wordt toegelicht:

1. De vervanging van de verwijzingen naar het “binnenschipcertificaat” in plaats van het “binnenvaartcertificaat” vormt de kern van de wijziging van het RSP. Het binnenvaartcertificaat omvat overeenkomstig artikel 1.01, nr. 37, van het RSP het certificaat van onderzoek en het communautaire certificaat voor binnenvaartschepen. Binnenschipcertificaten omvatten overeenkomstig de definitie van artikel 1.01, nr. 12.4 van ES-TRIN zowel de certificaten van onderzoek voor Rijnschepen als het Uniecertificaat voor binnenschepen.

Analoog aan het ROSR en het RPR wordt een “definitieve” verwijzing naar de laatste versie van de ES-TRIN voorzien. De actualisering van deze verwijzing zal geschieden door middel van een Besluit van de CCR.

In artikel 1.01 van het RSP moet de volgende begripsbepaling worden opgenomen:

“40. “ES-TRIN” de Europese Standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen, editie 2017/1¹. Bij de toepassing van ES-TRIN moet onder lidstaat een Rijnsoeverstaat of België worden verstaan.”

2. Het RSP zal ook in de toekomst nog naar het ROSR blijven verwijzen, bijvoorbeeld daar waar het gaat om de Commissies van Deskundigen krachtens artikel 2.01 ROSR, of de vaartijdenboeken voor schepen die overeenkomstig Bijlage O bij het ROSR over een op de Rijn erkend Uniecertificaat beschikken. De structuur van het ROSR en met name die van hoofdstuk 2 van het ROSR blijft behouden. De hoofdstukken van het ROSR waarvan de inhoud wordt afgedekt door ES-TRIN, zullen komen te vervallen. De procedurele voorschriften zullen in het ROSR blijven staan.
3. Ten aanzien van de bepalingen die betrekking hebben op de uitrusting van schepen die met een minimumbemanning moeten varen in artikel 3.14 RSP wordt er niet rechtstreeks naar artikel 31.02 en 31.03 van ES-TRIN verwezen, maar blijft de inhoudelijk identieke regeling in het RSP staan. De reden daarvoor is dat artikel 3.14, eerste lid, van het RSP een regeling over de minimumbemanning van schepen vastlegt, die in ES-TRIN zo niet wordt vastgelegd. Bovendien kunnen op deze manier extra aanpassingen in de verwijzingen naar de exploitatiestandaarden S1 en S2 in het RSP worden vermeden.
4. Afgezien van de wijzigingen die noodzakelijk zijn door de werkzaamheden aan ES-TRIN, stelt het secretariaat voor om tegelijkertijd over te gaan tot een aanpassing van bijlage D8, examenprogramma ter verkrijging van een radarpatent. Onder punt 2.7 staat daar nog de vermelding “Verschillen tussen de gebruikelijke en daglicht-radarapparatuur”. Navigatieradarinstallaties die voor 1 januari 1990 werden toegelaten, zijn sinds eind 2011 niet meer toegelaten, met dien verstande dat de bediening daarvan nu geen onderdeel meer van het examen zou mogen zijn. Daarom kan de vermelding bij punt 2.7 in bijlage D8 volledig komen te vervallen.

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2017/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2017-II-1 van 6 juli 2017.

5. Het tijdstip van het van kracht worden van de wijziging van het RSP moet worden afgestemd op het tijdstip van de omzetting van Richtlijn (EU) 2016/1629, zodat de bepalingen van ES-TRIN zowel voor de Rijn als in de EU tegelijkertijd op 7 oktober 2018 toepasselijk worden.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Er kan ook worden gekozen voor een dynamische verwijzing naar ES-TRIN, dus zonder vermelding van de editie.

Net als bij de wijziging van het ROSR is echter de voorkeur gegeven aan een statische verwijzing naar ES-TRIN, dus met vermelding van de editie, zodat de mogelijke gevolgen van de inhoud van ES-TRIN voor de bepalingen van het RSP kunnen worden onderzocht.

Gevolgen van deze wijziging

In artikel 1.01 van het RSP wordt een definitie van ES-TRIN, met uitdrukkelijke vermelding van de editie (2017/1), toegevoegd.

In de volgende artikelen en bijlagen worden de gedetailleerde verwijzingen naar de artikelen van het ROSR waarvan de inhoud naar ES-TRIN zal worden overgeheveld, aangepast: artikel 3.13, lid 1; artikel 3.14, lid 1; artikel 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); artikel 3.14, lid 2; artikel 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; artikel 3.18, lid 3; artikel 3.19, lid 3; artikel 5.06; artikel 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; en bijlage E2, nr. 1.1.

In het kader van deze wijzigingen dient ook de inhoud van het examenprogramma ter verkrijging van een radarpatent in bijlage D8 van het RSP te worden aangepast. Nr. 2.7 van deze bijlage bij het RSP wordt geschrapt. Het is niet langer nodig om de verschillen te kennen tussen de gebruikelijke en de daglicht-radarapparatuur. Navigatieradarinstallaties die voor 1 januari 1990 werden toegelaten, zijn sinds eind 2011 niet meer toegelaten, met dien verstande dat de bediening daarvan nu geen onderdeel meer van het examen zou mogen zijn. Daarom kan de vermelding bij punt 2.7 in bijlage D8 volledig komen te vervallen.

Gevolgen als de wijziging wordt verworpen

Het is mogelijk deze wijzigingen niet goed te keuren, maar dan zullen de technische voorschriften van ES-TRIN niet tegelijkertijd in werking kunnen treden in de regelgeving van de CCR en de EU, hetgeen kan leiden tot rechtsonzekerheid.

Besluit

De Centrale Commissie,

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

gezien de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor de binnenvaart (ES-TRIN), editie 2017/1, die op 6 juli 2017 door CESNI werd goedgekeurd,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepsvaartpersoneel op de Rijn aan.

Deze wijzigingen treden in werking op 7 oktober 2018.

Bijlage

Bijlage bij protocol 15

1. Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

a) Nr. 37 komt als volgt te luiden:

"37. "Binnenschipcertificaat": een certificaat van onderzoek of een communautair certificaat;"

b) Na nr. 39 wordt nr. 40 als volgt toegevoegd:

"40. "ES-TRIN": de Europese Standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen, editie 2017/1¹. Bij de toepassing van ES-TRIN moet onder lidstaat een Rijnsoeverstaat of België worden verstaan."

2. Artikel 3.13, lid 1, komt als volgt te luiden:

"1. Aan boord van elk schip, met uitzondering van sleep- en duwbotten die slechts in havens verkeren, onbemande duwbakken, overheidsschepen en pleziervaartuigen, moet zich in de stuurhut een vaartijdenboek bevinden overeenkomstig het model van bijlage A1. Dit boek dient te worden bijgehouden overeenkomstig de daarin vervatte aanwijzingen. De schipper is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van het vaartijdenboek en de aantekeningen die daarin moeten worden gemaakt. Het eerste vaartijdenboek, waarop het nummer 1, de naam van het schip en het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of het officiële scheepsnummer dienen te staan, moet worden afgegeven door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België op vertoon van een geldig binnenschipcertificaat.

Aan boord van schepen die over een krachtens Bijlage O van het ROSR op de Rijn erkend communautair certificaat beschikken, kan zich in plaats van het door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België afgegeven vaartijdenboek, een door een bevoegde autoriteit van een derde staat afgegeven en door de CCR erkend vaartijdenboek bevinden. Erkende vaartijdenboeken moeten in ten minste één van de officiële talen van de CCR worden bijgehouden.

De bevoegde autoriteiten voor de afgifte van op de Rijn geldige vaartijdenboeken staan vermeld in Bijlage A1a."

3. Artikel 3.14 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 komt als volgt te luiden:

"1. Onverminderd de bepalingen van ES-TRIN moeten motorschepen, duwbotten, duwstellen en passagiersschepen, om met een minimumbemanning overeenkomstig deze paragraaf te worden geëxploiteerd, aan een van de volgende uitrustingsstandaarden voldoen:"

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2017/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2017-II-1 van 6 juli 2017.

b) Lid 1.1, onderdeel j), komt als volgt te luiden:

" j) De in het binnenschipcertificaat vermelde sleeplieren dienen door een motor te worden aangedreven."

c) Lid 1.1, onderdeel m), komt als volgt te luiden:

" m) De krachtens artikel 6.01, eerste lid, van ES-TRIN vereiste inrichtingen dienen vanaf de stuurstelling te kunnen worden bediend."

d) Lid 2 komt als volgt te luiden:

" 2. Het voldoen of niet voldoen aan de voorschriften van 1.1 of 1.2 wordt door de Commissie van Deskundigen in het binnenschipcertificaat onder nummer 47 gewaarmerkt."

4. Artikel 3.17, lid 2, komt als volgt te luiden:

" 2. De minimumbemanning van stoomschepen voor dagtochten bestaat uit:

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1 of S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Toegestaan aantal passagiers van 501 tot en met 1000	schipper	1	1	2	2	3	3
		stuurman	1	1	-	-	-	-
		volmatroos	1	1	1	1	1	1
		matroos	1	-	1	-	1	-
		lichtmatroos	-	1	-	1	-	1
	machinist ²⁾	2	2	2	2	3	3	
2	Toegestaan aantal passagiers van 1001 tot en met 2000	schipper	2 of 2	2	2	2	3	3
		stuurman	-	-	-	-	-	-
		volmatroos	-	1	-	1	-	1
		matroos	3	2	3	1	3	1
		lichtmatroos	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾
	machinist ²⁾	3	3	3	3	3	3	

¹⁾ De lichtmatroos of één van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.
²⁾ De Commissie van Deskundigen bepaalt of machinisten vereist zijn en vult dit onder nummer 52 van het binnenschipcertificaat in.

5. Artikel 3.18, lid 3, komt als volgt te luiden:

" 3. De verhoging van de vereiste bemanning wordt door de Commissie van Deskundigen onder nummer 47 van het binnenschipcertificaat ingeschreven."

6. Artikel 3.19, lid 3, komt als volgt te luiden:

" 3. De Commissie van Deskundigen schrijft deze aantekeningen in onder nummer 48 van het binnenschipcertificaat."

7. Artikel 5.06 komt als volgt te luiden:

**"Artikel 5.06
Persluchtmaskerdrager**

De persluchtmaskerdrager moet ten minste 18 jaar zijn en de vereiste bekwaamheid bezitten, om de ademhalingsapparatuur zoals bedoeld in artikel 19.12, tiende lid, onderdeel a), van ES-TRIN, voor de redding van personen te kunnen gebruiken. Deze wordt geacht aanwezig te zijn, indien de betreffende persoon de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en de bekwaamheid overeenkomstig de nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten of België aantoonst en regelmatig overeenkomstig artikel 5.07 is bijgeschoold."

8. Artikel 5.10, lid 1, onderdeel a), komt als volgt te luiden:

" 1. Onverminderd de voorschriften van het Rijnvaartpolitierglement moet de schipper:
a) de deskundige voor de passagiersvaart met het veiligheidsdossier en het veiligheidsplan, zoals bedoeld in artikel 19.13 van ES-TRIN vertrouwd maken,"

9. Bijlage A1, nr. 1, komt als volgt te luiden:

" 1. Volgnummer
Het eerste vaartijdenboek van elk schip moet worden afgegeven door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België onder overlegging van het geldige binnenschippcertificaat.
De daarop volgende vaartijdenboeken mogen worden afgegeven en van een volgnummer worden voorzien door een andere bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België, overeenkomstig artikel 3.13, tweede lid van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn; zij mogen evenwel slechts tegen overlegging van het voorgaande vaartijdenboek worden afgegeven. Het voorgaande vaartijdenboek moet van de onuitwisbare aantekening "ongeldig" worden voorzien en dient aan de schipper te worden teruggegeven. Het ongeldig gemaakte vaartijdenboek moet gedurende zes maanden na de laatste aantekening aan boord worden bewaard."

10. Bijlage D7, nr. 1.3, komt als volgt te luiden:

"

1	2	3	4	5	6	7
Nr.	Examenstof		A	B	C	D
1.3	Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn en Europese Standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen					
	Opzet en inhoud	2	x	x	x	x
	Inhoud van binnenschippcertificaat	2	x	x	x	x

"

11. In bijlage D8 komt nr. 2.7 te vervallen.

12. Bijlage E2, nr. 1.1, komt als volgt te luiden:

" 1.1 Wetgeving met betrekking tot schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (ADN, RPR, ROSR, Richtlijn (EU) 2016/1629 en eventuele nieuwe ontwikkelingen)"

PROTOCOL 16

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Schipper (artikel 1.02, eerste lid)

1. Artikel 1.02 van het Rijnvaartpolitiereglement bepaalt: „*Een schip alsmede een drijvend voorwerp moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als "schipper". De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van:*
 - *een Rijnpatent voor het riviergedeelte waarop hij vaart en voor het type en de afmetingen van het schip dat hij voert,*
 - *een ander bewijs van vaarbekwaamheid, erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, of*
 - *een als gelijkwaardig erkend bewijs volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, voor het type en de afmetingen van het schip dat hij voert.*

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

2. Het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn schrijft met betrekking tot de bemanning voor dat in de respectieve exploitatiewijze altijd voldoende gekwalificeerd personeel aan boord aanwezig moet zijn. Zo gauw het bij een bepaalde exploitatiewijze mogelijk is dat een vaartuig zo lang ononderbroken vaart dat de schipper zijn verplichte rusttijd moet nemen om zijn ‘bekwaamheid’ niet in gevaar te brengen vanwege oververmoeidheid, werkt de bemanningstabel met een tweede schipper. Dit betekent dat de twee schippers elkaar aflossen zodat ook het in het Rijnvaartpolitiereglement vastgelegde beginsel van één verantwoordelijke schipper gewaarborgd is. Wie op welk moment de verantwoordelijke schipper is, wordt aangetekend in het vaartijdenboek.
3. De Kamer van Beroep van de CCR heeft op 7.12.2015 in haar arrest nr. 501 B – 5/15 bepaald dat alle schippers, dat wil zeggen ook de niet dienstdoende schippers, moeten beschikken over de noodzakelijke kennis van alle riviergedeeltes waarop gedurende de reis in kwestie gevaren wordt. Deze verplichting geldt derhalve ook voor de schipper die tijdens het bevaren van dit riviergedeelte pauzeert.
4. In de praktijk is het huidige artikel 1.02 van het Rijnvaartpolitiereglement altijd als volgt geïnterpreteerd: om de hiërarchie aan boord te waarborgen is slechts één persoon de verantwoordelijke schipper. Deze interpretatie houdt ook in dat alleen deze persoon hoeft de beschikken over de noodzakelijke trajectkennis van het riviergedeelte dat op dat moment bevaren wordt.
5. De interpretatie van het arrest van de Kamer van Beroep betekent dat er meer gekwalificeerd personeel nodig is in de scheepvaart. Noch het RPR, noch het RSP bepalen echter dat de tweede schipper ingezet moet kunnen worden op het gehele traject. Geen van beide reglementen voorziet in redundantie ter voorkoming van onvoorziene gevaarlijke situaties (ziekte, overlijden van de schipper). Indien dit wel het geval was geweest, zou ook bij exploitatiewijze A1 een tweede schipper verplicht zijn gesteld. Het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn schrijft echter alleen voor dat bij uitval van de bekwame schipper de reis onmiddellijk beëindigd moet worden (omgekeerde conclusie uit artikel 2.02, eerste lid, RSP).

In de praktijk betekent dit dat er voor vervanging moet worden gezorgd en dat het vaartuig ondertussen moet aanleggen of verankerd moet worden op de dichtstbijzijnde veilige plek buiten de vaargeul om op hulp te wachten.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht wordt te beantwoorden

De wijziging dient ter verduidelijking van artikel 1.02, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement naar aanleiding van het arrest van de Kamer van Beroep van 7.12.2015. Het is de bedoeling deze bepaling in overeenstemming te brengen met de in de praktijk gebruikelijke interpretatie ervan, die de veiligheid van de scheepvaart niet in gevaar brengt.

Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijziging

Een andere mogelijkheid is artikel 1.02 van het Rijnvaartpolitiereglement niet te wijzigen en de interpretatie van de Kamer van Beroep in haar arrest van 7.12.2015 derhalve te bekrachtigen. Dit zou betekenen dat alle schippers die zich aan boord bevinden van een vaartuig moeten beschikken over de noodzakelijk kennis van het riviergedeelte dat op dat moment bevaren wordt.

Consequenties van deze wijziging

De tekst van het nieuwe eerste lid van artikel 1.02 van het Rijnvaartpolitiereglement strookt met de praktijk en heeft geen nadelige gevolgen voor de veiligheid.

Consequenties indien de wijziging wordt verworpen

Het is mogelijk de tekst ongewijzigd te laten. Er moeten dan wel extra schippers worden ingezet met kennis van het desbetreffende riviergedeelte, zonder dat dit leidt tot significante verbeteringen voor de veiligheid van de scheepvaart. Zulke schippers zijn momenteel niet te vinden op de arbeidsmarkt.

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het arrest nr. 501 B-5/15 van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie van 07.12.2015,

onder verwijzing naar de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 waarin de lidstaten de wens hebben uitgesproken dat „de Rijnscheepvaart onverminderd kan opereren onder zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijke randvoorwaarden“,

overwegende dat de aanpassing van de voorschriften voor schippers een maatregel is ter verduidelijking van de verplichtingen waaraan zij moeten voldoen,

met het oogmerk uit bovengenoemd arrest de nodige consequenties te trekken,

na hoorzitting met het bedrijfsleven,

op voorstel van het Comité Politiereglement,

neemt de in de bijlage opgenomen wijziging van artikel 1.02, eerste lid van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

De in de bijlage opgenomen wijziging treedt in werking op 1 juni 2018.

Bijlage

Bijlage bij protocol 16

1. *Aan artikel 1.02, eerste lid, wordt de volgende zin toegevoegd:*

„Indien overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn meerdere schippers voor het schip voorgeschreven zijn, moet uitsluitend de schipper die het gezag over het schip voert, beschikken over het vereiste bewijs van het desbetreffende riviergedeelte.”

PROTOCOL 17

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Specifieke ligplaatsen (artikel 7.06, derde en vierde lid, en bijlage 7)

1. In talrijke steden langs de Rijn is “wonen aan het water” een waargenomen trend, waarbij kan worden vastgesteld dat er problemen rijzen aangezien de aanwonenden zich in toenemende mate kanten tegen het lawaai en de verontreiniging die in verband met de aanwezigheid van stilliggende schepen wordt veroorzaakt. Zonder de mogelijkheid het gebruik van met diesel aangedreven generatoren aan boord te reglementeren, wordt het moeilijk de bestaande ligplaatsen langs de Rijn te behouden en de dringend benodigde extra ligplaatsen aan te leggen. Aangezien ligplaatsen echter absoluut noodzakelijk zijn om de veiligheid en het vlotte verloop van de binnenvaart te waarborgen, moeten maatregelen worden getroffen.
2. Dientengevolge hebben enkele staten het voornemen op sommige ligplaatsen een aansluiting op het elektriciteitsnet aan wal aan te leggen. In dat geval zou het ligplaats nemen uitsluitend toegestaan zijn indien de schipper zijn/haar schip op de walstroom aansluit. Die verplichting tot het gebruik van walstroom zou in de verstedelijkte gebieden aan het behoud van de bestaande ligplaatsen bijdragen.
3. De CCR zal aan de lokale bevoegde autoriteiten een reglementair kader voorstellen, waarin zowel met de uitdagingen van de binnenvaart als met de verwachtingen van de aanwonenden rekening wordt gehouden. Het reglementaire kader biedt de mogelijkheid een op een ligplaats verblijvend schip tot een aansluiting op walstroom te verplichten. In dit kader wordt de situatie voorzien waarin een stilliggend schip de behoefte aan energie volledig dekt uit andere vormen van stroomvoorziening dan walstroom en waardoor geen geluid alsmede geen schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes worden veroorzaakt. Ter wille van een betere informatieverstrekking aan de schipper en een waarborging van uniforme tekens langs de Rijn, is een nieuw teken gecreëerd.
4. Met Besluit 2017-I-10 is in artikel 7.06 van het RPR reeds een nieuw derde lid ingevoegd, volgens welk alle schepen verplicht zijn, op ligplaatsen waar het teken B.10 (bijlage 7 van het RPR) is geplaatst, zich aan een bedrijfsklare walstroomaansluiting aan te sluiten en de volledige behoefte aan elektrische energie tijdens het stilliggen daaruit te dekken. Deze wijziging zal op 1 juni 2018 in werking treden.

De codering B.10 die wordt gebruikt om dit gebodsteken aan te duiden blijkt echter al gebruikt te worden door enkele lidstaten en het onderhavige besluit beoogt dan ook Besluit 2017-I-10 in te trekken, waarbij tegelijkertijd een reglementair kader wordt voorgesteld dat voldoet aan de eerder genoemde doelstellingen.

5. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie zijn navolgend weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Met deze wijzigingen wordt in de eerste plaats beoogd artikel 7.06 van het RPR aan te vullen opdat een reglementair kader wordt gecreëerd op grond waarvan het mogelijk is een schip te verplichten tot het aansluiten op walstroom voor de volledige behoefte aan elektrische energie van dat schip. Sommige staten hebben namelijk geconstateerd dat het in dicht bevolkte gebieden steeds moeilijker is ligplaatsen voor vrachtschepen aantrekkelijk te laten blijven, aangezien er steeds vaker tegen het lawaai en de uitstoot van gassen wordt geprotesteerd.

In de tweede plaats bieden de wijzigingen de mogelijkheid ervoor te zorgen dat uniforme tekens langs de Rijn worden geplaatst, aangezien krachtens de wijzigingen in Bijlage 7 een nieuw gebodsteken B.12, dat met die verplichting overeenkomt, wordt opgenomen. Voorts is het toegestaan een bord onder het teken te plaatsen, waarmee die verplichting kan worden beperkt. Gevolg gevend aan een wens van het bedrijfsleven is het bijvoorbeeld mogelijk de verplichting niet te laten gelden voor kortstondig ligplaats nemen.

Deze wijzigingen voorzien bovendien voorschriften om onder bepaalde voorwaarden te kunnen afwijken van de aansluitingsverplichting.

De lokale bevoegde autoriteiten besluiten of een teken wel of niet geplaatst wordt, onder voorbehoud dat een walaansluiting aanwezig is en dat de betrokken autoriteiten het wenselijk achten een aansluiting verplicht te stellen om geluidsoverlast en verontreinigende emissies te verminderen.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Het uitblijven van een reglementair kader is mogelijk, maar dat zou de lokale bevoegde autoriteiten er niet van weerhouden een dergelijke verplichting uit te vaardigen. De tekens zouden dan echter niet geharmoniseerd zijn, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers zou schaden.

Het niet toestaan van uitzonderingen op deze verplichting zou een andere mogelijkheid zijn. Het betreft echter een nieuwe verplichting en wil men zich ervan verzekeren dat met name het bedrijfsleven die verplichting aanvaardbaar vindt dan is een bepaalde soepelheid bij de tenuitvoerlegging nodig.

Consequenties van deze wijzigingen

Het nieuwe derde lid van artikel 7.06 biedt dus de mogelijkheid dat een op een ligplaats verblijvend schip ertoe verplicht wordt zich op een walstroomaansluiting aan te sluiten om de volledige behoefte aan elektrische energie te dekken. Dientengevolge hoeft de motor van het schip niet te blijven draaien voor de stroomvoorziening daarvan.

Het nieuwe vierde lid van artikel 7.06 opent de mogelijkheid dat een op een ligplaats verblijvend schip zich niet aansluit op een walstroomaansluiting. De voorwaarde dat het stilliggende schip de behoefte aan energie volledig dekt uit andere vormen van stroomvoorziening die geen geluid alsmede geen schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes veroorzaken.

De lokale bevoegde autoriteiten kunnen met het nieuwe gebodsteken B.12 de schipper informeren over die verplichting. Met een onder het teken geplaatst bord kan, indien nodig, een andere uitzondering worden ingevoerd dan de uitzondering die in het nieuwe vierde lid van artikel 7.06 is voorzien.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Er kan van de wijzigingen worden afgezien maar dat zou de lokale bevoegde autoriteiten er niet van weerhouden een dergelijke verplichting uit te vaardigen. De tekens zouden dan echter niet geharmoniseerd zijn, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers zou schaden.

Voorts wordt met deze wijzigingen beoogd de lokale bevoegde autoriteiten een andere mogelijkheid te bieden dan het simpelweg uitvaardigen van een verbod volgens welk het op een ligplaats niet is toegestaan een motor (of generator aan boord) van een schip te laten draaien.

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op de door de Centrale Commissie aangenomen Visie 2018, waarmee een verbetering van de voorwaarden voor een verdere reductie van de emissie van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door de Rijn- en Europese binnenvaart werd voorzien,

ter verbetering van het imago van de binnenvaart als milieuvriendelijke vervoerswijze,

ter vermindering van de impact van de binnenvaart op het milieu,

strevend naar de waarborging van uniforme tekens langs de Rijn,

ter bevordering van het gebruik van walstroom op ligplaatsen,

in de wens het gebruik van milieuvriendelijkere elektrische energiebronnen aan boord te bevorderen,

in nauw overleg met het bedrijfsleven,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

trekt haar Besluit 2017-I-10 in,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 7.06 en van bijlage 7 van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden met ingang van 1 juni 2018.

Bijlage

Bijlage bij protocol 17

1. *Artikel 7.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het derde lid wordt als volgt ingevoegd:*

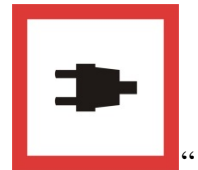
"3. Op ligplaatsen waar het teken B.12 (bijlage 7) is geplaatst, zijn alle schepen verplicht zich aan een bedrijfsklare walstroomaansluiting aan te sluiten en moet de volledige behoefte aan elektrische energie tijdens het stilliggen daaruit worden gedekt. Uitzonderingen van de in de eerste volzin bedoelde verplichting kunnen op een toegevoegd rechthoekig wit bord, dat onder het teken B.12 is aangebracht, worden aangegeven."

b) *Het vierde lid wordt als volgt ingevoegd:*

"4. Het derde lid is niet van toepassing op schepen die tijdens het stilliggen uitsluitend van een energievoorziening gebruikmaken, die geen geluid alsmede geen schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes veroorzaakt."

