



**NAJAARZITTING 2018
AANGENOMEN BESLUITEN
(2018-II)**

Straatsburg, 7 december 2018

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (18) 2 def.

NAJAARSZITTING 2018

AANGENOMEN BESLUITEN

(2018-II)

Straatsburg, 7 december 2018

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
--	---

II. Algemene zaken

Protocol 2: 150 jaar Akte van Mannheim - Jubileumcongres en ministeriële verklaring	1
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie	10
Protocol 4: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	11
Protocol 5: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties.....	11
Protocol 6: VISIE 2018	11
Protocol 7: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR), artikelen 1.22 en 1.22a, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), artikel 1.06, en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), artikel 1.02.....	23
Protocol 8: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	28

III. Economische aspecten

Protocol 9: Economische situatie in de Europese binnenvaart	35
---	----

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 10 : Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, artikelen 3.11, vierde lid (nieuw) t/m zesde lid, 3.12, vijfde en zevende lid.....	42
---	----

V. Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 11: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement - Kentekens van schepen (artikelen 1.10, tweede lid, derde alinea, 2.01, eerste lid, onderdelen c en d, en derde lid, 2.05 en bijlage 10)	46
Protocol 12: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Marifooninstallaties van kleine schepen die radar gebruiken (artikel 4.06, eerste en vierde lid)	49
Protocol 13: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – Technische benaming (artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb).....	52

Protocol 14: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – (Bijlage 7, Verkeerstekens van de vaarweg, tekens E.3, E.4a en E.4b)	55
Protocol 15: Uitwisseling van de krachtens artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement meldplichtige gegevens tussen de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten – Wijziging van het besluit van 18 mei 1994 (Protocol 1994-I-20)	59
Protocol 16: Definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart	60
Protocol 17: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Inland AIS (artikel 4.07, tweede lid, onderdeel b).....	66
VI. Technische voorschriften voor schepen	
Protocol 18: Technische voorschriften voor schepen	68
VII. Vraagstukken in verband met de rijn als vaarweg	
Protocol 19: Vervangende nieuwbouw van de brug Pfaffendorf bij Koblenz bij kmr 590,90	68
Protocol 20: Vervangende nieuwbouw van de brug bij Duisburg-Neuenkamp bij kmr 778,35	73
Protocol 21: Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden	78
Protocol 22: Analyse van de laagwatersituatie 201	80
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 23: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	80
IX. Begroting en beheer	
Protocol 24: Goedkeuring van de jaarrekeningen 2017 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	142
Protocol 25: Kwijting voor de jaarrekeningen 2017 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden	142
Protocol 26: Kwijting voor de jaarrekeningen 2017 van de Multi Annual Financial Arrangement (MAFA)	142
Protocol 27: Wijziging van het Personeelsreglement	142

X. Diversen

Protocol 28: 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.....	145
Protocol 29: Onderbreking van het sluisbedrijf op de Neder-Rijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde	145
Protocol 30: Persbericht	145
Protocol 31: Datum van de volgende zitting	145

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2018

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

**150 jaar Akte van Mannheim
Jubileumcongres en ministeriële verklaring**

Geen besluit.

Bijlage

Verklaring van Mannheim

"150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart"

Congres van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op 17 oktober 2018

De voor de binnenvaart bevoegde ministers van de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Franse Republiek, Nederland en de Zwitserse Bondsstaat zijn op 17 oktober 2018 te Mannheim bijeengekomen ter gelegenheid van het feit dat 150 jaar geleden de Herziane Rijnvaartakte ("Akte van Mannheim") ondertekend werd. Onder verwijzing naar de "*Verklaring van Bazel*" van 16 mei 2006 en de "*Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart*" uit 2017 zijn zij de onderstaande verklaring overeengekomen:

1. WIJ zijn gecommitteerd aan de Akte van Mannheim en de daarin neergelegde beginselen en onderschrijven het fundamentele belang van de Akte voor een florerende binnenvaart en economie in het Rijnstroomgebied.

WIJ bevestigen de centrale rol van de Akte van Mannheim voor de vruchtbare samenwerking van de Rijnsoeverstaten en België in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met betrekking tot aangelegenheden die de Rijn- en binnenvaart betreffen en zijn bereid de Centrale Commissie voor de Rijnvaart daartoe te voorzien van adequate financiële middelen.

WIJ verwelkomen de toonaangevende en toekomstgerichte activiteiten van de CCR als kenniscentrum voor de Rijn- en binnenvaart in Europa en wensen deze uit te breiden.

2. WIJ steunen de constructieve samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie (EU), de andere rivierencommissies, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de door de CCR erkende organisaties en alle andere binnenvaartactoren.

WIJ waarderen de waardevolle bijdragen van alle betrokken partijen aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht.

3. WIJ benadrukken de centrale rol van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) als innovatief, efficiënt en praktijkgericht orgaan en begroeten de beoogde uitbreiding van de taken van dit Comité.
WIJ streven voor CESNI naar een duurzaam partnerschap met de EU op basis van een gezamenlijke langetermijnfinanciering.

4. WIJ benadrukken de noodzaak van moderne, haalbare en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en binnenvaart.

WIJ dragen de CCR op om met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichte van 2015 te verminderen,
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.

WIJ wijzen op de noodzaak van nieuwe financiële instrumenten om de genoemde ecologische doelen te behalen en vertrouwen de CCR de taak toe om het voortouw te nemen bij de ontwikkeling daarvan.

5. WIJ dringen er bij de CCR met klem op aan de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart.
6. WIJ wensen de rol van de binnenvaart als een economisch relevante vervoerswijze met een hoog ontwikkelings- en innovatiepotentieel te versterken.

WIJ verzoeken de CCR derhalve om

- in samenwerking met de lidstaten zorg te dragen voor een snellere en efficiëntere afhandeling van binnenschepen in de zeehavens,
 - de integratie van de binnenvaart in digitale en multimodale logistieke ketens te bespoedigen,
 - naar een betere coördinatie van de nationale financieringsprogramma's te streven en duidelijke informatie over deze programma's te verstrekken.
7. WIJ zijn ons bewust van het belang van goed opgeleid personeel aan boord van de schepen en de uitdaging om in de nabije toekomst in toenemende mate pensioneringen te moeten ondervangen.

WIJ dragen de CCR op

- moderne en flexibele bemanningsvoorschriften uit te werken die tevens rekening houden met sociale overwegingen en met de nieuwe technologieën die de arbeidsomstandigheden aan boord en aan de wal in snel tempo veranderen,
 - verdere bijdragen te leveren aan de vergroting van de attractiviteit van binnenvaartberoepen, bijvoorbeeld door gerichte campagnes.
8. WIJ verzoeken de CCR om in 2023 verslag uit te brengen over de bij de verwezenlijking van de doelstellingen geboekte vooruitgang.

Deze gemeenschappelijke verklaring is op 17 oktober 2018 te Mannheim ondertekend in vijf exemplaren in de Duitse, Franse, Nederlandse en Engelse taal, waarbij alle taalversies gelijkwaardig zijn.

Voor de Minister
van de Bondsrepubliek Duitsland

Voor de Minister
van het Koninkrijk België

Voor de Minister
van de Franse Republiek

Voor de Minister
van Nederland

Voor het Lid van de Bondsraad
van de Zwitserse Confederatie

Déclaration de Mannheim

« 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim - Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »

Congrès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin le 17 octobre 2018

Les ministres compétents en matière de navigation intérieure de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, des Pays-Bas et de la Confédération suisse se sont réunis à Mannheim le 17 octobre 2018 pour marquer le 150^{ème} anniversaire de la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin (« Acte de Mannheim ») et, rappelant la « *Déclaration de Bâle* » du 16 mai 2006 ainsi que la *Stratégie de la Commission centrale pour la navigation du Rhin* de 2017, ont adopté la déclaration suivante :

1. NOUS exprimons notre engagement envers l'Acte de Mannheim et ses principes et soulignons l'importance fondamentale de cet Acte pour la prospérité de la navigation intérieure et l'économie du bassin du Rhin.

NOUS réaffirmons le rôle central de l'Acte de Mannheim pour une coopération fructueuse entre les États riverains du Rhin et la Belgique en matière de navigation rhénane et intérieure, dans le cadre de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), et sommes disposés à doter la Commission centrale pour la Navigation du Rhin de moyens financiers adéquats à cet effet.

NOUS saluons les activités de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation rhénane et intérieure en Europe et entendons les développer.

2. NOUS encourageons une coopération constructive entre la CCNR, l'Union européenne (UE), les autres commissions fluviales, la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, les associations reconnues par la CCNR et tous les autres acteurs de la navigation intérieure.

NOUS reconnaissons les précieuses contributions de toutes les parties prenantes au développement durable de la navigation intérieure sur le plan environnemental, social et économique.

3. NOUS soulignons le rôle déterminant du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en tant qu'organe innovant, efficace et pragmatique et nous nous félicitons de l'intention d'en étendre le champ de compétence.

NOUS préconisons pour le CESNI un partenariat durable avec l'UE, fondé sur un financement conjoint à long terme.

4. NOUS soulignons la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure.

NOUS confions à la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050.

NOUS soulignons la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et confions à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.

5. NOUS appelons la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure.
6. NOUS aspirons à renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation.

NOUS invitons par conséquent la CCNR

- à assurer, en coopération avec les États membres, un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes,
 - à accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales,
 - à œuvrer en faveur d'une meilleure coordination des programmes de financement nationaux et à mettre à disposition des informations claires à cet égard.
7. NOUS reconnaissons l'importance, à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé et sommes conscients du défi que représentera dans un avenir proche la nécessité accrue de compenser les départs à la retraite.

NOUS invitons la CCNR

- à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tienne compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies,
 - à apporter sa contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, par exemple par des campagnes de communication ciblées.
8. NOUS invitons la CCNR à faire rapport en 2023 sur l'état d'avancement de la réalisation des objectifs.

La présente déclaration commune a été signée à Mannheim le 17 octobre 2018 en cinq exemplaires en allemand, anglais, français et néerlandais, toutes les versions linguistiques faisant foi.

Pour le Ministre
de la République fédérale d'Allemagne

Pour le Ministre
du Royaume de Belgique

Pour la Ministre
de la République française

Pour la Ministre
des Pays-Bas

Pour la Conseillère fédérale
de la Confédération suisse

Mannheimer Erklärung

„150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Kongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am 17. Oktober 2018

Die für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, der Niederlande und der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben sich aus Anlass des 150. Jahrestags der Unterzeichnung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte („Mannheimer Akte“) am 17. Oktober 2018 in Mannheim getroffen und mit Bezug auf die „Basler Erklärung“ vom 16. Mai 2006 und die *Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt* aus dem Jahr 2017 folgende Erklärung verabschiedet:

1. WIR bekennen uns zur Mannheimer Akte und den dort festgelegten Prinzipien und unterstreichen die grundlegende Bedeutung der Akte für die Prosperität der Binnenschifffahrt und Wirtschaft im Rheinstromgebiet.

WIR bekräftigen die zentrale Rolle der Mannheimer Akte für die fruchtbare Zusammenarbeit der Rheinanliegerstaaten und Belgiens im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Fragen der Rhein- und Binnenschifffahrt und sind bereit, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit angemessenen finanziellen Mitteln auszustatten.

WIR begrüßen die führende und zukunftsweisende Tätigkeit der ZKR als Kompetenzzentrum für die Rhein- und Binnenschifffahrt in Europa und wollen diese ausbauen.

2. WIR unterstützen eine konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union (EU), den anderen Stromkommissionen, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den von der ZKR anerkannten Verbänden und allen weiteren Akteuren der Binnenschifffahrt.

WIR würdigen die wertvollen Beiträge aller Beteiligten zur nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht.

3. WIR unterstreichen die zentrale Rolle des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) als innovatives, effizientes und praxisorientiertes Gremium und begrüßen dessen angestrebte Aufgabenerweiterung.

WIR streben für CESNI eine dauerhafte Partnerschaft mit der EU auf Basis einer langfristigen gemeinsamen Finanzierung an.

4. WIR heben die Notwendigkeit zeitgemäßer, praktikabler und harmonisierter Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschifffahrt hervor.

WIR beauftragen die ZKR, zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von

- Treibhausgasen bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,
- Schadstoffen bis 2035 um mindestens 35 % gegenüber 2015 zu reduzieren,
- Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen.

WIR weisen auf die Notwendigkeit von neuen Finanzinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele hin und betrauen die ZKR mit der Aufgabe, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.

5. WIR fordern die ZKR auf, die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen.
6. WIR wollen die Rolle der Binnenschifffahrt als wirtschaftlich relevanten Verkehrsträger mit hohem Entwicklungs- und Innovationspotenzial stärken.

WIR ersuchen daher die ZKR,

- gemeinsam mit den Mitgliedstaaten für eine schnellere und effizientere Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen Sorge zu tragen,
- die Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten zu beschleunigen,
- auf eine bessere Abstimmung nationaler Förderprogramme hinzuwirken und übersichtliche Informationen über diese bereitzustellen.

7. WIR wissen um die Bedeutung gut ausgebildeten Personals an Bord der Schiffe und die Herausforderung, in naher Zukunft verstärkt Altersabgänge ersetzen zu müssen.

WIR beauftragen die ZKR,

- zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften zu entwickeln, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen,
- weitere Beiträge zur Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe zu leisten, zum Beispiel durch gezielte Werbekampagnen.

8. WIR ersuchen die ZKR, im Jahr 2023 über die Fortschritte bei der Umsetzung der Ziele zu berichten.

Diese Gemeinsame Erklärung wurde in Mannheim am 17. Oktober 2018 in fünf Exemplaren in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache unterzeichnet, wobei alle Sprachfassungen gleichwertig sind.

Für den Minister
der Bundesrepublik Deutschland

Für den Minister
des Königreichs Belgien

Für die Ministerin
der Französischen Republik

Für die Ministerin
der Niederlande

Für die Bundesrätin
der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Mannheim Declaration

“150 years of the Mannheim Act – the driving force behind dynamic Rhine and inland navigation”

Congress of the Central Commission for the Navigation of the Rhine on 17 October 2018

The inland navigation ministers of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the French Republic, the Netherlands and the Swiss Confederation met in Mannheim on 17 October 2018 to mark the 150th anniversary of the signing of the Revised Rhine Navigation Act (“Mannheim Act”) and adopted the following declaration relating to the “*Basel Declaration*” of 16 May 2006 and the *Central Commission for the Navigation of the Rhine’s Strategy* dating from 2017:

1. WE acknowledge the Mannheim Act and the principles enshrined therein and emphasise the fundamental importance of the Act to the prosperity of the economy and of inland navigation in the Rhine river basin.

WE affirm the central role of the Mannheim Act in the fruitful collaboration on Rhine and inland navigation matters between the Riparian states and Belgium within the framework of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) and are prepared to furnish the Central Commission for the Navigation of the Rhine with the appropriate financial resources.

WE welcome the CCNR’s leading and pioneering role as a centre of excellence for Rhine and inland navigation in Europe and wish to build on this.

2. WE support constructive collaboration between the CCNR and the European Union (EU), the other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe, the associations recognised by the CCNR and all other inland navigation players.

WE commend the valuable contributions all participants have made to the sustainable ecological, social and economic development of inland navigation.

3. WE emphasise the central role of the European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation (CESNI) as an innovative, efficient and practical body, and welcome the sought-after extension of its remit.

WE are endeavouring to achieve a lasting partnership between CESNI and the EU based on long-term joint financing.

4. WE emphasise the need for up-to-date, workable and harmonised environmental and safety regulations in Rhine and inland navigation.

To further improve the ecological sustainability of inland navigation, we task the CCNR to develop a roadmap in order to

- reduce greenhouse gas emissions by 35% compared with 2015 by 2035,
- reduce pollutant emissions by at least 35% compared with 2015 by 2035,
- largely eliminate greenhouse gases and other pollutants by 2050.

WE point to the need for new financial instruments to achieve these environmental objectives and entrust the CCNR with the task of leading this development.

5. WE call on the CCNR to press ahead with development of digitalisation, automation and other modern technologies, thereby contributing to the competitiveness, safety and sustainability of inland navigation.

6. WE wish to reinforce the role of inland navigation as an economically relevant means of transport with a high potential for development and innovation.

WE therefore request the CCNR,

- in conjunction with the member states, to ensure faster and more efficient inland vessel cargo handling in seaports,
- to accelerate the integration of inland navigation into digital and multimodal logistic chains,
- to work towards better coordination between national development programmes and provide transparent information about them.

7. WE are aware of the importance of well-trained shipboard personnel and the challenge of having to replace increased age-related departures in the near future.

WE task the CCNR

- with developing up-to-date and flexible crew regulations that also take account of social issues and rapidly changing working conditions aboard and ashore as a result of new technologies,
- with contributing yet further to enhancing the attractiveness of careers in inland navigation, for example through targeted advertising campaigns.

8. WE request the CCNR to report on progress with implementation of these goals in 2023.

This Joint Declaration was signed in Mannheim on 17 October 2018 in five copies in German, English, French and Dutch, all language versions being equally valid.

For the Minister
of the Federal Republic of Germany

For the Minister
of the Kingdom of Belgium

For the Minister
of the French Republic

For the Minister
of the Netherlands

For the Federal Councillor
of the Swiss Confederation

PROTOCOL 3

Samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie Ondertekening van het contract met DG MOVE en de Europese Commissie

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR),

verwijzend naar het Administratieve Arrangement dat op 22 mei 2013 te Brussel gesloten is tussen de secretaris-generaal van de CCR en de Directeur-Generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie (DG MOVE), en waarin overeengekomen is dat het secretariaat van de CCR en DG MOVE een indicatieve meerjarige budgettaire planning vastleggen,

onder verwijzing naar de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018, waarin een constructieve samenwerking van de CCR met de Europese Unie wordt aangemoedigd,

verwijzend naar het servicecontract MOVE/B3/2015-213 dat in de periode van 1 januari 2016 tot 31 december 2018 met succes ten uitvoer is gebracht,

zich verheugend over het feit dat de samenwerking met DG MOVE van de Europese Commissie in de komende drie jaar kan worden voortgezet en uitgediept,

daarbij met tevredenheid kennisnemend van de werkzaamheden die verricht werden en de vooruitgang die geboekt is in het kader van CESNI sinds de oprichting van dit Comité in juni 2015, alsmede van de activiteiten die plaatsvonden voor de marktobservatie,

stelt vast dat de twee partijen voor de activiteiten in de periode 2019-2021 een nieuw financieel kader vastleggen,

machtigt haar secretaris-generaal om namens de CCR het contract MOVE/B3/2010-387 dat hiertoe door het secretariaat met DG MOVE van de Europese Commissie in nauw overleg met de Correspondentiegroep van de CCR voor het Europese contract in het kader van onderhandelingen tot stand is gebracht, te ondertekenen, en

draagt haar secretaris-generaal op:

1. zorg te dragen voor de tenuitvoerbrenging van dit nieuwe contract,
2. indien nodig, tijdens de tenuitvoerlegging van het contract met DG MOVE van de Europese Commissie, met instemming van de CCR delegaties, het contract aan te passen,
3. bij de uitvoering van het contract te zorgen voor de vereiste financiële en boekhoudkundige transparantie en in dit kader een verbinding te leggen met de eigen begroting van de CCR, en
4. met instemming van de delegaties, te blijven streven naar de totstandkoming van een adequate en duurzame samenwerkingsgrondslag, na 2021, tussen de CCR en de EU.

PROTOCOL 4

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

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 6

VISIE 2018

Besluit

De Centrale Commissie,

verwijzend naar haar besluit 2013-II-10 waardoor de "VISIE 2018" werd aangenomen,

stemt in met het eindverslag dat de bijdragen bevat van alle betrokken comités alsook van het CDNI en het CASS,

bedankt haar comités voor hun inzet ter afronding van de werkzaamheden, en

verzoekt haar comités de werkzaamheden op hun desbetreffende gebieden voort te zetten in het kader van de strategische oriëntaties van december 2017 en de ministeriële Verklaring van Mannheim van oktober 2018.

Bijlage

Eindverslag Visie 2018

Toen de CCR tijdens het congres in december 2013 de Visie 2018 aannam, heeft zij voor een periode van vijf jaar ambitieuze, maar toch realistische doelstellingen vastgelegd om bij te dragen aan de verduurzaming van de binnenvaart op ecologisch, sociaal en economisch vlak.

In 2016 heeft de CCR een tussentijds verslag opgesteld waarin balans werd opgemaakt en in kaart werd gebracht in hoeverre de doelstellingen bereikt werden en of er bijstellingen nodig waren. Het verslag beschrijft de vooruitgang die geboekt werd sinds december 2013, de activiteiten van de CCR en de activiteiten in het kader van de internationale verdragen CDNI en CASS (die los van de CCR een eigen entiteit vormen) op de acht hoofdgebieden van de Visie 2018. Dit is inmiddels twee jaar geleden en nu is het moment gekomen om de *visie* die men zich wenste voor 2018 naast de *resultaten* te leggen en te evalueren wat er bereikt is op het gebied van de verduurzaming van de binnenvaart, mede in het licht van de vierde prioriteit van het Duitse voorzitterschap, namelijk dat “de CCR (...) balans zal 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 oriëntaties”. De CCR, het CDNI en het CASS hebben daartoe het verslag van 2016 geactualiseerd. Het biedt nu een volledig overzicht over de vooruitgang die geboekt is sinds de lancering van de Visie in 2013 tot de afronding in 2018. Op grond van het eindverslag kan geconstateerd worden dat de meeste doelstellingen van de Visie 2018 gerealiseerd werden en dat met tevredenstelling kan worden geconcludeerd dat de CCR op doeltreffende wijze concreet aan de verduurzaming van de binnenvaart heeft kunnen bijdragen.

Om een getrouw beeld te schetsen van de werkzaamheden van CCR, CDNI en CASS ter bevordering van de verduurzaming van de binnenvaart mag niet alleen worden gekeken naar de vooruitgang die geboekt is en de moeilijkheden die zich daarbij op een gegeven moment voor elk afzonderlijk gebied hebben voorgedaan. Men moet de blik ook op de toekomst richten, want de CCR heeft immers eind 2017 enerzijds de [strategische oriëntaties](#) aangenomen, waarin de verduurzaming een centrale plaats inneemt, en anderzijds de vereiste politieke ondersteuning voor deze oriëntaties weten te krijgen door de ministeriële verklaring - de [“Verklaring van Mannheim”](#) - die op 17 oktober van dit jaar door de vertegenwoordigers van de ministers van de CCR-lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de binnenvaart werd goedgekeurd. Beide documenten zijn sterk op de toekomst gericht.

De Visie 2018, de strategische oriëntaties en de Verklaring van Mannheim vormen dus in feite een strategisch geheel waarin heel concreet wordt aangegeven waar het om draait als men de verduurzaming wil bevorderen. De meeste doelstellingen die voor de acht gebieden van de Visie 2018 werden vastgelegd, zijn terug te vinden in de twee andere genoemde documenten, en vaak zelfs uitdrukkelijker verwoord. Kijkt men naar het eerste gebied van de Visie 2018, veiligheid en betrouwbaarheid, dan dekt zich dat met het eerste punt dat in de strategische oriëntaties van de CCR genoemd wordt. Daar wordt de CCR namelijk opgeroepen om haar kernbevoegdheden, namelijk ten aanzien van de voorschriften op het gebied van de veiligheid, infrastructuur en milieu [...] te behouden en te ontwikkelen. Wat dit eerste gebied betreft, is het interessant om vast te stellen dat de ministers in de Verklaring van Mannheim in punt 4 van de verklaring wijzen op “de noodzaak van moderne, haalbare en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en binnenvaart”. Voor het tweede gebied, waar het gaat om scholing en kwalificaties, legt de CCR in de strategische oriëntaties de nadruk op het aannemen van voorschriften ter verbetering van de arbeidsomstandigheden en de sociale verzekering van het personeel in de binnenvaart. In de ministeriële verklaring wordt niet alleen in het al genoemde punt 4 maar ook in punt 7 door de ministers gewezen op “het belang van goed opgeleid personeel aan boord van de schepen”. De CCR wordt opgedragen “moderne en flexibele bemanningsvoorschriften uit te werken die tevens rekening houden met sociale overwegingen en met nieuwe technologieën die de arbeidsomstandigheden aan boord en aan de wal in snel tempo veranderen”.

Er wordt bovendien bij de CCR op aangedrongen om de werkzaamheden voort te zetten die samenhangen met het derde en vierde gebied van de Visie (brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen en van verontreinigende emissie in de atmosfeer en het water), terwijl in de strategische oriëntaties gewezen wordt op het blijven ondersteunen van doelstellingen en initiatieven voor de verduurzaming op nationaal, regionaal en internationaal vlak. Daarbij moet de nadruk worden gelegd op het streven naar emissiearme binnenvaartschepen tegen 2050 en het ondersteunen van de tenuitvoerlegging en uitbreiding van het CDNI. Kortom, dit strookt geheel en al met de oriëntaties die de ministers in Mannheim hebben vastgelegd en beklemtoond, als zij de CCR opdragen “met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichten van 2015 te verminderen,
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.”

Het vijfde gebied van de Visie, dat betrekking heeft op de randvoorwaarden ten aanzien van het milieu, komt ook aan bod in de strategische oriëntaties, want ook daar wordt de CCR opgedragen om haar bevoegdheden op het gebied van de infrastructuur te behouden en te ontwikkelen. Ten aanzien van de logistieke ketens (zesde gebied) wordt er bij de CCR op aangedrongen om de voordelen van de binnenvaart als essentiële vervoerswijze te versterken en de modal-shift in de richting van de binnenvaart te bevorderen (strategische oriëntaties). De ministers formuleren het zelfs nog krachtiger en dragen de CCR op de integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens te versterken. Het zevende gebied, waar het gaat om een betere handhaving van de sociale randvoorwaarden, is eveneens overgenomen, want de CCR moet zich inzetten voor de goedkeuring van bepalingen ter verbetering van de arbeidsomstandigheden en sociale verzekering van personen die werken in de binnenvaart, hetgeen tot uitdrukking wordt gebracht door een precisering met betrekking tot de bemanningsvoorschriften (“die tevens rekening houden met sociale overwegingen”). Het achtste gebied gaat over de beschikbaarheid van informatie. Het leidt geen twijfel dat het hierbij de bedoeling is dat de CCR een kenniscentrum is en blijft en dat de CCR voor alle gebieden die samenhangen met de binnenvaart het referentiepunt bij uitstek blijft. Het CDNI en het CASS staan los van de CCR en hun activiteiten worden niet altijd uitdrukkelijk genoemd, maar zowel de strategische oriëntaties als de ministeriële verklaring bevatten aspecten die binnen hun bevoegdheid vallen. De twee organisaties zullen blijven bijdragen aan de werkzaamheden binnen hun eigen remit.