2. *In bijlage 7, afdeling I, onderafdeling B, wordt na het teken B.11 het volgende teken B.12 ingevoegd:*

"B.12 Verplichting tot het gebruik van
walstroomaansluitingen
(zie artikel 7.06, derde lid)



PROTOCOL 18

Evaluatie van de implementatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem

1. De CCR heeft sinds 1 december 2014 een verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparaten, Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen ingevoerd om de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen en de informatieverstrekking aan de schippers te verbeteren. De CCR heeft bijna twee jaar na de implementatie van dit besluit besloten om in 2016 een online-enquête te houden die tot doel heeft informatie in te winnen over de ervaringen die zijn opgedaan door de verschillende stakeholders, een betere inschatting te kunnen maken van de moeilijkheden en de problemen die zijn ondervonden door de gebruikers en de betrokken partijen de mogelijkheid te bieden om verbeteringen van de regelgeving voor te stellen.
2. Tijdens de looptijd van de enquête van twee maanden heeft de CCR op deze manier ruim 1000 volledig ingevulde vragenlijsten en meer dan 400 deels beantwoorde maar bruikbare enquêtes ontvangen. Meer dan 90% van de antwoorden waren afkomstig van schippers. Maar ook bedrijven die uitrustingen installeren op schepen, waterwegautoriteiten en politiediensten hebben aan de enquête deelgenomen.
3. De CCR wil iedereen die de tijd heeft genomen om aan deze enquête deel te nemen van harte daarvoor danken.
4. Het document dat bij het besluit is gevoegd bevat de evaluatie en de samenvatting van de resultaten van de enquête, waarbij een rijke verscheidenheid aan informatie wordt geboden op basis van meer dan 100 vragen en antwoorden in drie talen.
5. Deze informatie zal een belangrijke basis vormen voor de toekomstige activiteiten van de CCR, zowel op het gebied van River Information Services (RIS) als in een breder perspectief. Tegelijkertijd stelt de CCR de gegevens voor nader gebruik ter beschikking aan de nationale autoriteiten, andere internationale organisaties, het binnenvaartbedrijfsleven, de ontwikkelaars van toepassingen en de fabrikanten van uitrustingen. De CCR wenst bovendien de Europese RIS-expertgroepen van deze informatie te laten profiteren. De CCR hoopt tevens dat de ook Europese Commissie bij haar toekomstige activiteiten voor de verdere ontwikkeling van RIS een nuttig gebruik kan maken van deze informatie, daarbij gesteund door de zekerheid dat de deelnemers aan deze enquête een groot deel van de Europese binnenvaart vertegenwoordigen.
6. Een tweede document met de conclusies en aanbevelingen op basis van de evaluatie van de Inland AIS-verplichting door de CCR zal in de loop van 2018 worden gepubliceerd.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

onder verwijzing naar Besluit 2013-II-16 inzake de "Verplichte invoering van Inland AIS alsook Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem" en daaropvolgende besluiten bij welke een evaluatie van de implementatie werd voorzien,

overeenkomstig haar toenmalige wens om na te gaan wat de ervaringen van de verschillende betrokken doelgroepen (schippers, installatiebedrijven, autoriteiten) zijn, of Inland AIS en een systeem voor de weergave van elektronische kaarten bijdragen aan een beter en veiliger gebruik van de vaarweg en om vast te stellen of de regelgeving en de onderliggende communicatiedocumenten al dan niet aangepast dienen te worden,

neemt kennis van de uitwerking van de online-enquête in het kader van de evaluatie van de implementatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem, die als bijlage bij dit besluit is gevoegd,

erkent de bijzondere verrichtingen van de deskundigen die de voorbereiding, uitvoering en uitwerking van de enquête hebben verzorgd en spreekt haar dank aan hen uit,

dankt de talrijke deelnemers aan deze enquête voor de gedetailleerde en omvangrijke bijdragen, die het mogelijk hebben gemaakt een tot nu toe onbestaande gegevensbasis tot stand te brengen over de implementatie van River Information Services (RIS),

stelt de uitwerking van de enquête voor nader gebruik ter beschikking aan de nationale autoriteiten, andere internationale organisaties, het binnenvaartbedrijfsleven, de ontwikkelaars van toepassingen en de fabrikanten van uitrustingen,

verwacht dat de Europese expertgroepen op RIS-gebied kunnen profiteren van de gegevens die beschikbaar zijn gekomen door de uitwerking van de enquête,

hoopt dat de Europese Commissie bij haar toekomstige activiteiten voor de verdere ontwikkeling van RIS een nuttig gebruik kan maken van deze gegevens, daarbij gesteund door de zekerheid dat de deelnemers aan deze enquête een groot deel van de Europese binnenvaart vertegenwoordigen,

geeft haar Comité Politierglement de opdracht gevolgtrekkingen en aanbevelingen uit te werken op basis van de evaluatie en in 2018 verslag over deze activiteiten aan haar uit te brengen.

Bijlage (separaat)

PROTOCOL 19

Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Aanpassing van het RPR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart ("CESNI") ingesteld. Tot de taken van dit Comité horen de vaststelling van technische standaarden op diverse gebieden, met name met betrekking tot de schepen, de informatietechnologieën en de bemanningen, waar de toepasselijke Europese en internationale regelgevingen, en meer in het bijzonder de regelgevingen van de Europese Unie (EU) en de CCR, naar zullen verwijzen met het oog op hun toepassing.
2. CESNI heeft tijdens zijn vergadering van 26 november 2015 in Den Haag een eerste editie 2015/1 van de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) vastgesteld. Deze standaard legt de uniforme technische voorschriften vast die noodzakelijk zijn om de veiligheid van de binnenschepen te waarborgen. De standaard is beschikbaar in vier talen (Duits, Engels, Frans en Nederlands) en omvat de geharmoniseerde voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR).

CESNI heeft de editie 2017/1 van ES-TRIN vastgesteld tijdens zijn vergadering van 6 juli 2017 in Straatsburg. In deze editie zijn verschillende wijzigingen ten opzichte van ES-TRIN 2015/1 opgenomen.

ES-TRIN is op zichzelf genomen niet bindend. Om de standaard toepasselijk te maken, moeten de CCR, de EU, andere internationale organisaties of derde landen in hun respectieve wettelijke kaders naar deze standaard verwijzen.

3. De CCR en de EU hebben hun intentie aangegeven om ES-TRIN 2017/1 op gecoördineerde wijze in werking te laten treden met ingang van 7 oktober 2018 door in hun respectieve wettelijke kaders naar de standaard te verwijzen.

De CCR heeft bij Besluit 2017-II-20 besloten het ROSR aan te passen om naar ES-TRIN 2017/1 te verwijzen. Bijgevolg worden meerdere hoofdstukken van het ROSR ingetrokken en door deze verwijzing vervangen.

4. Het RPR bevat momenteel meerdere gedetailleerde verwijzingen naar artikelen van het ROSR, waarvan de inhoud naar ES-TRIN zal worden overgeheveld. Bijgevolg moet het RPR worden aangepast om de juistheid van deze verwijzingen te garanderen.
5. Tijdens de uitwerking van ES-TRIN is vastgesteld dat het ROSR voorschriften voorziet die van toepassing zijn op een specifieke vaarsector (benedenstrooms van Emmerich in artikel 10.01 van het ROSR of bovenstrooms van Mannheim in artikel 22a.05 van het ROSR).

Het door CESNI gevolgde principe is dat ES-TRIN voorziet in optionele technische voorschriften. Deze kunnen door politiereglementen verplicht worden gesteld voor een bepaald geografisch vaargebied. Indien het schip aan deze optionele technische voorschriften voldoet, wordt dit vermeld in het certificaat van onderzoek om de controle mogelijk te maken

Bijgevolg zou ook het RPR moeten worden aangepast om de rechtscontinuïteit te waarborgen voor de verplichtingen die momenteel in de artikelen 10.01 en 22a.05 van het ROSR staan.

De CCR heeft besloten af te zien van de overname van de overgangsbepalingen die momenteel in artikel 24.06, zesde lid, van het ROSR staan en artikel 22a.05 van het ROSR betreffen. Deze overgangsbepalingen worden inderdaad als achterhaald beschouwd.

6. De CCR heeft bij Besluiten 2017-II-20, 2017-II-19 en 2017-II-15 besloten respectievelijk het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan te passen om naar ES-TRIN 2017/1 te verwijzen.
7. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Het RPR bevat momenteel meerdere gedetailleerde verwijzingen naar artikelen van het ROSR, waarvan de inhoud naar ES-TRIN zal worden overgeheveld (zie Besluit 2017-II-20).

Deze wijziging beoogt de aanpassing van het RPR om de pertinentie van deze verwijzingen te garanderen en om de rechtscontinuïteit te waarborgen voor de verplichtingen die momenteel in de artikelen 10.01 en 22a.05 van het ROSR staan.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Een mogelijkheid zou zijn een dynamische referentie naar ES-TRIN te voorzien, dat wil zeggen zonder vermelding van de editie.

Naar analogie van de wijziging van het ROSR is echter de voorkeur gegeven aan een statische verwijzing naar ES-TRIN, dat wil zeggen met de vermelding van de editie, om de eventuele impact van de inhoud van ES-TRIN op de bepalingen van het RPR te kunnen beoordelen.

Consequenties van deze wijzigingen

Aan artikel 1.01 van het RPR wordt een definitie van ES-TRIN met de expliciete vermelding van de editie (2017/1) toegevoegd.

De gedetailleerde verwijzingen naar artikelen van het ROSR, waarvan de inhoud naar ES-TRIN zal worden overgeheveld, worden geactualiseerd in de volgende artikelen van het RPR:

- 1.07, derde en vijfde lid,
- 1.08, vierde tot en met zesde lid,
- 1.10, eerste lid, onderdelen i, w, x, y, ad,
- 2.04,
- 4.06, eerste lid, onderdeel a,
- 4.07, eerste en zesde lid,
- 7.01, vijfde lid,
- 8.03, tweede lid,
- 11.01, vierde lid,
- 15.06, eerste lid, onderdeel d, en tweede lid, onderdeel a.

Enkele verwijzingen naar het ROSR worden behouden in de volgende artikelen van het RPR:

- 1.08, derde lid,
- 1.10, eerste lid, onderdeel a,
- 4.07, eerste lid, onderdeel b.

Deze verwijzingen zijn inderdaad van generieke aard en betreffen het reglementaire kader van de CCR voor de technische voorschriften.

Artikel 11.01 van het RPR is aangepast om de rechtscontinuïteit te waarborgen voor de verplichtingen die momenteel in de artikelen 10.01 en 22a.05 van het ROSR staan. Dit bestaat uit een wijziging van artikel 11.01, vierde lid van het RPR en de toevoeging van een vijfde lid.

In artikel 4.07, zesde lid van het RPR is de verwijzing naar Richtlijn 1999/5/EG, die nu is ingetrokken, vervangen door een verwijzing naar Richtlijn 2014/53/EU.

Hoofdstuk 8a en bijlage J blijven in het ROSR behouden tot en met 31 december 2019. Om deze reden worden de verwijzingen naar artikel 8a.02 van het ROSR en naar bijlage J, deel I, punt 1.1.3 behouden. (zie artikel 1.10, eerste lid, onderdeel x en tweede lid, van het RPR). Een aanpassing zal nodig zijn per 1 januari 2020 (datum van intrekking van bijlage J van het ROSR).

Wanneer de wijzigingen betrekking hebben op voorschriften van tijdelijke aard (artikelen 1.07, derde en vijfde lid, 1.08, vijfde en zesde lid, 1.10, eerste lid, onderdeel ad, 7.01, vijfde lid, en 15.06 van het RPR, blijft hun geldigheidsduur ongewijzigd.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien, maar in dat geval zouden de technische voorschriften van ES-TRIN geen gecoördineerde toepassing kunnen krijgen in de reglementaire kaders van de CCR en de EU. Dit zou leiden tot rechtsonzekerheid.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

gezien Besluit 2015-I-3 waarbij het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) is ingesteld,

gezien de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2017/1, die op 6 juli 2017 door CESNI is aangenomen,

in de wens bij te dragen aan de vaststelling van uniforme technische voorschriften voor de Rijn en het gehele binnenwaterwegennet van de Europese Unie,

met het oog op een verdere verhoging van de veiligheid en een vlot verkeer in de Rijnvaart,

neemt de in de bijlagen bij dit besluit opgevoerde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De wijziging in bijlage 1 geldt met ingang van 7 oktober 2018.

De wijziging in bijlage 2 geldt van 7 oktober 2018 tot en met 30 november 2018.

De wijziging in bijlage 3 geldt van 7 oktober 2018 tot en met 30 november 2020.

Bijlagen

Bijlage 1: Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (artikelen 1.01, onderdeel ah, 1.08, vierde lid, 1.10, eerste lid, onderdelen i, w, x, y, en derde lid, 2.04, 4.06, eerste lid, onderdeel a, eerste zin, 4.07, eerste lid, eerste zin, en zesde lid, 8.03, tweede lid, 11.01, vierde en vijfde lid)

Bijlage 2: Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (artikelen 1.07, derde lid, onderdeel d, en vijfde lid, vijfde zin, 1.10, eerste lid, onderdeel ad, 15.06, eerste lid, onderdeel d, en tweede lid, onderdeel a)

Bijlage 3: Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (artikelen 1.08, vijfde lid, inleidende zin, en zesde lid, inleidende zin, 7.01, vijfde lid)

Bijlage 1 bij protocol 19

1. *Aan artikel 1.01 wordt het onderdeel ah als volgt toegevoegd:*

“ah) “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2017/1 die is aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als één van de Rijnsoeverstaten of België;”.

2. *Artikel 1.08, vierde lid, komt als volgt te luiden:*

“4. Onverminderd het derde lid, moeten de in onderdeel 44 van het Certificaat van onderzoek vermelde individuele reddingsmiddelen voor passagiers geschikt en qua aantal en verdeling per type overeenkomen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen aan boord beschikbaar zijn. Voor kinderen met een lichaamsgewicht tot en met 30 kg of maximaal 6 jaar oud zijn uitsluitend harde zwemvesten als bedoeld in artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN toegestaan.”

3. *Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, onderdeel i, komt als volgt te luiden:*

“i) de volgens artikel 7.06, eerste lid van ES-TRIN vereiste verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie en de bochtaanwijzer,”.

b) *Het eerste lid, onderdelen w, x en y, komt als volgt te luiden:*

“w) op het riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 m het bewijs bedoeld in artikel 28.04, tweede lid, onderdeel c, van ES-TRIN,

x) de overeenkomstig artikel 8a.02, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vereiste kopieën van het certificaat van typegoedkeuring en van het proces-verbaal van de motorkenmerken van iedere motor,

y) de verklaring voor de volgens artikel 13.02, derde lid, onderdeel a, van ES-TRIN voorgeschreven stalen trossen,”.

c) *Het derde lid komt als volgt te luiden:*

“3. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden, bedoeld in artikel 1.01, lid 1.24, van ES-TRIN, waar een stuurhut of een woning ontbreekt, is de aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a, e en f, bedoelde bescheiden niet vereist. Deze bescheiden moeten echter in ieder geval steeds in de nabijheid van de bouwwerkzaamheden voorhanden zijn. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden moet een door de bevoegde autoriteit afgegeven verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar het schip mag worden gebruikt, aanwezig zijn.”

4. *Artikel 2.04 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 2.04

Inzinkingsmerken en diepgangsschalen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zijn voorzien van merken die het vlak van de grootste inzinking aangeven. Bij een zeeschip treedt de zomerzoetwateruitwatering in de plaats van het inzinkingsmerk. In de artikelen 4.04, 4.05 en 22.09 van ES-TRIN is vastgelegd op welke wijze de grootste inzinking wordt vastgesteld en de inzinkingsmerken worden aangebracht.
2. Een schip waarvan de diepgang 1 m kan bereiken, met uitzondering van een klein schip, moet van diepgangsschalen zijn voorzien. In de artikelen 4.06 en 22.09 van ES-TRIN is vastgelegd op welke wijze zij worden aangebracht.”

5. *Artikel 4.06, eerste lid, eerste zin, onderdeel a, eerste zin, komt als volgt te luiden:*

“a) het is uitgerust met een radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van de draaiing van het schip overeenkomstig artikel 7.06, eerste lid, van ES-TRIN.”

6. *Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:*

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

“1. Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN.”

b) *Het zesde lid komt als volgt te luiden:*

“6. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van radioapparatuur en tot intrekking van Richtlijn 1999/5/EG alsmede aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.”

7. *Artikel 8.03, tweede lid, komt als volgt te luiden:*

“2. De kop van een duwstel als bedoeld in het eerste lid moet zijn voorzien van ankers die in overeenstemming zijn met artikel 13.01 van ES-TRIN.”

8. *Artikel 11.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het vierde lid komt als volgt te luiden:*

“4. Een schip, met uitzondering van een passagiersschip, met een lengte van meer dan 110 m kan alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 28.04, tweede lid, van ES-TRIN voldoet. Een passagiersschip met een lengte van meer dan 110 m kan alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 28.04, derde lid, van ES-TRIN voldoet.

De door de bevoegde autoriteiten voor het te bevaren riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim reeds verleende vergunningen voor schepen met een lengte tussen 110 m en 135 m, die op 30 september 2001 geldig waren, blijven onder de voorwaarden die in verband met de veiligheid gesteld zijn, op het betreffende riviergedeelte van kracht.”

b) *Het vijfde lid wordt als volgt toegevoegd:*

“5. Een passagiersschip kan alleen dan benedenstrooms van Emmerich (km 885) varen indien het aan de vereisten van artikel 13.01, tweede lid, onderdeel b, van ES-TRIN voldoet.”

Bijlage 2 bij protocol 19

1. *Artikel 1.07 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het derde lid, onderdeel d, komt als volgt te luiden:*

“d) deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van ES-TRIN als geschikt erkend zijn.”

b) *Het vijfde lid, vijfde zin, komt als volgt te luiden:*

“De schepen moeten bovendien de stabiliteitsbescheiden overeenkomstig artikel 27.01 van ES-TRIN aan boord bewaren.”

2. *Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel ad, komt als volgt te luiden:*

“ad) voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing zoals voorgeschreven in bijlage 8, onder 1.4.8, van ES-TRIN en de veiligheidsrol zoals voorgeschreven in artikel 30.03, eerste lid, van ES-TRIN,”.

3. *Artikel 15.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, onderdeel d, komt als volgt te luiden:*

“d) een inrichting overeenkomstig artikel 8.05, tiende lid, onderdeel a, van ES-TRIN wordt gebruikt.”

b) *Het tweede lid, onderdeel a, komt als volgt te luiden:*

“a) het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van ES-TRIN,”.

Bijlage 3 bij protocol 19

1. *Artikel 1.08 wordt als volgt gewijzigd:*

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

“5. Indien de krachtens artikel 14.02, vierde lid, van ES-TRIN vereiste relingen neerklapbaar of wegneembaar zijn, mogen zij uitsluitend bij stilliggende vaartuigen geopend of gedeeltelijk weggenomen worden en uitsluitend bij de volgende bedrijfsomstandigheden:”.

b) *Het zesde lid, inleidende zin, komt als volgt te luiden:*

“6. De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN dragen”.

2. *Artikel 7.01, vijfde lid, komt als volgt te luiden:*

“5. Het van of aan boord gaan mag uitsluitend via veilige wegen gebeuren. Indien geschikte voorzieningen aan wal aanwezig zijn mogen geen andere voorzieningen worden gebruikt.

Indien er een afstand tussen het vaartuig en de wal is, moeten loopplanken als bedoeld in artikel 13.02, derde lid, onderdeel d, van ES-TRIN zijn uitgelegd en op veilige wijze zijn bevestigd; de relingen van de loopplanken moeten zijn geplaatst.

Indien de bijboot voor het van of aan boord gaan wordt gebruikt, met een hoogteverschil tussen de bijboot en het dek, moet een geschikte, veilige voorziening aanwezig zijn voor het aan of van boord gaan.”

PROTOCOL 20

Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart ("CESNI") ingesteld. Tot de taken van dit Comité horen de vaststelling van technische standaarden op diverse gebieden, met name met betrekking tot de schepen, de informatietechnologieën en de bemanningen, waar de toepasselijke Europese en internationale regelgevingen, en meer in het bijzonder de regelgevingen van de Europese Unie (EU) en de CCR, naar zullen verwijzen met het oog op hun toepassing.
2. CESNI heeft tijdens de vergadering van 26 november 2015 in Den Haag een eerste editie 2015/1 van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) aangenomen. Deze standaard legt de technische voorschriften vast die noodzakelijk zijn om de veiligheid van de binnenschepen te waarborgen. De standaard is beschikbaar in 4 talen (Duits, Engels, Frans, Nederlands) en omvat de geharmoniseerde voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR). De standaard voorziet voor dit doel in bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van binnenvaartschepen, alsmede specifieke bepalingen voor bepaalde categorieën schepen, zoals passagiersschepen, duwstellen en containerschepen, en instructies voor de toepassing van de technische standaard.
3. CESNI heeft op de vergadering van 6 juli 2017, die in Straatsburg plaatsvond, de versie 2017/1 van ES-TRIN goedgekeurd. In deze versie zijn in vergelijking met de ES-TRIN 2015/1 wijzigingen op de volgende gebieden aangebracht :
 - in hoogte verstelbare stuurhuizen,
 - actualisering van de verwijzingen naar bepaalde EN/ISO-normen en naar de code voor brandtestprocedures (FTP-code),
 - uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door interne verbrandingsmotoren (aanpassing van ES-TRIN aan de NRMM-verordening van de Europese Unie),
 - elektrische apparaten en installaties,
 - brandblusinstallaties met water als blusmiddel,
 - traditionele vaartuigen,
 - bescherming tegen vallen,
 - navigatie- en informatie-apparatuur, met inbegrip van de verwijzing naar de Inland AIS-teststandaard 2017/2.0, die door CESNI werd goedgekeurd,
 - aanpassingen in bepaalde overgangsbepalingen, en
 - talrijke redactionele verbeteringen in de verschillende talenversies.
4. ES-TRIN is als zodanig niet bindend. Om de standaard toepasselijk te maken, moeten de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Europese Unie, andere internationale organisaties of derde landen in hun respectieve wettelijke kaders naar de standaard verwijzen.

De CCR en de EU zijn voornemens om het van kracht worden van de ES-TRIN 2017/1 op elkaar af te stemmen. Door in de respectieve wettelijke regelingen naar de standaard te verwijzen, kan deze in beide organisaties op 7 oktober 2018 van kracht worden.

5. De CCR heeft besloten (besluiten 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15), de verschillende reglementen van de CCR, Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan te passen om naar de ES-TRIN 2017/1 te verwijzen.

6. De resultaten van de evaluatie die in toepassing van de richtsnoeren met betrekking tot de regelgevende activiteit van de CCR moet plaatsvinden (Besluit 2008-I-3), zijn hieronder weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De wijzigingen zijn op de eerste plaats nodig om in het ROSR – voor wat de technische voorschriften voor schepen betreft - naar de ES-TRIN te verwijzen. Met andere woorden, door de wijziging komen alle hoofdstukken van het ROSR te vervallen die al in de ES-TRIN staan. De inhoud van deze hoofdstukken wordt vervangen door een verwijzing naar de technische voorschriften in de ES-TRIN 2017/1 (zie artikel 1.03, in verbinding met artikel 1.01, lid 25). Deze verwijzing vormt in feite de kern van de wettelijke regeling, waardoor bereikt wordt dat er slechts één standaard gebruikt wordt en er tussen ROSR en ES-TRIN geen overlappings zijn. In tegenstelling tot de technische voorschriften, blijven de procedurele voorschriften echter in het ROSR behouden. Hetzelfde geldt voor de definities waar in de procedurele voorschriften naar verwezen wordt.

De wijzigingen beogen op de tweede plaats een betere afstemming van het ROSR met de regelgeving van de Europese Unie (Richtlijn (EU) 2016/1629). De wijzigingen maken het mogelijk om de certificaten die door de Unie in toepassing van Richtlijn (EU) 2016/1629 worden afgegeven te erkennen (deze vervangen de communautaire certificaten die werden afgegeven in toepassing van Richtlijn 2006/87/EG).

Op de derde plaats zijn deze wijzigingen bedoeld om een overgang tot stand te brengen ten aanzien van de grenswaarden die gelden voor de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes. Deze overgang wordt bereikt door in het huidige hoofdstuk 8a van het ROSR naar Verordening (EU) 2016/1628 en de bepalingen van hoofdstuk 9 van ES-TRIN te verwijzen.

Op de laatste plaats gaat het er bij de wijzigingen om een rechtsgrondslag te behouden voor de afgifte van typegoedkeuringen voor apparatuur door de autoriteiten die daarvoor door de Rijnsoeverstaten en België zijn aangewezen.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Eén mogelijkheid zou eruit bestaan de technische voorschriften van ES-TRIN in het ROSR precies zo over te nemen. Dit zou echter niet ertoe leiden dat er maar één standaard is en zou indruisen tegen de wens om door middel van CESNI in de CCR de governance te verbeteren.

Een andere mogelijkheid zou zijn om de verschillende hoofdstukken in het ROSR te behouden en overall verwijzingen op te nemen naar de dienovereenkomstige hoofdstukken in ES-TRIN. Dit zou echter niet tot de gewenste leesbaarheid van de tekst leiden en het zou niet gemakkelijk zijn om rekening te houden met aanpassingen in ES-TRIN (bijvoorbeeld als er een hoofdstuk voor de traditionele schepen wordt opgenomen).

Consequenties van deze wijzigingen

Artikel 1.01 van het ROSR wordt zodanig gewijzigd dat alleen de begripsbepalingen behouden blijven die van belang zijn voor de procedurele voorschriften. Sommige begripsbepalingen werden aangepast om ervoor te zorgen dat zij stroken met ES-TRIN. In lid 25 is een begripsbepaling opgenomen waarin gedefinieerd wordt wat ES-TRIN is en welke versie (editie) van toepassing is.

Er is een nieuw artikel 1.03 opgenomen. Dit artikel maakt het mogelijk de technische voorschriften van ES-TRIN van kracht te laten zijn. Vaartuigen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen waarvoor een certificaat van onderzoek afgegeven moet worden, moeten aan de bepalingen van dit Reglement en aan de eisen van ES-TRIN voldoen.

Het vroegere artikel 1.03 wordt artikel 1.04. Er wordt tevens verwezen naar het model van het certificaat van onderzoek dat door ES-TRIN is vastgelegd.

Het vroegere artikel 1.04 met betrekking tot kanaalspitsen komt te vervallen. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden voor ES-TRIN werd namelijk besloten dat deze bepalingen achterhaald zijn.

Artikel 1.05 wordt gewijzigd en omvat voortaan zowel de bepalingen van het oude artikel 1.05, als die van het eerste tot en met vierde lid van het oude artikel 20.01. Er wordt eveneens een verwijzing toegevoegd naar het in ES-TRIN vastgelegde specifieke modelcertificaat.

In artikel 1.07 worden redactionele correcties aangebracht. Er wordt een derde lid toegevoegd voor de vankrachtwording van de in ES-TRIN opgenomen dienstinstructies. In het ROSR blijft de mogelijkheid behouden om dienstinstructies goed te keuren, zodat voor de toepassing van ES-TRIN op de Rijn aangegeven kan worden hoe één en ander geïnterpreteerd moet worden (bijvoorbeeld: interactie met de overige reglementen en standaarden van de CCR).

In artikel 1.02 en 1.06 worden redactionele correcties aangebracht.

In artikel 2.01, tweede lid, wordt de samenstelling van de Commissie van deskundigen geactualiseerd, met name met betrekking tot de ambtenaar van het bevoegde gezag op het gebied van de scheepvaart en de erkend deskundige voor traditionele vaartuigen. Pro memorie: het nieuwe hoofdstuk 24 van ES-TRIN 2017/1 is volledig gewijd aan traditionele vaartuigen. Om rekening te houden met de huidige praktijk wordt er een vijfde lid toegevoegd, waarin de CCR de bevoegdheid krijgt een lijst van de Commissies van deskundigen te publiceren. Verder zijn in artikel 2.01 ook enkele redactionele correcties aangebracht.

Ook in artikel 2.02 worden redactionele correcties aangebracht. Er wordt een uitdrukkelijke verwijzing naar bijlage A bij het ROSR toegevoegd.

In artikel 2.03 worden redactionele aanpassingen verricht. In het bijzonder wordt de term "motorschip" vervangen door "vaartuig met motoraandrijving". Er wordt een vierde lid toegevoegd waarin de procedurele voorschriften uit het oude artikel 22a.01 worden overgenomen.

In artikel 2.04 worden redactionele correcties aangebracht en worden de verwijzingen geactualiseerd, vooral met betrekking tot de modellen van de certificaten van onderzoek.

Artikel 2.05 wordt gewijzigd om het beter af te stemmen op artikel 9 van Richtlijn (EU) 2016/1629. In het tweede lid wordt er een verwijzing toegevoegd naar het in ES-TRIN vastgelegde model van het voorlopige certificaat van onderzoek. Er wordt een vierde lid toegevoegd waarin de bepalingen van het vroegere artikel 2.19, tweede lid, tweede zin, worden overgenomen.

Artikel 2.06 wordt gewijzigd en omvat voortaan ook de bepalingen van het oude artikel 22b.02, tweede lid, namelijk de maximale geldigheidsduur van vijf jaar van de certificaten van onderzoek voor snelle schepen.

Artikel 2.12 wordt aangepast in functie van ES-TRIN en ter erkenning van de technische diensten van de EU-lidstaten.

In artikel 2.13 worden redactionele correcties aangebracht. Er wordt een specifieke verwijzing naar artikel 1.01, tweede lid, van het RPR toegevoegd.

In artikel 2.17 wordt een verwijzing naar het in ES-TRIN vastgelegde modelregister toegevoegd.

Artikel 2.18 wordt gewijzigd om de bepalingen met betrekking tot het uniek scheepsidentificatienummer (ENI) en die met betrekking tot de Europese scheepsdatabank (nieuw artikel 2.19) op te splitsen. Dankzij deze wijziging stemt het ROSR beter overeen met artikel 18 van Richtlijn (EU) 2016/1629. Bovendien wordt er een verwijzing toegevoegd naar bijlage 1 bij ES-TRIN voor de structuur van het ENI. Om rekening te houden met de huidige praktijk wordt er een zesde lid toegevoegd, waarin de CCR de bevoegdheid krijgt een lijst van de voor de toekenning van ENI-nummers bevoegde autoriteiten te publiceren.

Er komt een nieuw artikel 2.19, waarin alle bepalingen met betrekking tot de Europese scheepsdatabank worden gebundeld, zodat het ROSR nauw aansluit op artikel 19 van Richtlijn (EU) 2016/1629.

Het vroegere artikel 2.19 wordt het nieuwe artikel 2.20. Het omvat de bepalingen inzake gelijkwaardigheid en afwijkingen (aanbevelingen van de CCR). In het nieuwe artikel 2.20 worden de bepalingen van de oude artikelen 2.19, 15.01, vierde lid, 24.04, vierde lid, en 22a.06 gecombineerd. Deze wijzigingen zorgen voor een betere harmonisering met artikel 25 en 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629.

Er wordt een nieuw artikel 2.21 ingevoerd om een rechtsgrondslag te handhaven voor de afgifte van typegoedkeuringen van apparatuur door de autoriteiten die daartoe door de Rijnsoeverstaten en België zijn aangewezen. Op grond van dit artikel kunnen ook typegoedkeuringen die uit hoofde van Richtlijn (EU) 2016/1629 zijn afgegeven, worden erkend.

Er komt een nieuw artikel 2.22 met daarin de voorschriften voor de kennisgevingen met betrekking tot de goedkeuring van boordzuiveringsinstallaties (vroegere Hoofdstuk 14a).

In de artikelen 2.07, 2.09, 2.11, 2.14 en 2.15 worden redactionele correcties aangebracht.

De artikelen 2.08, 2.10 en 2.16 blijven ongewijzigd.

De hoofdstukken 3 tot en met 8 komen te vervallen.

Hoofdstuk 8a en alle bepalingen die daarmee verband houden (zie artikel 2.12, eerste lid, artikel 2.21, achtste lid, en bijlage J), blijven van kracht tot 1 januari 2020. Op deze datum worden de voorschriften van Verordening (EU) 2016/1628 met betrekking tot binnenschepen van toepassing. In hoofdstuk 8a zijn er enkele kleine wijzigingen aangebracht om ervoor te zorgen dat deze tekst compatibel is met ES-TRIN en het wettelijk kader van de EU.

De hoofdstukken 9 tot en met 24 komen te vervallen.

Bijlage A blijft ongewijzigd.

Bijlage O wordt gewijzigd om de Uniecertificaten die uit hoofde van Richtlijn (EU) 2016/1629 worden afgegeven (en die de communautaire certificaten uit hoofde van Richtlijn 2006/87/EG vervangen), te erkennen.

Bijlagen B tot en met I, K tot en met N en P tot en met T komen te vervallen.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Het is mogelijk deze wijzigingen niet goed te keuren, maar dan zullen de technische voorschriften van ES-TRIN niet tegelijkertijd in werking kunnen treden in de regelgeving van de CCR en de EU. Dit zou leiden tot rechtsonzekerheid over de wederzijdse erkenning van de certificaten van onderzoek die overeenkomstig het ROSR worden afgegeven, en de Uniecertificaten die uit hoofde van Richtlijn (EU) 2016/1629 worden afgegeven.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van Onderzoek,

gezien Besluit 2015-I-3 ter instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI),

gezien de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor de binnenvaart (ES-TRIN), editie 2017/1, die op 6 juli 2017 door CESNI werd goedgekeurd,

overwegende Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG,

overwegende Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren,

ernaar strevend bij te dragen aan de totstandkoming van uniforme technische voorschriften voor de Rijn en het gehele waterwegennet van de Europese Unie,

met het oog op een verdere verhoging van de veiligheid en een vlot verkeer in de Rijnvaart,

stemt in met de wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn zoals gevoegd bij onderhavig besluit,

verzoekt haar Comité van Onderzoek de dienstinstructies voor de Commissies van deskundigen als bedoeld in artikel 1.07 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn dienovereenkomstig aan te passen.

De hier bijgevoegde wijziging wordt van kracht op 7 oktober 2018.

Bijlage

1. *Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De inhoudsopgave komt als volgt te luiden:*

“REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1

Algemene Bepalingen

Artikel	Pagina
1.01	Begripsbepalingen
1.02	Toepasselijkheid van het reglement
1.03	Vergunning voor het in de vaart brengen
1.04	Certificaat van onderzoek.....
1.05	Zeeschepen
1.06	Voorschriften van tijdelijke aard
1.07	Dienstinstructies voor de Commissies van deskundigen en de bevoegde autoriteiten

Hoofdstuk 2

Procedure

2.01	Commissie van deskundigen
2.02	Aanvraag van het onderzoek
2.03	Aanbieding van het vaartuig voor het onderzoek
2.04	Afgifte van het certificaat van onderzoek
2.05	Voorlopig certificaat van onderzoek
2.06	Geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek
2.07	Aantekeningen in en wijzigingen van het certificaat van onderzoek
2.08	Bijzonder onderzoek
2.09	Periodiek onderzoek
2.10	Vrijwillig onderzoek
2.11	Van overheidswege gelast onderzoek
2.12	Verklaring van en controle door een erkend classificatiebureau of van een technische dienst
2.13	Inhouding en teruggave van het certificaat van onderzoek
2.14	Duplicaten
2.15	Kosten
2.16	Inlichtingen
2.17	Registratie van de certificaten van onderzoek
2.18	Uniek Europees scheepsidentificatienummer
2.19	Europese scheepsrompdatabank
2.20	Gelijkwaardigheid en afwijkingen
2.21	Typegoedkeuringen en publicaties
2.22	Kennisgevingen inzake het toelaten van boordzuiveringsinstallaties

Hoofdstuk 8a

Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes doordieselmotoren

Artikel	Pagina
8a.01 Definities	
8a.02 Basisprincipes	
8a.03 Aanvraag van een typegoedkeuring	
8a.04 Typegoedkeuringsprocedure	
8a.05 Wijziging van goedkeuringen	
8a.06 Conformiteit	
8a.07 Erkenning van andere gelijkwaardige normen	
8a.08 Controle van de identificatienummers	
8a.09 Conformiteit van de productie	
8a.10 Non-conformiteit met het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of de goedgekeurde motorgroep	
8a.11 Inbouwkeuring, tussentijdse keuring en bijzondere keuring.....	
8a.12 Bevoegde autoriteiten en technische diensten	
8a.13 Overgangsbepalingen voor hoofdstuk 8a	

Bijlagen:

Bijlage A: Aanvraag van een onderzoek

Bijlage J: Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes–
Aanvullende voorschriften en modellen van certificaten

Bijlage O: Lijst van de aan het certificaat van onderzoek volgens artikel 1.04 als
gelijkwaardig erkende certificaten en modaliteiten voor de erkenning van
die bevoegdheidsbewijzen”.

b) De hoofdstukken 1, 2 en 8a komen als volgt te luiden:

“HOOFDSTUK 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.01

Begripsbepalingen

In dit reglement wordt verstaan onder:

1. "vaartuig": een schip of een drijvend werktuig;
2. "schip": een binnenschip of een zeeschip;
3. "binnenschip": een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;
4. "zeeschip": een schip dat is toegelaten voor de zee- of kustvaart en overwegend daartoe is bestemd;
5. "sleeboot": een schip dat speciaal is gebouwd om te slepen;
6. "duwboot": een schip dat speciaal is gebouwd voor het voortbewegen van een duwstel;
7. "duwbak": een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen en gebouwd of in het bijzonder geschikt is om te worden geduwd zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging, dan wel met eigen mechanische middelen tot voortbeweging die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten, wanneer het geen deel uitmaakt van een duwstel;
8. "passagiersschip": een schip voor dagtochten of een hotelschip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan 12 passagiers;
9. "schip voor dagtochten": een passagiersschip waarop zich geen hutten bevinden voor overnachting van passagiers;
10. "hotelschip": een passagiersschip waarop zich hutten bevinden voor overnachting van passagiers;
11. "snel schip": een schip met eigen mechanische middelen tot voortbeweging dat een snelheid ten opzichte van het water kan bereiken van meer dan 40 km/u;
12. "drijvend werktuig": een drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals kranen, baggermolens, hei-installaties of elevatoren;
13. "drijvende inrichting" een drijvend bouwsel dat vanwege zijn bestemming in de regel niet wordt verplaatst, zoals een badinrichting, een dok, een steiger of een botenhuis;

14. "drijvend voorwerp" een vlot, alsmede een ander voorwerp of samenstel van voorwerpen dat geschikt is gemaakt om te varen en dat geen schip, drijvend werktuig of drijvende inrichting is;
15. "samenstel": een hecht samenstel of een sleep;
16. "formatie": vorm van de samenstelling van een samenstel;
17. "hecht samenstel": een duwstel of een gekoppeld samenstel;
18. "duwstel": een hecht samenstel van vaartuigen, waarvan er ten minste één is geplaatst vóór het vaartuig met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide vaartuigen met motoraandrijving die dienen voor het voortbewegen van het samenstel en die worden aangeduid als "duwboot" of "duwbotten". Hieronder wordt ook verstaan een duwstel dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd vaartuig waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;
19. "gekoppeld samenstel": een samenstel van langsijde van elkaar vastgemaakte vaartuigen, waarvan er geen is geplaatst vóór het vaartuig met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;
20. "sleep": een samenstel van één of meer vaartuigen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen, dat wordt gesleept door één of meer tot het samenstel behorende vaartuigen met motoraandrijving;
21. "lengte" of "L": de grootste lengte van de scheepsromp in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;
22. "breedte" of "B": de grootste breedte van de scheepsromp in m, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);
23. "diepgang" of "T": de verticale afstand in m tussen het laagste punt van de scheepsromp, zonder rekening te houden met de kiel of andere vaste onderdelen, en het vlak van de grootste inzinking van het schip;
24. "erkend classificatiebureau": een classificatiebureau dat is erkend door alle Rijnsoeverstaten en België, te weten: DNV GL, Bureau Veritas (BV) en Lloyd's Register (LR);
25. "ES-TRIN": Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2017/1¹. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2017/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2017-II-1 van 6 juli 2017.

Artikel 1.02

Toepasselijkheid van het reglement

1. Dit reglement is van toepassing op de volgende vaartuigen:
 - a) schepen met een lengte (L) van 20 m of meer;
 - b) schepen waarvan het volume, berekend uit het product lengte (L), breedte (B) en diepgang (T), 100 m³ of meer bedraagt.
2. Bovendien is dit reglement van toepassing op alle:
 - a) sleep- en duwboten die zijn bestemd om de in het eerste lid bedoelde schepen of drijvende werktuigen te slepen, te duwen of langszijde gekoppeld mede te voeren;
 - b) schepen die beschikken over een certificaat van goedkeuring als bedoeld in het ADN;
 - c) passagiersschepen;
 - d) drijvende werktuigen.
3. Dit reglement is niet van toepassing op veerponten als bedoeld in het Rijnvaartpolitiereglement.

Artikel 1.03

Vergunning voor het in de vaart brengen

Vaartuigen, drijvende inrichtingen of drijvend voorwerpen, waarvoor een certificaat van onderzoek opgesteld moet worden, moeten aan de bepalingen van dit reglement en aan de eisen van ES-TRIN voldoen.

Artikel 1.04

Certificaat van onderzoek

Op de in artikel 1.02, eerste en tweede lid, bedoelde vaartuigen moeten

- a) een certificaat van onderzoek, dat door een Commissie van deskundigen, die door één der Rijnsoeverstaten of België overeenkomstig de bepalingen van dit reglement is afgegeven, of
- b) een door de Centrale Commissie van de Rijnvaart als gelijkwaardig erkend certificaat aan boord aanwezig zijn.

Het certificaat van onderzoek wordt opgesteld overeenkomstig het model dat in bijlage 3, onderdeel I, van ES-TRIN is opgenomen.

Artikel 1.05

Zeeschepen

1. Op zeeschepen, waarop het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS 1974) dan wel het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen van toepassing is, moet het betreffende geldige internationale document aan boord aanwezig zijn.

2. Zeeschepen, waarop SOLAS 1974 dan wel het Internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen niet van toepassing is, moeten voorzien zijn van de desbetreffende documenten en van de vrijboordmerken die volgens het recht van de vlaggenstaat zijn voorgeschreven en die wat betreft bouw, inrichting en uitrusting aan de eisen van de genoemde verdragen voldoen of een vergelijkbaar niveau van veiligheid op enigerlei andere wijze kunnen garanderen.
3. Op zeeschepen, waarop het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73) van toepassing is, moet een geldig internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee (IOPP document) aan boord aanwezig zijn.
4. Op zeeschepen, waarop MARPOL 73 niet van toepassing is, moet een overeenkomstig document dat volgens het recht van de vlaggenstaat is voorgeschreven aan boord aanwezig zijn.
5. Op zeeschepen en drijvende werktuigen die zijn toegelaten om te worden gebruikt aan de kust of op zee moet het geldige certificaat als bedoeld in bijlage 3, onderdeel IV, van ES-TRIN aan boord aanwezig zijn, indien het geldige certificaat van onderzoek als bedoeld in bijlage 3, onderdeel I, van ES-TRIN niet aan boord aanwezig is. Daarbij dient bij drijvende werktuigen aan hoofdstuk 25 van ES-TRIN ook met inachtneming van hoofdstuk 22 van ES-TRIN te zijn voldaan.

Artikel 1.06

Voorschriften van tijdelijke aard

1. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren vaststellen, wanneer het voor een aanpassing aan de technische ontwikkeling van de binnenscheepvaart noodzakelijk wordt geacht
 - a) in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten, of
 - b) proefnemingen waardoor de veiligheid en de vlote afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden benadeeld mogelijk te maken.
2. Deze tijdelijke voorschriften worden in alle Rijnsoeverstaten en België op hetzelfde tijdstip in werking gesteld en worden onder dezelfde voorwaarden buiten werking gesteld.

Artikel 1.07

Dienstinstructies voor de Commissies van deskundigen en de bevoegde autoriteiten

1. In het belang van een eenvoudige en uniforme toepassing van dit reglement kan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart dienstinstructies voor de Commissies van deskundigen en de volgens dit reglement bevoegde autoriteiten vaststellen.

De Commissies van deskundigen en de bevoegde autoriteiten worden van deze dienst instructie in kennis gesteld.

2. De Commissies van deskundigen en de bevoegde autoriteiten dienen zich aan deze dienst instructie te houden.
3. De instructies overeenkomstig ES-TRIN voor de toepassing van ES-TRIN gelden als dienst instructies in de zin van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

HOOFDSTUK 2

PROCEDURE

Artikel 2.01

Commissie van deskundigen

1. In bepaalde daarvoor in aanmerking komende havens zijn door de Rijnsoeverstaten en België Commissies van deskundigen ingesteld.
2. De Commissies van deskundigen bestaan uit een voorzitter en erkend deskundigen.

Als erkend deskundigen maken van iedere Commissie van deskundigen ten minste deel uit:

- a) een personeelslid van het bevoegd gezag op het gebied van de scheepvaart;
 - b) een erkend deskundige op het gebied van de bouw van binnenschepen en hun machines;
 - c) een erkend nautisch deskundige die in het bezit is van een binnenvaartschipperspatent dat het voeren van het schip dat onderzocht moet worden toestaat;
 - d) bij het onderzoek van traditionele vaartuigen een erkend deskundige voor traditionele vaartuigen.
3. De voorzitter en de erkend deskundigen van elke Commissie van deskundigen worden benoemd door de autoriteiten van de staat die de Commissie van deskundigen heeft ingesteld.

De voorzitter en de erkend deskundigen dienen bij de aanvaarding van hun functie schriftelijk te verklaren dat zij deze in alle onpartijdigheid zullen vervullen. Van ambtenaren wordt een dergelijke verklaring niet geëist.

4. De Commissies van deskundigen kunnen zich onder de voorwaarden, zoals door elk der betrokken staten zullen worden vastgesteld, laten bijstaan door gespecialiseerde erkend deskundigen.
5. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart zorgt voor het bijhouden en het publiceren van een lijst van de Commissies van deskundigen.

Artikel 2.02

Aanvraag van het onderzoek

1. De eigenaar van een vaartuig of zijn vertegenwoordiger die een onderzoek hiervan wenst, moet bij de Commissie van deskundigen van zijn keuze een aanvraag indienen volgens het model van bijlage A. De Commissie van deskundigen stelt vast welke bescheiden moeten worden overgelegd.
2. De eigenaar van een vaartuig, waarop dit reglement niet van toepassing is, of zijn vertegenwoordiger, kan een certificaat van onderzoek aanvragen. Aan deze aanvraag dient gevolg te worden gegeven wanneer het vaartuig voldoet aan de bepalingen van dit reglement.

Artikel 2.03

Aanbieding van het vaartuig voor het onderzoek

1. De eigenaar of zijn vertegenwoordiger moet het vaartuig leeg, schoongemaakt en met volledige uitrusting voor onderzoek aanbieden. Hij is verplicht bij het onderzoek de noodzakelijke hulp te verlenen, bijv. een geschikte boot met personeel ter beschikking te stellen, en die delen van de romp of van de installaties bloot te leggen, die niet direct toegankelijk of zichtbaar zijn.
2. De Commissie van deskundigen moet bij het eerste onderzoek het vaartuig op het droge bezichtigen. Bezichtiging op het droge kan achterwege blijven wanneer een klassecertificaat of een verklaring van een erkend classificatiebureau, volgens welke de bouw voldoet aan de daardoor gehanteerde voorschriften, wordt overgelegd. Bij periodieke of bijzondere onderzoeken kan de Commissie van deskundigen een bezichtiging op het droge verlangen.

De Commissie van deskundigen moet bij het eerste onderzoek van vaartuig met eigen mechanische middelen en samenstellen, alsmede bij essentiële veranderingen in de voortstuwingsinstallatie of de stuurinrichting proefvaarten doen plaatsvinden.

3. De Commissie van deskundigen kan extra bezichtigingen en proefvaarten doen plaatsvinden en nadere bewijzen verlangen. Dit geldt tevens tijdens de bouw.
4. Onverminderd het derde lid, moet de Commissie van deskundigen die uiteindelijk het certificaat van onderzoek moet afgeven, door de eigenaar of zijn vertegenwoordiger vóór het begin van de bouw (nieuwbouw of verlenging van een reeds in bedrijf zijnde vaartuig) van vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m met uitzondering van zeeschepen, hiervan op de hoogte worden gesteld. Deze Commissie van deskundigen voert tijdens de bouwperiode onderzoeken uit. Zij kan hiervan afzien wanneer vóór het begin van de bouw een verklaring van een erkend classificatiebureau wordt overgelegd waarin het verklaart dat het op de bouw toeziet.

Artikel 2.04

Afgifte van het certificaat van onderzoek

1. Wanneer de Commissie van deskundigen op grond van het onderzoek van een vaartuig vaststelt dat dit beantwoordt aan de bepalingen van dit reglement en de bepalingen van ES-TRIN, geeft zij aan de aanvrager een certificaat van onderzoek volgens het model van bijlage 3, onderdeel I, van ES-TRIN af.
2. De Commissie van deskundigen controleert bij afgifte van een certificaat van onderzoek of aan het desbetreffende vaartuig niet reeds een geldig certificaat is afgegeven, zoals bedoeld in artikel 1.04.
3. Ingeval de Commissie van deskundigen weigert een certificaat van onderzoek af te geven, moet zij dit aan de aanvrager gemotiveerd schriftelijk mededelen.

Artikel 2.05

Voorlopig certificaat van onderzoek

1. De Commissie van deskundigen kan een voorlopig certificaat afgeven voor:
 - a) vaartuigen die met toestemming van de Commissie van deskundigen naar een bepaalde plaats willen varen om een certificaat van onderzoek te verkrijgen;
 - b) vaartuigen waarvan het certificaat van onderzoek verloren, beschadigd of tijdelijk ingetrokken is, zoals bedoeld in de artikelen 2.07 of 2.13, eerste lid;
 - c) vaartuigen waarvan het certificaat van onderzoek na een inspectie met positief resultaat wordt voorbereid;
 - d) vaartuigen die niet aan alle voorwaarden voor het verkrijgen van een certificaat van onderzoek voldoen;
 - e) vaartuigen die zodanige schade hebben geleden dat de staat waarin zij verkeren niet meer overeenstemt met hetgeen in het certificaat van onderzoek is gesteld;
 - f) drijvende inrichtingen en drijvende voorwerpen, in het geval dat de voor de toepassing van artikel 1.21, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement bevoegde autoriteiten de vergunning voor een bijzonder transport afhankelijk stelt van het verkrijgen van een voorlopig certificaat van onderzoek;
 - g) vaartuigen waarvoor de Commissie van deskundigen een gelijkwaardigheid als bedoeld in artikel 2.20, eerste tot derde lid, toestaat, voor de gevallen waarvoor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart nog geen aanbeveling heeft gedaan.
2. Het voorlopige certificaat van onderzoek wordt volgens het model van bijlage 3, onderdeel II, van ES-TRIN afgegeven, wanneer de deugdelijkheid van het vaartuig, de drijvende inrichting of het drijvende voorwerp voor de vaart voldoende gewaarborgd wordt geacht.

3. Het voorlopige certificaat van onderzoek moet de voorwaarden bevatten die door de Commissie van deskundigen nodig worden geacht en is geldig:
 - a) in de in het eerste lid, onder a en d tot en met f, bedoelde gevallen voor één bepaalde reis, te maken binnen een redelijke termijn, die ten hoogste één maand mag zijn;
 - b) in de in het eerste lid, onder b en c, bedoelde gevallen gedurende een redelijke termijn;
 - c) in de in het eerste lid, onder g, genoemde gevallen gedurende zes maanden. Deze termijn mag slechts worden verlengd met toestemming van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
4. De bevoegde autoriteit stelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart binnen een maand na afgifte van het voorlopig certificaat overeenkomstig het eerste lid, onderdeel g, in kennis van de naam en het Europees scheepsidentificatienummer van het vaartuig, van de aard van de afwijking, alsmede van het land waarin het vaartuig is teboekgesteld of waarin zijn thuishaven is gelegen.