Het naast elkaar plaatsen van de Visie 2018, de strategische oriëntaties van de CCR en de ministeriële verklaring van Mannheim maakt duidelijk, zoals uiteengezet, dat door de tenuitvoerlegging van de Visie 2018 de weg geëffend werd voor activiteiten die daarna een vaste plaats kregen in de strategische oriëntaties van december 2017 en nu geschraagd zijn door de ministeriële verklaring van oktober 2018. Zij vormen een geheel rond het centrale doel van de verduurzaming van de binnenvaart.

Tot slot moet er nog op gewezen worden dat de Visie 2018 gedeeltelijk ook tot doel had een bijdrage te leveren aan de tenuitvoerlegging van het Europese programma [Naïades II](#), waar het gaat om “hoogwaardig vervoer over de waterwegen, met een goede governance voor een doeltreffende, veilige binnenvaart, die geïntegreerd is in de intermodale keten, met goede werkgelegenheid voor gekwalificeerd personeel en de naleving van hoge milieunormen”. Wat dit betreft wordt de aandacht gevestigd op het mid-term progress report [rapport d'étape](#) van de diensten van de Europese Commissie over de tenuitvoerlegging van het programma in de periode 2014-2017. Het werd gepubliceerd in september 2018 en onderstreept dat ook hier de meeste maatregelen die voorzien waren op reglementair, beleidsmatig en financieel vlak verwezenlijkt werden, mede dankzij de bijdragen van de CCR, met name door het Comité CESNI, de marktobservatie en de werkzaamheden op het gebied van de infrastructuur. In dit mid-term report wordt tevens gewezen op de activiteiten die nog tot 2020 gaande zullen zijn in het kader van de voorzetting van het programma. Zoals bekend heeft de CCR een bijdrage geleverd aan dit rapport door middel van een marktverslag over de periode 2014-2017 dat in samenwerking met de Europese Commissie werd opgesteld in het kader van de activiteiten van de marktobservatie.

Algemeen overzicht over wat er tot nu toe gerealiseerd werd van de doelstellingen rond de 8 grote thema's van de Visie 2018

1. VEILIGHEID EN BETROUWBAARHEID

Uniforme technische voorschriften

In 2015 heeft de CCR een besluit aangenomen ter instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI). De instelling van dit nieuwe orgaan vloeit voort uit de wens van de Centrale Commissie en de Europese Unie om de governance op Europees vlak te versterken, met name daar waar het gaat om regelgeving voor de binnenvaart. In november 2015 heeft CESNI een eerste versie (2015/1) van de uniforme technische standaard voor binnenschepen in Europa (ES-TRIN) goedgekeurd. In deze standaard worden uniforme technische voorschriften vastgelegd die de veiligheid van binnenschepen moeten garanderen. De ES-TRIN-standaard is als zodanig niet rechtstreeks bindend. De standaard zal pas van toepassing zijn, wanneer de CCR, de Europese Unie en andere internationale organisaties, alsook de lidstaten van de CCR en de EU, daar in hun respectieve regelgeving naar verwijzen. In juli 2017 heeft CESNI een tweede versie (2017/1) van ES-TRIN goedgekeurd. Deze heeft de CCR in december 2017 in haar regelgeving opgenomen (inwerkingtreding van ES-TRIN 2017/1 bij Besluit 2017-II-15, 19 en 20). De Europese Unie heeft aangekondigd in maart 2018 een gedelegeerde handeling aan te willen nemen om de verwijzing naar ES-TRIN (2017/1 in plaats van 2015/1) te actualiseren in de EU-regelgeving (Richtlijn (EU) 2016/1629).

Guide of good practices over de stabiliteit van containerschepen

Om de veiligheid in de Rijnvaart nog verder te verhogen en rekening houdend met de specifieke kenmerken van het containervervoer, heeft de CCR in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven (EBU, ESO) en AQUAPOL, een guide of good practices gepubliceerd over de stabiliteit van containerschepen, waar het bedrijfsleven een voorstel voor uitgewerkt had. Het bedrijfsleven weet immers welke good practices er bestaan om een mouw te passen aan de onnauwkeurigheden in de gewichten van de vervoerde containers. Het aantal ongelukken in verband met containers is dankzij deze best practices relatief gering. Dit is van groot belang, aangezien dergelijke ongelukken bijzonder ernstige gevolgen voor de scheepvaart kunnen hebben en zelfs tot volledige stremmingen kunnen leiden. Deze guide of good practices is in 2017 door de CCR gepubliceerd en heeft veel gehoor gevonden in de binnenvaart.

Verplichte uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus

Vanaf 1 december 2014 geldt op de Rijn een algemene verplichting voor de uitrusting met en het gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem). Dit Inland AIS-toestel moet permanent ingeschakeld zijn en mag uitsluitend in een zeer beperkt aantal situaties worden uitgeschakeld. Inland AIS, een systeem dat zijn oorsprong heeft in de zeevaart, verzendt de positie van een schip en een aantal andere gegevens die van belang zijn voor de veiligheid, automatisch naar de andere schepen. Inland ECDIS is een systeem dat met behulp van een elektronische scheepvaartkaart voor de binnenvaart belangrijke informatie zichtbaar maakt. Dankzij AIS, kan ECDIS (of een vergelijkbaar systeem dat kaarten kan weergeven) ook informatie verstrekken over schepen die zich in de nabijheid bevinden. Als elk schip op de waterwegen over Inland AIS en Inland ECDIS (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) beschikt, kan elke schipper op zijn elektronische vaarkaart aflezen waar alle schepen zich bevinden, samen met de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Deze twee technische voorzieningen in het kader van RIS leiden tot een significante verhoging van de veiligheid en vormen samen niet alleen een nuttig instrument voor de schipper om beslissingen te kunnen nemen, maar dragen tevens bij aan een betere verkeersafwikkeling.

Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle schepen die containers vervoeren

Op 1 januari 2010 werd een verplichting tot elektronisch melden op de Rijn ingevoerd voor schepen en samenstellen die meer dan 20 containers vervoeren of ten minste één container met gevaarlijke goederen. Op 1 december 2015 werd de meldplicht uitgebreid tot alle schepen die containers vervoeren en op 1 december 2018 zal deze plicht eveneens gaan gelden voor alle tankschepen. Dit besluit leidde tot een verlichting van de administratieve taken van schippers en het personeel van de verkeersposten, terwijl toch een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart kon worden gewaarborgd. Gezien de voordelen van het elektronisch melden en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, is de CCR van plan deze verplichting uit te breiden tot alle schepen en samenstellen die zich tot nu toe alleen via marifoon moeten melden.

2. BEROEPSOPLEIDING EN -KWALIFICATIE

De beroepskwalificaties moderniseren

Het moderniseren van de scheepvaartopleidingen en de kwalificaties van het scheepvaartpersoneel en het aantrekkelijker maken van de beroepen zijn doelstellingen die volledig werden gehaald in het kader van de vruchtbare samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie die op een nieuwe leest werd geschoeid. Het doel van deze samenwerking is de rechtskaders die van toepassing zijn op de Rijn en in Europa, te vereenvoudigen en te harmoniseren en tegelijkertijd een hoog veiligheidsniveau te garanderen. Dit wil men realiseren door voor het voltallige scheepvaartpersoneel de vereiste competenties vast te leggen. De nieuwe maatregelen, die een nieuw tijdperk voor de binnenvaart inluiden, moeten niet alleen de mobiliteit van de werknemers verhogen, maar ook de banen in de sector aantrekkelijker maken en de veiligheid van de binnenvaart verhogen.

Zowel voor de Rijnvaart als in de Europese Unie wordt er gewerkt aan een nieuw rechtskader voor de beroepskwalificaties. Deze kaderregelgeving zal de veertien CESNI-standaarden, die op 8 november 2018 zijn aangenomen, omvatten (CESNI - Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart). Dit geharmoniseerde kader zal de toegang tot beroepskwalificaties vereenvoudigen en de beroepen in de binnenvaart aantrekkelijker maken, wat naar alle verwachtingen zal leiden tot een adequaat aanbod aan arbeidskrachten. Ook andere rivierencommissies en de ECE/VN hebben al belangstelling getoond voor deze nieuwe regelgeving.

Na gezamenlijke werkzaamheden met de Centrale Commissie met het oog op de modernisering van de kwalificaties van het personeel, is op 17 januari 2018 Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG in werking getreden. Tegelijkertijd is de Centrale Commissie begonnen met een omvangrijke herschikking van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). De CESNI-werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP) heeft veertien standaarden opgesteld waarin is vastgelegd over welke competenties het scheepvaartpersoneel moet beschikken en aan welke criteria met betrekking tot de medische geschiktheid zij moeten voldoen. De definitieve goedkeuring van deze standaarden door het Comité CESNI heeft op 7 november 2018 te Praag plaatsgevonden. Deze standaarden hebben betrekking op:

- de schippers (leidinggevend niveau) en voor het eerst de matrozen (uitvoerend niveau);
- de praktijkexamens en vaarsimulators;
- de radarvaart;
- de vaart op binnenwateren van maritieme aard;
- de deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en de deskundigen voor de passagiersvaart;
- de lichamelijke en geestelijke geschiktheid;
- de geharmoniseerde modeldocumenten, met name de vaarbewijzen/patenten, die momenteel in ontwikkeling zijn.

CESNI zal ook geharmoniseerde modelversies ontwikkelen voor de vaarbewijzen, dienstboekjes en vaartijdenboeken.

De gecoördineerde en geharmoniseerde tenuitvoerlegging is voorzien voor uiterlijk 2022.

Deze reglementaire maatregelen zijn een gevolg van de jarenlange inzet van de CCR om de opleidingen en kwalificaties van het scheepvaartpersoneel te moderniseren en de beroepen aantrekkelijker te maken om zo een adequaat aanbod aan arbeidskrachten te garanderen. Tijdens het congres "Bundelen van de competenties voor een duurzame binnenvaart" in 2013 stonden de schippers dan ook centraal.

De CCR werkt volledig vanuit een Europees perspectief en heeft sinds het einde van de jaren 90 haar expertise verruimd tot het Europees kader, te beginnen met de erkenning van de vaartijden niet alleen op de Rijn, maar in de hele EU. De CCR heeft de basis gelegd voor een Europese samenwerking door vanaf 2008 administratieve overeenstemmingen te sluiten met zeven andere Europese landen (Oostenrijk, Bulgarije, Hongarije, Polen, Republiek Tsjechië, Roemenië, Slowakije) die hebben geleid tot de erkenning van hun vaarbewijzen, dienstboekjes, scholen (Republiek Tsjechië en Roemenië) en vaartijdenboeken (Oostenrijk).

De belangrijke werkzaamheden van de Centrale Commissie met het oog op de modernisering van de regelgeving, met name met betrekking tot de vaarsimulatoren, LNG (Besluit 2015-I-7), de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en de competentietabellen, zijn volledig geïntegreerd in het nieuwe wettelijk kader en de werkzaamheden van CESNI. De erkenning van scholen en de aanvullende scholing voor de bemanning aan boord van schepen die op LNG varen, is dan ook gericht op een scholing en toetsing van vaardigheden en omvat een theoretisch en praktijkgedeelte, alsook een examen.

De standaarden met betrekking tot de beroepskwalificaties worden, sinds de instelling van het Comité in 2015, opgesteld door CESNI, waar de knowhow van de CCR (het eerste Patentreglement dateert uit 1922) en de betrokken EU-lidstaten wordt gebundeld.

Met betrekking tot de bemanning van schepen, de vaar- en rusttijden en het gebruik van nieuwe technologie ter verbetering van de controles heeft de CCR in november 2014 een rondetafelconferentie met de sociale partners georganiseerd die enerzijds, op korte termijn, heeft geleid tot aanpassingen in de regelgeving om de bestaande regels te versoepelen. Anderzijds is duidelijk geworden dat er op middellange termijn breder onderzoek zou moeten worden gedaan naar de manier waarop de arbeidsbelasting in de binnenvaart in de loop van de tijd veranderd is. De sociale partners zouden hierbij de leiding kunnen nemen.

Deze initiatieven hebben aanleiding gegeven tot verschillende wijzigingen van het RSP: de functie matroos-motordrijver werd geschrapt, er wordt in de bemanningstabellen meer rekening gehouden met de leerlingen, de regels voor het varen met grote samenstellen en hechte samenstellingen werden vereenvoudigd en dagtochtschepen hebben voortaan de mogelijkheid de minimumbemanning aan te passen in functie van het aantal passagiers aan boord (Besluit 2016-II-9). Bovendien wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een wijziging die het mogelijk moet maken rust te nemen tijdens de vaart. Afgezien hiervan zijn de sociale partners, met de steun van de CCR en de financiering van de Europese Commissie, begonnen met het algemene onderzoek naar de evolutie van de arbeidsbelasting "TASCS" (Towards A Sustainable Crewing System). De resultaten van dit onderzoek worden begin 2019 verwacht en zullen in het Comité STF en de werkgroep CESNI/QP worden voorgesteld en besproken.

Vereiste talenkennis

Met betrekking tot de vereiste talenkennis, die van belang is om de communicatie in en dus ook de veiligheid van de binnenvaart te verbeteren, heeft de werkgroep Politierglement een beperkt aantal zinnen geïdentificeerd die beschouwd kunnen worden als “minimumtalenkennis”. De zinnen hebben betrekking op situaties die voor de veiligheid van de scheepvaart de grootste risico's met zich meebrengen. Deze zinnen zijn opgenomen in het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, regionaal deel (Bazel – open zee en Moezel), punt 4, waarvan de meest recente versie kan worden geraadpleegd op de website van de CCR. De aanbevolen uitdrukkingen voor de vaart zijn daarin weergegeven in het Duits, Frans, Nederlands en Engels.

Daarnaast werd ook de applicatie "SINCP" (Standard Inland Navigation Communication Phrases) ontwikkeld. Deze app bevat standaardzinnen en wordt gratis ter beschikking gesteld (beschikbaar voor iOS en Android). In het volgende werkprogramma van CESNI is de ontwikkeling van niet-bindende CESNI-standaarden voorzien. Daarnaast zou de mogelijkheid kunnen worden onderzocht om nog meer standaardzinnen voor de binnenvaart toe te voegen.

3. BRANDSTOFGERBRUIK EN UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN

De CCR heeft besloten haar inspanningen voor de vermindering van het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen voort te zetten, wat ook tot uiting komt in het werkprogramma van het Comité Reglement van Onderzoek (zie Besluit 2017-II-10), met name de actualisering van het situatieverslag.

4. EMISSIE VAN VERONTREINIGENDE STOFFEN IN DE ATMOSFEER EN HET WATER

Reglementair kader voor het gebruik van LNG als “reguliere” brandstof

De CCR heeft haar reglementair kader aangepast om vloeibaar aardgas (LNG) in de Rijnvaart naast diesel als een “reguliere” brandstof te gebruiken. Uit verschillende nationale en Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten is naar voren gekomen dat vloeibaar aardgas (LNG) voor de binnenvaart als een zeer geschikte brandstof kan worden beschouwd. De prijs per energie-eenheid is vrij laag, de calorische waarde hoog en bij verbranding is deze brandstof in principe klimaat- en milieuvriendelijker dan diesel. Nadat in het kader van proefprojecten ervaring was opgedaan met binnenschepen die LNG als brandstof gebruiken, heeft de CCR in 2015 een juridisch kader voor LNG tot stand gebracht door in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) hoogstaande standaarden op te nemen die niet alleen de veiligheid van de binnenvaart garanderen, maar ook technologische innovatie bevorderen. In oktober 2015 werd bovendien de rechtszekerheid verder verhoogd door de publicatie van de versie 1.0 van de standaard voor de checklist voor het bunkeren van LNG met behulp van een tankwagen. De CCR bekrachtigt hierdoor haar actieve rol bij de totstandkoming van een reglementair kader voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen en steunt op deze wijze de inspanningen van het bedrijfsleven om te komen tot een reductie van de schadelijke stoffen en de uitstoot van broeikasgassen.

Momenteel worden ook andere oplossingen in overweging genomen, zoals alternatieve brandstoffen en energie (methanol, waterstof, elektrische mobiliteit...). Er zijn vergunningen afgegeven voor proefprojecten, zodat er meer ervaring kan worden opgedaan met deze nieuwe technologie, er meer duidelijkheid kan komen over de verwachte voordelen en de gevolgen voor het veiligheidsniveau kunnen worden ingeschat. De CCR is voornemens om in de komende jaren in samenspraak met CESNI te werken aan een aanpassing van het reglementair kader.

Overwegingen in het licht van de Europese regelgeving inzake verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines

De CCR heeft ook de werkzaamheden in de Europese Unie met betrekking tot de ontwikkeling van een nieuwe verordening inzake de verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines (Verordening (EU) 2016/1628), die met name op binnenschepen van toepassing zal zijn, op de voet gevolgd. Deze nieuwe voorwaarden voor de verlaging van de uitstoot van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes zijn bedoeld om het ecologisch concurrentievermogen van de binnenvaart te handhaven door oplossingen te promoten die zowel technologisch als financieel haalbaar zijn. Na de goedkeuring van de voornoemde verordening heeft de CCR besloten haar reglementaire kader aan te passen (Besluit 2017-II-20).

Netwerk van ontvangstinrichtingen

De ontvangstinrichtingen voor het afval van Deel A (olie- en vethoudend afval) en Deel C (overig afval) alsook de aangeboden diensten worden op de website van het CDNI aangegeven door middel van een interactieve kaart die toegankelijk is voor de schippers en het publiek. De kaart wordt regelmatig bijgewerkt en maakt geolocatie mogelijk om de dichtstbijzijnde inrichting te identificeren.

Website van het CDNI: <https://www.cdni-iwt.org>

Geharmoniseerd regelgevingskader op internationaal niveau voor de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading sinds juni 2017

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen heeft in juni 2017 een besluit tot wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en van de Uitvoeringsregeling bij dit Verdrag aangenomen.

Uit de ramingen in het kader van uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat deze wijziging 95% van de schadelijke ontgassing door schepen in de atmosfeer zal voorkomen binnen het geografische toepassingsgebied van het Verdrag en dus een aanzienlijke verbetering zal inhouden voor het milieu en de duurzaamheid van het goederenvervoer over de waterweg.

Het verbod tot ontgassing zal progressief zijn om de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur en relevante logistieke oplossingen mogelijk te maken, zoals het gebruik van dedicated of verenigbare transporten.

Deze wijziging, de eerste sinds de ondertekening van het CDNI in 1996, zal in werking treden wanneer de Verdragsluitende Partijen de lopende nationale ratificatieprocedures hebben afgerond.

Financiering van milieuvriendelijkere voortstuwingssystemen

In nauwe samenwerking met de andere CCR-comités heeft het Economisch Comité van de CCR de kwestie van de financiering van milieuvriendelijkere voortstuwingssystemen uitgebreid besproken. Dit gebeurde in het bijzonder in het licht van de vereisten van de NRMM-verordening van de EU met betrekking tot het in de handel brengen van nieuwe binnenvaartmotoren, en meer in het algemeen in de context van de financiering van de vergroening van de binnenvaart. In juli 2018 werd er een buitengewone vergadering georganiseerd, waaraan tal van belanghebbenden, deskundigen en vertegenwoordigers van de CCR-lidstaten hebben deelgenomen, met als doel korte- en langetermijnoplossingen voor de financiering te identificeren. De werkzaamheden rond dit thema worden voortgezet in het Economisch Comité.

5. VERANDERENDE RANDVOORWAARDEN TEN AANZIEN VAN HET MILIEU

In het licht van de duurzaamheidsdoelstellingen waarvoor het Comité Infrastructuur en Milieu het coördinerende orgaan is (prestatievermogen van de infrastructuur, internationale coördinatie van de geïntegreerde planning en beheer van de waterwegen in economisch opzicht), moet erop gewezen worden dat de CCR-lidstaten zich grote inspanningen getroosten om het prestatievermogen van de infrastructuur van de Rijn als waterweg te behouden en te verbeteren. Hiervoor worden telkens weer talrijke maatregelen getroffen, waarvan de belangrijkste in het kader van de CCR internationaal gecoördineerd worden. De CCR heeft zich in haar Visie 2018 tot doel gesteld om voortaan bij deze internationale coördinatie tegen de achtergrond van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water maatregelen die samenhangen met het waterbeheer in de overwegingen mee te nemen en, rekening houdend met de eisen die de binnenvaart aan de waterwegen stelt, mogelijke afbakening te formuleren. De CCR speelt in dit kader een actieve rol voor een gecoördineerde implementatie van de TEN-T-verordening¹ en de Kaderrichtlijn Water en werkt hierbij samen met andere rivierencommissies, waaronder met name de ICBR genoemd kan worden.

De internationale coördinatie zal ook de initiatieven op het vlak van de EU voor de ontwikkeling van de TEN-T-corridor "Rijn-Alpen" en de bepaling van een "Good Navigation Status" de nodige plaats inruimen.

De CCR heeft in dit kader de intentie om samen met andere Europese staten en rivierencommissies een correspondentiegroep in te stellen voor de ontwikkeling van voorstellen met betrekking tot doelstellingen die beter aangepast zijn aan rivieren en kanalen, bijvoorbeeld voor de vaargeuldiepte, de doorvaarthoogten van bruggen en de beschikbaarheid van infrastructuur, en voor de opstelling van voorstellen om het begrip van de Good Navigation Status te verbeteren. De CCR zal de implementatie van de Good Navigation Status en de Verordening betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk actief blijven steunen.

Deze initiatieven bestonden nog niet op het moment dat de Visie 2018 werd opgesteld.

¹ Verordening betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (EU 1315/2013)

6. LOGISTIEKE KETENS

Analyse en actieprogramma voor een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens in het achterland

Het Economisch Comité van de CCR heeft in 2014 een analysedocument en een actieplan gepresenteerd voor een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens van het vervoer van en naar het achterland van zeehavens en het continentaal vervoer. In deze context staan de integratie in en de participatie van de binnenvaart bij de tenuitvoerlegging van de multimodale corridors van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) centraal. Als belanghebbende in het corridorforum Rijn-Alpen is de CCR voorstander van maatregelen die een betere fysieke, elektronische en organisatorische verstrengeling van de binnenvaart met andere vervoersdragers mogelijk maken. Ook tussen 2016 en 2018 heeft de CCR aan de bijeenkomsten van dit forum deelgenomen, iets wat zij in de toekomst zal blijven doen omdat dit forum van cruciaal belang is om de binnenvaart in het Rijngebied te promoten. Het succesvol versterken en ondersteunen van de rol van de binnenhavens als trimodale overslagplaatsen is naar voren gekomen als een doorslaggevende factor bij de verbetering van de coördinatie en samenwerking tussen verschillende schakels in de logistieke keten zodat multimodale logistieke oplossingen waarbij een beroep gedaan wordt op de binnenvaart nog aantrekkelijker worden. De CCR heeft de samenwerking met de Rijn-Alpen-corridor voortgezet en zelfs nog versterkt, met name door middel van regelmatige contacten met de TEN-T-coördinator voor de Rijn-Alpen-corridor, wiens mandaat in 2018 werd verlengd. In maart 2016 heeft de CCR een rondetafelconferentie georganiseerd over de toekomst van de binnenvaart in de Rijn-Alpen-corridor en in 2017 twee werkgroepen over de binnenwateren en -havens in het kader van de Rijn-Alpen-corridor. De CCR neemt ook deel aan de vergaderingen van de Interregionale Alliantie voor de Rijn-Alpen-corridor (EGTS), die in 2015 werd opgericht om de transnationale samenwerking tussen de verschillende partners in deze corridor te vergemakkelijken en de verdere ontwikkeling van de corridor te bevorderen.

In haar hoedanigheid van internationaal platform zal de CCR de overdracht van succesvolle initiatieven van publieke en private actoren ondersteunen en zich inzetten voor het volledig benutten van het potentieel van de waterwegen in de multimodale Europese vervoerscorridors.

De onderwerpen multimodaliteit en logistiek en de integratie van de binnenvaart in het Europese vervoerssysteem komen ook regelmatig aan bod in de werkzaamheden van de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart.

7. HANDHAVING VAN SOCIALE RANDVOORWAARDEN

Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat

Daarnaast heeft het Comité Binnenvaartrecht van de CCR, in samenwerking met het Centrum voor de sociale zekerheid voor Rijnvarenden (CASS), een "Aanbeveling met betrekking tot de afgifte van een Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat" opgesteld, die voorstellen bevat met betrekking tot de elektronische aanvraagdossiers voor het verkrijgen van de genoemde verklaringen, alsook herziene formulieren. De Rijnvaartverklaring bevestigt dat men het recht heeft om deel te nemen aan de Rijnvaart. De aanbeveling is bestemd voor de nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van deze documenten en wijst op de controles die moeten worden verricht om fraude zo efficiënt mogelijk tegen te gaan, met name wanneer eigenaar en exploitant zich in verschillende verdragsluitende staten bevinden. Het aanvraagformulier voor het verkrijgen van een exploitatiecertificaat omvat daarom vragen die het mogelijk maken te verifiëren of de exploitant van het schip wel degelijk de persoon is die het schip voor eigen rekening en eigen risico exploiteert, met andere woorden, of hij de persoon is die gemachtigd is om de beslissingen met betrekking tot het financiële en commerciële beheer van het schip te nemen. De aanbeveling, aanvraagdossiers en herziene formulieren kunnen rechtstreeks worden gedownload van de CCR-website.

Deze aanbeveling heeft een bijzonder belang voor het CASS, want de vraag welk sociaalzekerheidsstelsel voor de werknemers aan boord van toepassing is, hangt af van een correcte vaststelling wie de exploitant is. Sinds de toepassing van Verordening (EG) nr. 883/2004, is het Rijnvaartverdrag niet langer van toepassing tussen de verdragsluitende partijen die ook lid van de Europese Unie zijn (B, D, F, L, NL). De verdragsstaten bij het Rijnvaartverdrag die ook lid van de Europese Unie zijn, hebben op basis van artikel 16, eerste lid, van Verordening (EG) 883/2004 echter de "Overeenkomst betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving" gesloten (Uitzonderingsovereenkomst betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving), die van kracht werd op 11 februari 2011 en vanaf 1 mei 2010 van toepassing is. Zwitserland heeft besloten Verordening 883/2004 vanaf 1 april 2012 toe te passen en is ook partij bij de Uitzonderingsovereenkomst geworden. Recentelijk, in augustus 2018, hebben vijf landen die de Uitzonderingsovereenkomst hebben getekend (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en Luxemburg) en Liechtenstein een tweede Aanvullende Overeenkomst bij de Uitzonderingsovereenkomst gesloten. Tussen deze landen onderling is de Uitzonderingsovereenkomst op 1 september 2018 in werking getreden. Er wordt op gewezen dat in de Uitzonderingsovereenkomst is geregeld dat de zetel van de exploitant bepalend is voor het vaststellen van de toepasselijke socialezekerheidswetgeving. Daarom is het belangrijk dat fraudemogelijkheden met betrekking tot de identificatie van de exploitant worden tegengegaan. In deze context zijn de CCR en het CASS voornemens de autoriteiten die de Rijnvaartverklaringen afgeven, te bevragen om onder meer te achterhalen welke problemen zij ondervinden en daarvoor de gepaste maatregelen te treffen, met als doel een zo uniform mogelijke toepassing van de aanbeveling te garanderen.