Artikel 2.06

Geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek

1. De geldigheidsduur van de volgens de bepalingen van dit reglement opgestelde certificaten van onderzoek bedraagt in geval van nieuwbouw:
 - a) 5 jaren voor passagiersschepen en snelle schepen;
 - b) 10 jaren voor alle andere vaartuigen.

In met redenen omklede gevallen kan de Commissie van deskundigen een kortere geldigheidsduur bepalen. De geldigheidsduur wordt in het certificaat aangetekend.

2. Voor vaartuigen die reeds voordat het onderzoek plaatsvindt in bedrijf waren, wordt de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek voor elk geval afzonderlijk, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek, door de Commissie van deskundigen bepaald. Deze geldigheidsduur mag evenwel niet langer zijn dan bij het eerste lid is voorgescreven.

Artikel 2.07

Aantekeningen in en wijzigingen van het certificaat van onderzoek

1. Elke verandering van naam, overgang van de eigendom, iedere hermeting van een vaartuig alsmede elke wijziging van de teboekstelling of van de thuishaven moet door de eigenaar of zijn vertegenwoordiger ter kennis worden gebracht van een Commissie van deskundigen. Hij moet daarbij tevens het certificaat van onderzoek aan deze Commissie ter wijziging voorleggen.
2. Alle aantekeningen in of wijzigingen van het certificaat van onderzoek, voorzien in dit reglement, in het Rijnvaartpolitierglement en in andere, in gemeen overleg door de Rijnsoeverstaten en België vastgestelde bepalingen, kunnen door iedere Commissie van deskundigen worden aangebracht.

3. Wanneer een Commissie van deskundigen in het certificaat een wijziging aanbrengt of daarin een aantekening stelt, moet zij daarvan kennis geven aan de Commissie van deskundigen die het betrokken certificaat heeft afgegeven.

Artikel 2.08

Bijzonder onderzoek

1. Na iedere wezenlijke verandering of reparatie van een vaartuig die van invloed is op de hechtheid van de bouw, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of op de kenmerkende eigenschappen moet het vaartuig, voor het weer in de vaart komt, aan een Commissie van deskundigen worden aangeboden, teneinde aan een bijzonder onderzoek te worden onderworpen.
2. De Commissie van deskundigen die het bijzonder onderzoek verricht, stelt, afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek, de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek vast. Deze periode mag niet langer zijn dan de lopende geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek.

De geldigheidsduur wordt aangetekend in het certificaat van onderzoek en dient ter kennis te worden gebracht van de Commissie van deskundigen die het certificaat heeft afgegeven.

Artikel 2.09

Periodiek onderzoek

1. Vóór afloop van de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek moet het vaartuig aan een periodiek onderzoek worden onderworpen.
2. Bij wijze van uitzondering kan de Commissie van deskundigen op een met redenen omkleed verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek zonder periodiek onderzoek met ten hoogste één jaar verlengen. Deze verlenging wordt schriftelijk gegeven en moet zich aan boord van het vaartuig bevinden.
3. De Commissie van deskundigen die het periodiek onderzoek verricht, stelt afhankelijk van de resultaten daarvan de nieuwe geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek vast. Hierbij wordt artikel 2.06 in acht genomen.

De geldigheidsduur wordt aangetekend in het certificaat van onderzoek en dient ter kennis te worden gebracht van de Commissie van deskundigen die het certificaat heeft afgegeven.

4. Indien in plaats van verlenging van de geldigheidsduur het certificaat van onderzoek door een nieuw certificaat wordt vervangen, dient het oude certificaat van onderzoek te worden teruggezonden aan de Commissie van deskundigen die het heeft afgegeven.

Artikel 2.10

Vrijwillig onderzoek

De eigenaar van een vaartuig of zijn vertegenwoordiger kan op elk moment om een vrijwillig onderzoek verzoeken.

Aan dit verzoek om een onderzoek dient gevolg te worden gegeven.

Artikel 2.11

Van overheidswege gelast onderzoek

1. Wanneer een der bevoegde autoriteiten, belast met de zorg voor de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn, van mening is dat een vaartuig gevaar kan opleveren voor de zich aan boord bevindende personen of voor de scheepvaart, kan zij gelasten dat het vaartuig door een Commissie van deskundigen wordt onderzocht.
2. De eigenaar van het vaartuig draagt slechts dan de kosten van het onderzoek, wanneer de Commissie van deskundigen erkent dat de mening van de in het eerste lid bedoelde autoriteit gegrond is.

Artikel 2.12

Verklaring van en controle door een erkend classificatiebureau of van een technische dienst

1. De Commissie van deskundigen kan er geheel of gedeeltelijk van afzien te onderzoeken of een vaartuig voldoet aan de in ES-TRIN en in hoofdstuk 8a van dit reglement voorgeschreven bepalingen, voor zover uit een geldige verklaring, afgegeven door een erkend classificatiebureau, blijkt dat het vaartuig geheel of gedeeltelijk aan die bepalingen voldoet.
2. Een verklaring van een erkend classificatiebureau, dan wel – voor zover dit volgens dit reglement voor bepaalde onderdelen van de uitrusting is toegelaten – van een technische dienst, mag door de bevoegde autoriteit slechts dan worden erkend, indien dat erkend classificatiebureau of die andere instantie verklaart dat het de bepalingen van de instructies van ES-TRIN in acht heeft genomen.
3. Voor de toepassing van ES-TRIN kunnen technische diensten niet gelegen in de Rijnsoeverstaten, België of de lidstaten van de Europese Unie slechts op aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden erkend.

Artikel 2.13

Inhouding en teruggave van het certificaat van onderzoek

1. Wanneer de Commissie van deskundigen tijdens een onderzoek bemerkt dat een vaartuig of de uitrusting daarvan ernstige gebreken vertoont, en dat daardoor de veiligheid van de zich aan boord bevindende personen of de scheepvaart in gevaar wordt gebracht, dient het certificaat te worden ingehouden en dient de Commissie die het heeft afgegeven hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. Bij duwbakken dient ook de in artikel 1.10, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement voorgeschreven metalen plaat te worden ingehouden.

Wanneer de Commissie van deskundigen heeft geconstateerd dat de gebreken zijn verholpen, wordt het certificaat aan de eigenaar of zijn vertegenwoordiger teruggegeven.

Dit constateren en de teruggave van het certificaat kunnen op verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger door tussenkomst van een andere Commissie geschieden.

Wanneer de Commissie van deskundigen die het certificaat heeft ingehouden, vermoedt dat de gebreken niet binnen afzienbare tijd worden verholpen, wordt het certificaat gezonden aan de Commissie van deskundigen die het heeft afgegeven of het laatst heeft verlengd.

2. Wanneer een vaartuig definitief is opgelegd of gesloopt, moet de eigenaar het certificaat terugzenden aan de Commissie van deskundigen die het heeft afgegeven.

Artikel 2.14

Duplicaten

1. Wanneer een certificaat van onderzoek verloren is gegaan, moet hiervan kennis worden gegeven aan de Commissie van deskundigen die het heeft afgegeven.

Deze Commissie geeft dan een duplicaat van het certificaat van onderzoek af, dat als zodanig is gewaarmerkt.

2. Wanneer een certificaat van onderzoek onleesbaar of om enige andere reden onbruikbaar is geworden, moet de eigenaar van het vaartuig of zijn vertegenwoordiger het certificaat van onderzoek terugzenden aan de Commissie van deskundigen die het heeft afgegeven; deze geeft dan een duplicaat af, overeenkomstig het eerste lid.

Artikel 2.15

Kosten

1. Onverminderd artikel 2.11, tweede lid, draagt de eigenaar van een vaartuig of zijn vertegenwoordiger de kosten die voortvloeien uit het onderzoek en de afgifte van het certificaat van onderzoek, overeenkomstig het geldende tarief, dat door elk der Rijnsoeverstaten en België wordt vastgesteld. Er mag hierbij geen onderscheid worden gemaakt uit hoofde van het land van teboekstelling van het vaartuig of de nationaliteit of woonplaats van de eigenaar.
2. De Commissie van deskundigen kan vóór het onderzoek een voorschot verlangen dat niet hoger mag zijn dan het vermoedelijke bedrag van de kosten.

Artikel 2.16

Inlichtingen

De Commissie van deskundigen kan personen, die kunnen aantonen daar om gegronde redenen belang bij te hebben, kennis laten nemen van de inhoud van het certificaat van onderzoek van een vaartuig, en op hun kosten als zodanig aangeduide uittreksels of gewaarmerkte afschriften van het certificaat verstrekken.

Artikel 2.17

Registratie van de certificaten van onderzoek

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

Artikel 2.18

Uniek Europees scheepsidentificatienummer

1. De Rijnsoeverstaten en België zorgen ervoor dat ieder vaartuig overeenkomstig dit reglement en ES-TRIN een uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) wordt toegekend.
2. Ieder vaartuig heeft slechts één ENI-nummer dat gedurende zijn hele levensduur onveranderd blijft.
3. Het ENI-nummer bestaat uit acht Arabische cijfers overeenkomstig bijlage 1 van ES-TRIN.
4. De Commissie van deskundigen die het certificaat van onderzoek afgeeft voor een vaartuig, vult op dit certificaat het ENI-nummer in. Dit nummer wordt, voor zover het vaartuig op het moment van de afgifte van het certificaat van onderzoek nog niet over een ENI-nummer beschikt, door de bevoegde autoriteit van de staat waarin zijn plaats van teboekstelling of zijn thuishaven is gelegen, toegekend.

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

Deze bepalingen zijn niet van toepassing op zeeschepen.

5. De eigenaar van het vaartuig of zijn vertegenwoordiger moet de toekenning van het ENI-nummer bij de bevoegde autoriteit aanvragen. Hij moet tevens het ENI-nummer, dat in het certificaat van onderzoek is ingevuld, daarop doen aanbrenen.
6. De Rijnsoeverstaten en België brengen de namen en contactgegevens van de autoriteiten die bevoegd zijn tot het afgeven van een ENI-nummer evenals de wijziging van die gegevens ter kennis van het secretariaat van de Centrale Commissie. Het secretariaat van de Centrale Commissie voor Rijnvaart houdt een register bij van deze autoriteiten.

Artikel 2.19

Europese scheepsrompdatabank

1. De Rijnsoeverstaten en België zorgen ervoor dat de bevoegde instanties voor ieder vaartuig waarvoor een certificaat van onderzoek werd aangevraagd of afgegeven onverwijld de volgende informatie krachtens Richtlijn (EU) 2016/1629 in de EHDB invoeren:
 - a) de gegevens ter identificatie en beschrijving van het vaartuig overeenkomstig bijlage 2 van ES-TRIN;
 - b) de gegevens betreffende de afgegeven, vernieuwde, vervangen en ingetrokken certificaten van onderzoek, en betreffende de Commissie van deskundigen die het certificaat van onderzoek afgeeft;
 - c) een digitale kopie van alle door de Commissies van deskundigen afgegeven certificaten;

- d) de gegevens over alle afgewezen of lopende aanvragen voor certificaten van onderzoek; en
 - e) alle veranderingen van de in de punten b tot en met d bedoelde gegevens.
2. De in het eerste lid bedoelde gegevens kunnen worden verwerkt door de bevoegde instanties van de lidstaten van de Europese Unie, de Rijnsoeverstaten en België en derde landen die zijn belast met taken in verband met de toepassing van Richtlijn (EU) 2016/1629 en van Richtlijn 2005/44/EG voor de volgende doeleinden:
 - a) toepassen van Richtlijn (EU) 2016/1629 en van Richtlijn 2005/44/EG;
 - b) waarborgen van binnenscheepvaart- en infrastructuurbeheer;
 - c) vrijwaren of handhaven van de veiligheid van de scheepvaart;
 - d) verzamelen van statistische gegevens.
 3. Elke verwerking van persoonsgegevens door de Rijnsoeverstaten en België vindt plaats overeenkomstig het recht van de Europese Unie inzake de bescherming van persoonsgegevens, met name Verordening (EU) 2016/679.
 4. De bevoegde autoriteit van een van de Rijnsoeverstaten of van België kan persoonsgegevens overdragen aan een derde land of een internationale organisatie, mits die overdracht uitsluitend per geval plaatsvindt en aan de voorwaarden van Verordening (EU) 2016/679 en met name die opgenomen in hoofdstuk V, is voldaan. De Rijnsoeverstaten en België waarborgen dat de overdracht noodzakelijk is voor de in het tweede lid bedoelde doeleinden. De Rijnsoeverstaten en België waarborgen dat het derde land of de internationale organisatie de gegevens niet overdraagt aan een ander derde land of een andere internationale organisatie, tenzij dat land of die internationale organisatie hiervoor uitdrukkelijke schriftelijke toestemming heeft verkregen en voldoet aan de door de bevoegde instantie van de Rijnsoeverstaten en België gestelde voorwaarden.
 5. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat de gegevens betreffende een vaartuig uit de in het eerste lid bedoelde databank worden gewist wanneer dit vaartuig wordt gesloopt.

Artikel 2.20

Gelijkwaardigheid en afwijkingen

1. Wanneer in de bepalingen van ES-TRIN wordt bepaald dat op een vaartuig bepaalde materialen, inrichtingen of uitrustingsstukken moeten worden gebruikt of aan boord moeten zijn, of dat bepaalde bouwkundige maatregelen moeten worden getroffen of bepaalde opstellingen moeten worden aangehouden, kan de Commissie van deskundigen de toepassing of de aanwezigheid aan boord van dit vaartuig van andere materialen, inrichtingen of uitrustingsstukken toestaan, dan wel dat andere bouwkundige maatregelen worden getroffen of dat andere opstellingen worden aangehouden, mits deze op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als gelijkwaardig zijn erkend.

2. Indien de toepassing
 - a) van de in hoofdstuk 19 van ES-TRIN genoemde bepalingen, die te maken hebben met het rekening houden met de bijzondere veiligheidsbehoeften van personen met beperkte mobiliteit, of
 - b) van de in hoofdstuk 32 van ES-TRIN genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingenin de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan de Commissie van deskundigen op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het certificaat van onderzoek worden aangetekend.
3. Bij wijze van proef en voor een beperkte tijdsduur kan een Commissie van deskundigen op grond van een aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor een vaartuig met nieuwe technische voorzieningen die afwijken van de technische voorschriften van ES-TRIN een certificaat van onderzoek afgeven, voor zover deze nieuwe voorzieningen een voldoende veiligheid bieden.
4. De bevoegde autoriteiten informeren het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart binnen één maand over de afgifte van een gelijkwaardigheid en afwijking.
5. De in het eerste lid tot derde lid en zesde lid genoemde gelijkwaardigheden en afwijkingen dienen in het certificaat van onderzoek te worden aangetekend.
6. Op vaartuigen die worden omgebouwd tot schepen met een lengte van meer dan 110 m mag de Commissie van deskundigen hoofdstuk 32 van ES-TRIN slechts toepassen op grond van bijzondere aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Artikel 2.21

Typegoedkeuringen en publicaties

1. Voor bepaalde onderdelen en uitrustingen van de vaartuigen wordt het voldoen aan de vereisten vastgesteld met door de bevoegde autoriteiten afgegeven typegoedkeuringen. Deze onderdelen en uitrustingen, de vereisten alsmede de procedures voor de afgifte van de typegoedkeuringen zijn in ES-TRIN vastgelegd.
2. De bevoegde autoriteiten kennen aan elke typegoedkeuring een nummer toe. Dit nummer begint met de letter R. De voorschriften inzake de samenstelling van de typegoedkeuringsnummers en inzake de markering van de uitrustingen en onderdelen met deze nummers zijn in ES-TRIN vastgelegd.
3. De lidstaten stellen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in kennis van de door hen aangewezen bevoegde autoriteiten.
4. De bevoegde autoriteiten stellen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in kennis van de door hen op grond van typegoedkeuringen toegelaten uitrustingen en onderdelen alsmede van de door hen voor de inbouw of het vervangen van deze uitrustingen en onderdelen erkende gespecialiseerde bedrijven.

5. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart publiceert:
 - a) de lijsten van de voor de afgifte van typegoedkeuringen bevoegde autoriteiten en de in dit kader erkende technische diensten;
 - b) de lijsten van de krachtens de op grond van dit reglement afgegeven typegoedkeuringen en krachtens de als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten onderdelen en uitrustingen;
 - c) de lijsten van de voor de inbouw of het vervangen van de toegelaten onderdelen en uitrustingen erkende gespecialiseerde bedrijven.
6. De typegoedkeuringen voor uitrustingen krachtens Richtlijn (EU) 2016/1629 zijn gelijkwaardig aan de eerder genoemde typegoedkeuringen.
7. Het tweede tot en met zesde lid gelden niet voor vast ingebouwde brandblusinstallaties
- 8.¹ In afwijking van het eerste tot en met zesde lid is voor verbrandingsmotoren hoofdstuk 8a van toepassing.

Artikel 2.22

Kennisgevingen inzake het toelaten van boordzuiveringsinstallaties

1. De bevoegde autoriteit voor het toelaten van boordzuiveringsinstallaties stuurt
 - a) bij iedere wijziging aan de andere bevoegde autoriteiten een lijst van de boordzuiveringsinstallatietypes (met de overeenkomstig bijlage 7, onderdeel V, van ES-TRIN vermelde gegevens), waarvan de goedkeuringen in de betrokken periode door haar zijn verleend, geweigerd of ingetrokken;
 - b) op verzoek van een andere bevoegde autoriteit aan deze autoriteit
 - aa) een kopie van het certificaat van typegoedkeuring van het boordzuiveringsinstallatietype, al dan niet met het informatiepakket, van ieder boordzuiveringsinstallatietype waarvoor zij een goedkeuring heeft verleend, geweigerd of ingetrokken, en zo nodig
 - bb) de lijst van boordzuiveringsinstallaties die zijn vervaardigd in overeenstemming met de verleende typegoedkeuringen, omschreven in artikel 18.05, derde lid, van ES-TRIN, met de gegevens bedoeld in bijlage 7, onderdeel VI, van ES-TRIN.
2. Elke voor het toelaten bevoegde autoriteit zendt jaarlijks en bovendien bij ontvangst van een daartoe strekkend verzoek een kopie van het in bijlage 7, onderdeel VII, van ES-TRIN bedoelde gegevensformulier betreffende boordzuiveringsinstallatietypes die sinds de laatste kennisgeving zijn goedgekeurd aan het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

¹ Het onderhavige lid blijft tot 1 januari 2020 van kracht. Vanaf die datum zullen met betrekking tot de binnenschepen de voorschriften van Verordening (EU) 2016/1628 in werking treden.

3. De bevoegde autoriteiten stellen elkaar binnen één maand in kennis van de intrekking van een typegoedkeuring en van de redenen daarvoor en stellen tegelijkertijd het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart daarvan in kennis.

HOOFDSTUK 8a¹

UITSTOOT VAN SCHADELIJKE GASSEN EN LUCHTVERONTREINIGENDE DEELTJES DOOR DIESELMOTOREN

Artikel 8a.01

Definities

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1. "motor": een motor die werkt volgens het principe van de compressieontsteking (dieselmotor);
2. "typegoedkeuring": de beslissing waardoor de bevoegde autoriteit verklaart dat een motortype, een motorfamilie of een motorgroep aan de technische voorschriften van dit hoofdstuk voldoet wat betreft het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes uit de motor(en);
3. "inbouwkeuring": de procedure waarbij door de bevoegde autoriteit wordt gewaarborgd dat de in een vaartuig ingebouwde motor, met inbegrip van eventuele na de typegoedkeuring aangebrachte wijzigingen en/of afstellingen, voldoet aan de technische voorschriften van dit hoofdstuk wat betreft het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes;
4. "tussentijdse keuring": de procedure waarbij door de bevoegde autoriteit wordt gewaarborgd dat de in een vaartuig in gebruik zijnde motor, met inbegrip van eventuele na de inbouwkeuring aangebrachte wijzigingen en/of afstellingen, voldoet aan de technische voorschriften van dit hoofdstuk wat betreft het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes;
5. "bijzondere keuring": de procedure waarbij door de bevoegde autoriteit wordt gewaarborgd dat de in een vaartuig in gebruik zijnde motor na iedere belangrijke wijziging nog aan de technische voorschriften van dit hoofdstuk voldoet wat betreft het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes;
6. "motortype": een groepering van motoren die met betrekking tot de essentiële motorkenmerken vermeld in bijlage J, deel II, aanhangsel 1, niet verschillend zijn; er dient ten minste één eenheid van een motortype te zijn gebouwd;

¹ Het onderhavige hoofdstuk blijft tot 1 januari 2020 van kracht. Vanaf die datum zullen met betrekking tot de binnenschepen de voorschriften van Verordening (EU) 2016/1628 in werking treden.

7. "motorfamilie": een door de fabrikant vastgestelde en door de bevoegde autoriteit type goedgekeurde groepering van motoren, die vanwege hun ontwerp naar verwachting vergelijkbare eigenschappen hebben wat betreft het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes, en die aan de voorschriften van dit hoofdstuk voldoen;
8. "motorgroep": een door de fabrikant vastgestelde en door de bevoegde autoriteit goedgekeurde groepering van motoren, die vanwege hun ontwerp naar verwachting vergelijkbare eigenschappen hebben wat betreft het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes, en die aan de voorschriften van dit hoofdstuk voldoen, waarbij een afstelling of een wijziging van afzonderlijke motoren na de typegoedkeuring toegelaten is binnen vastgelegde grenzen;
9. "basismotor": een uit een motorfamilie of motorgroep geselecteerde motor die voldoet aan de voorschriften van bijlage J, deel I, onderdeel 5;
10. "nominaal vermogen": het netto vermogen van de motor bij nominaal toerental en volle belasting;
11. "fabrikant": de persoon of organisatie die tegenover de bevoegde autoriteit verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure en voor de conformiteit van de productie. Het is niet noodzakelijk dat deze persoon of organisatie rechtstreeks betrokken is bij alle fasen van de bouw van de motor. Indien de motor pas na zijn oorspronkelijke fabricage door veranderingen en aanvullingen wordt aangepast voor gebruik op een vaartuig in de zin van dit hoofdstuk, is de fabrikant normalerwijs de persoon of de organisatie die deze veranderingen of aanvullingen heeft uitgevoerd;
12. "inlichtingenformulier": het formulier, bedoeld in bijlage J, deel II, waarin staat vermeld welke gegevens door de aanvrager moeten worden verstrekt;
13. "informatiedossier": het geheel van gegevens, tekeningen, foto's en andere bescheiden die de aanvrager overeenkomstig de eisen van het inlichtingenformulier aan de technische dienst of de bevoegde autoriteit moet verstrekken;
14. "informatiepakket": het informatiedossier plus alle testrapporten en andere documenten die de technische dienst of de bevoegde autoriteit tijdens de uitvoering van hun taken aan het informatiedossier hebben toegevoegd;
15. "certificaat van typegoedkeuring": het document, bedoeld in bijlage J, deel III, waarin de bevoegde autoriteit de typegoedkeuring vaststelt;
16. "proces-verbaal van de motorkenmerken": het document, bedoeld in bijlage J, deel VIII, waarin alle kenmerken van de motor, met inbegrip van de onderdelen (componenten) en afstellingen die een weerslag hebben op het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes evenals alle veranderingen daarvan, vastgelegd zijn.

17. "Inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken": het document, bedoeld in artikel 8a.11, derde lid, ten behoeve van inbouwkeuringen, tussentijdse keuringen dan wel bijzonder keuringen.

Artikel 8a.02

Basisprincipes

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle motoren met een nominaal vermogen (P_N) gelijk aan of groter dan 19 kW, die geïnstalleerd zijn aan boord van vaartuigen of die ingebouwd zijn in zich aan boord bevindende werktuigen, voor zover ze niet vallen onder de desbetreffende reglementen of richtlijnen van de Europese Unie met betrekking tot de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes.

Indien de motoren voldoen aan de eisen van verordening (EU) 2016/1628, is dit hoofdstuk niet van toepassing.

Indien de motoren voldoen aan de eisen van dit hoofdstuk, is hoofdstuk 9 van ES-TRIN niet van toepassing.

2. De uitstoot van deze motoren van koolmonoxide (CO), koolwaterstoffen (HC), stikstofdioxide (NO_x) en van deeltjes (PT) mag, met betrekking tot het nominale toerental n , de volgende waarden niet overschrijden:

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO_x [g/kWh]	PT [g/kWh]
$19 \leq P_N < 37$	5,5	1,5	8,0	0,8
$37 \leq P_N < 75$	5,0	1,3	7,0	0,4
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,0	6,0	0,3
$130 \leq P_N < 560$	3,5	1,0	6,0	0,2
$P_N \geq 560$	3,5	1,0	$n \geq 3150 \text{ min}^{-1} = 6,0$ $343 \leq n < 3150 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)} - 3$ $n < 343 \text{ min}^{-1} = 11,0$	0,2

3. Het voldoen aan de voorschriften, bedoeld in het tweede lid, wordt voor een motortype, een motorfamilie of een motorgroep vastgesteld door middel van een typegoedkeuring. De typegoedkeuring wordt vastgelegd in een certificaat van typegoedkeuring. De eigenaar of zijn gevolmachtigde moet een kopie van het certificaat van typegoedkeuring voegen bij de aanvraag van het onderzoek, bedoeld in artikel 2.02. Een kopie van het certificaat van typegoedkeuring en een kopie van het proces-verbaal van de motorkenmerken moeten zich aan boord bevinden.