Unieke aanwijsregel voor de sociale zekerheid

Het CASS pleit bovendien voor de invoering van een unieke regel voor aansluiting bij de sociale zekerheid voor alle personeelsleden die op de Europese binnenwateren werken. Een aanwijsregel waarbij van de vestigingsplaats van de exploitant wordt uitgegaan, vormt volgens het CASS de ideale basis voor een dergelijke uniforme aanwijsregel. Een document hierover is aan de Administratieve Commissie voor de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels van de Europese Commissie (CACSS) gericht, maar heeft geen gevolg gekregen. De sociale partners (EBU, ESO, ETF) blijven dit initiatief echter steunen en blijven nadenken over een andere manier om een dergelijke uniforme aanwijsregel in te voeren.

8. **INFORMATIE**

Lancering van een eigen website voor het observatorium voor de binnenvaart in Europa

De CCR heeft in 2014 op www.inland-navigation.org een Observatorium voor de binnenvaart in Europa ingericht. Dit Observatorium biedt, in een aantrekkelijke grafische vorm, nuttige informatie over de thema's innovatie, logistieke ketens, infrastructuur, veilig vervoer, bemanning, kwalificaties, regelgeving en duurzaamheid. Op deze wijze kunnen belanghebbende partijen aan de hand van interactieve kaarten informatie vinden over de vooruitgang bij de invoering van LNG of over opleidingsmogelijkheden in de binnenvaart. Dit Observatorium is echter sinds 2017 niet meer geüpdatet, met name door een gebrek aan middelen.

Vernieuwingen rond de marktobservatie voor de Europese binnenvaart

Sinds begin 2016 is ook de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart in een nieuw jasje gestoken. In samenwerking met de Europese Commissie publiceert de CCR op www.inland-navigation-market.org vier rapporten per jaar. De nieuwe, digitale versie van de Marktobservatie biedt een intuïtieve en snelle toegang tot relevante informatie via computer, tablet of smartphone. Alle marktanalyses zijn beschikbaar in het Engels, Frans, Duits en Nederlands. Ook de lay-out en het format van de verschillende rapporten evolueren voortdurend, hetgeen de kwaliteit van de rapporten ten goede komt en ze voor zo veel mogelijk mensen toegankelijk maakt.

De CCR levert met deze permanente observatie en via het verstrekken van informatie over het economische prestatievermogen evenals de structurele en conjuncturele tendensen in de binnenvaart een belangrijke bijdrage aan de strategische besluitvorming van beleidsmakers, bedrijfsleven en overheidsdiensten.

Tussen 2016 en 2018 zijn het informatieaanbod van de CCR en de website www.inland-navigation-market.org geoptimaliseerd om beter te beantwoorden aan de specifieke behoeften van publieke en private actoren evenals het grote publiek. De jaarverslagen van de Marktobservatie over 2017 en 2018 bevatten verschillende nieuwe thematische hoofdstukken over:

- in 2017, de werking en structuur van de binnenvaartmarkt en de economische voorwaarden voor de vergroening,
- in 2018, de nieuwe groeikansen voor de binnenvaart, zoals de stedelijke logistiek en biomassa.

In het kader van het tussentijdse rapport over de tenuitvoerlegging van het NAIADES II-programma heeft de CCR in 2018 ook een rapport van de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart opgesteld over de periode 2014-2017, dat in september 2018 is gepubliceerd. Voor eind 2018 zal bovendien de laatste hand worden gelegd aan een rapport over multimodaliteit.

De CCR werkt nu ook nauwer samen met verschillende organisaties, in het bijzonder ESO en EBU, die regelmatig worden geraadpleegd bij het opstellen van de jaarrapporten en meewerken aan de kwaliteitsevaluatie van deze rapporten. Hetzelfde kan worden gezegd over de samenwerking met de partnerinstellingen, zoals de Europese Commissie, Eurostat, de nationale bureaus voor de statistiek en de rivierencommissies.

In de toekomst wil de CCR voor haar verschillende rapporten uit nog meer statistische bronnen putten en meer uiteenlopende onderwerpen behandelen. Daarnaast wil de CCR de geografische reikwijdte van het rapport, alsook haar lezerspubliek uitbreiden, om zo de Europese dimensie van de rapporten te blijven versterken.

PROTOCOL 7

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR), artikelen 1.22 en 1.22a, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), artikel 1.06, en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), artikel 1.02

1. De artikelen 1.22, derde lid, van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP betreffen alle voorschriften van tijdelijke aard. Artikel 1.22, eerste en tweede lid, van het RPR voorziet bovendien de mogelijkheid voor een bevoegde autoriteit om maatregelen te nemen voor een bepaalde duur.
2. Dit besluit beoogt een geharmoniseerde redactie tot stand te brengen van de bepalingen inzake de mogelijkheid om voorschriften van tijdelijke aard aan te nemen die in de drie reglementen van de CCR is voorzien. Voor dit doel introduceert het besluit een nieuw artikel 1.22a voor het RPR en worden de artikelen 1.22 van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP gewijzigd.
3. Wat het eerste punt betreft, wordt in artikel 1.22 van het RPR, getiteld "Voorschriften van tijdelijke aard", in de huidige formulering in feite verwezen naar twee soorten voorschriften, die verschillend in aard zijn. Het derde lid van dit artikel voorziet de mogelijkheid voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart om voorschriften van tijdelijke aard vast te stellen (zoals in het ROSR en het RSP). Het eerste en tweede lid van ditzelfde artikel betreffen de situatie waarin deze voorschriften worden uitgevaardigd door een bevoegde autoriteit. Het doel van dit besluit is dan ook om de twee componenten van het huidige artikel 1.22 van het RPR te scheiden door een nieuw artikel 1.22a in het RPR op te nemen dat de voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie betreft, terwijl die van de bevoegde autoriteit geregeld blijven in artikel 1.22 van het RPR. De voorkeur ging uit naar de oplossing waarbij artikel 1.22 wordt voorbehouden aan de voorschriften van de bevoegde autoriteit, aangezien op nationaal niveau de bevoegde autoriteiten vaak verwijzen naar deze bepaling. Op deze wijze blijft deze verwijzing stabiel en toepasselijk. De scheiding van de twee componenten van artikel 1.22 van het RPR en dus de verplaatsing van de inhoud van het derde lid naar een nieuw artikel 1.22a heeft een wijziging van de huidige titel van artikel 1.22 van het RPR noodzakelijk gemaakt.
4. Wat het tweede punt betreft en hoewel de artikelen 1.22, derde lid, van RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP alle voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie betreffen, is de huidige formulering van deze artikelen niet geharmoniseerd (noch wat de inhoud, noch wat de verschillende taalversies betreft), zonder dat dit gerechtvaardigd is. Dit besluit beoogt deze tekortkoming op te heffen. Om deze reden zijn de volgende wijzigingen aangebracht.
5. De eerste wijziging betreft de Nederlandse versie van de bedoelde bepalingen. De voorkeur is uitgegaan naar het gebruik van de term "vaststellen" in de drie reglementen. Op deze wijze wordt niet alleen één en dezelfde term gebruikt in de artikelen 1.22a van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP, maar sluit het gebruikte begrip tevens aan bij zowel de Duitse versie (in de drie reglementen wordt de term "beschließen" gebruikt) als de Franse versie (in de drie reglementen wordt de term "adopter" gebruikt).
6. De tweede wijziging betreft de Franse versie van de artikelen 1.22a van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP. De uitdrukking "prendre des mesures pour apporter des modifications urgentes au présent règlement" wordt vervangen door "déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement" om zo goed mogelijk aan te sluiten bij zowel de Duitse versie ("in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen") als de Nederlandse versie ("in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten").

7. De derde wijziging betreft alle taalversies. De titel van de artikelen 1.22a van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP wordt gewijzigd. Voor deze drie bepalingen wordt voortaan een identieke titel gebruikt, die expliciet duidelijk maakt dat het gaat om voorschriften "van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart".
8. De vierde wijziging betreft alle taalversies van de artikelen 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP. De verwijzing naar "de technische ontwikkeling van de binnenscheepvaart" wordt geschrapt, aangezien deze niet in het huidige artikel 1.22, derde lid, van het RPR staat.
9. De vijfde wijziging betreft alle taalversies en alle aangehaalde artikelen. De tekst "Deze tijdelijke voorschriften worden in alle Rijnsoeverstaten en België op hetzelfde tijdstip in werking gesteld en worden onder dezelfde voorwaarden buiten werking gesteld" die de laatste zin vormt van de huidige redactie van de bepalingen inzake de voorschriften van tijdelijke aard in de drie reglementen wordt geschrapt. Deze precisering heeft overeenkomstig de analyse van het Comité Binnenvaartrecht geen bestaansgrond meer.
10. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de Centrale Commissie (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De wijzigingen in de bijlage hebben twee doelstellingen:

- de eerste doelstelling is de opheffing van een leesmoeilijkheid van het huidige artikel 1.22 van het RPR;
- de tweede doelstelling is de harmonisatie van de drie reglementen van de CCR met betrekking tot de bepalingen inzake de mogelijkheid voor de Centrale Commissie om voorschriften van tijdelijke aard vast te stellen.

Consequenties van deze wijzigingen

De scheiding van de twee componenten van het huidige artikel 1.22 van het RPR en de verplaatsing van het derde lid van deze bepaling naar een nieuw artikel 1.22a houdt geen wijziging in van de inhoud van deze bepaling. Ook de andere beoogde wijzigingen van de artikelen 1.22 van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP houden geen wijziging van de inhoud van deze bepalingen in. De verschillende wijzigingen dragen echter bij, door de splitsing van de inhoud van artikel 1.22 van het RPR in twee bepalingen, aan de verduidelijking van de toepasselijke bepalingen enerzijds en, door de wijzigingen van de artikelen 1.22, derde lid, van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP, aan de redactionele afstemming van de drie reglementen van de CCR anderzijds.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

De bepalingen zouden ongewijzigd blijven en de leesproblemen van artikel 1.22 van het RPR alsook de inconsistenties tussen de artikelen 1.22 van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP zouden in stand blijven.

Besluit

De Centrale Commissie,

met het doel de leesbaarheid en de consistentie van haar reglementen te verbeteren,

op voorstel van haar Comité Binnenvaartrecht, haar Comité Politierglement, haar Comité Reglement van onderzoek en haar Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

neemt de in de bijlage opgevoerde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2019.

Bijlage

Rijnvaartpolitiereglement (RPR)

1. Artikel 1.22 wordt als volgt gewijzigd:

a) De titel komt als volgt te luiden:

"Voorschriften van tijdelijke aard van de bevoegde autoriteit"

b) De eerste en tweede leden komen als volgt te luiden:

"1. De schipper moet de voorschriften van tijdelijke aard naleven die in bijzondere gevallen met het oog op de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart door de bevoegde autoriteit worden vastgesteld en die door middel van een bekendmaking zijn afgekondigd.

2. Deze voorschriften kunnen met name verband houden met werken die in de vaarweg worden uitgevoerd, met militaire oefeningen, met openbare evenementen in de zin van artikel 1.23 of met de gesteldheid van de vaarweg. Krachtens deze voorschriften kan op bepaalde gedeelten, waar bijzondere voorzorgsmaatregelen worden vereist en die door tonnen, bakens of andere tekens of door het opstellen van waarschuwingsposten zijn aangeduid, het varen des nachts of het varen met schepen met te grote diepgang worden verboden."

2. Na artikel 1.22 wordt als volgt het artikel 1.22a toegevoegd:

"Artikel 1.22a

Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard vaststellen met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren, wanneer het noodzakelijk wordt geacht om

- a) in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten dan wel
- b) proefnemingen mogelijk te maken, waardoor de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden aangetast."

Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)

Artikel 1.06 komt als volgt te luiden:

"Artikel 1.06

Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard vaststellen met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren, wanneer het noodzakelijk wordt geacht om

- a) in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten dan wel
- b) proefnemingen mogelijk te maken, waardoor de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden aangetast."

Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

Artikel 1.02 komt als volgt te luiden:

"Artikel 1.02

Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard vaststellen met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren, wanneer het noodzakelijk wordt geacht om

- a) in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten dan wel
- b) proefnemingen mogelijk te maken, waardoor de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden aangetast."

PROTOCOL 8

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 strafmaat tot 25.000 euro voor de overtredingen van de politievoorschriften inzake de scheepvaart, 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	Neerlegging van de opzeggingsakte
DUITSLAND ¹	9 maart 1999	7 juni 2018
BELGIË		
FRANKRIJK		
LUXEMBURG ²	8 juli 1993	7 juni 2018
NEDERLAND ³	16 april 1997	7 juni 2018
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, ofwel in dit geval 1 juli 2019.

Deelnemende staten	Ondertekening	Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding
Duitsland ¹	11 juli 2013	ratificatie 27 september 2018
Oostenrijk		
België	27 september 2012	-
Bulgarije		-
Frankrijk	27 september 2012	-
Hongarije		toetreding 7 maart 2018
Luxemburg	27 september 2012	ratificatie 25 september 2014
Nederland ²	29 november 2012	aanvaarding 7 juni 2018
Polen	3 december 2013	
Servië	18 juni 2013	ratificatie 18 juni 2013
Slowakije		
Zwitserland		

¹ **Voorbehoud van Duitsland**

De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, van het Verdrag het recht voor de bepalingen van het Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen met betrekking tot de vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), van het Verdrag alsmede met betrekking tot de schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letter d), van het Verdrag.

² **Voorbehoud van Nederland**

Het Koninkrijk der Nederlanden behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, letter a), van het Verdrag met betrekking tot het Europese gedeelte van Nederland het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag geheel uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

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 van 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.

Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)

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

Het bij de overeenkomst gevoegde reglement is in werking getreden op 28 februari 2009.

Depositaris: secretaris-generaal van de 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 9

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 in de eerste helft van 2018 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar.

Bijlage

Bijlage bij protocol 9

1. Totale transportvolumes en vervoersprestatie in Europa

In de eerste zes maanden van 2018 vertoonde de vervoersvraag op de Rijn en in de Europese binnenvaart een opwaartse tendens. Op de Rijn nam de totale vervoerde hoeveelheid toe met 0,3% en de vervoersprestatie met 4,3% ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. In de EU steeg de vervoersprestatie met 1% ten opzichte van de eerste zes maanden van 2017.

De groeicijfers liepen uiteen in de verschillende delen van Europa. De vervoerscijfers namen het sterkst toe op de Boven- en de Middendonau. Aan het begin van 2017 waren daar de waterstanden laag en lag er ijs op de Donau. Het inhaaleffect was derhalve groter. Dat blijkt uit de groeipercentages van 7% in Oostenrijk en Hongarije, 9% in Slowakije en 54% in Kroatië (steeds voor de vervoerde hoeveelheden).

Tabel 1: hoeveelheden over de traditionele Rijn vervoerde goederen en vervoersprestatie in de eerste zes maanden van 2017 en 2018

	Eerste zes maanden 2017	Eerste zes maanden 2018	Verandering in %
Transportvolumes (mln. t)	93,2	93,5	+0,3%
Vervoersprestatie (mld. tkm)	19,1	19,9	+4,3%

Bron: Destatis

Tabel 2: hoeveelheden door de binnenvaart vervoerde goederen in de verschillende Europese landen in de eerste zes maanden van 2017 en 2018 (in miljoen ton)

	Eerste zes maanden 2017	Eerste zes maanden 2018	Verandering in %
Nederland	182,8	188,0	+3%
Duitsland	110,9	109,7	-1%
België	99,7	103,4	+4%
Frankrijk	30,6	30,9	+1%
Roemenië	12,3	13,5	+9%
Bulgarije	7,1	7,1	-1%
Oostenrijk	4,3	4,6	+7%
Hongarije	3,7	4,0	+7%
Luxemburg	3,2	3,7	+17%
Slowakije	3,1	3,4	+9%
Kroatië	0,2	0,3	+54%

Bron: Eurostat [iww_go_qnave] en Moezelcommissie (gegevens voor Luxemburg)

Tabel 3: vervoersprestatie in de verschillende Europese landen in de eerste zes maanden van 2017 en 2018 (in miljard tkm)*

	Eerste zes maanden 2017	Eerste zes maanden 2018	Verandering in %
EU	71,6	72,5	+1%
Duitsland	27,2	28,0	+3%
Nederland	25,0	25,0	0%
Roemenië	5,8	5,8	0%
België	5,5	5,8	+4%
Frankrijk	3,6	3,6	0%
Bulgarije	2,6	2,3	-12%
Hongarije	0,9	1,0	+11%
Oostenrijk	0,9	1,0	+7%
Slowakije	0,4	0,5	+10%
Kroatië	0,01	0,02	+85%

Bron: Eurostat [iww_go_qnave] *voor Luxemburg zijn er geen gegevens over de vervoersprestatie beschikbaar

2. Transportvolumes en vervoersprestatie in het containervervoer in Europa

Het containervervoer vindt net als voorheen voor ruim 99% plaats in de Rijnstaten. In België, Duitsland en Nederland is de hoeveelheid vervoerde goederen met 5 tot 8% toegenomen in de eerste zes maanden van 2018. De vervoersprestatie is in de meeste landen zelfs nog sterker gestegen, in Duitsland bijvoorbeeld met 10,5% en in België met 7,5%. In Frankrijk was er echter een daling waarneembaar en de in 2014 ingezette negatieve tendens in het Franse containervervoer bleef dus ongewijzigd.

In de EU als geheel nam de vervoersprestatie in het containervervoer toe van 8,0 tot 8,8 mld. tkm, een stijging van 4,4%.

Tabel 4: containervervoer op de binnenwateren (in miljoen t)

	Eerste zes maanden 2017	Eerste zes maanden 2018	Verandering in %
Nederland	25,4	26,8	+5,3
België	18,2	19,2	+5,5
Duitsland	11,4	12,3	+7,8
Frankrijk	2,0	1,9	-3,4

Bron: Eurostat [iww_go_qcnave] en Destatis

Tabel 5: containervervoer op de binnenwateren (in miljard tkm)

	Eerste zes maanden 2017	Eerste zes maanden 2018	Verandering in %
EU	8,0	8,3	+4,4
Nederland	3,7	3,7	0,0
Duitsland	3,1	3,5	+10,5
België	0,9	0,9	+7,5
Frankrijk	0,3	0,3	-11,2

Bron: Eurostat [iww_go_qcnave] en Destatis

3. Transportvolumes en vervoersprestatie op de Rijn naar soort lading – de invloed van de lage waterstanden

Bij een onderverdeling van de Rijnvaart op basis van de vervoerde lading wordt duidelijk dat de verschillende soorten lading uiteenlopende ontwikkelingen hebben doorgemaakt. Terwijl het vervoer van vloeibare goederen en containers een sterke groei vertoonde, werd bij de droge bulkgoederen een lichte daling van de hoeveelheid vervoerde goederen vastgesteld.

Tabel 6: hoeveelheid over de Rijn vervoerde goederen in de eerste zes maanden van 2017 en 2018 naar soort lading

	Eerste zes maanden 2017 (mln. t)	Eerste zes maanden 2018 (mln. t)	Verandering in %
Droge bulkgoederen	53,4	52,1	-2,4%
Vloeibare bulkgoederen	20,9	23,4	+12,1%
Containers	10,4	11,1	+7,3%
Stukgoederen	6,8	5,1	-15,4%
Overige lading	1,8	1,8	-1,7%

Bron: Destatis

Tabel 7: vervoersprestatie op de Rijn in de eerste zes maanden van 2017 en 2018 naar soort lading

	Eerste zes maanden 2017 (mld. tkm)	Eerste zes maanden 2018 (mld. tkm)	Verandering in %
Droge bulkgoederen	9,2	9,5	+3,2%
Vloeibare bulkgoederen	4,3	5,5	+25,5%
Containers	2,9	3,3	+10,4%
Stukgoederen	2,0	1,1	-44,2%
Overige lading	0,6	0,6	-6,2%

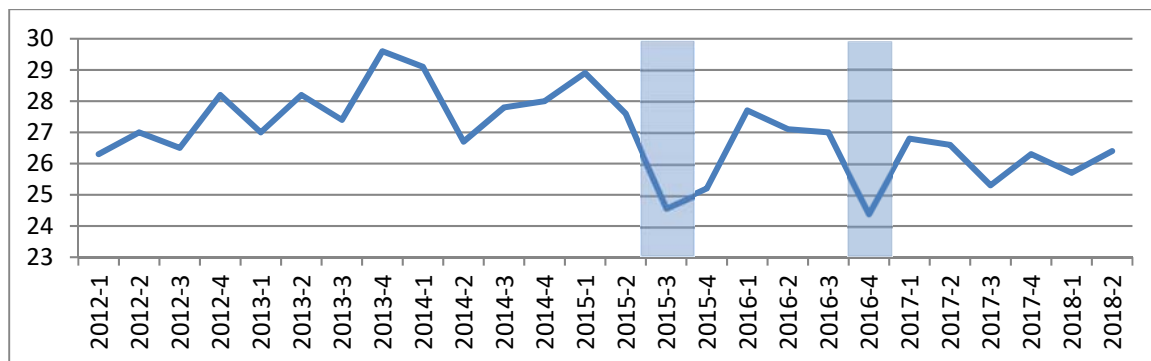
Bron: Destatis

Bij bestudering van de kwartaalcijfers van een aantal jaren blijkt dat perioden met lage waterstanden langdurig nadelige gevolgen hebben, met name voor het vervoer van droge bulkgoederen.

Naast de huidige periode met laag water in de tweede helft van 2018 hebben zich sinds 2012 soortgelijke (evenwel kortere) perioden voorgedaan in de herfst van 2015 en de late herfst en winter van 2016/2017. Daarbij valt op dat de vraag naar het vervoer van droge bulkgoederen zich niet volledig herstelt na een periode met laag water, maar zich rond een lager gemiddelde beweegt. Er lijkt hier sprake van een trendbreuk, met name in het licht van de positieve tendens die zichtbaar was voorafgaand aan de herfst van 2015.

Naast het waterpeil speelt bij deze ontwikkeling ook een aantal andere factoren een rol, bijvoorbeeld de dalende tendens bij het vervoer van kolen die de afgelopen jaren steeds sterker is geworden en die een negatieve weerslag heeft op het totale volume vervoerde droge bulkgoederen. Een andere belangrijke recente factor was de slechte oogst van 2016 in West-Europa, die het Rijnvervoer nog verder onder druk zette.

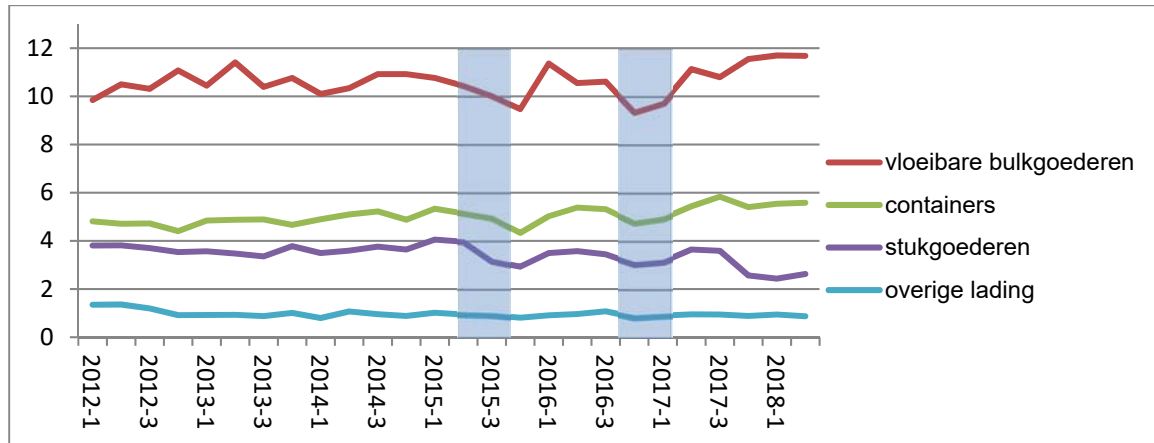
Afbeelding 1: hoeveelheden over de Rijn vervoerde droge bulkgoederen (miljoen ton) en perioden met laag water (blauwe balken)



Bron: Destatis

Bij de vloeibare bulkgoederen en de containers heeft de vervoersvraag zich relatief goed hersteld na de perioden met lage waterstanden in 2015 en 2016. Beide segmenten maakten in 2017 en de eerste zes maanden van 2018 zelfs een duidelijke groeifase door. Aan deze positieve ontwikkeling zou echter een eind kunnen komen vanwege de langdurig aanhoudende lage waterstanden op de Rijn in de tweede helft van 2018.