4. a) Na de inbouw van de motor aan boord, maar voor zijn ingebruikstelling, moet een inbouwkeuring worden uitgevoerd. Deze keuring, die deel uitmaakt van het eerste onderzoek van het vaartuig of van een bijzonder onderzoek naar aanleiding van de inbouw van de betreffende motor, leidt ofwel tot het inschrijven van de motor in het eerste af te geven certificaat van onderzoek ofwel tot een wijziging van het bestaande certificaat van onderzoek.

b) De Commissie van deskundigen kan van een inbouwkeuring, bedoeld in onderdeel a), afzien indien een motor waarvan het nominale vermogen P_N minder dan 130 kW bedraagt, wordt vervangen door een motor met een zelfde typegoedkeuring. Voorwaarde hiervoor is dat de scheepseigenaar of zijn gevolmachtigde het vervangen van de motor mededeelt aan de Commissie van deskundigen, waarbij een kopie van het certificaat van typegoedkeuring moet worden gevoegd en het identificatienummer van de nieuw ingebouwde motor moet worden vermeld. Ten gevolge hiervan wordt nummer 52 van het certificaat van onderzoek gewijzigd.
5. Periodieke keuringen van de motor moeten worden uitgevoerd in het kader van het aanvullend onderzoek, bedoeld in artikel 2.09.
6. Na elke belangrijke wijziging van een motor, die een invloed heeft op de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes, moet altijd een bijzondere keuring plaatsvinden.
7. De nummers van de typegoedkeuringen en de identificatienummers van alle aan boord van een vaartuig geïnstalleerde motoren, die onder de bepalingen van dit hoofdstuk vallen, moeten door de Commissie van deskundigen worden ingeschreven onder punt 52 van het certificaat van onderzoek.
8. De bevoegde autoriteit kan zich voor de vervulling van taken, bedoeld in dit hoofdstuk, doen bijstaan door een technische dienst.

Artikel 8a.03

Aanvraag van een typegoedkeuring

1. Een aanvraag van een typegoedkeuring van een motortype, een motorfamilie of een motorgroep moet door de fabrikant bij de bevoegde autoriteit worden ingediend. Bij de aanvraag moeten een informatiedossier, het ontwerp van een proces-verbaal van de motorkenmerken en het ontwerp van een inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken worden gevoegd. De fabrikant moet voor de typekeuringen een motor, die voldoet aan de essentiële kenmerken vermeld in bijlage J, deel II, aanhangsel 1, demonstreren.
2. Indien de bevoegde autoriteit, in het geval van een aanvraag van een typegoedkeuring van een motorfamilie of van een motorgroep, vaststelt dat de ingediende aanvraag met betrekking tot de geselecteerde basismotor voor de in bijlage J, deel II, aanhangsel 2, beschreven motorfamilie of motorgroep niet representatief is, moet een andere, en eventueel een extra, basismotor, die door de bevoegde autoriteit wordt aangewezen, ten behoeve van de goedkeuring, bedoeld in het eerste lid, ter beschikking worden gesteld.

3. Een aanvraag van een typegoedkeuring voor een motortype, een motorfamilie of een motorgroep mag bij niet meer dan één bevoegde autoriteit worden ingediend. Voor ieder goed te keuren motortype, motorfamilie of motorgroep moet een afzonderlijke aanvraag worden ingediend.

Artikel 8a.04

Typegoedkeuringsprocedure

1. De bevoegde autoriteit, waarbij de aanvraag wordt ingediend, verleent de typegoedkeuring voor alle motortypes, motorfamilies of motorgroepen die overeenstemmen met de gegevens van de informatiedossiers en aan de voorschriften van dit hoofdstuk voldoen.
2. De bevoegde autoriteit vult voor ieder motortype en iedere motorfamilie of motorgroep waarvoor zij goedkeuring verleent alle desbetreffende onderdelen van het certificaat van typegoedkeuring in, waarvan het model is opgenomen in bijlage J, deel III; zij stelt de inhoudsopgave van het informatiepakket op of verifieert deze. De certificaten van typegoedkeuring moeten worden genummerd volgens het systeem aangegeven in bijlage J, deel IV. Het ingevulde certificaat van typegoedkeuring en de daarbij behorende bijlagen worden aan de aanvrager toegezonden.
3. Indien de goed te keuren motor zijn functie slechts vervult of bijzondere kenmerken slechts vertoont in combinatie met andere onderdelen van het vaartuig waarin hij zal worden ingebouwd, en om die reden de naleving van één of meer eisen slechts kan worden geverifieerd wanneer de goed te keuren motor in combinatie met andere echte of gesimuleerde onderdelen van het vaartuig functioneert, moet de geldigheid van de typegoedkeuring van deze motor (motoren) dienovereenkomstig worden beperkt. In dergelijke gevallen moeten in het certificaat van typegoedkeuring van een motortype, van een motorfamilie of van een motorgroep de eventuele beperkingen in het gebruik alsmede eventuele voorwaarden waaraan bij montage moet worden voldaan, worden vermeld.
4. Elke bevoegde autoriteit zendt:
 - a) bij iedere wijziging aan de andere bevoegde autoriteiten een lijst, die de in bijlage J, deel V, vermelde gegevens bevat, van de goedkeuringen van de motortypes, de motorfamilies en de motorgroepen die zij in de betrokken periode heeft verleend, geweigerd of ingetrokken;
 - b) op verzoek van een andere bevoegde autoriteit
 - aa) een kopie van het certificaat van typegoedkeuring van het motortype, de motorfamilie of de motorgroep al dan niet met het informatiepakket van ieder motortype en iedere motorfamilie of motorgroep waarvoor zij goedkeuring heeft verleend, geweigerd of ingetrokken, en zo nodig
 - bb) de lijst van de motoren die zijn geproduceerd in overeenstemming met de verleende typegoedkeuringen, omschreven in artikel 8a.06, derde lid, met de gegevens, bedoeld in bijlage J, deel VI.

5. Elke bevoegde autoriteit zendt jaarlijks en bovendien bij ontvangst van een daartoe strekkend verzoek aan het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een kopie van het in bijlage J, deel VII, bedoelde technische gegevensformulier betreffende de motortypes, motorfamilies en motorgroepen die sinds de laatste kennisgeving zijn goedgekeurd.

Artikel 8a.05

Wijziging van goedkeuringen

1. De bevoegde autoriteit, die de typegoedkeuring heeft verleend, moet de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat zij in kennis wordt gesteld van iedere wijziging van de gegevens in het informatiepakket.
2. De aanvraag om wijziging of uitbreiding van een typegoedkeuring wordt uitsluitend ingediend bij de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke typegoedkeuring heeft verleend.
3. Indien in het informatiepakket vermelde gegevens worden gewijzigd, verstrekt de bevoegde autoriteit:
 - a) indien nodig, de herziene bladzijden van het informatiepakket; op iedere herziene bladzijde moeten duidelijk de aard van de wijziging en de datum van de herziene versie zijn vermeld; bij iedere heruitgave van bladzijden moet ook de inhoudsopgave van het informatiepakket (dat bij het certificaat van typegoedkeuring is gevoegd) worden gewijzigd om deze in overeenstemming te brengen met de laatste stand van zaken;
 - b) een herzien certificaat van typegoedkeuring (met een uitbreidingsnummer) indien de daarin voorkomende gegevens (met uitzondering van de bijlagen) zijn gewijzigd of indien de minimumeisen van dit hoofdstuk sinds de oorspronkelijke datum van de goedkeuring zijn veranderd; in dit herziene certificaat moeten duidelijk de reden voor de herziening en de datum van afgifte van de herziene versie worden vermeld.

Indien de bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend vastgesteld heeft, dat een voorgenomen wijziging van het informatiepakket aanleiding is voor nieuwe proeven of tests, stelt zij de fabrikant daarvan in kennis en geeft zij de bovengenoemde documenten pas af nadat de nieuwe proeven of tests met goed gevolg zijn verricht.

Artikel 8a.06

Conformiteit

1. De fabrikant brengt op iedere eenheid die conform de typegoedkeuring is geproduceerd de in bijlage J, deel I, onderdeel 1, vastgestelde merktekens aan met inbegrip van het typegoedkeuringsnummer.

2. Indien de typegoedkeuring overeenkomstig artikel 8a.04, derde lid, beperkingen aan het gebruik bevat, moeten door de fabrikant bij iedere gefabriceerde eenheid gedetailleerde gegevens over deze beperkingen alsmede de volledige inbouwvoorschriften worden bijgeleverd.
3. De fabrikant zendt op verzoek van de autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend binnen 45 dagen na het einde van ieder kalenderjaar, en onmiddellijk na ieder verder tijdstip dat door de autoriteit is vastgesteld, een lijst met de identificatienummers (serienummers) van alle motoren die conform de eisen van dit hoofdstuk zijn geproduceerd sinds de laatste lijst werd ingediend of sinds de datum waarop deze voorschriften voor het eerst van kracht werden. Indien het codesysteem van de motor daarover geen uitsluitel geeft, moet deze lijst het verband aangeven tussen de identificatienummers en de daarbij behorende motortypes, de motorfamilies of de motorgroepen en de typegoedkeuringsnummers. Bovendien moet de lijst bijzondere gegevens bevatten indien de fabrikant niet langer een goedgekeurd motortype, een goedgekeurde motorfamilie of motorgroep produceert. Indien de bevoegde autoriteit niet verlangt dat deze lijst haar regelmatig wordt toegezonden, moet de fabrikant de geregistreerde gegevens gedurende ten minste 40 jaren bewaren.

Artikel 8a.07

Erkenning van andere gelijkwaardige normen

1. Met gebruikmaking van de navolgende tabel gelden typegoedkeuringen overeenkomstig de Richtlijnen van de Europese Gemeenschap als gelijkwaardig aan de typegoedkeuringen overeenkomstig de voorwaarden en de bepalingen van dit hoofdstuk:

Doel van de motor	Richtlijn	Motorcategorie
Hoofaandrijving van het schip	2004/26/EG	V
Hulpmotor met constant toerental	2004/26/EG	V
		H, I, J, K
	97/68/EG	D, E, F, G
Hulpmotor met variabel toerental en variabele belasting	2004/26/EG	V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan de gelijkwaardigheid erkennen van andere overeenstemmende normen vastgelegd in internationale regelingen, dan wel in voorschriften van de Rijnsoeverstaten of België of van een derde land met de voorwaarden en de bepalingen van dit hoofdstuk inzake de typegoedkeuringen van motoren.

Artikel 8a.08

Controle van de identificatienummers

1. De bevoegde autoriteit die een typegoedkeuring verleent, zorgt ervoor dat de identificatienummers van de motoren die overeenkomstig de voorschriften van dit hoofdstuk zijn geproduceerd, zo nodig in samenwerking met de andere bevoegde autoriteiten, worden geregistreerd en gecontroleerd.
2. Een bijkomende controle van de identificatienummers kan plaats vinden bij gelegenheid van de controle van de conformiteit van de productie, bedoeld in artikel 8a.09.
3. Met betrekking tot de controle van de identificatienummers verstrekken de fabrikant of zijn in de Rijnoverstaten en België gevestigde agenten op verzoek van de bevoegde autoriteit onverwijld alle benodigde gegevens betreffende de cliënten alsook de identificatienummers van de motoren, waarvan is medegedeeld dat zij conform artikel 8a.06, derde lid, zijn geproduceerd.
4. Indien een fabrikant, na een verzoek daartoe van de bevoegde autoriteit, niet in staat is de in artikel 8a.06 bedoelde voorschriften na te komen, kan de goedkeuring voor het betreffende motortype of de betreffende motorfamilie of motorgroep worden ingetrokken. Daarvan wordt kennis gegeven volgens de procedure overeenkomstig artikel 8a.10, vierde lid.

Artikel 8a.09

Conformiteit van de productie

1. De bevoegde autoriteit, die een typegoedkeuring verleent, vergewist er zich van tevoren van, zo nodig in samenwerking met de andere bevoegde autoriteiten, dat de met betrekking tot bijlage J, deel I, onderdeel 4, passende voorzorgsmaatregelen zijn getroffen om een doeltreffende controle van de conformiteit van de productie te waarborgen.
2. De bevoegde autoriteit, die een typegoedkeuring heeft verleend, vergewist er zich van, zo nodig in samenwerking met de andere bevoegde autoriteiten, dat de bijlage J, deel I, onderdeel 4 in het eerste lid bedoelde voorzorgsmaatregelen nog steeds afdoende zijn en elke geproduceerde motor die krachtens dit hoofdstuk van een typegoedkeuringnummer is voorzien nog steeds beantwoordt aan de beschrijving die in het certificaat van typegoedkeuring, en de daarbij behorende bijlagen inzake het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of motorgroep is gegeven.

Artikel 8a.10

Non-conformiteit met het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of de goedgekeurde motorgroep

1. Er is sprake van non-conformiteit met het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of de goedgekeurde motorgroep, indien er afwijkingen worden vastgesteld van de kenmerken in het certificaat van typegoedkeuring of eventueel in het informatiepakket, indien deze afwijkingen niet door de bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend zijn toegestaan op grond van artikel 8a.05, derde lid.
2. Indien de bevoegde autoriteit, die een typegoedkeuring heeft verleend, vaststelt dat motoren, die van een certificaat van conformiteit of van een goedkeuringsmerk zijn voorzien, niet conform zijn met het motortype, de motorfamilie of de motorgroep waaraan zij de goedkeuring heeft verleend, neemt zij de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in productie zijnde motoren opnieuw in overeenstemming worden gebracht met het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of motorgroep. De bevoegde autoriteit, die de non-conformiteit heeft vastgesteld, stelt de andere bevoegde autoriteiten en het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in kennis van de genomen maatregelen, die kunnen leiden tot de intrekking van de typegoedkeuring.
3. Indien een bevoegde autoriteit kan aantonen dat motoren die van een typegoedkeuringsnummer zijn voorzien niet conform zijn met het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of motorgroep, kan zij de bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend verzoeken te controleren of de in productie zijnde motoren conform zijn met het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of motorgroep. De hiertoe vereiste maatregelen moeten binnen zes maanden na de datum van het verzoek worden genomen.
4. De bevoegde autoriteiten stellen elkaar in kennis van en informeren het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart binnen één maand over de intrekking van een typegoedkeuring en van de redenen daarvoor.

Artikel 8a.11

Inbouwkeuring, tussentijdse keuring en bijzondere keuring

1. Bij gelegenheid van de inbouwkeuring, bedoeld in artikel 8a.02, vierde lid, van de tussentijdse keuring, bedoeld in artikel 8a.02, vijfde lid, en van de bijzondere keuring, bedoeld in artikel 8a.02, zesde lid, verifieert de bevoegde autoriteit de feitelijke toestand van de motor met betrekking tot de onderdelen, de ijking en de afstellingen van de parameters zoals die in het proces-verbaal van de motorkenmerken zijn gespecificeerd.

Indien een bevoegde autoriteit vaststelt dat een motor niet conform is met het goedgekeurde motortype, de goedgekeurde motorfamilie of motorgroep, kan zij eisen dat de conformiteit van de motor wordt hersteld, dat de typegoedkeuring, bedoeld in artikel 8a.05, dienovereenkomstig wordt gewijzigd of dat metingen van de werkelijke uitstoot worden uitgevoerd.

Indien de conformiteit van de motor niet wordt hersteld of indien de typegoedkeuring niet dienovereenkomstig wordt aangepast of indien de uitgevoerde metingen aantonen dat de uitstoot niet in overeenstemming is met de toegelaten grenswaarden, bedoeld in artikel 8a.02, tweede lid, weigert de bevoegde autoriteit de afgifte van een certificaat van onderzoek of trekt zij een eerder afgegeven certificaat van onderzoek in.

2. Bij motoren die uitgerust zijn met een systeem voor nabehandeling van de uitlaatgassen moet de werking van het bedoelde systeem ter gelegenheid van de inbouwkeuring, de tussentijdse keuring of de bijzondere keuring worden getest.
3. Die keuringen als bedoeld in het eerste lid geschieden aan de hand van het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken. In dit formulier, dat door de fabrikant wordt opgesteld en dat door een bevoegde autoriteit moet worden goedgekeurd, worden de onderdelen die betrekking hebben op de uitlaatgassen alsmede de instellingen en kenmerken gespecificeerd, bij toepassing waarvan kan worden uitgegaan van een onafgebroken inachtneming van de grenswaarden van het uitlaatgas. Daarin wordt ten minste vermeld:
 - a) vermelding van het motortype van de motorfamilie of van de motorgroep daarbij het nominale vermogen en het nominale toerental specificerend;
 - b) een lijst van componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken;
 - c) niet te verwarren merktekens om de toegelaten componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen te identificeren (bijv. nummers van onderdelen die zich op de componenten bevinden);
 - d) vermelding van de motorkenmerken die betrekking hebben op de uitlaatgassen zoals instellingsmogelijkheden van het injectiemoment, van de toegelaten temperatuur van het koelwater en van de maximale tegendruk van het uitlaatgas.

Bij motoren die uitgerust zijn met een systeem voor nabehandeling van de uitlaatgassen moet dit formulier ook een procedure voor de controle van de goede werking van het bedoelde systeem bevatten.

Artikel 8a.12

Bevoegde autoriteiten en technische diensten

1. De Rijnsoeverstaten en België delen aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de namen en de adressen van de bevoegde autoriteiten en technische diensten mede, die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit hoofdstuk. De technische diensten moeten aan de Europese norm (EN ISO/IEC 17025 : 2005) voldoen, met inachtneming van de volgende voorwaarden:
 - a) de fabrikanten van motoren kunnen niet als technische dienst worden erkend;
 - b) voor de toepassing van dit hoofdstuk mag een technische dienst met toestemming van de bevoegde autoriteit gebruik maken van inrichtingen buiten zijn eigen testinstelling.

2. Technische diensten niet gelegen in de Rijnsoeverstaten, België of de lidstaten van de Europese Unie kunnen slechts op aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden erkend.

Artikel 8a.13

Overgangsbepalingen van hoofdstuk 8a

1. De voorschriften van hoofdstuk 8a gelden niet
- a) voor motoren die vóór 1.1.2003 aan boord ingebouwd waren, en
 - b) voor vervangingsmotoren*, die tot en met 31.12.2011 aan boord van schepen, die op 1.1.2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd worden
2. In afwijking van 8a.02, tweede lid, voor motoren die vóór 1.7.2007 aan boord ingebouwd waren, gelden de grenswaarden van de volgende tabel:

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO _x [g/kWh]	PT [g/kWh]
$37 \leq P_N < 75$	6,5	1,3	9,2	0,85
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,3	9,2	0,70
$P_N \geq 130$	5,0	1,3	$n \geq 2800 \text{ min}^{-1} = 9,2$ $500 \leq n < 2800 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)}$	0,54

”

- c) De hoofdstukken 3 tot en met 8 en 9 tot en met 24 komen te vervallen.
- d) De titel van bijlage J komt als volgt te luiden:

**“Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes -
Aanvullende voorschriften en modellen van certificaten¹”.**

* Een vervangingsmotor is een gebruikte, gereviseerde motor, die voor wat betreft vermogen, toerental en installatievoorwaarden vergelijkbaar is met de motor die deze vervangt.

¹ Het onderhavige bijlage blijft tot 1 januari 2020 van kracht. Vanaf die datum zullen met betrekking tot de binnenschepen de voorschriften van Verordening (EU) 2016/1628 in werking treden.

e) *Bijlage O komt als volgt te luiden:*

“Bijlage O

**Lijst van de aan het certificaat van onderzoek volgens artikel 1.04
als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen en
modaliteiten voor de erkenning van die bevoegdheidsbewijzen**

Nr.	Aan het certificaat van onderzoek volgens artikel 1.04 als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen	Modaliteiten van de erkenning	Datum van de erkenning
1	Na 30 december 2008 afgegeven of hernieuwde communautaire certificaten voor binnenschepen, die bevestigen dat de desbetreffende schepen, onverminderd de overgangsvoorschriften volgens hoofdstuk 24, bijlage II, volledig voldoen aan de technische voorschriften van bijlage II van de laatst geldende versie van Richtlijn 2006/87/EG inzake vaststelling van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG.	Schepen op de Rijn, waaraan na 30 december 2008 een communautair certificaat is afgegeven, moeten van motoren zijn voorzien, die voldoen aan ofwel de grenswaarden van de door Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zoals is vastgelegd in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, ofwel aan vergelijkbare grenswaarden krachtens Richtlijn 97/68/EG in zijn laatst geldende versie.	27 november 2008
2	Na 6 oktober 2018 afgegeven of hernieuwde binnenschipcertificaten van de Unie, die bevestigen dat de desbetreffende schepen, onverminderd de overgangsvoorschriften volgens hoofdstuk 32 van ES-TRIN, volledig voldoen aan de voorschriften van de laatst geldende versie van Richtlijn (EU) 2016/1629.	Schepen op de Rijn, waaraan na 6 oktober 2018 een binnenschipcertificaat van de Unie is afgegeven, moeten van motoren zijn voorzien, die voldoen aan ofwel de grenswaarden van de door Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zoals is vastgelegd in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, ofwel aan vergelijkbare grenswaarden krachtens Richtlijn 97/68/EG in zijn laatst geldende versie.	XX.XX.20XX

”

f) *De bijlagen B tot en met I, K tot en met N en P tot en met T komen te vervallen.*

PROTOCOL 21

Nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen in de Rijnhaven Breisach, Rijnkilometer 226,790

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en Milieu betreffende het project nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen in de Rijnhaven Breisach bij kmr 226,790 aan de rechteroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

Bijlage

Nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen

Samenvatting

In Breisach bij kmr 226,790 moet een nieuwe drijvende aanlegplaats voor passagiersschepen worden gebouwd.

Rheinhafen Breisach GmbH exploiteert tussen kmr 225,900 en 227,580 de haven Breisach.

Vanwege het toenemende belang van de passagiersvaart bij de locatie Breisach en het momenteel onvoldoende aantal aanlegplaatsen voor de passagiersvaart ten zuiden van de haven, is Rheinhafen Breisach GmbH voornemens een drijvende aanlegplaats aan te leggen.

De aanlegplaats vervangt een ligplaats die niet meer nodig is voor de beroepsvaart.

Op de geplande locatie bevinden zich momenteel nog vier dukdalven van de overbodige ligplaatsen die door Rheinhafen Breisach GmbH als wachtplaatsen ter beschikking worden gesteld. Voor de nieuwbouw van de drijvende aanlegplaats worden de bestaande dukdalven verwijderd.

Context

- 1. Soort bouwwerk**
Drijvende aanlegplaats voor passagiersvaart
- 2. Dichtstbijzijnde plaats/stad**
Breisach am Rhein
- 3. Rijnkilometer**
226,790, in het havengebied van Rijnhaven Breisach
- 4. Soort bouwwerkzaamheden**
Bouwwerkzaamheden in het water (plaatsen van dukdalven) en aan de wal (fundering van de steunpunten van de toegangssteiger en het plaatsen van verankeringsdukdalven).

Algemene beschrijving

- 5. Breedte van het vaarwater**
De breedte van het rivierbed op de as van de drijvende aanlegplaats bedraagt 208 m bij 186,73 m NHN.
- 6. Breedte van de vaargeul**
Tussen 120 m – 140 m ter plaatse van de aanlegplaats.
- 7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de drijvende aanlegplaats**

Drijvende aanlegplaats:

3,50 m in oost-westrichting

10,00 m in noord-zuidrichting

1,65 m diep vanuit het platform

De toegangssteiger is 20 m lang en 1,70 m breed.

Aanlegplaats:

ca. 200 m in noord-zuidrichting

22,80 m in oost-westrichting

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

Aan de rechteroever benedenstrooms van de damwand van Rijnhaven Breisach. Buiten de vaargeul (ook tijdens de fase van de bouwwerkzaamheden).

9. Afstand van het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts/stroomafwaarts).

Het dichtstbijzijnde bouwwerk bevindt zich op 200 m afstand (asafstand) benedenstrooms en 100 m (scheepsboeg) bovenstrooms van de drijvende aanlegplaats.

Waterwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

10. Vorm van de drijvende aanlegplaats over de vaargeul (recht/gebogen)

De drijvende aanlegplaats komt niet in de vaargeul.

11. Laagste punt van de drijvende aanlegplaats in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Niet van toepassing

12. Hoogste punt van de drijvende aanlegplaats in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Het hoogste punt van de drijvende aanlegplaats ligt op 190,880 m NHN, maar buiten de vaargeul.

13. HSW (m, hoogterefereentiesysteem)

186,98 m NHN

14. Doorvaarthoogte bij HSW

Niet van toepassing

15. Doorvaartbreedte bij HSW met een hoogte van (9,10 m/7,00 m)

Niet van toepassing

16. Dekking van kabels, leidingen of bouwwerken in de rivierbodem

Geen

Inachtneming van de radarvaart

17. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Niet van toepassing

18. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's

Niet van toepassing

19. Geplande constructievorm van het bouwwerk

Niet van toepassing

20. Gepland constructiemateriaal

Niet van toepassing

Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

21. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De vereiste bouwwerkzaamheden worden op het water en de wal uitgevoerd.

Bouw van de verankeringsdukdalven aan wal. Plaatsen van de drijvende ponton en verankering, plaatsen van de dukdalven in het water.

Geen enkele bouwplaatsfase heeft een impact op de vaargeul.