Afbeelding 2: hoeveelheden over de Rijn vervoerde vloeibare bulkgoederen, containers en stukgoederen (miljoen ton) en perioden met laag water (blauwe balken)



Bron: Destatis

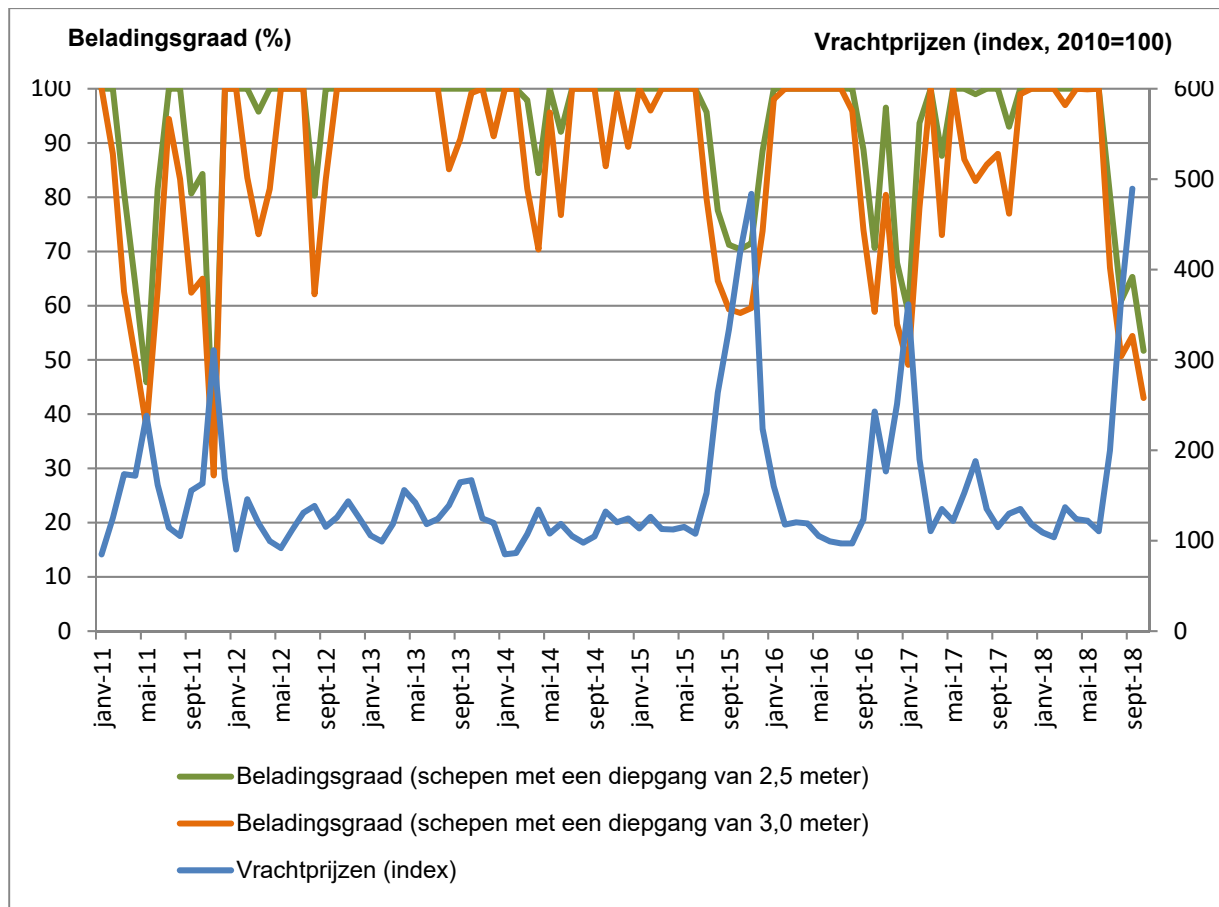
4. Lage waterstanden, beladingsgraad van de schepen en vrachtprijzen

Als gevolg van de droogte in de zomer en de herfst van 2018 zag de binnenvaart zich gedwongen de beladingsgraad van de schepen aanzienlijk te reduceren. Volgens berekeningen lag de maximale beladingsgraad voor schepen met een diepgang van drie meter in oktober 2018 bij Kaub op slechts 43% (gemiddelde waarde in oktober, zie onderstaande grafiek).

Het verlies aan lading wordt gecompenseerd door laagwatertoeslagen, die de vrachtprijzen opdrijven. Dit effect werd zichtbaar in juli 2018. In die maand waren de vrachtprijzen (voor het vervoer van vloeibare goederen over de Rijn) al dubbel zo hoog als gebruikelijk. In augustus waren ze gestegen tot 3,7 keer de normale waarden en in september waren ze vijf keer zo hoog als onder normale omstandigheden. (Onder 'normale' omstandigheden worden hier de gemiddelde vrachtprijzen van 2010 verstaan.)

Soortgelijke prijsstijgingen hebben zich al eerder voorgedaan, bijvoorbeeld in november 2015, toen er ook een langere periode van laagwater heerste. De periode met sterke prijsstijgingen was toen echter aanzienlijk korter dan die in de tweede helft van 2018. Gezien het waterpeil van oktober (en ook november) 2018 is de verwachting dat gedurende deze maanden de gemiddelde vrachtprijzen hoog zullen blijven.

Afbeelding 3: maximale beladingsgraad voor schepen bij Kaub / Middenrijn en gemiddelde vervoersprijzen per maand (vrachtprijzen) in de tankvaart over de Rijn.



Bron: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van PJK International (prijzen) en gegevens over de waterstanden van de Duitse waterwegbeheerder, de Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

5. Vooruitzichten voor de vervoersvraag in de tweede helft van het jaar

Indien men de waterstanden bij Kaub per kwartaal en de daaruit voortvloeiende maximale beladingsgraad van de schepen vergelijkt met de ontwikkeling van het goederenvervoer over de Rijn gedurende een langere periode, kunnen er parameters worden afgeleid die de samenhang tussen deze twee grootheden weergeven.

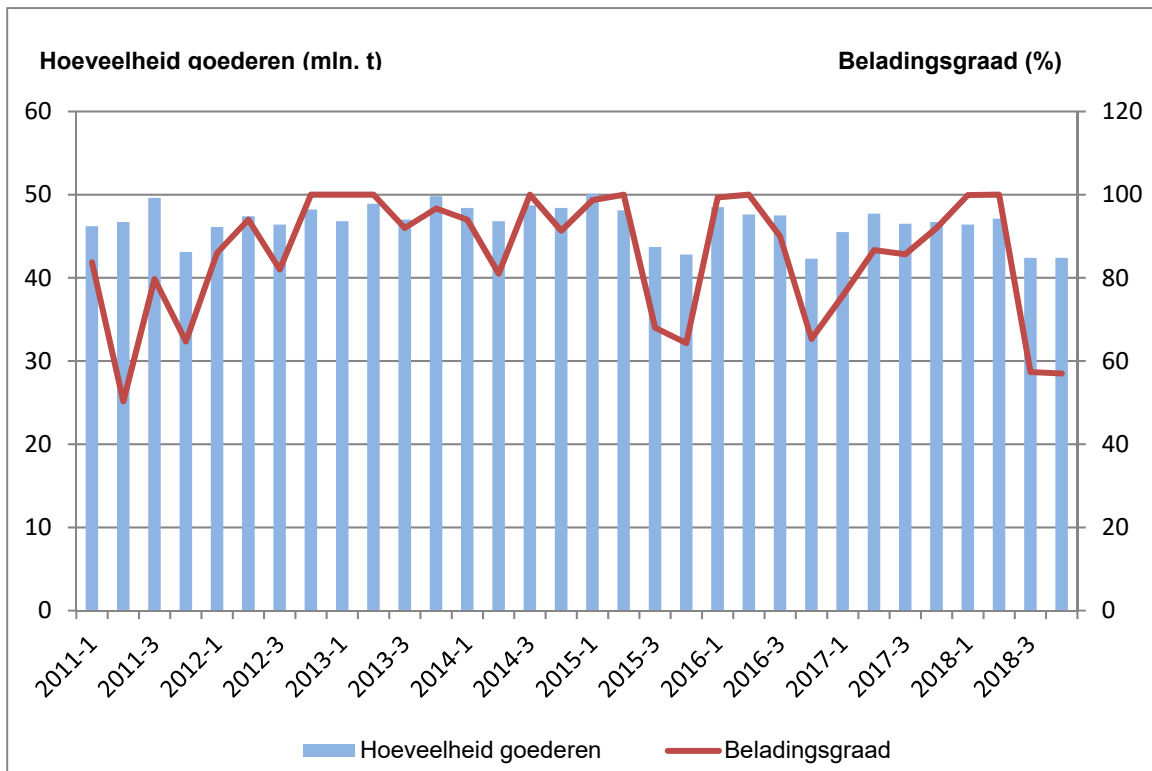
Ook bij gebrek aan gegevens over de tweede helft van het jaar kan op basis van de statistische samenhang tussen de waterstanden en de vervoersvolumes een prognose worden gemaakt voor het goederenvervoer in de laatste zes maanden van 2018.

De grafiek hieronder laat zien dat een daling van de gemiddelde beladingsgraad van de schepen bijna altijd leidt tot een afname van het vervoer over de Rijn.

Aan de hand van het waterpeil in de maanden juli tot medio november kan de gemiddelde maximale beladingsgraad van de schepen geraamd worden voor het derde en het vierde kwartaal. Op grond hiervan kan een prognose worden gemaakt voor het goederenvervoer in het derde en het vierde kwartaal van 2018. Deze prognose houdt in dat de hoeveelheid over de Rijn vervoerde goederen in de tweede helft van 2018 minstens 10% lager zou kunnen uitvallen dan in de eerste zes maanden van 2018. Ook ten opzichte van de laatste zes maanden van 2017 bedraagt de verwachte afname ongeveer 10%.

Voor het derde en vierde kwartaal van 2018 wordt derhalve een duidelijke afname verwacht van het goederenvervoer over de Rijn, maar ook over andere binnenwateren.

Afbeelding 4: maximale beladingsgraad van de schepen bij Kaub en goederenvervoer over de Rijn *



Bron: Destatis evenals berekeningen van de CCR aan de hand van gegevens van de Duitse waterwegbeheerder, de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), ter beschikking gesteld door de Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG). *Q3 en Q4 2018: Prognose voor de hoeveelheid goederen.

PROTOCOL 10

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, artikelen 3.11, vierde lid (nieuw) t/m zesde lid, 3.12, vijfde en zevende lid

1. Tijdens de vergadering van het Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding van 21 maart 2018 werd afgesproken dat de Nederlandse delegatie een voorstel zou voorbereiden voor de aanpassing van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), om daarin de mogelijkheid om tijdens de vaart te rusten uit te breiden. De opmerkingen van het Comité zijn in aanmerking genomen.
2. De delegaties kwamen overeen het RSP te verduidelijken op voorstel van DG EMPL, om te voorkomen dat de indruk ontstaat dat de beschermende bepalingen voor werknemers slechts in aanmerking worden genomen tot de inwerkingtreding van het RSP in 2011.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht wordt te beantwoorden

De verplichting dat de bemanning van een schip dat in de exploitatiewijze A1 en A2 vaart, in 24 uren 8, respectievelijk 6 uren buiten de vaart rust, beperkt de inzet van die schepen, en daarmee de concurrentiekracht ervan. De sociale partners hebben de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) daarom verzocht de mogelijkheid te bezien of de bemanning in de A1 en in de A2 vaart ook tijdens de vaart zou kunnen rusten. De inzet van schepen in de A1 en in de A2 vaart wordt daarmee flexibeler.

De verplichting buiten de vaart te rusten is in het leven geroepen om te bereiken dat de bemanning in de gelegenheid is voldoende uit te rusten, om daarna de werkzaamheden aan boord op een veilige manier te kunnen hervatten. Hetzelfde kan echter worden bereikt als de bemanning tijdens de vaart aan boord een ononderbroken rust van 6, respectievelijk 8 uren kan genieten in een ruimte waarvan de maximale geluidsdruk 60 dB(A) is, overeenkomstig hetgeen daaromtrent is geregeld in artikel 15.02, vijfde lid, onderdeel b, van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor schepen (ES-TRIN).

Op een schip dat in de exploitatiewijze B (continu) vaart, is dit immers ook mogelijk. In de B vaart is er voor de bemanningsleden niet de verplichting om buiten de vaart te rusten. Wel moet er in een periode van 48 uren twee maal 6 uren ononderbroken kunnen worden gerust in een ruimte waarvan de maximaal toegelaten geluidsdruk 60 dB(A) is.

Dat aan de eis voor de maximale geluidsdruk is voldaan, moet blijken uit het binnenschipcertificaat, ook voor wat betreft schepen die zijn gebouwd vóór 1 april 1976. Het schip dient daartoe voor keuring en vermelding in het binnenschipcertificaat aan de desbetreffende autoriteit te worden aangeboden.

Ook ten tijde dat er aan boord in de A1 vaart of in de A2 vaart door één of meerdere bemanningsleden wordt gerust, moet de veilige vaart zijn gewaarborgd. Dat is mogelijk als er bij de inzet van de minimumbemanning steeds rekening wordt gehouden met laad-, los-, en ankerhandelingen die moeten worden verricht, de sluisen die moeten worden gepasseerd en de andere veiligheidsaspecten. Het valt binnen de verantwoordelijkheid van de schipper om, rekening houdend met deze aspecten, te beslissen wie wanneer tijdens de vaart zijn rusttijd mag nemen. Hij moet erop letten dat het aantal bemanningsleden dat vereist is met het oog op de veiligheid aan boord van het schip, ingezet wordt, d.w.z. dienst heeft. In ieder geval moet er minstens één schipper dienst doen. Dat is dan ook als voorwaarde voor het rusten aan boord tijdens de vaart in artikel 3.11, vierde lid (nieuw), opgenomen.

Voorbeeld 1: een schip uit de categorie groep 1 schepen ($\leq 70\text{m}$) vaart in de A2 (18 uur) exploitatie. Er wordt gevaren volgens art. 3.15 lid 1 van het RSP met de minimumbemanning 2 schippers van Mannheim naar Rotterdam. Op dit traject zijn geen sluisen. Indien er geen laad-, los-, en/of ankerhandelingen hoeven te worden verricht en er ook geen andere veiligheidsaspecten zijn die dit in de weg staan, is het mogelijk dat de ene schipper vaart en de andere rust.

Voorbeeld 2: een schip uit de categorie groep 2 schepen ($70\text{ m} < L \leq 86\text{ m}$) vaart in de A1 (14 uur) exploitatie. Men vaart met 1 schipper, 1 matroos en 1 lichtmatroos. Het schip vaart van Rotterdam naar Delfzijl (circa 30 uur varen, semi-continu). Op dit traject moeten er een aantal sluisen worden gepasseerd, maar aangezien er 3 bemanningsleden aan boord zijn, is het mogelijk om de matroos of de lichtmatroos te laten rusten, voor zover er geen andere veiligheidsaspecten zijn die dit in de weg staan.

De maximale vaartijden in de A1 en in de A2 vaart als opgenomen in artikel 3.10, eerste en tweede lid, van het RSP blijven onverkort van toepassing. Dat is ook het geval met artikel 3.11, vierde lid, van het RSP, waarin is geregeld dat een bemanningslid gedurende zijn verplichte rusttijd niet voor enigerlei taak mag worden ingezet, ook niet om toezicht te houden of stand-by te zijn, behalve voor wat betreft de in de politievoorschriften bedoelde wacht- en toezichtstaken voor stilliggende vaartuigen.

Indien tijdens de vaart is gerust moet, om aan te tonen dat een rusttijd van acht, respectievelijk zes uren in acht is genomen, naast een kopie van het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het desbetreffende bemanningslid heeft plaatsgevonden ook een kopie van het binnenschipcertificaat van dat schip worden overgelegd, ten bewijze dat is gerust in een ruimte die voldoet aan de geluidseisen bepaald in artikel 3.11, vierde lid (nieuw), van het RSP.

De wijziging van het RSP om het rusten tijdens de vaart mogelijk te maken, zal twee jaren na de inwerkingtreding ervan samen met de sociale partners worden geëvalueerd, om te bezien of deze mogelijkheid aan de verwachtingen voldoet en er geen mogelijke negatieve gevolgen vastgesteld kunnen worden. Daarbij moet met name onderzocht worden in hoeverre de nieuwe mogelijkheid om tijdens de vaart te rusten voor de bemanning aan boord geen extra belasting met zich mee brengt als gevolg van bijvoorbeeld geluidsoverlast of trillingen tijdens de ontspannings- en rustfasen.

Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijziging

Mogelijke alternatieven om het rusten tijdens de vaart mogelijk maken, zijn er niet.

Overwogen zou kunnen worden om het rusten tijdens de vaart niet te regelen.

Dan zou de huidige beperkte inzet van binnenvaartschepen die in de A1 en in de A2 varen worden gecontinueerd, en daarmee een flexibelere inzet van die schepen en het vergroten van de concurrentiekracht ervan, niet kunnen worden gerealiseerd.

Consequenties van deze wijziging

De positieve consequentie van deze wijziging is dat de binnenvaartschepen die in de A1 en in de A2 varen flexibeler kunnen worden ingezet en daarmee hun concurrentiekracht wordt vergroot.

Een consequentie van deze wijziging is ook dat de rusttijd per bemanningslid kan verschillen, waarmee bij het invullen van het vaartijdenboek rekening zal moeten worden gehouden.

Consequenties indien deze wijziging wordt verworpen

Indien deze wijziging wordt verworpen, dan zou de huidige beperkte inzet van binnenvaartschepen die in de A1 en in de A2 varen worden gecontinueerd, en daarmee een flexibelere inzet van die schepen en het vergroten van de concurrentiekracht ervan, niet kunnen worden gerealiseerd.

Het wijzigingsvoorstel van het RSP, is hieronder weergegeven.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de voorstellen van de sociale partners om het rusten tijdens de vaart mogelijk te maken op een wijze die strookt met de huidige tijd,

ernaar strevend de concurrentiekracht van de binnenvaart te vergroten,

gezien de wens het scheepvaartpersoneel meer vrijheid te bieden bij de organisatie van hun dagindeling,

gezien de wens door een betere inzetbaarheid van de binnenvaart duurzame ontwikkelingen te bevorderen,

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

neemt de in de bijlage vermelde wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan.

Deze wijzigingen treden in werking op 1 juli 2019.

Bijlage

Bijlage bij protocol 10

**Wijziging van het Reglement
betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn**

1. *Artikel 3.11 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Na het derde lid, wordt onder vernummering van het vierde en vijfde lid naar het vijfde en zesde lid, een lid ingevoegd, dat als volgt komt te luiden:*

“4. In afwijking van het eerste en tweede lid kan de rusttijd tevens tijdens de vaart plaatsvinden, indien:

- ook tijdens deze rusttijd te allen tijde het voor de veiligheid van het schip vereiste aantal bemanningsleden – waaronder tenminste één schipper – wordt ingezet, en
- de mogelijkheid bestaat de rusttijd door te brengen in een slechts aan één bemanningslid toegewezen ruimte die geschikt is om uit te rusten en afgeschermd is tegen de invloed van niet toegelaten geluid of trillingen. In deze ruimte mag de geluidsdruk 60 dB(A) niet overschrijden, hetgeen moet blijken uit het binnenschipcertificaat, waarbij de geluidsdruk gemeten dient te worden overeenkomstig de geldende voorschriften van de ES-TRIN.”

b) *Het nieuwe lid 6 komt als volgt te luiden:*

“6. Bepalingen in de arbeidsvoorschriften met inbegrip van bepalingen voortvloeiend uit het recht van de Europese Unie of collectieve arbeidsovereenkomsten die langere rusttijden voorschrijven, blijven onverlet.”

2. *Artikel 3.12 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *In het vijfde lid, komt onderdeel b als volgt te luiden:*

“b. de voor exploitatiewijze B bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur buiten de vaartijd of overeenkomstig de voorschriften van artikel 3.11, vierde lid, in acht genomen en aangetoond hebben, en de voor exploitatiewijze B voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.”

b) *Aan het zevende lid wordt een tweede zin toegevoegd als volgt:*

“Indien de rusttijd tijdens de vaart plaatsvond, is tevens een kopie van het binnenschipcertificaat van onderzoek van het betreffende schip vereist waaruit blijkt dat de maximale geluidsdruk in die ruimte van dat schip voldoet aan de voorschriften van artikel 3.11, vierde lid.”

PROTOCOL 11

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Kentekens van schepen (artikelen 1.10, tweede lid, derde alinea, 2.01, eerste lid, onderdelen c en d alsmede het derde lid, 2.05 en bijlage 10)

1. Artikel 2.18 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), dat op 1 april 2007 werd opgenomen bij Besluit 2006-II-26, heeft het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) ingevoerd ter vervanging van het officiële scheepsnummer. Artikel 24.08 van het ROSR voorzagt de volgende overgangsbepaling: "Het uniek Europees scheepsidentificatienummer wordt uiterlijk bij het vernieuwen van het certificaat van onderzoek na 31 maart 2007 in het certificaat van onderzoek en in het register overeenkomstig bijlage C ingevuld". De maximale geldigheidsduur van een certificaat van onderzoek is tien jaar, hetgeen betekent dat de laatste officiële scheepsnummers per 1 april 2017 zijn komen te vervallen en vervangen werden door het ENI-nummer.
2. In meerdere bepalingen van het RPR wordt momenteel nog naar het officiële scheepsnummer verwezen. Het onderhavige besluit is daarom bedoeld om de verwijzingen in het RPR te actualiseren.
3. 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 wijziging geacht is te beantwoorden

De CCR is allereerst voornemens de in artikel 1.10, tweede lid, derde alinea, vermelde bepaling betreffende het aanbrengen van het officiële scheepsnummer op duwbakken te laten vervallen.

Evenzo kan artikel 2.01, eerste lid, onderdeel d, komen te vervallen, gezien de daarin geformuleerde vermelding betreffende het toegekende officiële scheepsnummer "dat nog niet in een uniek Europees scheepsidentificatienummer is omgezet". Die paragraaf is nu achterhaald. Dientengevolge moet ook het derde lid worden aangepast.

Bovendien is de CCR voornemens om ook artikel 2.05 met betrekking tot de kentekens van ankers te wijzigen. De kentekens van ankers die krachtens dit artikel op de ankers worden aangebracht, zijn bedoeld om de eigenaar van de ankers te kunnen vinden als het anker in de vaargeul verloren is gegaan en wordt teruggevonden. De identificatie zal echter voortaan mogelijk zijn met behulp van het ENI-nummer.

Ten slotte wenst de CCR de verwijzing naar het officiële scheepsnummer dat nog in het formulier in bijlage 10 is vermeld, te laten vervallen.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Het zou mogelijk zijn om het RPR niet te wijzigen. Dat zou inhouden dat er achterhaalde bepalingen in het reglement behouden zouden worden, hetgeen de leesbaarheid van het reglement zou verslechteren en afbreuk zou doen aan de rechtszekerheid daarvan. Als de regeling voor het aanbrengen van kentekens op de ankers niet gewijzigd zou worden, zou het in bepaalde gevallen moeilijk of zelfs onmogelijk worden (verkoop van het schip, afgifte van een nieuw certificaat van onderzoek) om de eigenaar te vinden van een anker dat verloren werd.

Consequenties van deze wijzigingen

Artikel 1.10, tweede lid, derde alinea, komt te vervallen. Artikel 2.01, eerste lid, laatste volzin, wordt aan het eind van artikel 2.01, eerste lid, onderdeel c, toegevoegd en de verwijzing naar het officiële scheepsnummer komt te vervallen. Artikel 2.01, eerste lid, onderdeel d, komt te vervallen. De verwijzing naar het officiële scheepsnummer komt eveneens te vervallen in artikel 2.01, derde lid. Het formulier in bijlage 10 wordt gewijzigd om de verwijzing naar het officiële scheepsnummer te schrappen.

Artikel 2.05 wordt geherformuleerd en geactualiseerd. De naam van de eigenaar en het volgnummer van het certificaat van onderzoek, die tijdens de levensduur van een schip kunnen veranderen, worden vervangen door het ENI-nummer, dat nooit verandert. Verder zijn als gevolg van de wijziging van artikel 2.05 overgangsbepalingen nodig om te voorkomen dat de kentekens op de ankers die in gebruik zijn, gewijzigd zouden moeten worden.

De overgang naar het ENI-nummer voor de kentekening van de ankers heeft tot gevolg dat het anker uitsluitend kan worden gebruikt op het schip waar dit ENI-nummer aan werd toegekend. Wil men dit anker op een ander schip gebruiken, moet het kenteken op het anker gewijzigd worden.

Deze wijzigingen veroorzaken geen extra kosten voor het bedrijfsleven zolang het anker op het oorspronkelijke schip in gebruik blijft.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

na kennis te hebben genomen van de toenmalige overgangsbepaling van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn die de vervanging van het officiële scheepsnummer door het Europees scheepsidentificatienummer (ENI) inhield,

vaststellende dat de geldigheidsduur van de laatste certificaten van onderzoek waarin een officieel scheepsnummer is vermeld sinds maart 2017 is verstreken,

strevende naar het beperken van lasten voor de administraties en het bedrijfsleven,

neemt de wijzigingen van de artikelen 1.10, tweede lid, derde alinea, 2.01, eerste lid, onderdelen c en d, 2.05 en bijlage 10 bij het Rijnvaartpolitierglement, zoals vermeld in de bij dit besluit gevoegde bijlage, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2019.

Bijlage

Bijlage bij protocol 11

1. *Artikel 1.10, tweede lid, derde alinea, komt te vervallen.*
2. *Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Het eerste lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:*
 - "c) het uniek Europees scheepsidentificatienummer, dat uit acht Arabische cijfers bestaat, waarbij de eerste drie cijfers het land en de instelling, die dat uniek Europees scheepsidentificatienummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken behoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan een uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend. Het uniek Europees scheepsidentificatienummer wordt aangebracht op de wijze als bepaald in onderdeel a."
 - b) *Het eerste lid, onderdeel d, en de laatste alinea komen te vervallen.*
 - c) *Het derde lid, tweede zin, komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst):*

"De hoogte van de tekens voor de naam en het uniek Europees scheepsidentificatienummer moet ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen."
3. *Artikel 2.05 komt als volgt te luiden:*
 - "1. Een scheepsanker moet van onuitwisbare kentekens zijn voorzien. Deze moeten ten minste bestaan uit het uniek Europees scheepsidentificatienummer van het schip.
 2. In afwijking van het eerste lid blijven het nummer van het certificaat van onderzoek van het schip en de letters van de Commissie van deskundigen of de naam en de woonplaats van de eigenaar van het schip toegestaan bij ankers die zich op 30 november 2019 aan boord van een schip bevinden.
 3. Indien het nummer van het certificaat van onderzoek wijzigt, is het in het tweede lid bepaalde niet meer van toepassing.
 4. Het eerste lid is niet van toepassing op de ankers van zeeschepen, van kleine schepen en van schepen die slechts bij uitzondering de Rijn bevaren."
4. *In bijlage 10 komen de woorden "ou numéro officiel", "oder amtliche Schiffsnummer" en "of officieel scheepsnummer" te vervallen.*

PROTOCOL 12

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Marifooninstallaties van kleine schepen die radar gebruiken (artikel 4.06, eerste en vierde lid)

1. Bij de beoordeling, door de Werkgroep RIS, van de implementatie van de RIS-strategie van de CCR is duidelijk geworden dat een verplichte inschakeling van de marifooninstallaties van kleine schepen die radar gebruiken nog steeds ontbreekt in het Rijnvaartpolitiereglement (RPR). Artikel 4.06, eerste lid, voorziet uitsluitend een uitrustingsverplichting. De voorgestelde wijziging beoogt de uitrustingsverplichting aan te vullen met een inschakelverplichting.
2. Het nieuwe vierde lid komt mutatis mutandis overeen met de uitrustings- en inschakelverplichting bij het gebruik van AIS door kleine schepen met betrekking tot de marifooninstallatie. Het overeenkomstige voorschrift van het achtste lid van artikel 4.07 is dan ook ongewijzigd overgenomen, waarbij alleen het woord AIS is vervangen door het woord radar.
3. Aangezien de verplichte uitrusting met marifooninstallaties voor kleine schepen die radar gebruiken al bestaat, zullen door de voorgestelde aanvulling van het RPR geen aanvullende kosten ontstaan voor de betrokken scheepseigenaren.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Het varen op radar vereist dat indien nodig via de marifoon afspraken tussen schepen gemaakt moeten worden. Om deze reden moeten kleine schepen die radar gebruiken door andere schepen via de marifoon opgeroepen kunnen worden. Dergelijke afspraken worden geregeld in artikel 6.32 van het RPR.

Momenteel voorziet artikel 4.06, eerste lid, laatste zin, de verplichting dat kleine schepen die radar gebruiken uitgerust moeten zijn met een marifooninstallatie. Het voorschrift voorziet echter geen inschakelverplichting voor de marifooninstallatie.

Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijziging

Het alternatief zou zijn artikel 4.06 van het RPR niet te wijzigen. Dit zou echter de juridische onduidelijkheid in stand houden.

Consequenties van deze wijziging

Het nieuwe vierde lid van artikel 4.06 bepaalt dat een marifooninstallatie ingebouwd en voortdurend ingeschakeld moet zijn wanneer een klein schip op radar vaart. De laatste zin van het huidige eerste lid wordt dienovereenkomstig geschrapt.

Het nieuwe vierde lid komt mutatis mutandis overeen met de uitrustings- en inschakelverplichting bij het gebruik van AIS door kleine schepen met betrekking tot de marifooninstallatie. Het overeenkomstige voorschrift van het achtste lid van artikel 4.07 is dan ook ongewijzigd overgenomen, waarbij alleen het woord AIS is vervangen door het woord radar.

Deze wijziging veroorzaakt geen aanvullende kosten voor de eigenaren van kleine schepen en de administraties.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politieglement,

in het streven haar voorschriften zo duidelijk en eenduidig mogelijk te formuleren,

wijzende op de omstandigheid dat schepen uitsluitend radar mogen gebruiken indien zij zijn uitgerust met een radarinstallatie overeenkomstig artikel 7.06, eerste lid, van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN),

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.06 van het Rijnvaartpolitieglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging geldt met ingang van 1 december 2019.

Bijlage

Bijlage bij protocol 12

Artikel 4.06 wordt als volgt gewijzigd:

a) De laatste zin van het eerste lid komt te vervallen.

b) Het volgende vierde lid wordt toegevoegd:

“4. Een klein schip dat radar gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.”

PROTOCOL 13

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) – Technische benaming (artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb)

1. Artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punten aa tot ee, van het RPR schrijven voor dat een schipper van een schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is, bij het elektronisch melden een aantal aanvullende gegevens moet verstrekken. Al naar gelang welke gevaarlijke stoffen vervoerd worden, moet de schipper het VN-nummer, de officiële benaming en de technische benaming, de klasse, classificeringscode en het aantal kegels elektronisch melden.
2. Artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb, van het RPR schrijft voor dat de schipper “de officiële benaming voor het vervoer van de gevaarlijke goederen, voor zover van toepassing aangevuld met de technisch benaming” moet doorgeven.
3. Tijdens de vergadering van het Comité Politierglement op 19 april van dit jaar rees de vraag of het nog wel nodig is om de technische benaming bij het elektronisch melden door te geven. Het Comité Politierglement heeft het Comité Gevaarlijke stoffen verzocht te onderzoeken of de vermelding van de technische benaming in het kader van de elektronische melding zoals voorgeschreven in artikel 12.01 van het RPR nog steeds nodig is met het oog op de veiligheid.
4. Het Comité Gevaarlijke stoffen is op de vergadering van 29 mei van dit jaar tot de conclusie gekomen dat afgezien kan worden van de vermelding van de technische benaming bij het elektronisch melden indien
 - a) de technische benaming overeenkomstig randnummer 5.4.1 van het ADN in het vervoersdocument vermeld is, en
 - b) het VN-nummer, de benaming, de klasse, de classificatiecode, de verpakkingsgroep en het aantal kegels elektronisch gemeld worden.

Dat ook nog de technische benaming wordt verstrekt, is niet nodig om de risico's van een bepaald vervoerd product beter te kunnen inschatten. De andere verstrekte gegevens worden geacht voldoende te zijn voor de hulpdiensten om bij een ongeval met gevaarlijke goederen eerste maatregelen te treffen. Daarna is eventueel de informatie nodig die vervat is in de technische benaming zodat het ongeval op veilige wijze kan worden afgewikkeld. Deze informatie staat echter in de vervoersdocumenten die zich aan boord bevinden.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

1. Op grond van het overleg in het Comité Gevaarlijke stoffen is duidelijk geworden dat de vermelding van de technische benaming bij het elektronisch melden in de Rijnvaart niet nodig is, zodat in overweging genomen kan worden om dit in de bepaling te laten vervallen.
2. Indien de vermelding van de technische benaming komt te vervallen, leidt dat - naar aangenomen mag worden - tot een lastenverlichting voor de schippers die goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is, omdat er dan op grond van artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punten aa tot ee, minder gegevens opgenomen moeten worden in de software die gebruikt wordt voor de elektronische meldingen.

3. Gezien de resultaten van het bovengenoemde overleg in het Comité Gevaarlijke stoffen kan ervan worden uitgegaan dat de overige gegevens die gemeld moeten worden, toereikend zijn voor de hulpdiensten om eerste maatregelen te treffen en een hoog veiligheidsniveau op de Rijn te waarborgen.
4. Het wordt daarom aangeraden over te gaan tot deze definitieve wijziging om duidelijkheid te scheppen in het RPR.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Het alternatief zou zijn om artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb, van het RPR niet te wijzigen. Naar verluidt wordt de vermelding van de technische benaming in de meldsoftware echter niet in alle lidstaten op uniforme en systematische wijze toegepast. Indien de vermelding van de technische benaming behouden zou worden, zou dit dan ook ertoe leiden dat de verschillen tussen de lidstaten blijven bestaan, hetgeen een uniforme omzetting van het RPR niet ten goede zou komen.

Consequenties van deze wijzigingen

Artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb, van het RPR wordt gewijzigd om de verwijzing naar de vermelding van de technische benaming te schrappen.

In het kader van de voorgestelde wijziging komen de woorden “voor zover van toepassing aangevuld met de technische benaming” te vervallen.

De schrapping van deze zinsnede heeft tot gevolg dat de technische benaming niet meer in de software voor de elektronische meldingen opgenomen hoeft te worden.

Deze wijziging leidt niet tot extra kosten voor het bedrijfsleven of de overheid.

Consequenties indien de voorgestelde wijziging wordt verworpen

Indien de wijziging verworpen wordt, zal de verwijzing naar de technische benaming in artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb, van het RPR blijven staan.

Het verwerpen van deze wijziging zou in tegenspraak zijn met de bovengenoemde behoeften.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

verwijzende naar het resultaat van het overleg in het Comité Gevaarlijke stoffen,

ernaar strevende de toepassing van de voorschriften van de Centrale Commissie te harmoniseren en te vereenvoudigen en de omvang van de gegevens die door de schippers elektronisch gemeld moeten worden, te reduceren,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vervatte wijziging van artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb, van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2019.

Bijlage

Bijlage bij protocol 13

Artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, punt bb, komt als volgt te luiden:

"bb) de officiële benaming voor het vervoer van de gevaarlijke goederen;"

PROTOCOL 14

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (Bijlage 7 - Verkeerstekens van de vaarweg, tekens E.3, E.4a en E.4b)

1. Artikel 1.01, onderdeel I, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) definieert een veerpont als zijnde "een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als een veerpont wordt aangemerkt".
2. In het Rijnvaartpolitiereglement wordt gezien bijlage 7 geen onderscheid gemaakt tussen een vrijvarende veerpont en een niet-vrijvarende veerpont. Een niet-vrijvarende veerpont ligt aan een langskabel of een dwarskabel.
3. Momenteel bestaat alleen de mogelijkheid om het gebodsteken B.8 met een toegevoegd bord, waarvan enkele voorbeelden worden gegeven onder punt 3 van afdeling II van bijlage 7 van het RPR (waaronder "Opletten: veerpont"), aan te brengen bij bijzonder gevaarlijke plaatsen om de aandacht van de scheepvaart op een oversteekplaats voor veerponten te vestigen.
4. De werkzaamheden van de Werkgroep Politiereglement hebben de noodzaak aangetoond om de vrijvarende veerponten te onderscheiden van de niet-vrijvarende veerponten. Dit besluit beoogt bijlage 7 van het RPR te wijzigen, meer in het bijzonder door een nieuw aanwijzingsteken E.4b op te nemen voor de vrijvarende veerponten.
5. Bovendien bevat bijlage 7 van het RPR geen aanwijzingsteken voor stuwen. Dit besluit beoogt dan ook een teken E.3 toe te voegen om de aanwezigheid van een stuw aan te geven.
6. 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

In het RPR wordt inhoudelijk in de regelgeving geen enkel onderscheid gemaakt tussen de twee soorten **veerponten**, te weten de vrijvarende veerpont en de niet-vrijvarende veerpont. Een dergelijk onderscheid is echter van belang voor de overige scheepvaart. In de praktijk kunnen veerponten die de vaarweg oversteken in gevaar worden gebracht door voorbijvarende schepen. Bij het passeren van een veerpont moeten de schippers van deze andere schepen weten of sprake is van een vrijvarende veerpont ofwel dat rekening moet worden gehouden met een kabel, die als een obstakel in de vaarweg kan worden aangemerkt. Om deze reden is tevens andere navigatieverlichting voorgeschreven voor niet-vrijvarende veerponten dan voor vrijvarende veerponten. Het RPR biedt echter niet de mogelijkheid om de vrijvarende veerponten aan te duiden met een aanwijzingsteken.

Het doel is de aanwezigheid van een – al dan niet vrijvarende – veerpont duidelijk aan te geven, waardoor de veiligheid en de vlotheid van de scheepvaart wordt bevorderd, zowel voor het verkeer in lengterichting als voor het verkeer in dwarsrichting.

Een inventarisatie van de gebruikte tekens bij **stuwen** heeft aangetoond dat bij sommige stuwen wel en bij andere niet een teken wordt gebruikt om aan te geven dat een stuw wordt genaderd. Het vaarwegbeheer heeft dan ook de wens om bij alle stuwen in het beheersgebied het voorgestelde verkeersteken te kunnen plaatsen.

Het doel van de invoering van een nieuw teken voor stuwen is enerzijds de bevordering van de uniformiteit en anderzijds de vergroting van de duidelijkheid voor de vaarweggebruiker.

Bovendien maakt de scheepvaart steeds vaker gebruik van elektronische kaarten als nautisch hulpmiddel bij het varen. Stuwen kunnen op de ENC duidelijker worden geïdentificeerd wanneer dit teken wordt opgenomen. Door deze maatregel zou de vaarroute langs de sluis- en stuwcomplexen worden verduidelijkt. De bedoelde aanvulling op de kaart zou vooral waardevol kunnen zijn indien geen direct zicht voorhanden is.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Een mogelijkheid zou zijn om de twee nieuwe aanwijzingstekens niet toe te voegen aan bijlage 7 van het RPR. Dit zou de lokale bevoegde autoriteiten echter niet beletten om dergelijke tekens te plaatsen. De gebruikte tekens zouden in dat geval echter niet geharmoniseerd zijn, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers op de Rijn zou schaden.

De verwerping van deze wijzigingen zou echter afbreuk doen aan de verschillende eerder aangevoerde doelstellingen.

Consequenties van deze wijzigingen

Bijlage 7 van het RPR betreffende de verkeerstekens van de vaarweg wordt gewijzigd door de toevoeging van aanwijzingsteken E.3 voor stuwen.

Bijlage 7 van het RPR betreffende de verkeerstekens van de vaarweg wordt gewijzigd door de toevoeging van aanwijzingsteken E.4b voor vrijvarende veerponten, hetgeen de vernummering van teken E.4 voor niet-vrijvarende veerponten in teken E.4a inhoudt.

De toevoeging van deze twee nieuwe aanwijzingstekens in bijlage 7 van het RPR stelt de lokale bevoegde autoriteiten in staat de schipper aan te geven dat een vrijvarende veerpont of een stuw wordt genaderd. Op deze wijze wordt de lokale bevoegde autoriteiten een uniforme en geharmoniseerde oplossing voorgesteld in de context van de Rijnvaart. Bovendien wordt een verdergaande harmonisatie met CEVNI tot stand gebracht.

Deze wijzigingen houden geen aanvullende kosten in voor het bedrijfsleven en veroorzaken slechts beperkte kosten voor de administraties, aangezien het gaat om de invoering van informatieve tekens, waarvan het gebruik facultatief is.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Het is mogelijk van deze wijzigingen af te zien. Dit zou de lokale bevoegde autoriteiten er echter niet van weerhouden dergelijke aanwijzingstekens toch te plaatsen.

De verwerping van deze wijzigingen zou echter afbreuk doen aan de doelstelling om de lokale bevoegde autoriteiten een uniforme en geharmoniseerde oplossing aan te bieden in de context van de Rijnvaart.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

in het streven bij te dragen aan de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart door een verdergaande uniformering van de aanwijzingstekens tot stand te brengen,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van bijlage 7 van het Rijnvaartpolitie reglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden met ingang van 1 december 2019.

Bijlage

Bijlage bij protocol 14

Bijlage 7, afdeling I, onderafdeling E, wordt als volgt gewijzigd:

a) *Onderafdeling E.3 komt als volgt te luiden:*

"E.3 Stuw



b) *Het bestaande teken E.4 wordt het teken E.4a.*

c) *Het teken E.4b wordt als volgt na het teken E.4a ingevoegd:*

"E.4b Vrijvarende veerpont



PROTOCOL 15

Uitwisseling van de krachtens artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement meldplichtige gegevens tussen de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten – Wijziging van het besluit van 18 mei 1994 (Protocol 1994-I-20)

1. Overeenkomstig artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) moet de schipper van bepaalde schepen en samenstellen die de Rijn bevaren zich melden bij de meldpunten (verkeersposten) van de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en de in het RPR voorgeschreven gegevens verstrekken.
2. De meldplichtige gegevens worden uitgewisseld tussen de bevoegde meldpunten van de Rijnsoeverstaten. De gegevens worden slechts eenmaal ingewonnen, op het meldpunt waar de gegevens voor het eerst meldplichtig worden. De gegevens worden aan het naburige meldpunt doorgegeven voordat het schip of het samenstel het gebied van het meldpunt verlaat.
3. Overeenkomstig de bijlage bij het besluit van 18 mei 1994 (Protocol 1994-I-20) zijn de uitgewisselde gegevens momenteel beperkt tot de gegevens ter ondersteuning van de veiligheid en redding. Daarnaast moeten binnenkort gegevens uitgewisseld worden met betrekking tot het sluismanagement en voor statistische doeleinden. Later zou ook de uitwisseling van gegevens voor logistieke doeleinden toegevoegd kunnen worden, mits de vereiste rechtsgrondslagen op nationaal niveau tot stand worden gebracht. De beperkende voorwaarden in de bijlage bij het eerder genoemde besluit moeten worden geschrapt om rekening te kunnen houden met de uitbreiding van de gegevens die uitgewisseld moeten worden.

Besluit

De Centrale Commissie,

met het doel het grensoverschrijdend doorgeven en gebruiken van digitaal beschikbare gegevens van de binnenvaart te ondersteunen,

in de wetenschap dat het gebruik en de doeleinden van de gegevens van de Rijnvaart die uitgewisseld moeten worden tussen de meldpunten van de bevoegde autoriteiten toenemen,

overwegende dat de overdracht en het gebruik van de gegevens plaatsvinden in overeenstemming met de nationale wetgevingen inzake de gegevensbescherming,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

besluit de vierde zin van het derde lid van de bijlage bij het besluit van 18 mei 1994 inzake de uitwisseling van de krachtens artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement meldplichtige gegevens tussen de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten (Protocol 1994-I-20) te schrappen.

PROTOCOL 16

Definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart

Aanleiding en context

De voortschrijdende automatisering, die haar neerslag vindt in talrijke technische toepassingen waaronder de binnenvaart, vereist door de steeds verder reikende gevolgen een aanpassing van de bestaande juridische en maatschappelijke kaders.

Het geautomatiseerd varen omvat vandaag de dag een breed spectrum technische processen en biedt talrijke gebruiksmogelijkheden, van eenvoudige navigatie-ondersteuning tot volledig geautomatiseerd varen. Het concept automatisering kan om deze reden het beste worden benaderd via de variabele van het automatiseringsniveau.

In de regel maakt de automatisering van bepaalde taken de eventuele vervanging van de mens door de machine mogelijk. In de binnenvaart vergemakkelijkt de automatisering zeker het leven aan boord door de taken van de schipper te verlichten, maar het roept tevens vragen op over het behoud van het veiligheidsniveau en geeft aanleiding tot bezorgdheid met betrekking tot de omvang, dat wil zeggen het automatiseringsniveau.

De CCR wenst in de eerste plaats de automatiseringsniveaus te definiëren om een algemene discussie over de ontwikkeling van de automatisering in de binnenvaart op gang te brengen en na te gaan of het wenselijk is regelgevende maatregelen te nemen.

Dit voorstel is in lijn met de activiteiten die door de CCR worden ontplooid. De strategische richtsnoeren van de CCR voorzien immers dat de nieuwe uitdagingen waarvoor de binnenvaart wordt gesteld door middel van innovatie en digitalisering een oplossing moeten vinden. De oriëntaties van het Duitse voorzitterschap van de CCR leggen specifiek de nadruk op "praktijkgerichte en innovatie-ondersteunende regelgeving" en noemen het geautomatiseerd varen als een mogelijk actiegebied van de CCR. Het werkprogramma van het Comité Politiereglement voor de periode 2018-2019 voorziet het "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".

Behoeftte aan een definitie van de automatiseringsniveaus

Momenteel is de automatisering van invloed op de verschillende vervoerswijzen: lucht, zee, weg en spoor. Net als in het zee- en wegvervoer wordt ook in de binnenvaart bijzondere aandacht besteed aan recente technologische ontwikkelingen met betrekking tot geautomatiseerde navigatiesystemen. Nationale en internationale onderzoeksprojecten voor de binnenvaart zoals LAESSI, RAVEN en NOVIMAR beogen te innoveren door een geavanceerde ontwikkeling van het geautomatiseerd varen. Naast de evaluatie van de technische mogelijkheden en de daarmee samenhangende voor- en nadelen moeten deze innovatieve projecten het mogelijk maken concrete ervaring op te doen.

Hoewel ook in de zeevaart het geautomatiseerd varen tot ontwikkeling komt, moet tevens rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken voor de binnenvaart zoals

- de samenstelling van de bemanningen,
- de navigatie in besloten en beperkte omgevingen,
- het doorvaren van sluisen,
- de hoogte van water en bruggen,
- de manoeuvreereigenschappen van de schepen.

In tegenstelling tot andere vervoerswijzen bestaat voor de binnenvaart geen internationale definitie om tot een duidelijke interpretatie van de verschillende automatiseringsniveaus te komen, waarbinnen de verschillende niveaus verder uitgetest kunnen worden. Dit besluit beoogt dan ook de automatiseringsniveaus van de complexe systemen die in de binnenvaart worden toegepast nader te definiëren. De definitie verschaft een gestructureerd beeld dat het mogelijk maakt het geautomatiseerd varen globaal te benaderen en in een later stadium gedifferentieerd en op basis van een gemeenschappelijk begrip te beoordelen of het nodig is om regelgevende maatregelen te nemen.

De noodzaak van regelgevende maatregelen voor het geautomatiseerd varen wordt weliswaar ingegeven door de technische ontwikkeling, maar gezien de mogelijk zeer ver reikende gevolgen van deze technologie is een globale benadering nodig, die tevens rekening houdt met juridische, ethische en sociale overwegingen en een discipline overschrijdende aanpak rechtvaardigt.

Juridische overwegingen

De ontwikkeling van het geautomatiseerd varen vereist een diepgaande bezinning over het bestaande juridische kader.

Tot nu toe zijn alle bepalingen gebaseerd op de aansprakelijkheid van de schipper. Het geautomatiseerd varen zal echter waarschijnlijk aanzienlijke verschuivingen in de verantwoordelijkheden aan boord teweegbrengen. Het is dan ook gerechtvaardigd zich af te vragen welke rechtsgrondslag *de facto* van toepassing is op de tenuitvoerlegging van de aansprakelijkheid wanneer een verregaand automatisch varend schip door zijn activiteit schade toebrengt aan een derde.

De financiële gevolgen van mogelijke schade kunnen aanzienlijk zijn en om deze reden mogen de verzekeringsaspecten van een verregaand automatisch varend schip niet uit het oog worden verloren. Aan de andere kant moet worden bedacht dat verzekeraars de premies zouden kunnen verlagen wanneer automatiseringsinrichtingen, die de waarschijnlijkheid van een ongeval terugbrengen, aan boord aanwezig zijn. Het is duidelijk dat financiële gevolgen en de verzekeringsaspecten een beslissende invloed kunnen hebben op innovatie en technische vooruitgang.

De tussenkomst van het geautomatiseerd varen suggereert uiteindelijk een herverdeling van de verantwoordelijkheden tussen de eigenaar van het schip, de schipper en de fabrikant. Dit zou zelfs kunnen leiden tot een zekere fragmentatie, die een aanpassing van het bestaande regelgevingskader onontbeerlijk maakt. Deze noodzakelijke aanpassing vereist een discipline overschrijdende aanpak, gericht op een nadere beoordeling van zowel de aansprakelijkheidskwesties als de verzekeringstechnische aspecten.

Bovendien zouden vragen in verband met de gegevensbescherming een antwoord moeten krijgen, wanneer bijvoorbeeld de navigatieapparatuur met lerend vermogen die aan boord is geïnstalleerd voortdurend gegevens verzamelt en verwerkt die in juridisch opzicht als persoonsgegevens kunnen worden beschouwd.

Ethische en sociale overwegingen

Automatisering leidt niet vanzelfsprekend tot een eventuele vermindering van het aantal bemanningsleden aan boord door hieraan een schipper te onttrekken, maar heeft principieel tot doel met innovatieve technische processen de veiligheid van de Rijnvaart verder te verbeteren en het leven van de bemanning te vergemakkelijken. Het is echter te verwachten dat scheepseigenaren de mogelijkheden van automatisering willen benutten om de exploitatiekosten te verlagen door het aantal bemanningsleden aan boord te verminderen of zelfs af te schaffen.

Het beeld van een zelfstandig varend schip zonder schipper aan boord, waarvan de navigatie wordt verzorgd door een machine die gebruik maakt van algoritmes of zelfs over lerende eigenschappen beschikt, kan aanleiding tot bezorgdheid geven. Een dergelijk schip zou niet alleen informatie kunnen ontvangen en verwerken, maar ook nieuwe informatie kunnen toevoegen en feedback kunnen opslaan om zijn koers aan te passen aan de omstandigheden.

Naast de gevolgen voor de werkgelegenheid en de inzetbaarheid doet geautomatiseerd varen angsten rijzen, zoals de ontmenselijking van de sociale relaties.

Tegelijkertijd is een bezinning over deontologische of ethische regels voor het geautomatiseerd varen nuttig en gepast voor zover deze technische processen een impact hebben op de mens, meer in het bijzonder bij ongevallen die worden veroorzaakt door een verregaand automatisch varend schip.

Daarnaast geven ook de sociale vragen die worden opgeworpen door de automatisering in de binnenvaart aanleiding tot bezorgdheid. Enerzijds wordt de automatisering van taken begroet, aangezien het leven van de schipper hierdoor gemakkelijker wordt. Anderzijds kan de automatisering van taken de schipper natuurlijk ook veranderen in een eenvoudige toeschouwer en in zekere zin de ontwikkeling van zijn vaardigheden remmen. Op het vlak van technologische innovatie zou de intuïtieve benadering van de schipper in tegenspraak kunnen komen te staan met beslissingen van een verregaand geautomatiseerd schip. Gezien het voorgaande moeten de sociale gevolgen van het geautomatiseerd varen voor de binnenvaart en in het bijzonder voor de schipper in overweging worden genomen. Het automatisch varen nodigt tegelijkertijd uit tot een beoordeling van de nieuwe behoeften in termen van beroepsopleiding van de bemanningen aan boord en aan wal.

Dit besluit heeft geen betrekking op de eerder beschreven juridische, ethische en sociale overwegingen. Deze laatste zijn eerder bedoeld om aan te tonen dat verschillende automatiseringsgraden verschillende gevolgen hebben en dat om deze reden een definitie van de automatiseringsgraden onontbeerlijk is met het oog op de discussies en beslissingen die nog gevoerd en genomen moeten worden.

Overige overwegingen

Bij een ongeval zijn de bemanningen van binnenschepen verplicht om de gevolgen en de schade voor de omgeving tot een minimum te beperken en met de bevoegde autoriteiten en reddingsdiensten samen te werken. Zij zijn bovendien verplicht om in noodsituaties hulp te verlenen. De manier waarop automatiseringsoplossingen ervoor kunnen zorgen dat de binnenschepen aan deze verplichtingen kunnen blijven voldoen, ook wanneer de bemanning wordt ingekrompen of niet meer aanwezig is, zal nader onderzocht moeten worden.

Automatiseringssystemen zijn fundamenteel kwetsbaarder voor cyberaanvallen dan andere systemen aan boord van binnenschepen. Om deze reden moeten de werkzaamheden op het gebied van de cyberveiligheid in de binnenvaart worden voortgezet en versterkt.

Verdere werkzaamheden

De verschillende nationale en internationale onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten, de werkzaamheden van de nationale autoriteiten alsook de ontwikkeling van automatiseringsapparatuur en de exploitatie van schepen die met dergelijke apparatuur zijn uitgerust, zullen de verdere discussie over de automatiseringsgraden bevorderen en de noodzaak van toekomstige aanpassingen van de definitie aantonen. Om deze reden is een evaluatie van de definitie voorzien zodra voldoende ervaring is opgedaan. De definitie is dan ook van tijdelijke aard en moet door een aangepaste definitie worden vervangen op de zitting in het najaar van 2020. Dit maakt een intensieve discussie mogelijk over de noodzakelijke aanpassingen en stelt alle betrokken partijen in staat om een bijdrage te leveren.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de technische ontwikkelingen op het gebied van de automatisering van de navigatie,

met het doel een verdere bijdrage te leveren tot de verbetering van de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart alsmede de Europese binnenvaart, waarbij tevens de innovatie wordt bevorderd,

met het doel de uniformiteit en de samenhang te waarborgen van alle technische standaarden en reglementaire teksten die van toepassing zijn op de Rijnvaart,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart aan teneinde deze bij haar toekomstige werkzaamheden te gebruiken,

beperkt de geldigheidsduur van deze definitie tot en met 31 december 2020 in de verwachting dat tegen die tijd aanpassingen nodig kunnen zijn op grond van de opgedane ervaring en verworven kennis,

verzoekt haar lidstaten deze definitie gelijkelijk te hanteren,

doet het voorstel aan de Europese Commissie, de VN/ECE, de Donaucommissie, de Moezelcommissie, de Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava, de betrokken waarnemersstaten, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) en de door haar erkende organisaties om deze definitie ook te gebruiken in het kader van relevante initiatieven of werkzaamheden, met name van regelgevende aard, en aldus bij te dragen tot het bereiken van een gemeenschappelijke begripelijkheid,



















verzoekt haar Comité Politierglement om toe te zien op de aanvaarding en het gebruik van de definitie, met name buiten de CCR, en in de najaarsvergadering van 2020 verslag hieromtrent aan haar uit te brengen en een nieuwe versie van de definitie voor te stellen die rekening houdt met de noodzakelijk geachte aanpassingen.