22. Periode van de uitvoering

Onverwijld

23. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

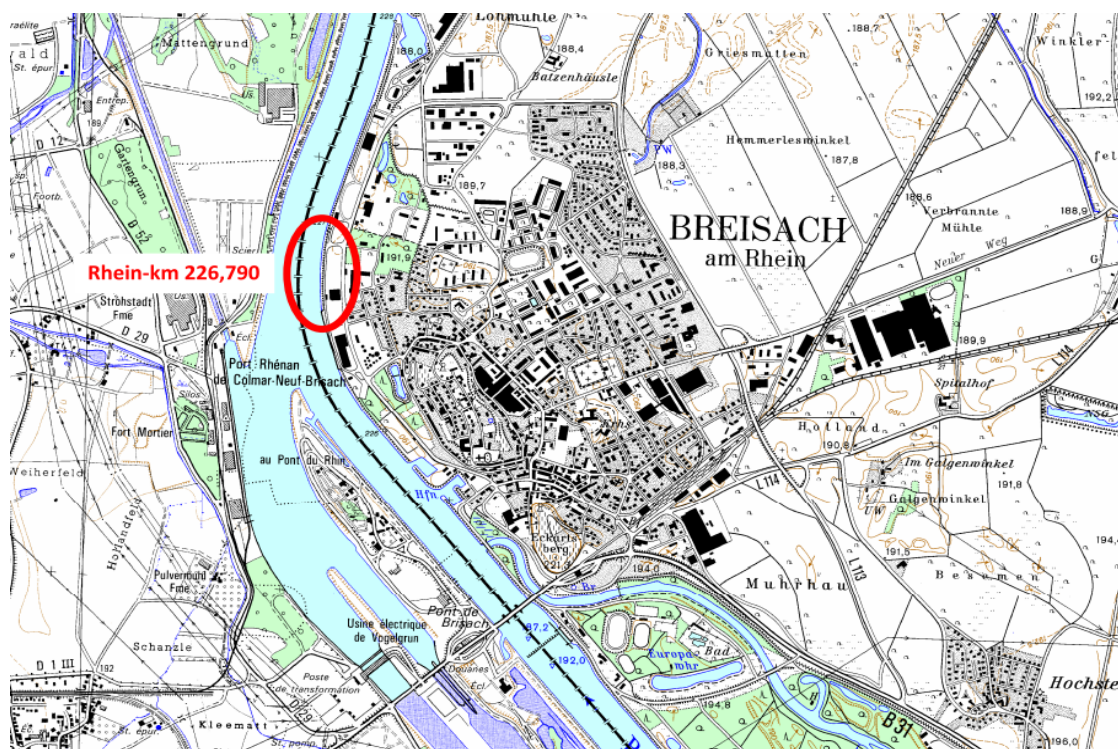
Naar verwachting wordt gedurende de uitvoering van de bouwwerkzaamheden de scheepvaart niet beperkt.

24. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)

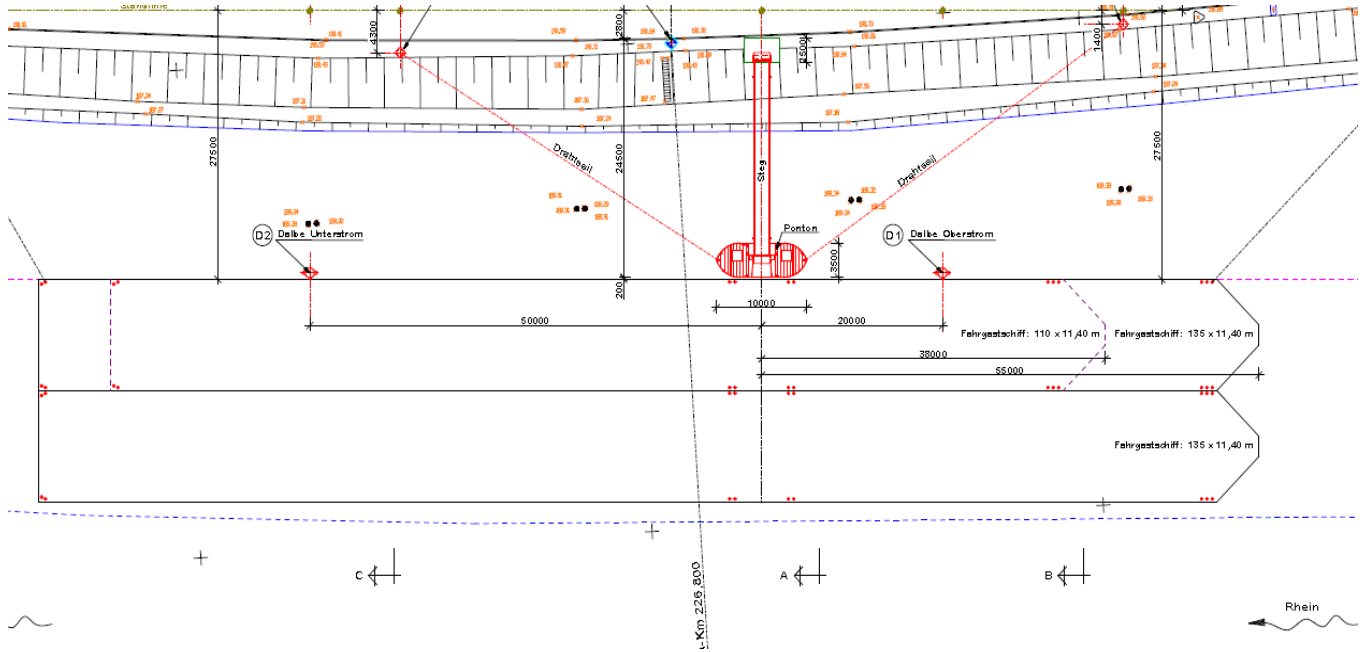
Geen

Tekeningen (formaat max. DIN A3, PDF)

25. Overzichtstekening van de drijvende aanlegplaats:

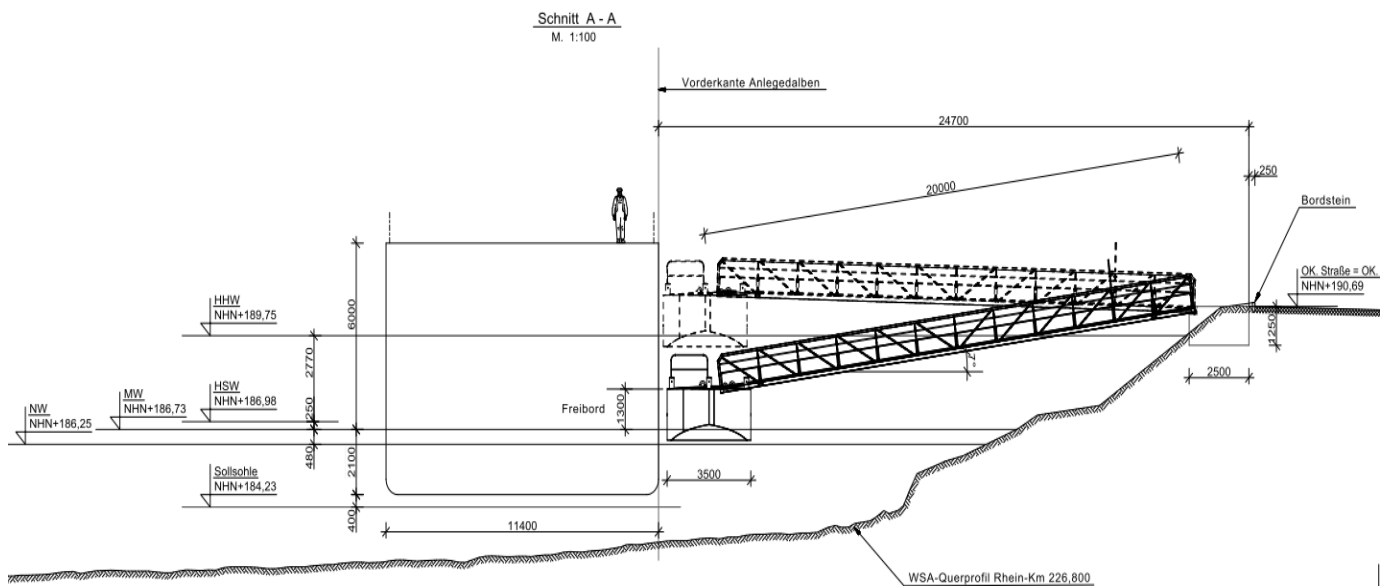


Overzichtstekening Breisach



Bovenaanzicht

26. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting):



Doorsnede

PROTOCOL 22

Nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen bij Kehl, Rijnkilometer 294,760

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en Milieu betreffende het project nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen bij Kehl, kmr 294,760 aan de rechteroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

Bijlage

Nieuwbouw van een aanlegplaats voor passagiersschepen bij Kehl, Rijnkilometer 294,760

Samenvatting

In Kehl bij kmr 294,760 moet een nieuwe drijvende aanlegplaats voor passagiersschepen worden gebouwd.

De aanlegplaats bestaat uit de toegangssteiger, ponton en de bijbehorende geleidedukdalven van de ponton, de aanlegdukdalven voor de schepen en de loopplankfundering aan wal, evenals een verankeringsdukdale aan wal.

De aanlegplaats is bestemd voor twee schepen met een maximale waterverplaatsing van elk 2600 m³ in dubbele bezetting stroomopwaarts.

Context

1. **Soort bouwwerk**
Drijvende aanlegplaats voor passagiersvaart
2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad**
Kehl am Rhein
3. **Rijnkilometer**
294,760
4. **Soort bouwwerkzaamheden**
Bouwwerkzaamheden in het water (plaatsen van dukdalven) en aan de wal (fundering van de steunpunten van de toegangssteiger en het plaatsen van een verankeringsdukdale).

Algemene beschrijving

5. **Breedte van het vaarwater**
De breedte van de Rijn op de as van de drijvende aanlegplaats bedraagt 264 m, bij 135,29 m NHN bij gemiddelde waterstand.
6. **Breedte van de vaargeul**
120 m in de nabijheid van de aanlegplaats
7. **Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk**
Drijvende aanlegplaats:
3,50 m in oost-westrichting
10,00 m in noord-zuidrichting
1,65 m diep vanuit het platform
De toegangssteiger is 20 m lang en 1,50 m breed.

Aanlegplaats:

ca. 200 m in noord-zuidrichting
22,80 m in oost-westrichting

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

Aan de rechteroever, van kmr 294,700 – 294,900 benedenstrooms van de reeds bestaande drijvende aanlegplaats A-Rosa. Buiten de vaargeul (ook tijdens de fase van de bouwwerkzaamheden).

9. Afstand van het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts/stroomafwaarts)

De dichtstbijzijnde reeds bestaande drijvende aanlegplaats bevindt zich stroomopwaarts op een afstand van 430 m, bij kmr 294,330. Er is echter nog een drijvende aanlegplaats bij kmr 294,520 gepland. Het dichtstbijzijnde bouwwerk benedenstrooms is de openbare ligplaats bij kmr 297,000.

Waterwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

10. Vorm van het bouwwerk over de vaargeul (recht/gebogen)

De drijvende aanlegplaats komt niet in de vaargeul.

11. Laagste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Niet van toepassing

12. Hoogste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Het hoogste punt van de drijvende aanlegplaats ligt op 140,350 NHN (aanlegdukdalven), maar buiten de vaargeul.

13. HSW (m, hoogterefereentiesysteem)

137,71 m NHN

14. Doorvaarthoogte bij HSW

Niet van toepassing

15. Doorvaartbreedte bij HSW met een hoogte van (9,10 m/7,00 m)

Niet van toepassing

16. Dekking van kabels, leidingen of bouwwerken in de rivierbodem

Geen.

Inachtneming van de radarvaart

17. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Niet van toepassing

18. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's

Niet van toepassing.

19. Geplande constructievorm van het bouwwerk

Niet van toepassing

20. Gepland constructiemateriaal

Niet van toepassing

Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

21. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De vereiste bouwwerkzaamheden worden op het water en de wal uitgevoerd.

Bouw van de verankeringsdukdalven aan wal, evenals de fundering van de steunpunten van de toegangssteiger. Plaatsen van de drijvende ponton en verankering daarvan met het plaatsen van de geleidedukdalven in het water.

Baggerwerkzaamheden voor het verdiepen van de bedding in de nabijheid van de aanlegplaats.

Geen enkele bouwplaatsfase heeft een impact op de vaargeul.

22. Periode van de uitvoering

Onverwijd.

23. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

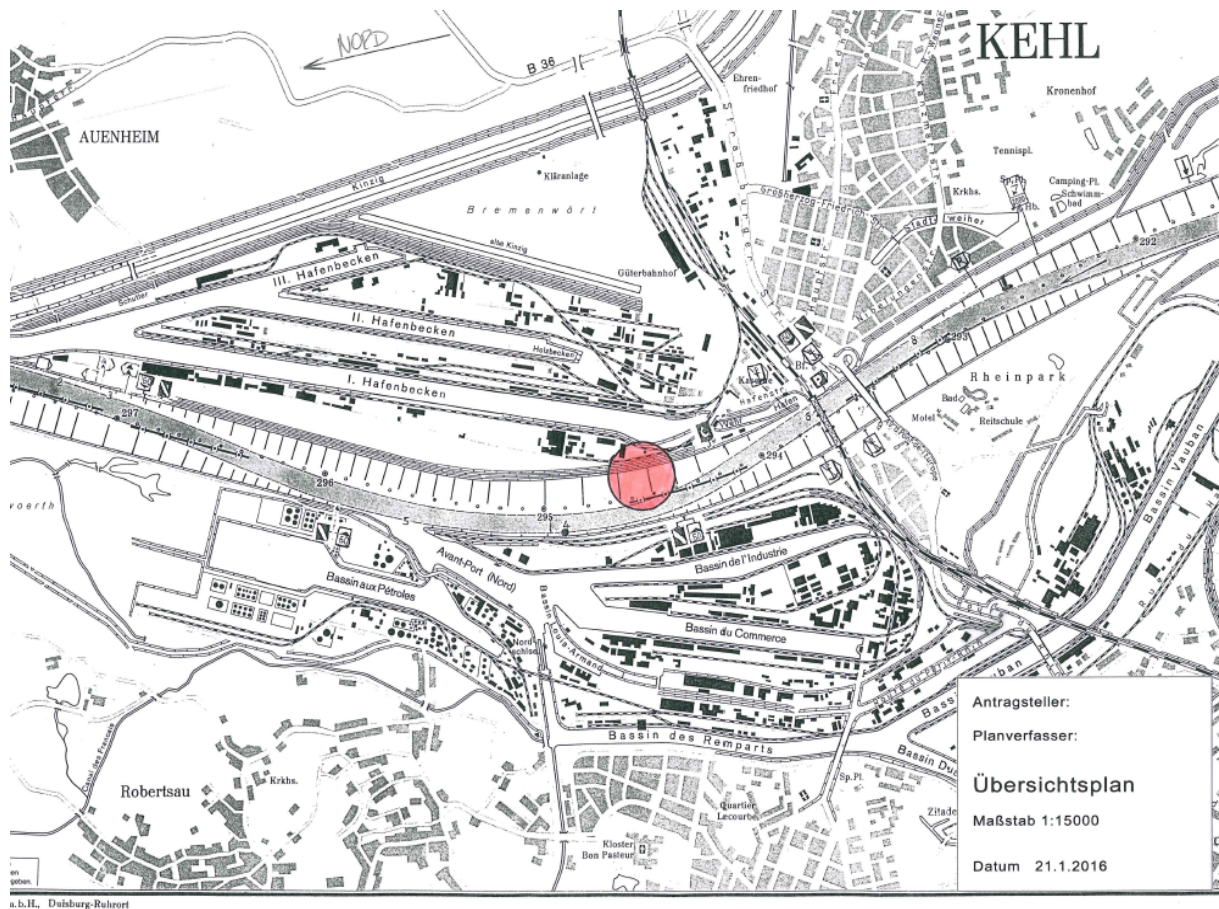
Naar verwachting wordt gedurende de uitvoering van de bouwwerkzaamheden de scheepvaart niet beperkt.

24. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)

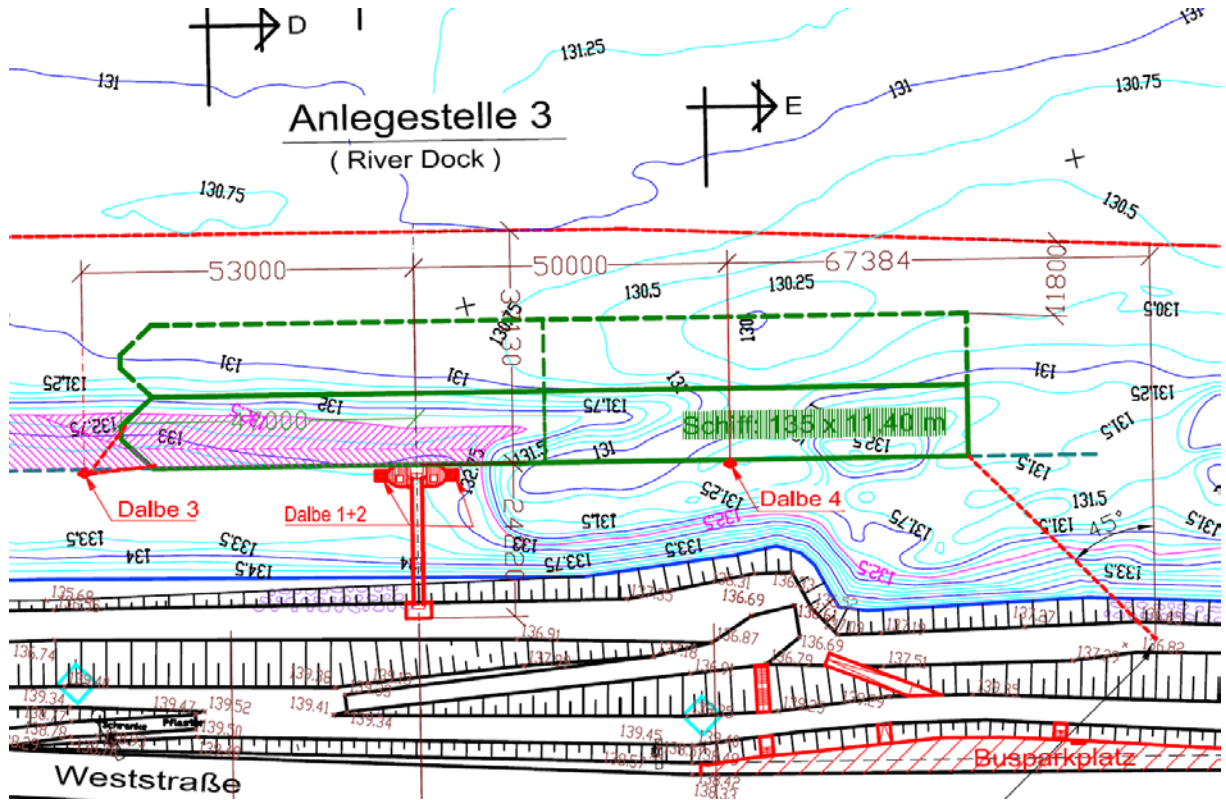
Geen.

Tekeningen (formaat max. DIN A3, PDF)

25. Overzichtstekening van de drijvende aanlegplaats

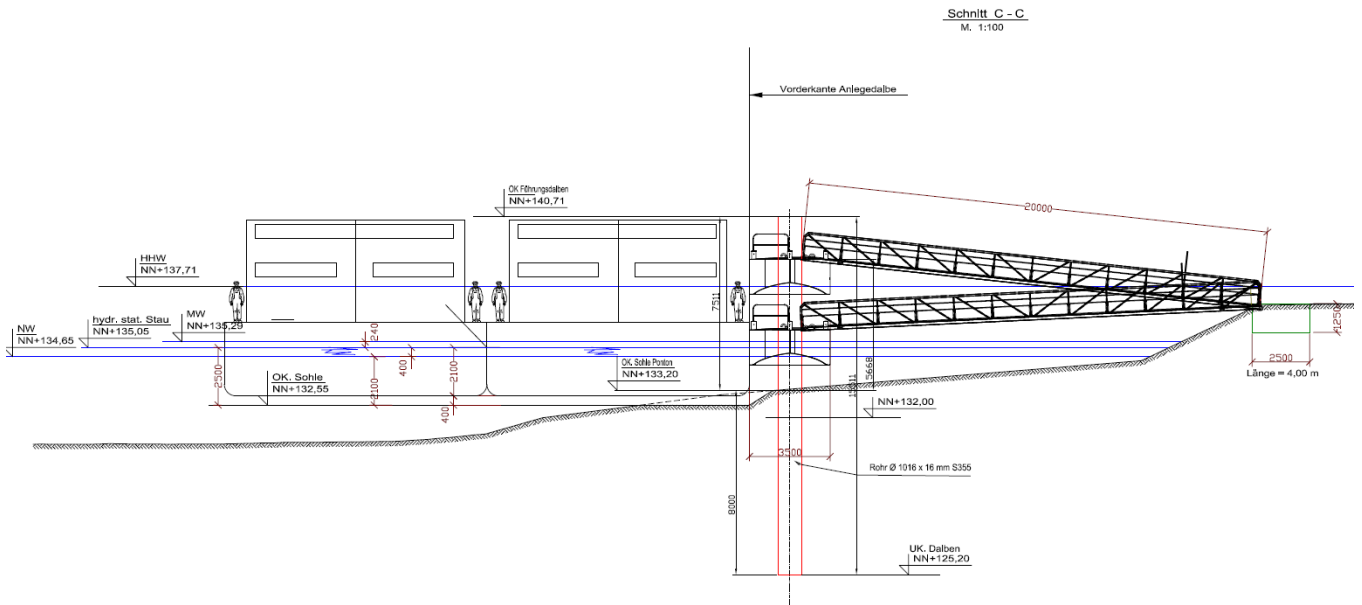


Overzichtstekening Kehl



Détail van de overzichttekening

26. Doorsnede van de waterweg met de drijvende aanlegplaats, doorsnede C - C (met bodemprofiel en oeveraansluiting):



Dwarsdoorsnede, doorsnede C - C

PROTOCOL 23

Nieuwbouw en vervanging van de Merwedebrug, Rijnkilometer 956,680

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de nieuwbouw van een verkeersbrug bij Gorinchem kmr 956,680 wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

Bijlage

Controlelijst voor nieuwbouw en onderhoud van bruggen^[1] over de Rijn Merwedebrug in de A27 over de Boven-Merwede bij kmr 956,68

Algemeen

Het project A27 Houten-Hoopolder dient ter verbetering van de doorstroming van het wegverkeer. Hiertoe wordt de bestaande brug over de Boven-Merwede bij Gorinchem vervangen door twee bredere bruggen.

In onderstaande beschrijving en tekeningen zijn de voor de scheepvaart belangrijke kenmerken en bouwvoorwaarden vastgelegd. Deze vormen de randvoorwaarden voor het verdere ontwerp, dat wordt uitgewerkt door een aannemer. Het uiteindelijke brugtype, de materiaalkeuze en dergelijke zijn nog niet vastgesteld. Dit omdat in het verder ontwerp gebruik gemaakt gaat worden van de uitvoeringskennis van de markt ten einde een optimaal ontwerp te verkrijgen.

De belangrijkste kenmerken en bouwrandvoorwaarden voor de scheepvaart zijn:

- 1. Soort bouwwerk**
Het bouwwerk betreft een brug waarvan de hoofdoverspanning over het vaarwater zal worden uitgevoerd als boogbrug of tuibrug met 1 pyloon.
De bijgevoegde tekening toont een voorbeeld van een boogbrug.
- 2. Dichtstbijzijnde plaats/stad**
Gorinchem
- 3. Rijnkilometer**
956,68
- 4. Soort bouwwerkzaamheden**
De Merwedebrug zal bestaan uit twee naast elkaar gelegen bruggen.
Stroomafwaarts (west) van de bestaande brug zal een nieuwe brug gebouwd worden voor het wegverkeer in de noord-zuid richting. Ter plaatse van de te slopen bestaande brug zal een nieuwe brug gebouwd worden voor het wegverkeer in zuid-noord richting.
In beide bruggen wordt een beweegbaar deel opgenomen.
- A. Algemene beschrijving**
- 5. Breedte van het vaarwater** (buiten het gebied van het bouwwerk)
De breedte van het vaarwater buiten het gebied van het bouwwerk bedraagt circa 380 m. Dit is de breedte tussen de kop van de kribben aan de zuidzijde en de oever aan de noordzijde haaks op de rivier-as (normaalbreedte).
- 6. Breedte van de vaargeul** (buiten het gebied van het bouwwerk)
De normaalbreedte ter plaatse bedraagt ca. 300 m.
- 7. Aantal pijlers in het vaarwater**
In het vaarwater worden aan de noordzijde pijlers geplaatst ten behoeve van het beweegbaar deel van de brug. Aan de zuidzijde wordt een pijler geplaatst buiten de vaargeul ten behoeve van de hoofdoverspanning.
- 8. Aantal pijlers in de vaargeul**
In de vaargeul zullen geen pijlers of pylonen geplaatst worden.
De breedte van de doorvaartopening zal ter plaatse van de brug 240 m bedragen.

^[1] Zie ook: Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (Besluit 2012-I-13)

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen

Voor de scheepvaart is ter plaatse van het vaste deel van de brug een doorvaartopening van 240 m toegankelijk. Ter plaatse van het beweegbaar deel is een doorvaartopening met een breedte van 30 m toegankelijk.

Ten behoeve van de brug zullen verkeerstekens geplaatst worden conform bijlage 7 van het Rijnvaartpolitiereglement en de Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008.

10. Breedte van de brugoverspanning

De breedte van de brug stroomafwaarts (west) bedraagt 27,30 m.

De breedte van de brug stroomopwaarts (oost) bedraagt 27,30 m.

De tussenafstand tussen de beide bruggen zal tussen de 12 en 15 m bedragen.

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts/stroomafwaarts)

Stroomopwaarts: Martinus Nijhoffbrug in de A2 over de Waal nabij Zaltbommel op 22,96 km.

Stroomafwaarts: Moerdijkbruggen in de spoorlijnen Breda-Rotterdam en in de A16 over het Hollands Diep nabij Moerdijk op 25,50 km.

Merwedebrug in de N3 over de Beneden Merwede nabij Papendrecht op 16,70 km.

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen)

De onderkant van de overspanning zal nagenoeg recht zijn ($R=12400$ m).

13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Het laagste punt van de overspanning (onderkant brug) ligt op minimaal 13,60 m + NAP.

14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Het hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (onderkant brug) ligt op ongeveer 15,00 m + NAP.

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)

Het maatgevend hoogwater MHW bedraagt ter plaatse 4,40 m + NAP.

16. Doorvaarthoogte bij [MHW]

De doorvaarthoogte bij MHW bedraagt minimaal 9,10 m.

17. Doorvaartbreedte bij [MHW] met een hoogte van 9,10 m

De doorvaartbreedte met een doorvaarthoogte van 9,10 m bedraagt 240 m.

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een expert/autoriteit/instituut

Ten aanzien van radarhinder dient het verdere ontwerp van de brug te voldoen aan het AVV-rapport Radarhinder van bruggen voor de scheepvaart (Rijkswaterstaat, 2000).

19. Genomen maatregelen tegen storing door schijnecho's

De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van het verdere ontwerp.

20. Geplande constructievorm van de brug

De hoofdo overspanning over het vaarwater zal worden uitgevoerd als boogbrug of tuibrug met 1 pyloon, buiten de vaargeul.

21. Gepland constructiemateriaal

Het constructiemateriaal is afhankelijk van het verdere ontwerp; beton, staal of een combinatie daarvan.

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage

De soort brugmontage van de hoofdo overspanning is afhankelijk van het verdere ontwerp.

23. Periode van uitvoering

De bouwwerkzaamheden vinden plaats tussen 2022 en 2026.

24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking

De beperking van de vrije doorvaart is afhankelijk van het verder ontwerp en het daaruit volgend brugtype. Gedurende de bouw zullen beperkingen van de doorvaart tot een minimum worden teruggebracht. Ter beperking van de scheepvaarthinder geldt in elk geval:

- a) dat er, buiten de perioden beschreven onder 24b en 25a, telkens 2 vaarstroken met elk een minimale breedte van 74,2 m beschikbaar zijn, waarbij er voor de maatgevende scheepvaart (6-baks duwvaart, B=34,2 m) een oploopverbod geldt;
- b) dat er voor een maximale periode van 24 uur, telkens 1 vaarstrook met een minimale breedte van 74,2 m beschikbaar is, waarbij er voor maatgevende scheepvaart (6-baks duwvaart B=34,2 m) éénrichtingsverkeer geldt, en voor de overige scheepvaart een oploopverbod.

25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/tijdelijk)

Stremming en duur van de stremming zijn afhankelijk van het verdere ontwerp en daaruit volgend brugtype. Stremmingen zullen niet of zeer beperkt voorkomen. Ter beperking van de scheepvaarthinder geldt in elk geval:

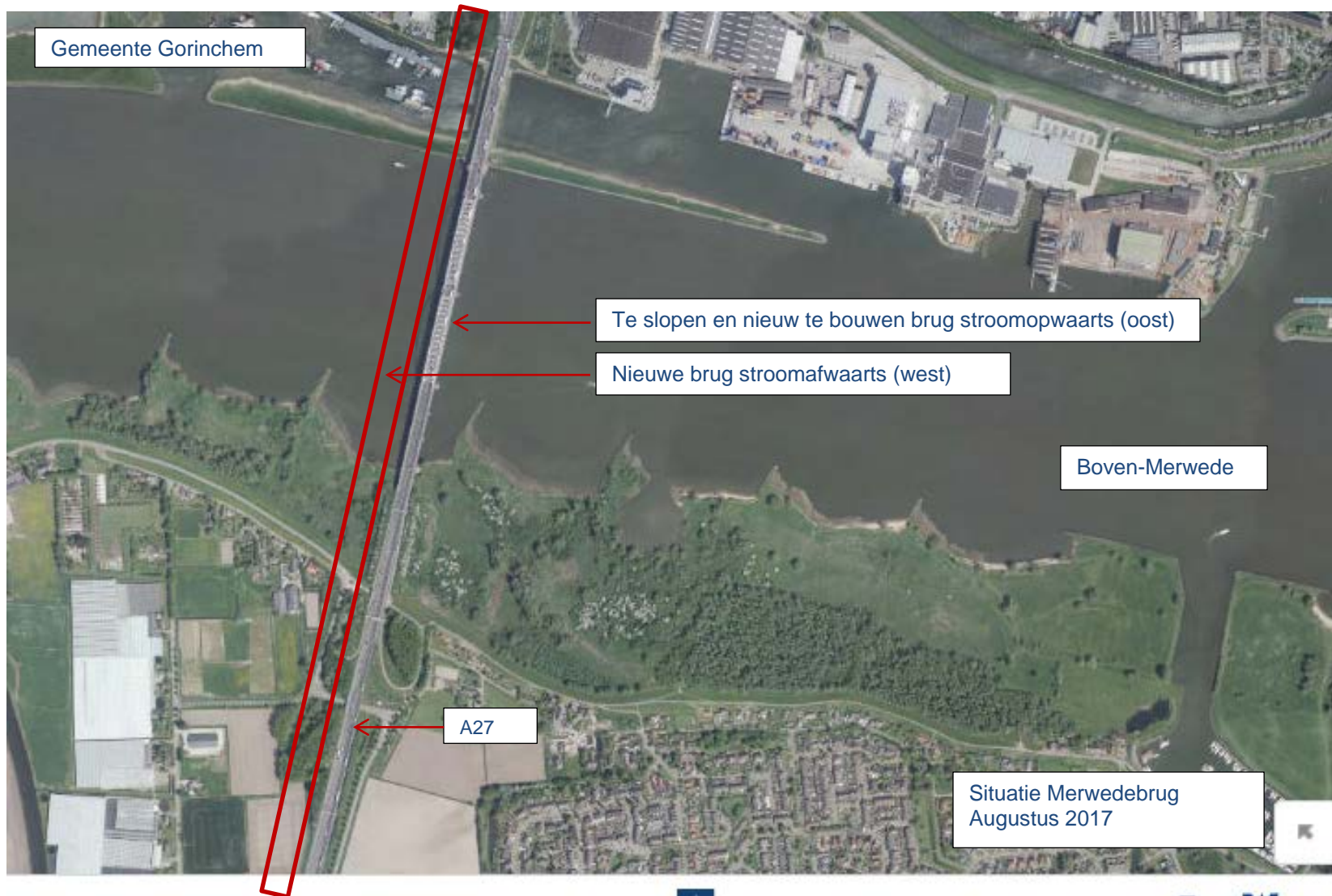
- a) wanneer een bouwmethode wordt gekozen waarbij de volledige stremming van de Boven-Merwede noodzakelijk is, dan is de maximale duur van een stremming 24 uur. Een dergelijke stremming wordt voorgelegd aan de werkgroep en het Comité.

Voor de onder 24b en 25a beschreven beperkingen en/of stremmingen geldt tevens:

- afhankelijk van de gekozen bouwmethode zijn in overleg met de vaarwegbeheerder kortere perioden van beperking of stremming mogelijk van 2 x 12 uur, 4 x 6 uur of 6 x 4 uur;
- het totaal aan de onder 24b beschreven beperkingen mag niet meer dan 24 uur per week bedragen. Tevens mag er maar één beperking per week plaatsvinden;
- het totaal aan de onder 25a beschreven stremmingen mag niet meer dan 24 uur over de hele bouwperiode bedragen. Tevens mag er maar één stremming per week plaatsvinden;
- de onder 24b en 25a beschreven beperkingen en of stremmingen zijn alleen toegestaan in de weekenden, op zaterdag en/of zondag.

E. Tekeningen

26. Overzichtstekening

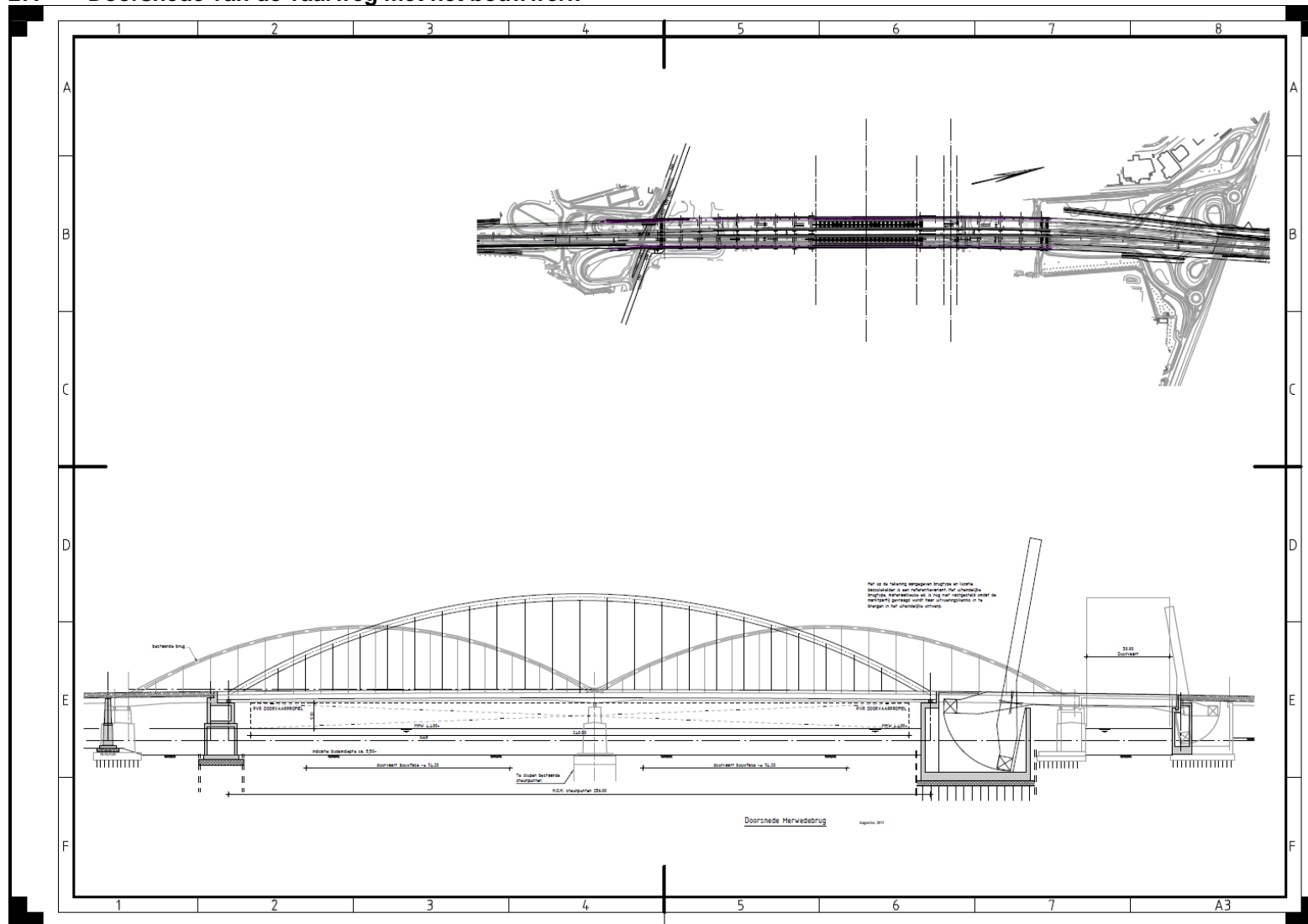


Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Situatieschets Merwedebrug

27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk



Tekeningen Merweddebrug

PROTOCOL 24

Nieuwbouw en vervanging van de Hagesteinsebrug, Rijnkilometer 949,000

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de nieuwbouw van een verkeersbrug bij Hagestein kmr 949,000 wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

Bijlage

Controlelijst voor nieuwbouw en onderhoud van bruggen^[1] over de Rijn Hagesteinsebrug in de A27 over de Lek bij kmr 949,000

Algemeen

Het project A27 Houten-Hoopolder dient ter verbetering van de doorstroming van het wegverkeer. Hiertoe wordt de bestaande brug over de Lek bij Hagestein vervangen door twee bredere bruggen.

In onderstaande beschrijving en tekeningen zijn de voor de scheepvaart belangrijke kenmerken en bouwvoorwaarden vastgelegd. Deze vormen de randvoorwaarden voor het verdere ontwerp, dat wordt uitgevoerd door een aannemer. Het uiteindelijke brugtype, de materiaalkeuze etc. zijn nog niet vastgesteld. Dit omdat in het verder ontwerp gebruik gemaakt gaat worden van de uitvoeringskennis van de markt ten einde een optimaal ontwerp te verkrijgen.

De belangrijkste kenmerken en bouwrandvoorwaarden voor de scheepvaart zijn:

- 1. Soort bouwwerk**
Het bouwwerk betreft een brug waarvan de hoofdoverspanning over het vaarwater zal worden uitgevoerd als vrije voorbouwbrug, tuibrug met 2 pylonen of boogbrug.
De bijgevoegde tekening toont als voorbeeld een vrije voorbouwbrug.
- 2. Dichtstbijzijnde plaats / stad**
Nieuwegein en Hagestein.
- 3. Rijnkilometer**
949,000
- 4. Soort bouwwerkzaamheden**
De Hagesteinsebrug zal bestaan uit twee naast elkaar gelegen bruggen.
Stroomafwaarts (west) van de bestaande brug zal een nieuwe brug gebouwd worden voor het wegverkeer in de noord-zuid richting. Ter plaatse van de te slopen bestaande brug zal een nieuwe brug gebouwd worden voor het wegverkeer in zuid-noord richting.
- A. Algemene beschrijving**
- 5. Breedte van het vaarwater** (buiten het gebied van het bouwwerk)
De breedte van het vaarwater buiten het gebied van het bouwwerk bedraagt circa 160 m.
- 6. Breedte van de vaargeul** (buiten het gebied van het bouwwerk)
De normaalbreedte ter plaatse bedraagt 140,80 m.
- 7. Aantal pijlers het vaarwater**
In het vaarwater worden geen pijlers of pylonen geplaatst.
- 8. Aantal pijlers in de vaargeul**
In de vaargeul worden geen pijlers of pylonen geplaatst.

^[1] Zie ook: Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (Besluit 2012-I-13)

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen

Voor de scheepvaart is ter plaatse van het vaste deel van de brug één doorvaartopening breed 112,64 m toegankelijk.

Ten behoeve van de brug zullen verkeerstekens geplaatst worden conform bijlage 7 van het Rijnvaartpolitiereglement en de Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008.

10. Breedte van de brugoverspanning

De breedte van de brug stroomafwaarts (west) bedraagt 31,75 m.

De breedte van de brug stroomopwaarts (oost) bedraagt 27,25 m.

De tussenafstand tussen de beide bruggen zal circa 11 m bedragen.

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts/stroomafwaarts)

Stroomopwaarts: Spoorbrug Culemborg in de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Utrecht over de Lek nabij Culemborg op 8,8 km.

Stroomafwaarts: Lekbrug Vianen en de Jan Blankenbrug in de A2 over de Lek nabij Vianen op 2,85 km.

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen)

De vorm van de onderkant van de overspanning is afhankelijk van het verdere ontwerp.

- Voor een vrije voorbouwbrug zal de onderkant van de overspanning toegvormig zijn met een pijl (verschil in hoogte tussen het midden van de overspanning en de hoogte ter plaatse van de steunpunten) van circa 6 m;
- Voor een tui- of boogbrug zal de onderkant van de overspanning zal nagenoeg recht zijn (R=12400 m).

13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Het laagste punt van de overspanning (onderkant brug) ligt op minimaal 15,80 m + NAP.

14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)

Het hoogste punt van de onderkant van de brug is afhankelijk van het verdere ontwerp en afhankelijk van het vertikaalverloop en de dwarsverkanting van de weg.

Voor een vrije voorbouwbrug zal dit ongeveer 22,50 m + NAP zijn.

Voor een tui- of boogbrug zal dit ongeveer 17,00 m + NAP zijn.

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)

Het maatgevend hoogwater (MHW) bedraagt 6,50 m + NAP.

16. Doorvaarthoogte bij MHW

De doorvaarthoogte bij MHW bedraagt minimaal 9,10 m.

17. Doorvaartbreedte bij MHW met een hoogte van 9,10 m

De doorvaartbreedte met een doorvaarthoogte van 9,10 m bedraagt 112,64 m.

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een expert/autoriteit/instituut

Ten aanzien van radarhinder dient het verdere ontwerp van de brug te voldoen aan het AVV-rapport Radarhinder van bruggen voor de scheepvaart (Rijkswaterstaat, 2000).

19. Genomen maatregelen tegen storing door schijnecho's

De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van het verdere ontwerp.

20. Geplande constructievorm van de brug

De hoofdoverspanning over het vaarwater zal worden uitgevoerd als vrije voorbouwbrug, boogbrug of tuibrug met 2 pylonen.

21. Gepland constructiemateriaal

Het constructiemateriaal is afhankelijk van het verdere ontwerp; voor een vrije voorbouwbrug beton, voor een boog- of tuibrug beton, staal of een combinatie daarvan.

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage

De soort brugmontage van de hoofdoverspanning is afhankelijk van het verdere ontwerp.

23. Periode van uitvoering

De bouwwerkzaamheden vinden plaats tussen 2024 en 2028.

24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking

De beperking van de vrije doorvaart is afhankelijk van het verder ontwerp en het daaruit volgend brugtype. Ter beperking van de scheepvaarthinder geldt in elk geval:

- in overleg met de vaarwegbeheerder mag, indien noodzakelijk, de doorvaarthoogte boven het vaarwater over een beperkte breedte (maximaal 15 m) met maximaal 2,00 m worden verminderd tot een hoogte van 13,60 m + NAP;
- zodra de doorvaarthoogte van 11,00 m wordt beperkt door de constructie/uitbouw dan wel door de waterstand, dient over een aaneengesloten afstand van 50 m in de daarvoor beschikbare vaargeul de constructie/uitbouw te zijn verwijderd en beschikbaar te zijn voor de scheepvaart. Er dient dan eenrichtingsverkeer toegepast te worden. Tevens dient de uitvoerder continue verkeersbegeleiding verzorgen;
- de breedte van de vaargeul dient ten minste 50 m te zijn met over deze breedte geen hoogtebeperking ten opzichte van de maatgevende hoogwaterstand + 9,10 m en geen dieptebeperking bij lage waterstanden.

25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/tijdelijk)

Stremming en duur van de stremming zijn afhankelijk van het verdere ontwerp en daaruit volgend brugtype. Stremmingen zullen niet of zeer beperkt voorkomen. Ter beperking van de scheepvaarthinder geldt in elk geval:

- indien een bouwwijze wordt gekozen, waarbij steeds brugdelen worden ingebracht, dan zal hiervoor door de vaarwegbeheerder in principe geen stremming van de vaarweg worden toegestaan. Wel is het mogelijk met intensieve verkeersbegeleiding een aantal korte tijdelijke beperkingen voor de scheepvaart toe te staan;
- indien een bouwwijze wordt gekozen, waarbij steeds bij het verplaatsen van de bouwvragen een extra doorvaarthoogtebeperking ontstaat, die uitgaat boven de toegestane beperking van 2 m, dan zal hiervoor in principe geen stremming van de vaarweg worden toegestaan. Wel is het mogelijk door intensieve verkeersbegeleiding een aantal korte tijdelijke beperkingen voor de scheepvaart toe te laten;
- wanneer een bouwmethode wordt gekozen waarbij een volledige stremming van de Lek noodzakelijk is, is de maximale duur van een stremming 24 uur. Een dergelijke stremming wordt voorgelegd aan de werkgroep en het Comité;

Afhankelijk van de gekozen bouwmethode zijn korte stremmingen van 2 x 12 uur, 4 x 6 uur of 6 x 4 uur in overleg met de vaarwegbeheerder bespreekbaar. Over de hele bouwperiode mag de stremmingsduur niet meer bedragen dan 24 uur. Tevens mag er maar één stremming per week plaatsvinden.

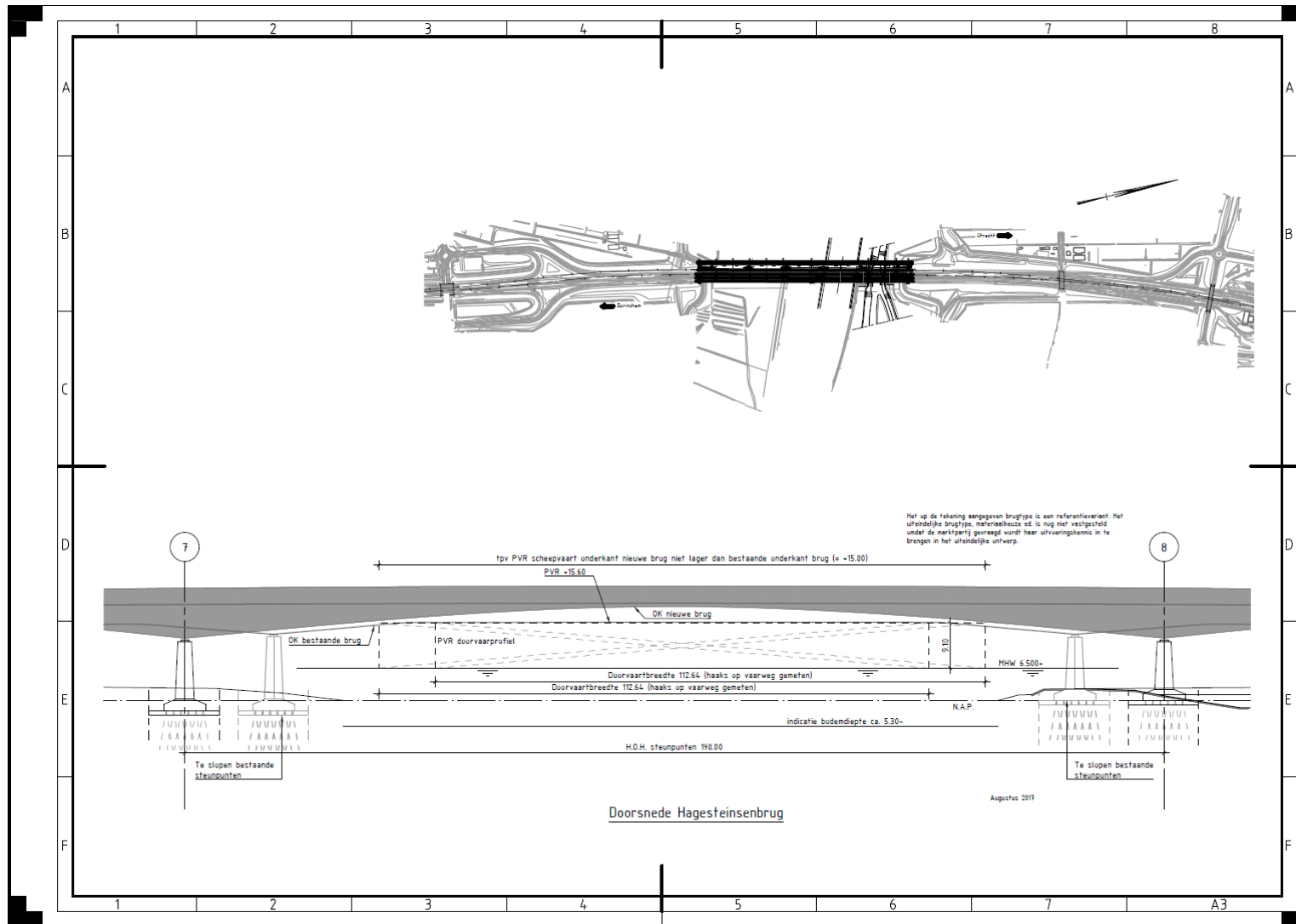
E. Tekeningen

26. Overzichtstekening



Situatieschets Hagesteinsebrug

27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk



Tekeningen Hagesteinsbrug

PROTOCOL 25

Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en Milieu, kennis van de voorziene onderbrekingen van het sluisbedrijf,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen en over de inspanningen om de gevolgen voor de scheepvaart door de gelijktijdig uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen in de Boven-Rijn te beperken,

stelt vast dat de onderbrekingen van het sluisbedrijf voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk en adequaat zijn,

verzoekt de Duitse en Franse delegatie

- de werkzaamheden zo veel mogelijk te bespoedigen en de scheepvaart zo gering mogelijk te belemmeren,
- de scheepsexploitanten vroegtijdig en met gebruik van River Information Services over de onderbrekingen van het sluisbedrijf en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke plannings te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de onderbrekingen van het sluisbedrijf op hun schutting moeten wachten, gereed te houden;

Bijlage

**Overzicht van het buiten bedrijf zetten van de sluisen in 2018
in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace
Stand per 26 september 2017**

Exploitant	Sluis	Begin van de onderbreking van de scheepvaart	Einde van de onderbreking van de scheepvaart	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluis	10/09/18	16/11/18	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluis	28/05/18	08/06/18	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluis	12/03/18	16/03/18	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluis	09/04/18	16/11/18	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluis	12/03/18	16/03/18	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluis	28/05/18	29/06/18	Beperking
EDF	Vogelgrün kleine sluis	12/03/18	16/03/18	Mogelijke hinder ¹
EDF	Vogelgrün grote sluis	11/06/18	10/08/18	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluis	12/03/18	16/03/18	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluis	14/05/18	26/10/18	Beperking
EDF	Rhinou kleine sluis	12/03/18	16/03/18	Mogelijke hinder
EDF	Rhinou grote sluis	16/07/18	10/08/18	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluis	12/03/18	16/03/18	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluis	28/05/18	12/10/18	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluis	12/03/18	16/03/18	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluis	18/06/18	24/08/18	Beperking
VNF	Gambsheim westelijke sluis	02/04/18	20/04/18	Mogelijke hinder
		4/06/18	13/07/18	Mogelijke hinder
VNF	Gambsheim oostelijke sluis	23/04/18	12/05/18	Mogelijke hinder
		16/07/18	31/08/18	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluis	16/07/18	20/07/18	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluis	17/09/18	19/10/18	Mogelijke hinder

¹ De stootbalk van de sluis Vogelgrün is zwaar beschadigd en zal tijdens de van juni tot augustus 2018 geplande buitenbedrijfzetting gerepareerd worden. Tot het uitvoeren van de werkzaamheden is de bruikbare lengte van de grote kolk ten hoogste 170 m. Samenstellen met een lengte van meer dan 170 m kunnen van de kleine kolk gebruikmaken. Gedurende de werkzaamheden die een week lang in maart 2018 zijn gepland, zal de scheepvaartpolitie maatregelen treffen opdat samenstellen met een lengte van meer dan 170 m de sluisen van Vogelgrün kunnen passeren en de vaart daarvan niet gedurende een week gestremd wordt. Het bedrijfsleven wordt met een Bericht aan de scheepvaart in kennis gesteld van deze bijzondere maatregelen.