Bijlage

Definitie van de verschillende automatiseringsgraden in de binnenvaart

Toelichting

- Onder "dynamische vaartaken" wordt verstaan: alle doelgerichte handelingen aan boord van het schip, zoals de bediening van het roer, de voortstuwning, de ankerlieren of het in hoogte verstellen van het stuurhuis. De complexiteit van deze taken hangt af van de context waarbinnen zij plaatsvinden (binnen een context waar het gebruik van ankers verboden is, speelt bijvoorbeeld de bediening van ankerlieren geen rol).
- Onder "specifieke context" wordt verstaan: bepaalde vaaromstandigheden zoals de vaart op specifieke gedeelten van de waterweg, het passeren van sluisen of het varen met een samenstel of met een sleep (*platooning*). De context wordt eveneens gevormd door de infrastructuur die relevant is voor de automatisering, zoals type en capaciteit van het netwerk voor de datatransmissie.
- Onder "vaaromgeving" wordt verstaan: de onveranderlijke en wisselende omstandigheden zoals de vorm van de waterweg, de waterstand, weersomstandigheden, het zicht, tegemoetkomende of voorbijlopende schepen, ... Het geautomatiseerde besturingssysteem kan slechts een deel van de beschikbare informatie gebruiken (bijvoorbeeld, onder het eerste niveau, bochtanwijzers die geen gebruik maken van informatie over tegemoetkomende of voorbijlopende schepen). De reactie op de vaaromgeving omvat ook de radiocommunicatie met schippers van andere schepen.
- Onder het "voorkomen van aanvaringen" wordt verstaan: de cruciale taak om te reageren op de omstandigheden in de omgeving (andere schepen, bruggen, ...).

	Niveau	Omschrijving	Besturing (manoeuvres, voorstuwning, stuurhuis,...)	Monitoring en reactie op de vaaromgeving	Terugval- maatregelen voor de dynamische vaartaken	Afstandsbediening
De schipper verricht alle dynamische vaartaken of een gedeelte van deze taken	0	Niet geautomatiseerd alle aspecten van de dynamische vaartaken worden te allen tijde verricht door de schipper zelf, ook al worden deze ondersteund door waarschuwings- of interventiesystemen <i>Bv. vaart met behulp van radar</i>				Nee
	1	Ondersteuning bij de besturing de toepassing van een <u>stuurautomaat</u> binnen een specifieke context met gebruik van bepaalde informatie over de vaaromgeving waarbij ervan uitgegaan wordt dat de schipper zelf alle overige aspecten van de dynamische vaartaken verricht <i>Bv. autopiloot</i> <i>Bv. trackpilot (koerssysteem voor binnenschepen langs vooraf vastgelegde geleidelijnen)</i>				
	2	Gedeeltelijk geautomatiseerd de toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor <u>zowel de besturing als de voortstuwning</u> binnen een specifieke context met gebruik van bepaalde informatie over de vaaromgeving waarbij ervan uitgegaan wordt dat de schipper zelf alle overige aspecten van de dynamische vaartaken verricht				
Het systeem verricht alle dynamische vaartaken (indien ingeschakeld)	3	Geautomatiseerd onder voorwaarden de <u>ononderbroken</u> toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor <u>alle</u> dynamische vaartaken binnen een specifieke context, <u>met inbegrip van het vermijden van aanvaringen</u> , waarbij ervan uitgegaan wordt dat de schipper zelf ontvankelijk is voor verzoeken om in te grijpen en voor systeemstoringen en adequaat hierop reageert				
	4	Hoog geautomatiseerd de ononderbroken toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor alle dynamische vaartaken binnen een specifieke context, <u>met inbegrip van terugvalmaatregelen, zonder ervan uit te gaan dat een schipper zelf zal reageren op een verzoek om in te grijpen</u> ⁹ <i>Bv. een schip dat tussen twee sluisen een kanaal bevaart (omgeving is goed gekend), maar het geautomatiseerd besturingssysteem is niet zodanig dat daarmee de sluisen gepasseerd kunnen worden (daarvoor is de interventie van een persoon vereist)</i>				
	5	Autonoom = Volledig geautomatiseerd de ononderbroken en <u>onvoorwaardelijke</u> toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor alle dynamische vaartaken, met inbegrip van terugvalmaatregelen, zonder ervan uit te gaan dat de schipper zelf zal reageren op een verzoek om in te grijpen				

⁹ Dit automatiseringsniveau introduceert twee verschillende functionaliteiten: de mogelijkheid van een "normale" besturing waarbij menselijk ingrijpen niet wordt verondersteld en volledige terugvalmaatregelen. Hier zouden ook twee sub-niveaus voorzien kunnen worden.

PROTOCOL 17

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Inland AIS (artikel 4.07, tweede lid, onderdeel b)

1. De CCR heeft op basis van de evaluatie van de verplichte uitrusting met Inland AIS-apparaten en systemen voor de weergave van elektronische kaarten definitieve wijzigingen van artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aangenomen om de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen (Besluit 2018-I-11).
2. Daarbij werd de automatische reductie van het zendvermogen tot 1 watt voor tankschepen die de navigatiestatus "afgemeerd" hebben ingesteld, vergeten. Het zendvermogen wordt bijvoorbeeld gereduceerd tijdens het laden en lossen om een potentiële ontsteking van eventueel vrijkomende dampen of gassen te voorkomen.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Deze wijziging beoogt dit verzuim te herstellen en de voorschriften van het RPR in overeenstemming te brengen met de veiligheidseisen en de huidige praktijk in de tankvaart.

Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijziging

Het alternatief zou zijn artikel 4.07, tweede lid, onderdeel b, van het RPR niet te wijzigen. De tankschepen zouden in dit geval het zendvermogen van het Inland AIS-apparaat niet kunnen reduceren tijdens het laden en lossen, hetgeen tot gevaarlijke situaties zou kunnen leiden.

Consequenties van deze wijziging

De aanvulling maakt het mogelijk het huidige veiligheidsniveau en de huidige praktijk bij het gebruik van Inland AIS-apparaten aan boord van tankschepen te behouden.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar Besluit 2018-I-11,

om een veilig gebruik van Inland AIS-apparaten tijdens het laden en lossen van tankschepen te waarborgen,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.07, tweede lid, onderdeel b, van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 juli 2019.

Bijlage

Bijlage bij protocol 17

Artikel 4.07, tweede lid, onderdeel b, komt als volgt te luiden:

- “b) het Inland AIS-apparaat moet op vol vermogen zenden; dit geldt niet voor tankschepen met de vaarstatus op “afgemeerd”.”

PROTOCOL 18

Technische voorschriften voor schepen

Geen besluit.

PROTOCOL 19

Vervangende nieuwbouw van de brug Pfaffendorf bij Koblenz bij kmr 590,90

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen het onderhoud van de brug Pfaffendorf bij Koblenz, Rijn-km 590,90, 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

Checklist voor de belangrijkste kenmerken voor de vervangende nieuwbouw van de brug Pfaffendorf bij Koblenz bij kmr 590,90

- 1. Soort brug**
Verkeersbrug (B48) over de Rijn
- 2. Dichtstbijzijnde plaats/stad**
Koblenz
- 3. Rijnkilometer**
590,90
- 4. Soort bouwwerkzaamheden**
Vernieuwing van de bestaande brug met verplaatsing van de brugpijlers
- A. Algemene beschrijving**
- 5. Breedte van het vaarwater (buiten het gebied van het bouwwerk)**
240 m
- 6. Breedte van de vaargeul (buiten het gebied van het bouwwerk)**
120 m
- 7. Aantal pijlers in het vaarwater**
twee
- 8. Aantal pijlers in de vaargeul**
geen
- 9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen**
één
- 10. Breedte van de brugoverspanning**
23,50 m
- 11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts)**
2,4 km stroomopwaarts
7,5 km stroomafwaarts
- B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand**
- 12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen)**
gebogen
- 13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)**
73,50 m NHN (DHHN92)
- 14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)**
78,30 m NHN (DHHN92)
- 15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)**
64,30 m NHN (DHHN92)
- 16. Doorvaarthoogte bij MHW**
> 9,10 m (9,20 m - 14,00 m)

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

Bij de minimale hoogte van 9,10 m bedraagt de breedte van de vaargeul 120 m

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Verslag van de verantwoordelijke dienst van de WSV für Verkehrstechniken, Koblenz, van 16.08.2018

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's

De flenzen van de lengtedragers maken verticaal gezien een hoek van 12 graden. Door deze neiging heeft de constructie aan de onderzijde tussen de beide lengtedragers geen vlakken die parallel verlopen. Hierdoor wordt vermeden dat de radarstralen heen en weer kunnen kaatsen. Naar verwachting zal de brug daardoor geen noemenswaardige valse echo in het radarbeeld veroorzaken. Omdat de brug de rivier vrijwel onder een rechte hoek kruist, zijn oeverspiegelingen eveneens uit te sluiten. De beide pijlers die in de rivier staan, zullen zowel stroomafwaarts als stroomopwaarts voorzien worden van radarreflectoren.

20. Geplande constructievorm van het bouwwerk

Betonnen plaat op doorgaande stalen liggers met opengewerkte bogen uit staal.

21. Gepland constructiemateriaal

Staal/beton

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage (voor zover reeds bekend)

De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd zonder het wegverkeer te onderbreken. Het is de bedoeling de nieuwe bovenbouw van de brug benedenstrooms van de bestaande brug op tijdelijke pijlers te bouwen, waarbij de tijdelijke pijlers niet op één lijn met de oude pijlers staan, maar in de richting van de wal worden verplaatst. De aanleg van de bovenbouw geschiedt vanaf de aanbrug aan weerszijde. Het tussenstuk wordt ingevaren. De ontmanteling van de bestaande brug geschiedt in omgekeerde volgorde. Na de aanleg van de nieuwe brugpijlers wordt de bovenbouw in dwarsrichting verplaatst op de nieuwe pijlers.

23. Periode van de uitvoering

De start van de bouw is gepland voor 2019 en de voorziene duur bedraagt drie jaar.

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

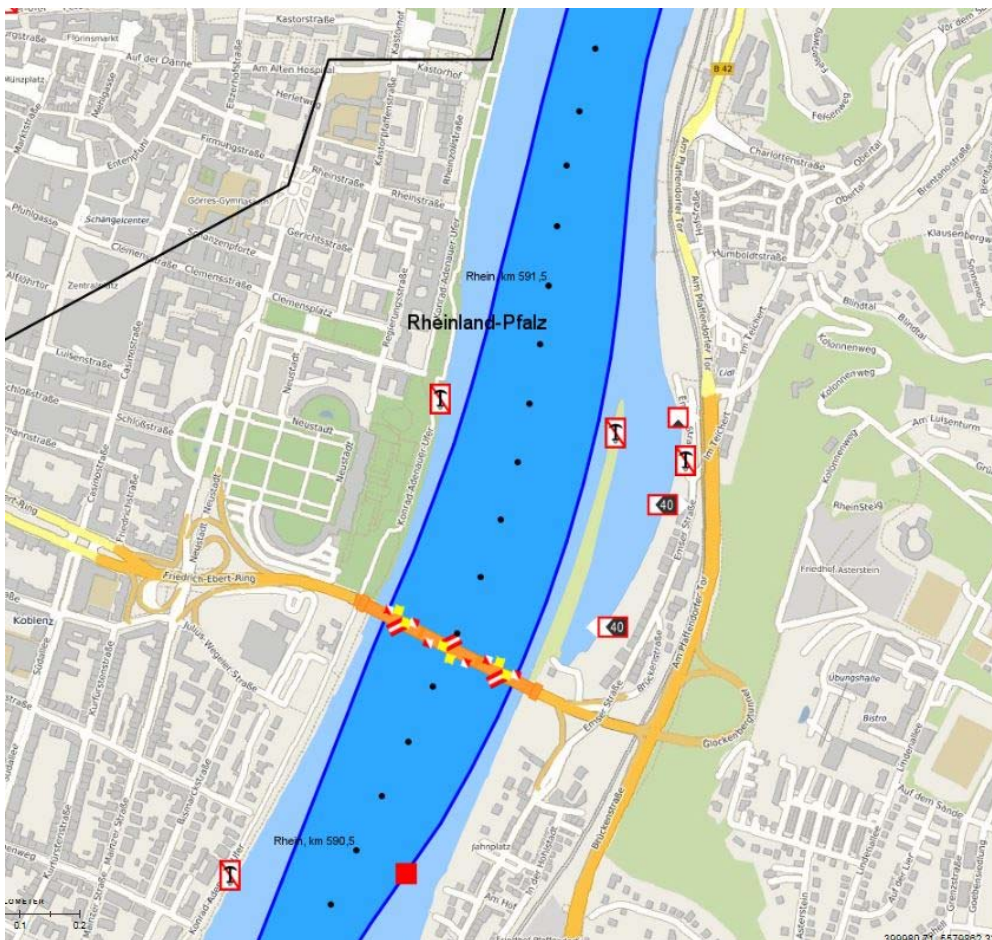
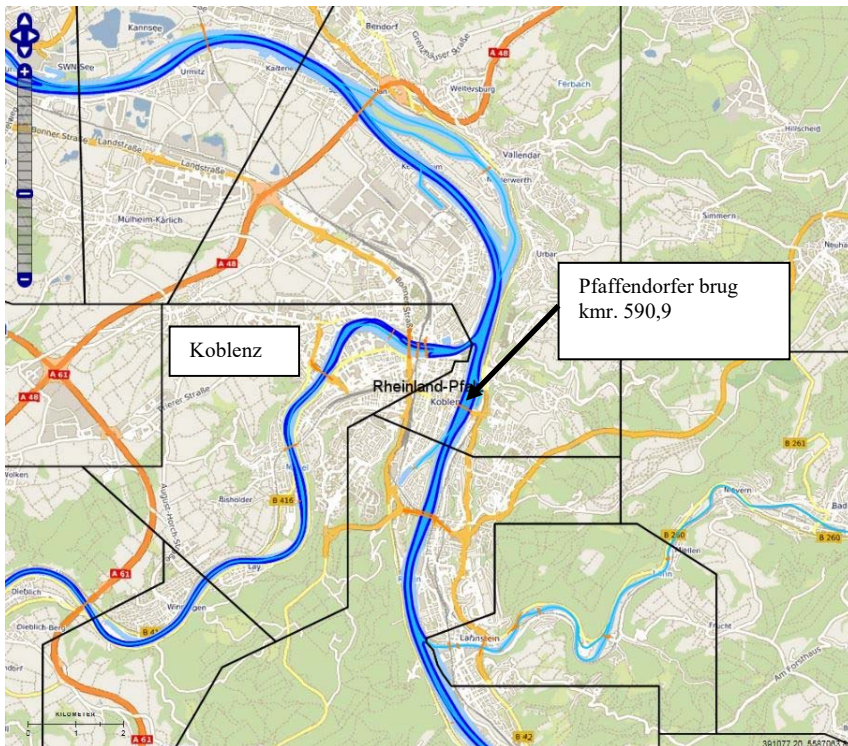
Tijdens de bouwwerkzaamheden (3 jaar) zal de doorvaarthoogte van 9,10 m ter beschikking staan over een kleinere doorvaartbreedte van 70 m.

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

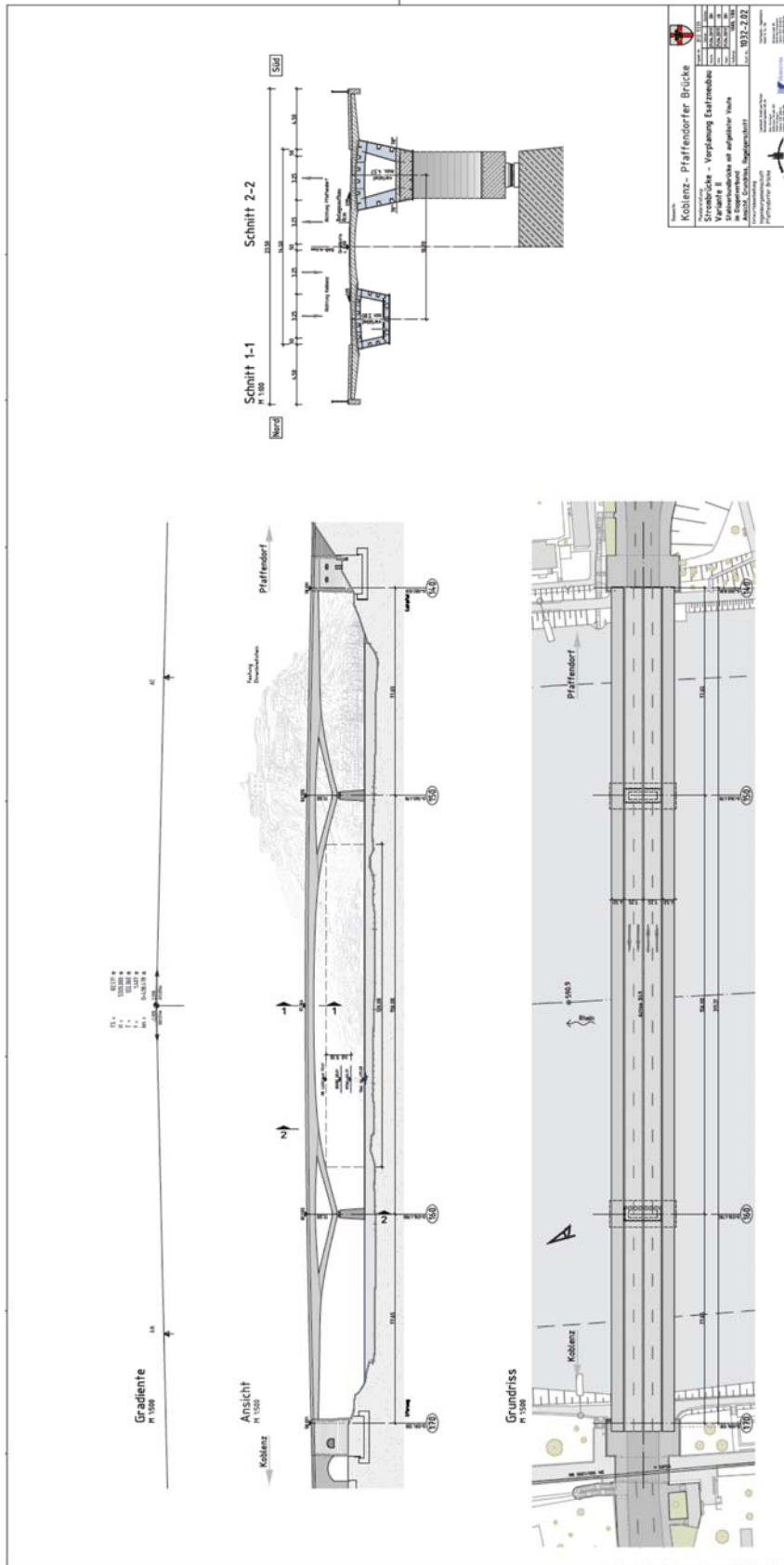
In totaal 24 uur, onderverdeeld in maximaal drie stremmingen.

E. Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)

26. Overzichtstekening met het bouwwerk



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



PROTOCOL 20

Vervangende nieuwbouw van de brug bij Duisburg-Neuenkamp bij kmr 778,35

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen het onderhoud van de brug bij Duisburg-Neuenkamp Rijn-km 778,35 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

Checklist voor de belangrijkste kenmerken voor de vervangende nieuwbouw van de brug bij Duisburg-Neuenkamp bij kmr 778,35

- 1. Soort brug**
Verkeersbrug (snelweg A40) over de Rijn; tuibrug met twee tuivlakken en een tweedelige overspanning
 - 2. Dichtstbijzijnde plaats/stad**
Duisburg-Neuenkamp
 - 3. Rijnkilometer**
Rijnkilometer 778,35
 - 4. Soort bouwwerkzaamheden**
Vervangende nieuwbouw van de bestaande brug
- A. Algemene beschrijving**
- 5. Breedte van het vaarwater (buiten het gebied van het bouwwerk)**
300 m
 - 6. Breedte van de vaargeul (buiten het gebied van het bouwwerk)**
150 m
 - 7. Aantal pijlers in het vaarwater**
Er worden geen pijlers in het vaarwater geplaatst.
 - 8. Aantal pijlers in de vaargeul**
Er worden geen pijlers in de vaargeul geplaatst.
 - 9. Aantal van de voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen**
Er is één doorvaartopening toegankelijk.
 - 10. Breedte van de brugoverspanning**
Er worden twee gescheiden overspanningen aangelegd, met een breedte van telkens ca. 23,70 m en een aan de buitenzijde over dragers geplaatste voetgangers- en fietspad met een breedte van ca. 2,75 m. De afstand tussen de overspanningen bedraagt 8 m.
 - 11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts)**
'Brücke der Solidarität' in het verlengde van de L233, kmr 775: afstand ca. 3 km
Friedrich Ebert brug, kmr 780: afstand ca. 2 km
- B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand**
- 12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen)**
De overspanning is een gesloten kistdoorsnede in staalconstructie met een horizontale bodemplaat.
 - 13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)**
38,78 m NHN
Het referentiesysteem is DHHN 92 (HS 160).

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

39,18 m NHN

Het referentiesysteem is DHHN 92 (HS 160).

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)

27,91 m NHN

Het referentiesysteem is DHHN 92 (HS 160).

16. Doorvaarthoogte bij [MHW]

> 9,10 m (minimaal 9,50 m)

17. Doorvaartbreedte bij [MHW] met een hoogte van (9,10 m / 7,00 m)

In het gehele gebied van het stroomveld bedraagt de vrije hoogte 9,10 m (vrije breedte ca. 377,50).

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

De radartechnische beoordeling van de nieuwe overspanning wordt door de gespecialiseerde Afdeling Verkeerstechnieken van de Water- en scheepvaartdienst uitgevoerd.

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's

Zie bovenstaand.

20. Geplande constructievorm van het bouwwerk

De constructievorm is een tuibrug met twee tuivlakken en een tweedelige overspanning. De bovenbouw en de onderbouw zijn bouwkundig door lagers gescheiden. De pylonen en de bovenbouw zijn monolithisch verbonden. De overspanning wordt als een gesloten kistdoorsnede met aan de buitenzijde over dragers aangebrachte voetgangers- en fietspaden uitgevoerd.

De hoogte van de 2 x 4 pylonen bedraagt ca. 73 m, deze worden zonder dwarsverbinding/dwarsdraggers uitgevoerd. Totaal worden er vier harpvormige kabelvlaktes aangebracht, waarbij de kabels via aan de buitenzijde aangebrachte dragers aan de bovenbouw worden verankerd.

21. Gepland constructiemateriaal

Voor het hoofdveld is een stalen doosvorm met een orthotroop brugdek gepland. Voor het zijpaneel is een staalbetondoosvorm voorzien.

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage (voor zover reeds bekend)

Aangezien het verkeer op de A40 niet onderbroken mag worden tijdens de uitvoering van de nieuwe constructie, wordt in eerste instantie met de aanleg van het zuidelijke deel van het bouwwerk begonnen, waarbij het doorgaand wegverkeer in deze bouwfase net als voorheen over de bestaande brug mogelijk blijft. De nieuwe overspanning wordt in eerste instantie zuidelijk van de bestaande brug over de Rijn (stroomopwaarts) zijdelings aangelegd. Er is vastgesteld dat de afstand tussen de buitenkanten van de bestaande overspanning en van de vervangende nieuwbouw bij de landhoofden aan de rechteroever van de Rijn ca. 2 m en bij de landhoofden aan de linkeroever van de Rijn ca. 15 m zal zijn. De nieuwe brug over de Rijn verloopt dus niet parallel aan de bestaande brug maar enigszins verdraaid. Als uitgangspunt voor deze scheefligging gold de tracerings in de eindtoestand, waarbij hier de tracerings van de nieuwe snelweg zo werd gekozen dat de impact op de bewoonde gebieden in Noord-Essenbergh aan de linkeroever van de Rijn en in Neuenkamp aan de rechteroever van de Rijn door de verbreding van de snelwegbrug tot een minimum wordt beperkt.

Na voltooiing van het zuidelijke deel van het bouwwerk wordt het verkeer omgeleid. Vervolgens wordt de bestaande brug gesloopt en de aanleg van het noordelijke deel van het bouwwerk op analoge wijze uitgevoerd.

Na voltooiing van het noordelijke deel van het bouwwerk wordt het verkeer weer omgeleid en het gedeeltelijke bouwwerk aan de zuidzijde wordt in de definitieve fase parallel schuin verschoven. Daarna kan het definitieve wegverkeer worden ingericht.

Onderstaand wordt het principiële verloop van de bouwwerkzaamheden voor de nieuwe onderdelen van het bouwwerk toegelicht:

1. Aanleg van de funderingen en de onderbouw
2. De voormontage van de stalen constructie bij de landhoofden en bij de zijdelingse bintlaag zonder hulpsteunen ca. 40 m buiten de pyloonas
3. Aanleg van het brugdek in de zijpanelen (met halfafgewerkte onderdelen)
4. Aanleg van de pylonen
5. Aanleg van de vrije uitbouw van het hoofdveld en achtereenvolgende installatie van de draagkabels in het hoofd- en zijveld
De scheepvaart zal tijdens de aanleg van de vrije uitbouw van het stroomveld zo gering mogelijk hinder ondervinden. Hierbij worden bovenbouwsegmenten van de voormontageplaats via de bestaande overspanning tot de balkonliggerspitsen aangevoerd en daar bijvoorbeeld met een mobiele kraan ingetild. Ter vermindering van het gewicht van de afzonderlijke staalsegmenten is voorzien de segmenten in vijf deeldoorsneden te verdelen.
6. Inbouw van het sluitsegment
De inbouw van het sluitsegment geschiedt, analoog aan de tevoren in te bouwen segmenten, in deeldoorsneden en met behulp van mobiele kranen die zich op de bovenbouw van de brug bevinden.
7. Bruguitbouw (afdichting, wegdek, beveiligingsinstallaties, enz.)

23. Periode van de uitvoering

Voor de uitvoering is de volgende periode gepland:

Begin van de bouwwerkzaamheden: 2020

Voltooiing: ca. 2026

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

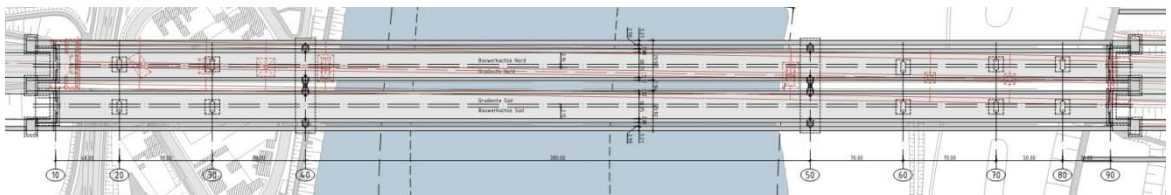
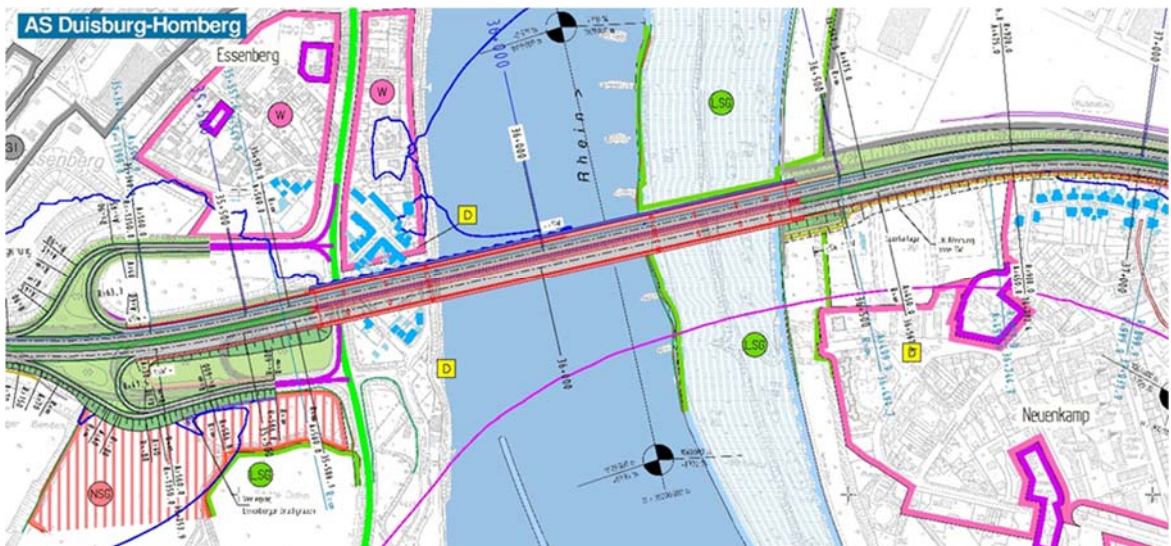
Gedurende de bouw is geen beperking van de vrije doorvaart voorzien.

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

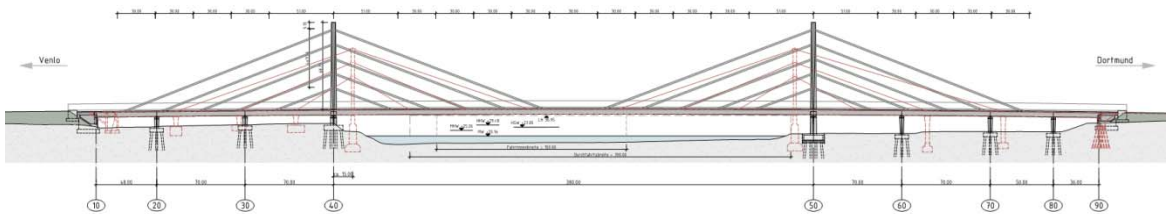
Er zijn geen volledige stremmingen voorzien. Gedurende de bouwwerkzaamheden zijn gedeeltelijke stremmingen voorzien, waarvan de duur nog niet is vastgesteld. Er wordt echter voor de scheepvaart binnen de vaargeul te allen tijde een gebied met ten minste 2,80 m diepte bij OLR en 70 m breedte ter beschikking gesteld.

E. Tekeningen (formaat max. DIN A3, PDF)

26. Overzichtstekening met het bouwwerk



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



PROTOCOL 21

Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en Milieu, kennis van de voorziene stremmingen,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen en over de inspanning om de belemmeringen voor de scheepvaart te beperken door de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen van de Boven-Rijn gelijktijdig uit te voeren,

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

erkent dat zich bij omvangrijke bouwmaatregelen onvoorziene gebeurtenissen kunnen voordoen en dat daardoor de data van de voorziene stremmingen kunnen verschuiven,

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 stremmingen en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke planningen te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de stremmingen op een schutting moeten wachten, gereed te houden.

Bijlage

Bijlage bij protocol 21

**Overzicht van de stremmingen 2019 van de sluizen in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace
Stand per 30.09.2018**

Exploitant	Sluis	Begin van de stremming	Einde van de stremming	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluiskolk	3 juni 2019	6 september 2019	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluiskolk	1 april 2019	10 mei 2019	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluiskolk	1 april 2019	20 december 2019	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluiskolk	25 februari 2019	1 maart 2019	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluiskolk	11 juni 2019	16 augustus 2019	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluiskolk	25 februari 2019	1 maart 2019	Beperking
EDF	Vogelgrün kleine sluiskolk	8 april 2019	12 juli 2019	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün grote sluiskolk	18 februari 2019	1 maart 2019	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluiskolk	1 april 2019	30 augustus 2019	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluiskolk	25 februari 2019	1 maart 2019	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluiskolk	15 april 2019	19 juli 2019	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluiskolk	18 februari 2019	1 maart 2019	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluiskolk	13 mei 2019	25 oktober 2019	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluiskolk	18 februari 2019	1 maart 2019	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluiskolk	1 april 2019	12 juli 2019	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluiskolk	25 februari 2019	1 maart 2019	Beperking
VNF	Gambsheim westelijke sluiskolk	11 februari 2019	14 april 2019	Mogelijke hinder
VNF	Gambsheim oostelijke sluiskolk	30 september 2019	1 december 2019	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluiskolk	16 september 2019	18 oktober 2019	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluiskolk	24 juni 2019	19 juli 2019	Mogelijke hinder

Opgelet:

De officiële mededelingen over de stremmingen kunnen op de internetpagina's van de sluisexploitanten worden geraadpleegd:

Sluis Iffezheim (Duitse waterweg- en scheepvaartdienst (WSV)): www.elwis.de

Sluis Gambsheim (Franse waterweg- en scheepvaartdienst (VNF)): www.vnf.fr/avisbat

Sluizen Straatsburg tot en met Kembs (Franse elektriciteitsdienst (EDF)): www.vnf.fr/avisbat

De stremmingen van de Zwitserse sluizen kunnen op www.elwis.de worden geraadpleegd.

Nadere informatie over de actuele plannings van de stremmingen wordt tevens gepubliceerd op de volgende website: www.e-ris.eu.

PROTOCOL 22

Analyse van de laagwatersituatie 201

Geen besluit.

PROTOCOL 23

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

Bijlagen

Bijlagen bij protocol 23

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIERELEMENT

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	1.5.2018		25.9.2018	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	1.5.2018			5.12.2017
2017-II-16	Definitive Änderung der RheinSchPV - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Änderung der RheinSchPV -Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3	I	7.10.2018	7.10.2018		25.9.2018 12.9.2018 12.9.2018	28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018
2018-I-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01 Buchstaben ad, ae, af, 1.07 Nummer 2 bis 6, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad, ae, 2.06, 6.28 Nummern 10 bis 13, 7.08, 8.11, 10.01 Nummer 3, nur den Streckenabschnitt Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 bis 15.09, Anlage 3, Bild 62, 66 und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Angabe zu dem Tafelzeichen A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§ 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018		25.9.2018	29.8.2018

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	--		--
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
2017-II-20	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018				28.5.2018

*) 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	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	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 RheinSchPersV - 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 RheinSchPersV (§ 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		1.2.2016	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 RheinSchPersV – 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 RheinSchPersV – 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 RheinSchPersV - 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	**)

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

***) Gegenstandslos

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr.2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018				28.5.2018

4. Comité Politierglement (Besluit 2018-I-10)

Rijnvaartpolitierglement (RPR) – Verwijzing naar het ADN (artikel 3.14, zevende lid, en artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b)

Correctie van de definitieve wijziging per 1 december 2018 (Protocol 2018-I-10)

Het Comité Politierglement heeft op de vergadering van 11 oktober 2018 besloten de definitieve wijziging van artikel 3.14, zevende lid, en artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b die werd ingevoerd door besluit 2018-I-10, als volgt te corrigeren:

1. *Artikel 3.14, zevende lid, wordt als volgt gecorrigeerd:*

“7. Een schip, dat geen tekens als bedoeld in het eerste, tweede of derde lid, moet voeren maar in het bezit is van een certificaat van goedkeuring, bedoeld in het ADN, randnummer 1.16.1, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip als bedoeld in het eerste lid, mag, indien het gelijktijdig geschut wil worden met een schip dat de tekens bedoeld in het eerste lid moet voeren, bij benadering van een sluis, de tekens bedoeld in het eerste lid voeren.”

2. *Artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b), wordt als volgt gecorrigeerd:*

“b) voor een schip dat dit teken niet voert, maar dat voorzien is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in het ADN, randnummer 1.16.1, en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip bedoeld in artikel 3.14, eerste lid.”

De correctie van de definitieve wijziging van artikel 3.14, zevende lid, en artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b van het RPR is toegelicht in document RP (18) 40 corr. 1. Deze toelichting kan als volgt worden samengevat:

Artikel 3.14, zevende lid, en artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b) van het RPR gelden voor alle schepen met een voorlopig en met een definitief certificaat van goedkeuring van het ADN. De correctie was nodig om de verwijzing naar de bepalingen over het definitieve certificaat van goedkeuring (randnummer 1.16.1.1), die een beperking met zich meebrengen, te vervangen door een verwijzing naar de algemene bepaling over het certificaat van goedkeuring (randnummer 1.16.1). Deze verwijzing naar randnummer 1.16.1 heeft namelijk betrekking op alle ADN-certificaten van goedkeuring (het voorlopige en het definitieve).

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, Deel V

2b. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn toegelaten navigatieradarinstallaties

Navigatieradarinstallaties, die vanaf 1 januari 1990 op grond van de voorschriften omtrent de minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties voor de Rijnvaart waren toegelaten, kunnen verder ingebouwd en, indien een geldige inbouwverklaring op grond van de voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart of van Bijlage M, deel III, van dit Reglement aanwezig is, gebruikt worden.

Nr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer
...						
R 9.1	IN Radarpijlot 720 °	IN-Innovative Navigation GmbH	IN-Innovative Navigation GmbH Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	22.8.2000	D	R-4-720
...						

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

Radar navigation equipment / Appareils radar / Navigationsradaranlagen / Navigatieradarinstallaties

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
...						
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht <i>(jusqu'au 31.7.2018)¹</i> <i>(bis 31.7.2018)</i> <i>(tot 31.7.2018)</i> <i>(until 31.7.2018)</i>	6.12.2011	D	R-4-019
...						

¹ L'utilisation des appareils déjà installés à bord de bateaux de navigation intérieure peut se poursuivre. Les appareils déjà produits peuvent être installés jusqu'au 31.7.2019. Bereits auf Binnenschiffen installierte Geräte dürfen weiter betrieben werden. Bereits produzierte Geräte dürfen bis 31.7.2019 eingebaut werden. Apparaten die reeds op binnenschepen zijn geïnstalleerd mogen verder gebruikt worden. Apparaten die reeds vervaardigd zijn mogen tot en met 31.7.2019 worden ingebouwd. Equipment already fitted in inland vessels may continue to be operated. Equipment that has already been produced may continue to be installed until 31.7.2019.

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
...						
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht <i>(jusqu'au 31.7.2018)¹</i> <i>(bis 31.7.2018)</i> <i>(tot 31.7.2018)</i> <i>(until 31.7.2018)</i>	6.12.2011	D	e-01-019
...						

¹ L'utilisation des appareils déjà installés à bord de bateaux de navigation intérieure peut se poursuivre. Les appareils déjà produits peuvent être installés jusqu'au 31.7.2019. Bereits auf Binnenschiffen installierte Geräte dürfen weiter betrieben werden. Bereits produzierte Geräte dürfen bis 31.7.2019 eingebaut werden. Apparaten die reeds op binnenschepen zijn geïnstalleerd mogen verder gebruikt worden. Apparaten die reeds vervaardigd zijn mogen tot en met 31.7.2019 worden ingebouwd. Equipment already fitted in inland vessels may continue to be operated. Equipment that has already been produced may continue to be installed until 31.7.2019.

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.

...

Duitsland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
...				
6.	Cretec Schiffstechnik	Weezer Str. 180 D-47624 Kevelaer	(0)2832-9777388	cretec.supply@gmail.com
...				
47.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
48.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
49.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
50.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschiffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de
51.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de
52.	Hugo Dircks Marinetechnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de
53.	DMS Dobler Marine Service GmbH	Borgwardring 53 D-26802 Moormerland	(0)4954 9520450	service@d-ms.de www.d-ms.de

Frankrijk¹

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail
1.	AEMI	8 rue des Compagnons F-14000 Caen	(0)2 61 45 29 76	caen@aemi-marine.com http://www.aemi-marine.com/
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	servicefr@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.com/fr
	ATEYS <i>(Niet meer in bedrijf sinds 13.9.2018)</i>	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
	GH2E <i>(Niet meer in bedrijf sinds 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
3.	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 http://map-marine.com
4.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com http://www.promat-formation.com
5.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	21, rue Paul Verlaine F-76700 Harfleur	(0)2 35 54 60 60	service@radioholland.com http://www.radioholland.com
6.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)2 98 97 50 86	info@siecfmi.com http://www.siecfmi.com
7.	Sud Communication	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com http://www.themys-sa.com

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

Nederland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
...				
7.	Marinetec Holland B.V. <i>(Niet meer in bedrijf sinds 31.7.2018)</i>	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
...				
22.	Oechies Elektrotechniek	Waalhaven z.z 42 NL-3088 HJ Rotterdam	(0)10 297 39 99	info@oechies.nl www.oechies.nl

...

Hongarije

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +36	E-mail
1.	Horvath es Csiki Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	horvath.gabor@hajovill.hu
...				

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, Deel III

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

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
...						
42	AIS 300 Klasse A / Inland AIS Mobilstation	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	25.9.2018	FVT	R-4-319
43	PM-1 Inland AIS Mobilstation	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Periskal Group, Den Isomo 11, 2990 Wuustwezel, Belgium	25.9.2018	FVT	R-4-320

**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.

...

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
...				
3.	Cretec Schiffstechnik	Weezer Str. 180 D-47624 Kevelaer	(0)2832-9777388	cretec.supply@gmail.com
...				
49.	DMS Dobler Marine Service GmbH	Borgwardring 53 D-26802 Moormerland	(0)4954 9520450	service@d-ms.de www.d-ms.de

Frankrijk¹

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
1.	AEMI	8 rue des Compagnons F-14000 Caen	(0)2 61 45 29 76	caen@aemi-marine.com http://www.aemi-marine.com/
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	servicefr@alphatronmarine.com https://www.alphatronmarine.com/fr
	ATEYS <i>(Niet meer in bedrijf sinds 13.9.2018)</i>	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr http://www.ateys.fr
3.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr http://www.barillec-marine.com

¹ De bevoegdheden 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
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr http://www.albigny-bateaux.fr
5.	DISCOUNT MARINE	12, rue Liot, BP 114 F-92106 Boulogne Billancourt	(0)1 46 20 42 42	info@discount-marine.com http://www.discount-marine.com
6.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet F-94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr http://www.fluvialelec.fr
	FLUVIATECH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 30.6.2017)</i>	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
7.	FURUNO FRANCE	Zone industrielle du Phare Rue Laplace F-33700 Mérignac	(0)5 56 13 48 00	gdissez@furuno.fr http://www.furuno.fr
	GH2E <i>(Niet meer in bedrijf sinds 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
8.	H2O	Port de Plaisance F-21170 Saint Jean de Losne	(0)3 30 39 08 11	magasin@h2ofrance.com http://www.h2ofrance.com
9.	LORRAINE NAUTISME	2 rue des Alliés F-57050 Metz	(0)3 87 32 21 22	info@lorraine-nautisme.fr http://lorraine-nautisme.fr
10.	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 http://map-marine.com
11.	MAX GUERDIN ET SES FILS	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	contact@maxguerdin.fr http://www.maxguerdin.fr
12.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com http://www.promat-formation.com
13.	RADIO HOLLAND FRANCE	21, rue Paul Verlaine F-76700 Harfleur	(0)2 35 54 60 60	service@radioholland.com http://www.radioholland.com
14.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)2 98 97 50 86	info@siecfmi.com http://www.siecfmi.com
15.	SUD COMMUNICATION	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Muguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
16.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com http://www.themys-sa.com

Hongarije

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +36	E-mail Website
...				
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvar utca 4. H-1155 Budapest	1 399 0375	horvath.gabor@hajovill.hu

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
...				
11.	Marinetec Holland B.V. <i>(Niet meer in bedrijf sinds 31.7.2018)</i>	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
...				
25.	WNL Marine Electronics B.V. <i>(agr�ee du 6.11.2017 au 1.11.2022)</i>	Trawlerkade 88 NL-1976 CC IJmuiden	(0)255534755	pieter@wnl.nl www.wnl.nl
...				
29.	Oechies Elektrotechniek	Waalhaven z.z 42 NL-3088 HJ Rotterdam	(0)10 297 39 99	info@oechies.nl www.oechies.nl

...

6.1 Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluiten 2016-I-6 en 2016-II-8)

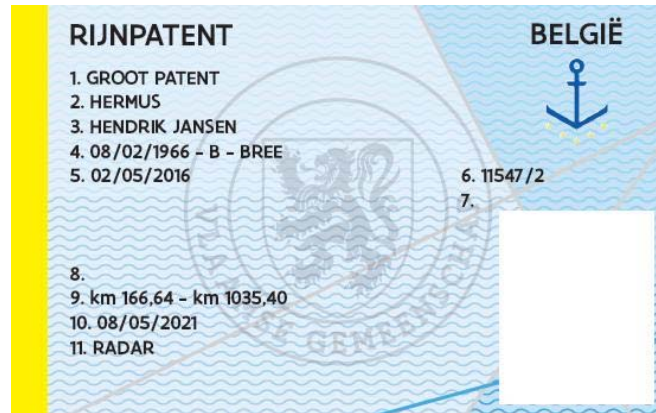
D1 Rijnpatent (model)

Staat	Aanduiding in toepasbaar recht	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Link
B	Rijnpatent	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 B-1000 Brussel Tel. + 32 2 553 77 32	Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 Model afgegeven tot en 31 december 2017 (FOD)
B	Patente du Rhin	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 Model afgegeven tot en 31 december 2017 (FOD)
CH	Rheinpatent	Schweizerische Rheinhäfen Postfach CH-4019 Basel	Model
D	Rheinpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 D-53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel. + 49 (0) 228/42968-0 Fax + 49 (0) 228/42968-1155	Model
F	Patente du Rhin	Direction départementale des territoires du Bas-Rhin Adresse postale : Secrétariat général Pôle Navigation BP 61003 F-67070 Strasbourg – Cedex Adresse physique : Cité Administrative 14, rue du Maréchal Juin Bâtiment D – porte 7 F-67000 Strasbourg	Model
NL	Rijnpatent	CBR divisie CCV Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk	Model

Belgische modellen

Vlaams model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



Waals model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



Belgisch model uitgegeven tot 31 december 2017

(Voorzijde)

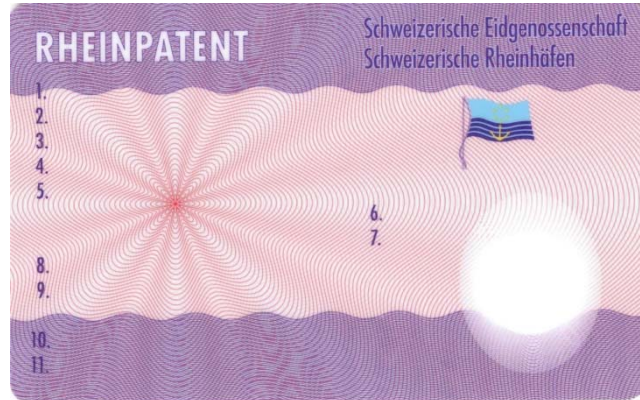


(Achterzijde)

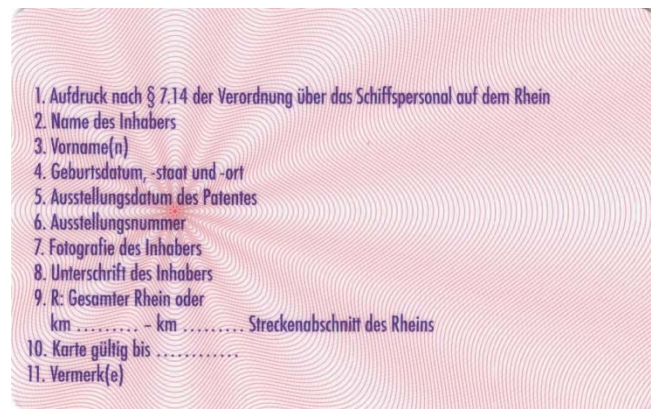


Zwitser model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



Duits model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



Frans model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



Nederlands model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



D5 Als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs

I. Vaarbevoegdheidsbewijzen van de lidstaten

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
D	Schifferpatent A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden voorgelegd.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 D-53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel. +49 228/42968-0 Fax +49 228/42968-1155	Model
D	Schifferpatent B			
NL	Groot vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn.	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk ZH	Model afgegeven met ingang van 12 oktober 2016 Model afgegeven tot en met 11 oktober 2016
NL	Groot vaarbewijs B			
NL	Groot vaarbewijs I	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder is slechts tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar gerechtigd op de Rijn te varen.	Tot 1 maart 2001 afgegeven door het KOFS	Model
NL	Groot vaarbewijs II			

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
B	Vaarbewijs A/B	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 B-1000 Brussel Tel. + 32 2 553 77 32	Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 Model afgegeven tot en met 31 december 2017 (FOD)
B	Certificat de conduite A/B	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 Model afgegeven tot en met 31 december 2017 (FOD)
CH	Hochrheinpatent	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd.	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Postfach CH-4019 Basel info@portof.ch	Model

Duits model

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B
(85 mm x 54 mm – basiskleur blauw, overeenkomstig ISO-norm 7810)

(voorzijde)



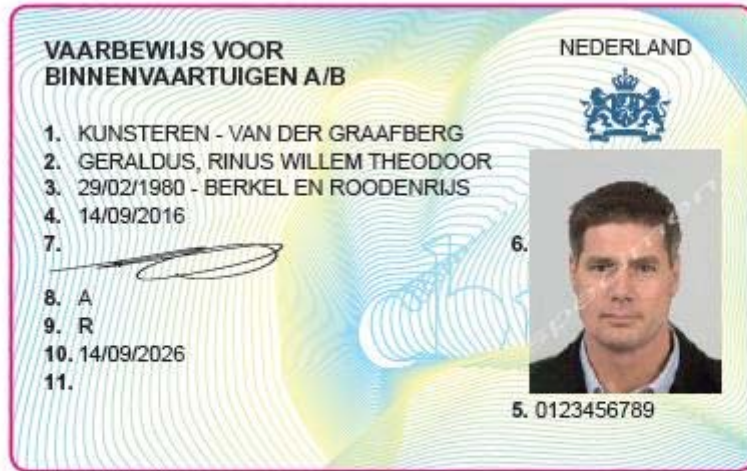
(achterzijde)



Nederlands model

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (afgegeven met ingang van 12 oktober 2016)

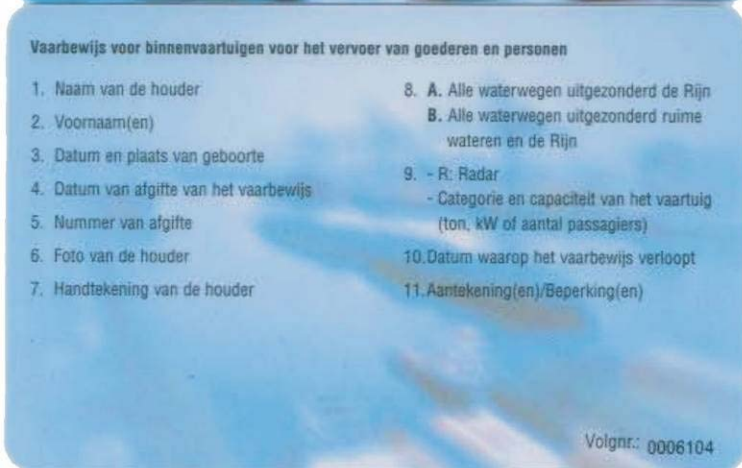
(voorzijde)



(achterzijde)

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (afgegeven tot en met 11 oktober 2016)
(85 mm x 54 mm – achtergrond blauw)

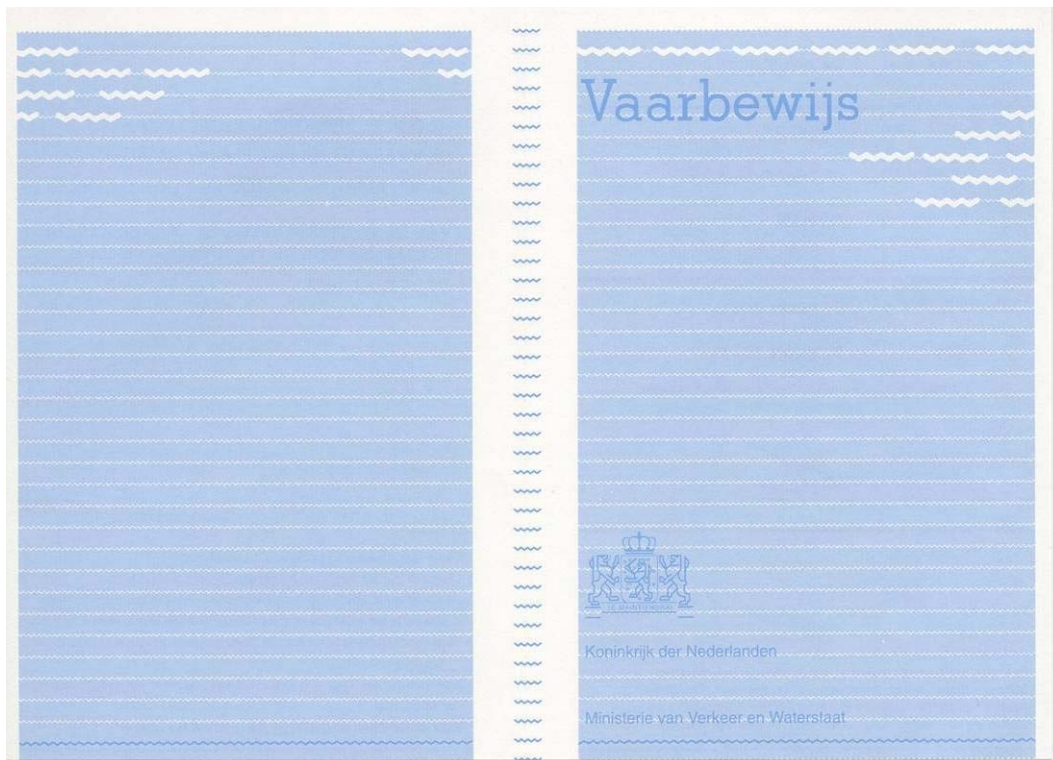
(Voorzijde)



(Achterzijde)

Groot vaarbewijs I en II:

(Voorzijde)



Groot vaarbewijs I*)

(Achterzijde)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS I, AFGEGEVEN VOOR
DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN
MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING
VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE
HET IJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS
EN DE DOLLARD)

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebedigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langszij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebedigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR
DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebedigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langszij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebedigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

*) Dit document kan ook door de „Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken“ worden afgegeven.