PROTOCOL 26

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

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIAREGLEMENT

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
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-		11.6.2014	-
2017-I-9	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung §§ 1.08, 4.07 und 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017			13.6.2017
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018				5.12.2017
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018				5.12.2017

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-26	§ 11.01 – Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	§ 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2015-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Informations- und Navigationsgeräte (Anlage M Teil I §§ 1 und 3)	I	1.12.2016	1.1.2013 9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-10	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017				29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 11.02 Nr. 4 bis 7, 11.04 Nr. 2, Kapitel 14a, außer 14a.07 Nr. 1, 15.14 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 1 und 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, Anlage I, Bild 10, Anlagen Q, R und S)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-I-16	Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 8.05 Nr. 6, 8.10 Nr. 3, 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3, 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmungen zu §§ 3.04 Nr. 7, 7.01 Nr. 2, 8.10 Nr. 2, 9.01 und 12.02 Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

3. 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	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015			11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016			12.5.2017	22.6.2016	
2016-II-9	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, Deel V

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

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

Oostenrijk

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +43	E-mail
1.	Point Electronics GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Stumpergasse 41-43 A-1060 Wien	(0)1597 088-0	mail@point.at
2.	Verbund Service GmbH	Am Hof 6a A-1010 Wien	(0)50 313-0	schiffstechnik.itk-services@verbund.com www.verbund.com

...

Duitsland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	(0)9372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	(0)6232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelner Straße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(erkend van 1.4.1993 t/m 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	(0)38392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Niet meer in bedrijf sinds 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	(0)3933 802204	info@iea-rossdorf.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
22.	Imtech marine germany GmbH (Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)	Albert-Einstein-Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
28.	Lammers Schiffeslektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG (Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	(0)40-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH (Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik (Niet meer in bedrijf sinds 1.1.2017)	Lärchenstraße 14 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	(0)991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	(0)3841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
36.	Radio Maurer (Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	(0)621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein (Niet meer in bedrijf sinds 19.11.2015)	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
42.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
43.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	(0)203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
44.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
45.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
47.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
48.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
49.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
50.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
51.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de
52.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
53.	Hugo Dircks Marinetechnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de

...

Nederland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(erkend van 6.1.2010 t/m 6.1.2016)</i> <i>(erkend van 11.2.2016 t/m 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(erkend van 12.9.2016 t/m 12.9.2017)</i> <i>(erkend van 12.9.2017 t/m 12.9.2021)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	Imtech Marine Netherlands <i>(erkend van 31.7.2009 t/m 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 16.2.2016 t/m 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 14.3.2016 t/m 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(erkend van 1.11.2016 t/m 1.3.2017)</i> <i>(erkend van 10.4.2017 t/m 1.3.2021)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10 428 33 44	info@radioholland.com www.radioholland.com
4.	Navimar B.V. <i>(erkend van 17.12.2009 t/m 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(erkend van 14.7.2010 t/m 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2015)</i> <i>(erkend vanaf 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
9.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
10.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
11.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
12.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtdv.nl www.dmtbv.nl
13.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
14.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
15.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
16.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
17.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaaw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
18.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
19.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl

...

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, Deel III

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

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

Oostenrijk

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +43	E-mail Website
1.	1st-Relief e.U.	Lindenhofweg 18 / 5 A-8043 Graz	(0)720 371 371	office@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH (<i>erkend van 18.3.2009 t/m 17.7.2012</i>)	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	(0)50 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org
5.	Nauticast GmbH	Lützowgasse 12-14 / 3OG A-1140 Wien	(0)1 5 237 237-0	support@nauticast.com www.nauticast.com
6.	Verbund Service GmbH	Am Hof 6a A-1010 Wien	(0)50 313-0	schiffstechnik.itk-services@verbund.com www.verbund.com

...

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
2.	Argenaut GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelner Straße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles <i>(erkend van 17.9.2010 t/m 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Niet meer in bedrijf sinds 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
17.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 18.4.2016)</i>	Albert- Einstein-Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 1.1.2017)</i>	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	service@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	tmginfo@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein (<i>erkend van 21.5.2010 t/m 19.11.2015</i>)	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Vessel-Navigation-Systems	Blandorferstraße 25 D-26524 Hage	(0)4936 9172888	info@gallandt.de www.gallandt.de
37.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
38.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
39.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
40.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
41.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-0	yr@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
43.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
44.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
45.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden - Bauhof Minden (alleen voor vaartuijen van WSV)	Bauhofstraße 11 D-32425 Minden	(0)571 6458-2928	bhf-minden@wsv.bund.de
46.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
47.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Markttheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de
48.	Hugo Dircks Marinetechnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de

Frankrijk¹

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr
5.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
6.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)9 53 69 08 61	patrick.campagnoli@rhmarinegroup.com www.radioholland.net
7.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
8.	FLUVIATECH	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviattech.com
9.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr

¹ De bevoegdigheden van elk bedrijf zijn per ministerieel besluit van 2 februari 2011 inzake de goedkeuring van het materiaal en van de bedrijven die navigatielichten, radarapparatuur, bochtaanwijzers en Inland AIS-apparatuur installeren, duidelijk vastgelegd.

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
10.	LORRAINE NAUTISME	2 rue des Alliés F-57050 Metz	(0)3 87 32 21 22	info@lorraine-nautisme.fr http://lorraine-nautisme.fr
11.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
12.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
13.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
14.	Sud Communication	Espace fréjorgues Ouest 317 Rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
15.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

...

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(erkend van 6.1.2010 t/m 6.1.2016)</i> <i>(erkend van 11.2.2016 t/m 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(erkend van 8.1.2010 t/m 8.1.2016)</i> <i>(erkend van 12.9.2016 t/m 12.9.2017)</i> <i>(erkend van 12.9.2017 t/m 12.9.2021)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2015)</i>	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
4.	Huisman Maritiem B.V. <i>(erkend van 9.11.2009 t/m 9.11.2015)</i>	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
5.	Imtech Marine Netherlands <i>(erkend van 31.7.2009 t/m 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 16.2.2016 t/m 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(erkend van 14.3.2016 t/m 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(erkend van 1.11.2016 t/m 1.3.2017)</i> <i>(erkend van 10.4.2017 t/m 1.3.2021)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10-4283344	info@radioholland.com www.radioholland.com
6.	Navimar B.V. <i>(erkend van 17.12.2009 t/m 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
7.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(erkend van 14.7.2010 t/m 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
8.	SAM Electronics Nederland B.V. <i>(erkend van 25.11.2009 t/m 25.11.2014)</i>	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. & Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2020)</i>	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 317437 (0)228 755397	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/ radioinspections@shiptron.nl http://www.shiptron.com/
10.	Werkina Werkendam B.V. <i>(erkend van 18.12.2009 t/m 18.12.2015)</i> <i>(erkend vanaf 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
11.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
12.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
13.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasterdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl
14.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
15.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
16.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
17.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtbv.nl www.dmtbv.nl
18.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
19.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
20.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
21.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
22.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
23.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
24.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
25.	WNL Marine Electronics B.V. (erkend van 6.11.2017 t/m 5.11.2018)	Trawlerkade 88 NL-1976 CC IJmuiden	(0)255534755	pieter@wnl.nl www.wnl.nl

...

5.1 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding
(Besluit 2010-I-8)

Bijlage 4 bij dienstinstructie nr. 2

**Bevoegde autoriteiten voor de afgifte en de uitbreiding van Rijnpatenten
(artikel 7.14, derde lid)**

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het afgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel	alle patenten
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Guichet de la navigation Rue Canal de l'Ourthe, 9 4031 Liège Tel : 00 32 4231 65 33 Email : guichet.navigation@spw.wallonie.be	groot patent en radarpatent
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel	groot, sport- en overheidspatent
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel : 00 49 (0)228/42968-0 Fax : 00 49 (0)228/42968-1155	groot, klein, sport- en overheidspatent
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

Bijlage 4 bij dienstinstructie nr. 2

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het afgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
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 90 46	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
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	groot patent, sportpatent

5.2 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

Tachografen

**Erkende vakbedrijven voor de inbouw en controle overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn
Stand: Augustus 2017**

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
1	Mannesmann-Kienzle	1318-09	SV 1294	FVT – WSV ¹

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Heinz Port GmbH
Theodor-Heuss-Str. 15
D-66130 Saarbrücken
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV ¹ , D

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ²

A&O Schiffselektrik und –elektronik
Kastanienstraße 10
D-47447 Moers
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

Carl Goldberg
Reeperbahn 37
D-21481 Lauenburg
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

DSD Hilgers Stahlbau GmbH
Hilgersstraße
D-56598 Rheinbrohl

E&M Engel & Meier
Schiffselektronik Duisburg
Döbelner Straße 4b
D-12627 Berlin

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Niet meer in bedrijf sinds 25.03.2014)

Elektro Jansen, Inh. J. Jansen
Boschstraße 22
D-49733 Haren (Ems)

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig) Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

² SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (voormalig: Rheinschifffahrtsdirektion Basel (RSD))

Elektrotechnik Kemming
Kirchstraße 21
D-45711 Datteln

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen

Jentson Nachrichtentechnik
Alter Postweg 150
D-26133 Oldenburg

K+K Systemtechnik
An de Deelen 63
D-28779 Bremen

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 8
D-79588 Efringen-Kirchen

KSE Schiffselektronik
Andreas Strake
Rother Berg 80
D-47589 Uedem

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Mohrs + Hoppe GmbH
Saaler Bogen 6
D-13088 Berlin

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Reystar Elektrotechnik
Liebigstraße 17b
D-47608 Geldern

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

Wolfgang Hagelstein
Anlagen für die Schifffahrt
Alte Heerstraße 63
D-56329 St. Goar-Fellen
(Niet meer in bedrijf sinds 19.11.2015)

Nautictronic-GmbH
Service-Center
Tramstrasse 66
CH-4142 Münchenstein

Alphatron Marine Deutschland GmbH
Nienhöfener Str. 29-37
D-25421 Pinneberg
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Technik-Service T. Schwerdtfeger
Am Streite 10
D-56729 Nachtsheim

Elektro Point Markus Mollus
Honigstraße 21
D-47137 Duisburg

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft
Am neuen Rheinhafen 14
D-67346 Speyer

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Nr. loodje: NT29

Snijder Scheepselektro B.V.
Sisalstraat 9
NL -8281 JJ Genemuiden
Nr. loodje: NT20

Schafberger Funktechnik
Georg Schafberger
Wolfsegger Str. 16
D - 93195 Wolfsegg-Stetten

Dr.-Ing. Dieter Urmann
Sachverständiger für Binnenschifffahrt
D-93049 Regensburg

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Niet meer in bedrijf sinds 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Niet meer in bedrijf sinds 25.03.2014)

Elektro Weber
Lessingstr. 1
D-74855 Haßmersheim
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Niet meer in bedrijf sinds 01.01.2017)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
7	VAF CSI control system bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gecap
Dhr. C. den Breker
Postbus 475
NL-2900 AL Capelle A/D IJssel
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.
Dhr. T.N. van Maastricht
Bierbosch Haven Noord 1 b
NL-4251 NL Werkendam
CSI 11

Dolderman BV.
Dhr. A Rijsdijk
Postbus 266
NL-3300 AG Dordrecht
CSI-1

IGP
Dhr. P. Goovaerts
Maalderijstraat 87
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)
CSI-15

A. Rullen Installatiebedrijf BV.
Dhr. A. Meeuwissen
Postbus 96
NL-4940 AB Raamsdonkveer
CSI-3

Imtech Marine & Industry
Dhr. B. Breedveld
Postbus 5054
NL-3008 AB Rotterdam
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek
Dhr. G.H.G. Lammers
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

Van Fraeijenhove BV.
Dhr. Van Fraeijenhove
Stationsweg 60 a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

Elektrotechniek Irnsum Sneek
Dhr. R.G. Martens
Rijksweg 19
NL-9011 VA Irnsum
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel
Dhr. M.G. Burger
Postbus 3050
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel
CSI-10

INA – Litton
Dhr. K. Langius
Postbus 1590
NL-3000 BN Rotterdam
CSI-9

Schlömer Schiffswerft
Dhr. T. Verwoerd
Postfach 2109
D-26771 Leer
CSI-18

Linssen Electronica BV.
Dhr. H. Mestrom
Kloosterstraat 3
NL-6051 JB Maasbracht
CSI-13

Elektrikom
Dhr. Eerland
Westerkade 14
NL-3116 GJ Schiedam
CSI-20

CSI BV.
Dhr. H. Ouadi
Kaartenmakerstraat 4
NL-2984 CB Ridderkerk
CSI-8 CSI-21

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben Nr.: NT29

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
8		ESP 2000	NL-TR-89003	RDWV, NL

- Geen gegevens beschikbaar -

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
9	ICS	Veeder Root	NL-TR-89004	RDWV, NL

- Geen gegevens beschikbaar -

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
Nr. loodjes: M02

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Nr. loodjes: M34

DTM Techniek
Keteldiep 25F
NL-8321 MH Urk
Nr. loodjes: M27

Ultrans TM srl
Bd. Ferdinand 5
RO-900650 Constanta
Nr. loodjes: M12

ETB van Fraeijenhove
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
Nr. loodjes: M15

AiM Slurink Elektrotechniek BV
Ohmweg 71
NL-2952 BB Alblasserdam
Nr. loodjes: M06

Van Tiem Elektro BV
Industriestraat 5
NL-6659 AL WAMEL
Nr. loodjes: M 18

BOGENDA ELEKTRO B.V.
Noordeinde 5
NL-3341 LW Hendrik-Ido-Ambacht
Nr. loodjes: M38

Electric Marine Support Binnenvaart B.V.
Nieuwland Parc 307
NL-2952 DD Alblasserdam
Nr. loodjes: M31

Marble Automation
Keteldiep 6
NL-8321 CH Urk
Nr. loodjes: M01

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblasserdam
Nr. loodjes: M26

A. Rullens Installatiebedrijf bv
Sterrekroos 11
NL-4941 VZ Raamsdonksveer
Nr. loodjes: M05

Linssen Electronica BV
Postbus 7213
NL-6050 AE MAASBRACHT
Nr. loodje : M08

Werkina Werkendam BV
Biesboschhaven Noord 1b
NL4251 NL Werkendam
Nr. loodje : M10

Seko Scheepelektrotechniek B.V.
Buitenweistraat 4
NL-3372 BC Hardinxveld-Giessendam
Nr. loodje : M23

Hoogendijk Electric
Ijseldijk 422
NL-2922 BP Krimpen a/d IJssel
Nr. loodje : M25

Snijder Scheepselektro B.V.
Mr. Snijder
Sisalstraat 9
NL-8281 JJ Genemuiden
Nr. loodje : M28

Sterkenburg Elektrotechniek
Bereklaauw 11
NL-4251 KP Werkendam
Nr. loodje : M29

Verhoef Elektrotechniek
Industrieweg 79
NL - 3360 AB Sliedrecht
Nr. loodje: M21

Van Stappen & Cada Scheepselektro
Vosseschijnstraat haven 140
B-2030 Antwerpen
Nr. loodje: M04

VEM Elektrotechniek BV
Klokweg 16
NL-3034 KK Rotterdam
Nr. loodje: M16

M.E.Z. Maritiem Elektro Zeeland
Choorhoekseweg 2
NL- 4424 NW Wemeldinge
Nr. loodje: M36

Scheepselectra Antwerpen BvbA
Mexicostraat 1b
B-2030 Antwerpen
Nr. loodje: M41

De Keizer Marine Engineering B.V.
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
Nr. loodje: M19

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Nr. loodje: M32

Service Electro
Haven 138
B-2030 Antwerpen
Nr. loodje: M30

Teus Vlot Diesel & Marine BV
Baanhoek 182b
NL-3361 GN Sliedrecht
Nr. loodje: M37

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Nr. loodje: M43

Piet Brouwer Elektrotechniek Urk
Marsdiep 19
NL-8321 MC URK
Nr. loodje: M42

Gova Scheepselektronika B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
Nr. loodje: M11

LEEUWESTEIN SCHEEPSINSTALLATIES BV
Keizerhof 14
NL-3311 JP Dordrecht
Nr. loodje: M03

Vissers & van Dijk B.V.
Bunkerhaven 22
NL-6051 LR Maasbracht
Nr. loodjes: M50

Kadlec & Brödlin GmbH
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg
Nr. loodjes: M49, K&B

Hugo Dircks Marinetechnik
Düppelstraße 18
D-48429 Rheine
Nr. loodjes: M52

- 01 Oechies Elektrotechniek
- 02 Vogelenzang de Jong BV
L.P. van der Giessenweg 51
NL-2921 LP Krimpen A/D IJssel
- 03 Keizer van de Heuvel BV.
Noord 45 d
NL-2931 SJ Krimpen aan de IJssel
- 05 Fa. van Gent en Kooy
Maaskade 89
NL-3071 NE Rotterdam
- 50 Fa. Leeuwenstein Scheepinstallatie BV.
Keizershof 14
NL-3311 JP Dordrecht
- 06 Oechies Elektrotechniek
- 08 Visser & van Dijk BV.
Havenstraat 5 b
NL-6051 CR Maasbracht
- 09 Van Wijnen Scheepselektro
Rosmolenweg 9 a
NL-3356 LK Papendrecht
- 10 Oechies Elektrotechniek
- 11 Oechies Elektrotechniek
- 12 Van Meegen bunkerschip
Nieuwendammerdijk 526 s
NL-1023 BX Amsterdam
- 13 Droste Scheepselektro
De Krib 3
NL-6916 an Tolkamer
- eigen tang Hoveko BV.
Reigersingel 10
NL-2922 GP Krimpen a/d IJssel

OF3005

- eigen tang Radio Holland Marine Rotterdam
Eekhoutstraat 2
NL-3087 AB Rotterdam
- Radio Holland Marine Delfzijl
Zijlvest 12
NL-9936 GZ Delfzijl
- Radio Holland Marine Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 AA
NL-1781 AD Den Helder

Radio Holland Marine Harlingen
Nieuwe Visserhaven 11
NL-8861 NX Harlingen

Radio Holland Marine Lauwersoog
Haven 24
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen
Industrieweg 20
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk
Westhavenkade 32
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen
Stationsplein 11
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden
Trawlerkade 98
NL-1976 CC IJmuiden

RHG 01 Radio Holland Marine Rotterdam
A.D.C. Groeneveld

RHG 04 Radio Holland Marine Rotterdam
P. v/d Eijk

RHG 01 Radio Holland Marine Rotterdam
D. Monshouwer

RHG 02 Radio Holland Marine Rotterdam
K.G. Tas

RHG 01 Radio Holland Marine Rotterdam
P. Dijkshoorn

RHG 11 Radio Holland Marine Rotterdam
P. Stolk

RHG 03 Radio Holland Marine Rotterdam
A. Langstraat

Geen Radio Holland Marine Rotterdam
J.E.P Kruiswijk

RHG 08 Radio Holland Marine Urk
J. Verhoeff

ICS 110 Radio Holland Marine Vlissingen
J.F. Walhout

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle
Nieuwpoort

PROTOCOL 27

Begroting van de Centrale Commissie voor 2018

Besluit

De Centrale Commissie stemt in met de begroting voor 2018 ter hoogte **2.659.026,- €**

Rekening houdend met de bijdrage van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden ter hoogte van **30.000,- €** en een bijdrage ter hoogte van **150.000,- €** van het CDNI, belooft de bijdrage van elke lidstaat **531.805,20 €**

De bijdragen zullen worden overgemaakt op de bankrekening van de Centrale Commissie bij de CIC Est te Straatsburg.

PROTOCOL 28

Goedkeuring van de jaarrekeningen 2016 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het rapport van de registeraccountant, keurt de Centrale Commissie de rekeningen goed en verleent kwijting aan de secretaris-generaal voor de rekeningen over het boekjaar 2016.

PROTOCOL 29

Goedkeuring van de jaarrekeningen 2016 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de registeraccountant en van het secretariaat, verleent het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden kwijting aan de secretaris-generaal voor de rekeningen over het boekjaar 2016.

PROTOCOL 30

Goedkeuring van de jaarrekeningen 2016 van het Multi Annual Financial Arrangement

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het rapport van de registeraccountant, keurt de Centrale Commissie de rekeningen goed en verleent kwijting aan de secretaris-generaal voor de rekeningen over het boekjaar 2016.

PROTOCOL 31

Wijziging van het Personeelsreglement

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Administratief Sub-Comité,

neemt de bij het onderhavige besluit gevoegde wijziging van aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2018.

Bijlage

Aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement

Salarisschaal

Categorie A (artikel 10)

Salaristrap	A7	Waarde salaristrap	A6	Waarde salaristrap	Duur salaristrap	A5	Waarde salaristrap	A4	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap						12 983	414	10 917	320	2 jaar
10de salaristrap						12 568	414	10 597	320	2 jaar
9de salaristrap						12 154	414	10 277	320	2 jaar
8ste salaristrap			13 897	457	2 jaar	11 740	414	9 957	320	2 jaar
7de salaristrap			13 440	457	2 jaar	11 326	414	9 636	320	2 jaar
6de salaristrap	14 865	613	12 983	457	2 jaar	10 912	414	9 316	320	1 jaar
5de salaristrap	14 252	613	12 527	457	2 jaar	10 498	414	8 996	320	1 jaar
4de salaristrap	13 639	613	12 070	306	1 jaar	10 232	266	8 784	212	1 jaar
3de salaristrap	13 026	409	11 764	306	1 jaar	9 967	266	8 572	212	1 jaar
2de salaristrap	12 617	409	11 458	306	1 jaar	9 701	266	8 360	212	1 jaar
1ste salaristrap	12 208		11 152		1 jaar	9 435	266	8 148	212	1 jaar

Categorie A (artikel 12)

Salaristrap	A4	Waarde salaristrap	A3	Waarde salaristrap	A2	Waarde salaristrap	A1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	9 377	272	8 241	254	6 592	196	4 934	115	3 jaar
10de salaristrap	9 105	272	7 987	254	6 396	196	4 819	115	3 jaar
9de salaristrap	8 833	272	7 734	254	6 200	196	4 704	115	3 jaar
8ste salaristrap	8 562	272	7 480	254	6 004	196	4 588	115	2 jaar
7de salaristrap	8 290	272	7 227	254	5 809	196	4 473	115	2 jaar
6de salaristrap	8 018	272	6 973	254	5 613	196	4 358	115	2 jaar
5de salaristrap	7 747	272	6 720	254	5 417	196	4 243	115	2 jaar
4de salaristrap	7 475	183	6 466	169	5 221	129	4 128	115	1 jaar
3de salaristrap	7 292	183	6 297	169	5 091	129	4 013	115	1 jaar
2de salaristrap	7 109	183	6 129	169	4 962	129	3 898	115	1 jaar
1ste salaristrap	6 927		5 960		4 833		3 782		1 jaar

Categorie B (artikel 12)

Salaristrap	B5	Waarde salaristrap	B4	Waarde salaristrap	B3	Waarde salaristrap	B2	Waarde salaristrap	B1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	4 855	120	4 285	108	3 753	95	3 250	81	2 882	74	3 jaar
10de salaristrap	4 735	120	4 177	108	3 658	95	3 169	81	2 808	74	3 jaar
9de salaristrap	4 615	120	4 069	108	3 563	95	3 089	81	2 734	74	3 jaar
8ste salaristrap	4 495	120	3 961	108	3 468	95	3 008	81	2 660	74	2 jaar
7de salaristrap	4 374	120	3 853	108	3 373	95	2 927	81	2 587	74	2 jaar
6de salaristrap	4 254	120	3 745	108	3 278	95	2 846	81	2 513	74	2 jaar
5de salaristrap	4 134	120	3 637	108	3 184	95	2 765	81	2 439	74	2 jaar
4de salaristrap	4 014	120	3 529	108	3 089	95	2 685	81	2 365	74	1 jaar
3de salaristrap	3 894	120	3 421	108	2 994	95	2 604	81	2 292	74	1 jaar
2de salaristrap	3 773	120	3 313	108	2 899	95	2 523	81	2 218	74	1 jaar
1ste salaristrap	3 653		3 205		2 804		2 442		2 144		1 jaar

Categorie C (artikel 12)

Salaristrap	C6	Waarde salaristrap	C5	Waarde salaristrap	C4	Waarde salaristrap	C3	Waarde salaristrap	C2	Waarde salaristrap	C1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	4 089	96	3 680	86	3 347	79	3 009	69	2 761	65	2 512	60	3 jaar
10de salaristrap	3 994	96	3 595	86	3 268	79	2 940	69	2 697	65	2 452	60	3 jaar
9de salaristrap	3 898	96	3 509	86	3 190	79	2 871	69	2 632	65	2 393	60	3 jaar
8ste salaristrap	3 802	96	3 423	86	3 111	79	2 803	69	2 567	65	2 333	60	2 jaar
7de salaristrap	3 706	96	3 337	86	3 032	79	2 734	69	2 503	65	2 274	60	2 jaar
6de salaristrap	3 610	96	3 251	86	2 953	79	2 665	69	2 438	65	2 214	60	2 jaar
5de salaristrap	3 514	96	3 165	86	2 874	79	2 597	69	2 374	65	2 154	60	2 jaar
4de salaristrap	3 418	96	3 079	86	2 796	79	2 528	69	2 309	65	2 095	60	1 jaar
3de salaristrap	3 322	96	2 994	86	2 717	79	2 459	69	2 244	65	2 035	60	1 jaar
2de salaristrap	3 226	96	2 908	86	2 638	79	2 391	69	2 180	65	1 976	60	1 jaar
1ste salaristrap	3 130		2 822		2 559		2 322		2 115		1 916		1 jaar

Categorie L (artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	8 334	247	6 690	198			3 jaar
9de salaristrap	8 086	247	6 492	198			3 jaar
8ste salaristrap	7 839	247	6 294	198			2 jaar
7de salaristrap	7 591	247	6 096	198			2 jaar
6de salaristrap	7 344	247	5 898	198			2 jaar
5de salaristrap	7 096	247	5 700	198			2 jaar
4de salaristrap	6 849	247	5 502	198			1 jaar
3de salaristrap	6 601	247	5 305	198			1 jaar
2de salaristrap	6 354	247	5 107	198	4 159	160	1 jaar
1ste salaristrap	6 106		4 909		4 000		1 jaar

PROTOCOL 32

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

Besluit

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

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2017 en van 31 december 2017 op 1 januari 2018 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2017 en van 31 december 2017 op 1 januari 2018 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 33

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

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2018 tot 31 december 2018.

PROTOCOL 34

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 35

Datum van de volgende zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 7 juni 2018 te Straatsburg.