Belgische modellen

Waals model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



Vlaams model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



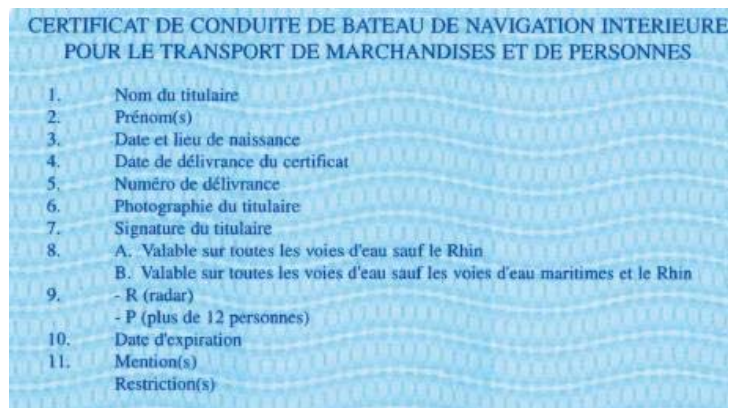
Belgisch model

ISO 7810-conforme kaart (afgegeven tot 31 december 2017)

(Voorzijde)

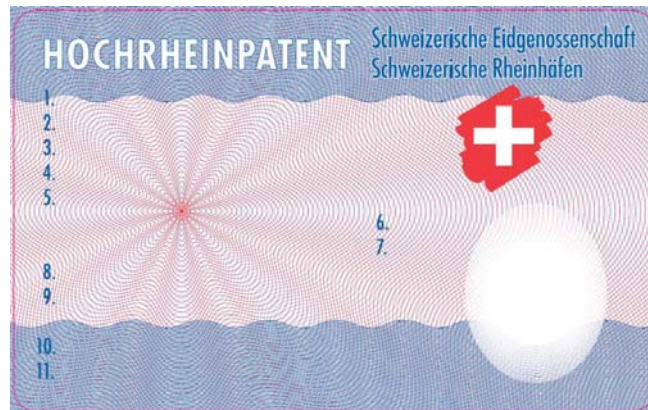


(Achterzijde)

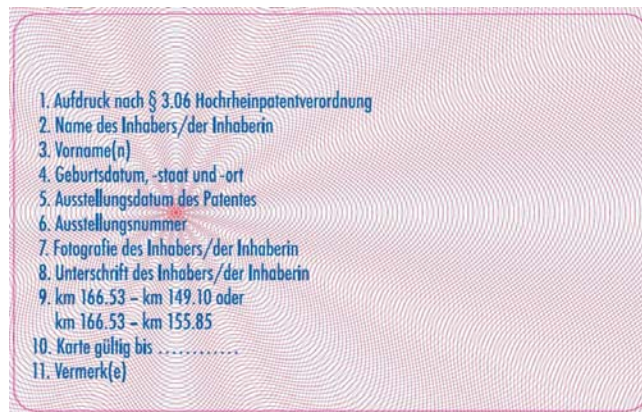


Zwitsers model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



II – Vaarbevoegdheidsbewijs van derde landen

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
RO	Vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,	Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tel : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : ma@rna.ro	Model
RO	Vaarbewijs B	- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.		Model
CZ ¹	Vaarbewijs van kapitein klasse I (B) (geldig tot 31.12.2017)	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tsjechische Republiek Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Model
CZ ²	Vaarbewijs categorie B (van kracht vanaf 15.03.2015)	- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.		Model
HU	Vaarbewijs Klasse A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthodologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie	Model
HU	Vaarbewijs Klasse B	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	Model

¹ In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

² In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
PL ¹	Vaarbewijs type A	<p>- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,</p> <p>- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24</p> <p>Inland Navigation Office in Gdańsk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51</p>	<p>Model</p>
	Vaarbewijs type B		<p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chelmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Ujastek 1 31-752 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93</p>	<p>Model</p>

¹ In werking getreden amendering (Besluit 2010-II-5)

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
SK ¹	Vaarbewijs van kapitein klasse A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowaakse Republiek Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Model
	Vaarbewijs van kapitein klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti.Lodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			Model
AT ²	Kapiteinspatent A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystraße 2 1030 Wien Österreich Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Model
	Kapiteinspatent B <i>Kapitänspatent</i>			Model
BG ³	Binnenvaartpatent <i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd; - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw.rs@marad.bg Tel +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009	Model

¹ Definitieve inwerkingtreding (Besluit 2012-II-11)

² Definitieve inwerkingtreding (Besluit 2015-I-10)

³ In werking getreden amendering (Besluit 2011-II-16)

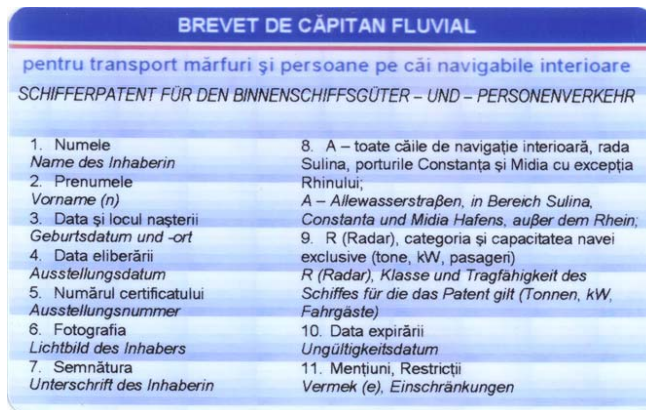
Model van de Roemeense vaarbevoegdheidsbewijzen van de klassen A en B

Vaarbevoegdheidsbewijs klasse A

(Voorzijde)



(Achterzijde)



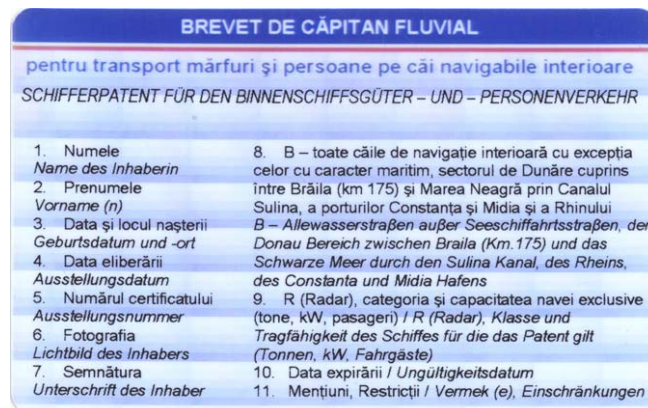
1. **Naam van de houder**
2. **Voornaam**
3. **Geboortedatum en plaats**
4. **Datum van afgifte**
5. **Volgnummer van het bewijs**
6. **Pasfoto van de houder**
7. **Handtekening van de houder**
8. **Alle vaarwegen behalve de Rijn**
9. **R (Radar) – klasse en draagvermogen van het schip waarvoor het patent geldt (tonnen, kW, passagiers)**
10. **Vervaldatum**
11. **Aantekeningen, beperkingen**

Vaarbevoegdheidsbewijs klasse B

(Voorzijde)



(Achterzijde)



1. Naam van de houder
2. Voornaam
3. Geboortedatum en plaats
4. Datum van afgifte
5. Volgnummer van het bewijs
6. Pasfoto van de houder
7. Handtekening van de houder
8. Alle vaarwegen behalve de Rijn
9. R (Radar) – klasse en draagvermogen van het schip waarvoor het patent geldt (tonnen, kW, passagiers)
10. Vervaldatum
11. Aantekeningen, beperkingen

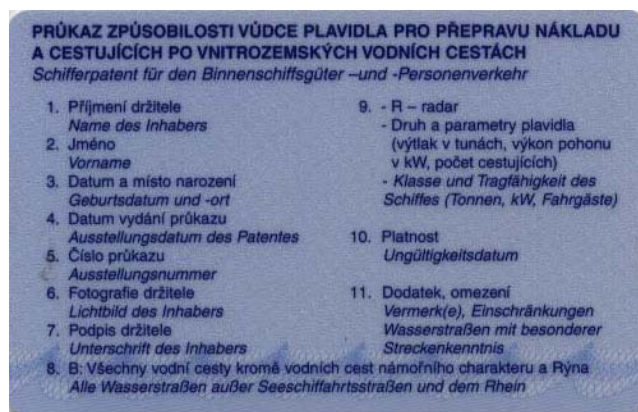
Modellen van het Tsjechische vaarbevoegdheidsbewijs

Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)



(achterzijde)



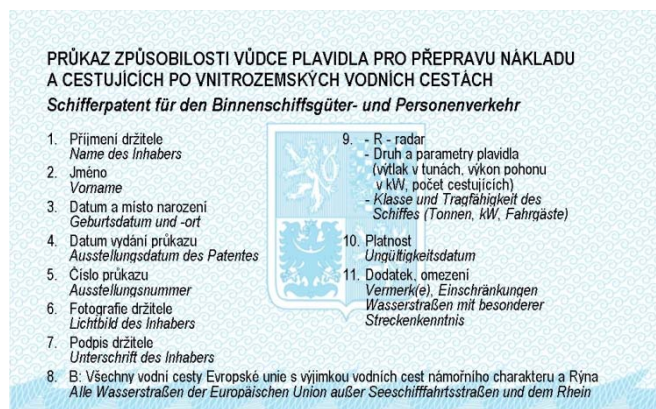
Vaarbewijs categorie B

(van kracht geworden op 15.3.2015)

(voorzijde)



(achterzijde)



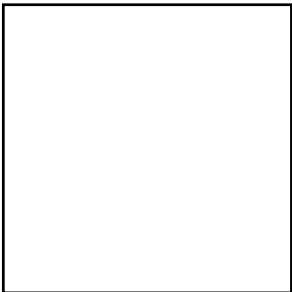
Hongaarse modellen vaarbewijs klasse A en klasse B

Vaarbewijs klasse A

(85 mm × 54 mm – Achtergrond lichtblauw)

(De fysieke kenmerken van de kaart moeten voldoen aan de ISO-norm 7810)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
A	
1.	
2.	6.
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	5.



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

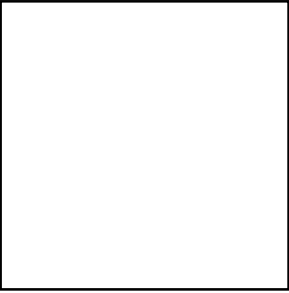
Card Manufacturer - Batch number

Vaarbewijs Klasse B

(85 mm × 54 mm – Achtergrond lichtblauw

(De fysieke kenmerken van de kaart moeten voldoen aan de ISO-norm 7810)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
B	
1.	
2.	
3.	6.
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	5.




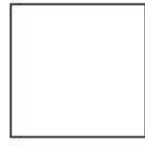
HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. B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

Card Manufacturer - Batch number

Model van de Poolse vaarbevoegdheidsbewijzen van de klassen A en B

Vaarbewijs type A

(voorzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
A	
1.	6. 
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. A	
9. R, M, I,	
10.	
11.	5. Nr 0000000
.....	

(achterzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 0000000

Vaarbewijs type B

(voorzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. B	
9. R ,,	
10.	
11.	
	6. 
	5. Nr 0000000

(achterzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 0000000

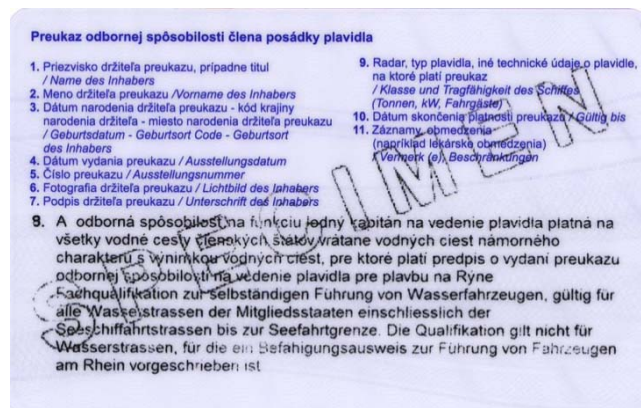
Modellen van de Slowaakse vaarbewijzen categorie A en categorie B

Vaarbewijs van kapitein klasse A

(voorzijde)



(achterzijde)

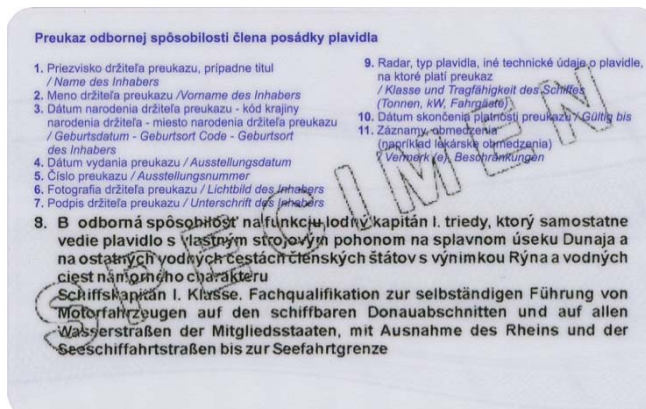


Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)



(achterzijde)



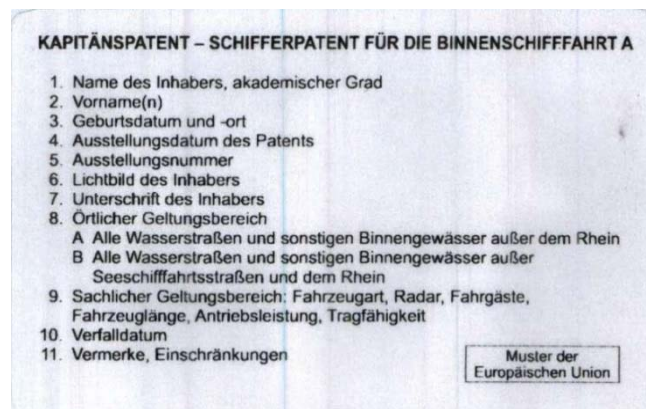
Oostenrijkse modellen van de kapiteinspatenten categorie A en categorie B

Kapiteinspatent A

(voorzijde)



(achterzijde)

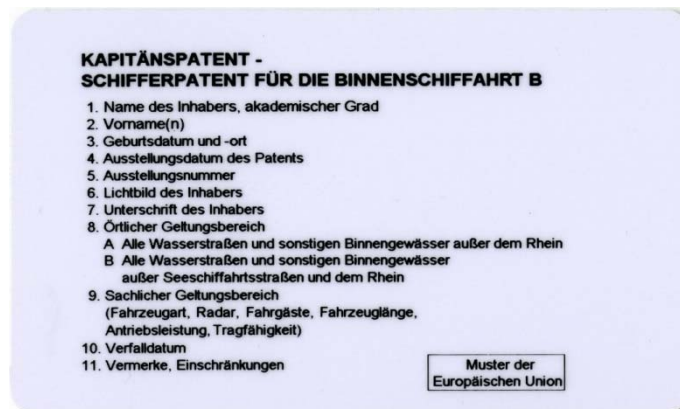


Kapiteinspatent B

(voozijde)



(achterzijde)



Model van het Bulgaarse vaarbewijs

(voorzijde)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА НА ЕВРОПА SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT		РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ REPUBLIK BULGARIEN Морска администрация Русе Seeadministration Ruse	
5. 24685	1. Димитров <i>Dimitrov</i>		
6. 	2. Камен Искренов <i>Kamen Iskrenov</i>		
	3. 11.08.1969 Русе <i>Ruse</i>		
	4. 29.10.2010		
	8. Капитан вътрешно плаване <i>Kapitan in der Binnenschiffahrt</i>		
6а 6908116306	9. - R		
7. 	-		
	11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0 <i>Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0</i>		
10. 21.10.2015			

(achterzijde)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКИ И ПЪТНИЦИ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR	
1. Фамилия / Name des Inhabers	
2. Име /презиме/ Vorname(n)	
3. Дата и място на раждане / Geburtsdatum und -ort	
4. Дата на издаване / Ausstellungsdatum des Patentes	
5. Свидетелство № / Ausstellungsnummer	
6. Снимка на притежателя / Lichtbild des Inhabers	
6а. ЕГН / Personenkennzahl	
7. Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers	
8. Правоспособност / Berechtigung	
9. R - (Радар / Radar)	
- Само за следните категории кораби (тонаж, KW, пътници) / <i>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt</i> <i>(Tonnen, kW, Fahrgaste)</i>	
10. Валидно до / Ungültigkeitsdatum	
11. Потвърждения и ограничения / Vermerk(e), Einschränkungen	

4501234

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

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

**Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten en erkende artsen
(Artt. 7.01, derde lid, onder a, 7.02, derde lid, onder a, 7.03, tweede lid, onder a,
7.04, eerste lid, onder c))**

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	T. 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	T. 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES	T. 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI	T. 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT	T. 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	T. 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	T. 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	T. 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	T. 00 32 2 524 97 97

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR	T. 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI	T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding HoofdzeT. Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN (alleen voor leerlingen van „Cenflumarin“)	T. 00 32 3232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (alleen voor leerlingen van de school in Huy)	T. 00 32 8521 12 50
CH	1. Augenklinik (Universitätsspital Basel) Mittlere Strasse 91 Postfach CH-4031 BASEL	T. 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Baselland, Augenklinik Mühlemattstrasse 13 CH-4410 LIESTAL	T. 00 41 61 925 25 90
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln	T. 00 41 61 821 82 60
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG	T. 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr	T. 00 49 228 400 72 27
F	1. Docteur François MISS 2, rue du Vieux Marché aux Grains 67000 STRASBOURG	T. 00 33 3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERALT 14, place Armes 21170 SAINT-JEAN-DE-LOSNE	T. 00 33 3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20, place des Halles Tour Europe 67000 STRASBOURG	T. 00 33 3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1, rue Saint-Aloïse 67100 STRASBOURG	T. 00 33 3 88 34 60 54

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

F	5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER Docteur Laurent TRITSCH 18, route du Rhin 67760 GAMBSHEIM T. 00 33 3 88 96 73 84
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM T. 00 31 10 266 86 84

Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-001 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	zie bijlage C1 van het RSP (art.5.03 van het RSP)
NL-002 ²	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 ³	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003 ⁴	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	
NL-004 ⁵	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-006 ⁶	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁷	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	

- 1 Geldig van 19 oktober 2013 tot 19 oktober 2018
 2 Geldig van 1 juli 2013 tot 12 februari 2018
 3 Geldig van 31 oktober 2018 tot 1 juli 2019
 4 Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022
 5 Geldig van 20 december 2017 tot 20 december 2020
 6 Geldig van 1 juni 2015 tot 1 juni 2020
 7 Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-007 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	zie bijlage C1 van het RSP (art.5.03 van het RSP)

¹ Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017

Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende opfriscursussen voor veiligheidsdeskundigen voor passagiersschepen

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-001 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	zie bijlage C1 van het RSP
NL-002 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 ³	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003 ⁴	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	
NL-004 ⁵	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-006 ⁶	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁷	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	

¹ Geldig van 19 oktober 2013 tot 19 oktober 2018

² Geldig van 1 juli 2013 tot 12 februari 2018

³ Geldig van 31 oktober 2018 tot 1 juli 2019

⁴ Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022

⁵ Geldig van 20 december 2015 tot 20 december 2020

⁶ Geldig van 1 juni 2015 tot 1 juni 2020

⁷ Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-007 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	zie bijlage C1 van het RSP

¹ Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017

Bijlage 4a bij Dienstinstructie nr. 5

Verklaring eerste- hulpverlener van de reddingsorganisaties

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-101 ¹	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	Basisopleiding eerste hulp	zie Bijlage C2 van het RSP ²	
NL-102 ³	Nautiek Trainingen Bratantplein 74 NL-5401 GS Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Basisopleiding eerste hulp		
NL-102 ⁴	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Basisopleiding eerste hulp		
NL-103 ⁵	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www@okmaritime.nl	Basisopleiding eerste hulp		
NL-104 ⁶	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	Basisopleiding eerste hulp		
NL-105 ⁷	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	Basisopleiding eerste hulp		
NL-106 ⁸	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	Basisopleiding eerste hulp		

¹ Geldig van 19 oktober 2013 tot 19 oktober 2018

² Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld

³ Geldig van 1 juli 2013 tot 12 februari 2018

⁴ Geldig van 31 oktober 2018 tot 1 juli 2019

⁵ Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022

⁶ Geldig van 20 december 2015 tot 20 december 2020

⁷ Geldig van 1 oktober 2014 tot 1 oktober 2019

⁸ Geldig van 1 juni 2015 tot 1 juni 2020

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-106 ¹	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	Basisopleiding eerste hulp	zie Bijlage C2 van het RSP ²	
NL-107 ³	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	Basisopleiding eerste hulp		
NL-108 ⁴	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	Basisopleiding eerste hulp		

¹ Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020

² Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld

³ Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017

⁴ Geldig van 1 februari 2016 tot 1 februari 2021

Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5

Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
NL-01 ¹	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	zie bijlage C3 van het RSP ²
NL-02 ³	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax : +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-02 ⁴	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax : +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-03 ⁵	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	peter@okmaritime.nl	
NL-04 ⁶	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede		
NL-04 ⁷	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg		
NL-05 ⁸	G4S Training & Safety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06 ⁹	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam		
NL-07 ¹⁰	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek		
NL-08 ¹¹	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum		

¹ Geldig van 19 oktober 2013 tot 19 oktober 2018

² Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

³ Geldig van 1 juli 2013 tot 12 februari 2018

⁴ Geldig van 31 oktober tot 1 juli 2019

⁵ Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022

⁶ Geldig van 1 juni 2015 tot 1 juni 2020

⁷ Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020

⁸ Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017

⁹ Geldig van 20 december 2015 tot 20 december 2020

¹⁰ Geldig van 1 februari 2016 tot 1 februari 2021

¹¹ Geldig van 1 oktober 2014 tot 1 oktober 2019

6.3 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: November 2018

...

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 ¹

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Nr. loodjes NT60, NT61

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

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Nr. loodjes: 41

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

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Nr. loodjes: M34
(Niet meer in bedrijf sinds 31.7.2018)

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Nr. loodjes: M53

¹ SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (voormalig: Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD))

PROTOCOL 24

Goedkeuring van de jaarrekeningen 2017 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2017 van de CCR,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2017 van het accountantskantoor PWC,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 25

Kwijting voor de jaarrekeningen 2017 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2017 van CASS,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2017 van het accountantskantoor PWC,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal voor de rekeningen 2017.

PROTOCOL 26

Kwijting voor de jaarrekeningen 2017 van de Multi Annual Financial Arrangement (MAFA)

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2017 van de MAFA,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2017 van de MAFA van het accountantskantoor PWC,
verleent de Centrale Commissie kwijting aan de secretaris-generaal voor deze rekeningen.

PROTOCOL 27

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 2019.

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						13289	419	11048	324	2 jaar
10de salaristrap						12870	419	10724	324	2 jaar
9de salaristrap						12450	419	10400	324	2 jaar
8de salaristrap			14063	462	2 jaar	12031	419	10076	324	2 jaar
7de salaristrap			13601	462	2 jaar	11612	419	9752	324	2 jaar
6de salaristrap	15044	620	13139	462	2 jaar	11193	419	9428	324	1 jaar
5de salaristrap	14423	620	12677	462	2 jaar	10774	419	9104	215	1 jaar
4ste salaristrap	13803	620	12215	310	1 jaar	10355	269	8889	215	1 jaar
3de salaristrap	13182	414	11906	310	1 jaar	10086	269	8675	215	1 jaar
2de salaristrap	12768	414	11596	310	1 jaar	9817	269	8460	215	1 jaar
1ste salaristrap	12354		11286		1 jaar	9549		8245		1 jaar

Categorie A (Artikel 12)

Salaristrap	A4	Waarde salaristrap	A3	Waarde salaristrap	A2	Waarde salaristrap	A1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	9 492	275	8 344	257	6 671	198	4 992	116	3 jaar
10de salaristrap	9 217	275	8 087	257	6 473	198	4 875	116	3 jaar
9de salaristrap	8 942	275	7 830	257	6 274	198	4 759	116	3 jaar
8ste salaristrap	8 666	275	7 573	257	6 076	198	4 642	116	2 jaar
7de salaristrap	8 391	275	7 316	257	5 878	198	4 526	116	2 jaar
6de salaristrap	8 116	275	7 059	257	5 679	198	4 410	116	2 jaar
5de salaristrap	7 841	275	6 802	257	5 481	198	4 293	116	2 jaar
4de salaristrap	7 565	185	6 545	171	5 282	131	4 177	116	1 jaar
3de salaristrap	7 380	185	6 374	171	5 152	131	4 061	116	1 jaar
2de salaristrap	7 195	185	6 203	171	5 021	131	3 944	116	1 jaar
1ste salaristrap	7 010		6 032		4 891		3 828		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	4 913	122	4 337	109	3 798	96	3 289	82	2 916	75	3 jaar
10de salaristrap	4 792	122	4 227	109	3 702	96	3 207	82	2 841	75	3 jaar
9de salaristrap	4 670	122	4 118	109	3 606	96	3 126	82	2 767	75	3 jaar
8ste salaristrap	4 548	122	4 009	109	3 510	96	3 044	82	2 692	75	2 jaar
7de salaristrap	4 427	122	3 899	109	3 414	96	2 962	82	2 618	75	2 jaar
6de salaristrap	4 305	122	3 790	109	3 318	96	2 880	82	2 543	75	2 jaar
5de salaristrap	4 184	122	3 681	109	3 222	96	2 799	82	2 468	75	2 jaar
4de salaristrap	4 062	122	3 571	109	3 126	96	2 717	82	2 394	75	1 jaar
3de salaristrap	3 940	122	3 462	109	3 030	96	2 635	82	2 319	75	1 jaar
2de salaristrap	3 819	122	3 353	109	2 933	96	2 553	82	2 245	75	1 jaar
1ste salaristrap	3 697		3 243		2 837		2 471		2 170		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	4 139	97	3 725	87	3 387	80	3 045	70	2 794	65	2 542	60	3 jaar
10de salaristrap	4 041	97	3 638	87	3 308	80	2 975	70	2 729	65	2 482	60	3 jaar
9de salaristrap	3 944	97	3 551	87	3 228	80	2 906	70	2 664	65	2 421	60	3 jaar
8ste salaristrap	3 847	97	3 464	87	3 148	80	2 836	70	2 598	65	2 361	60	2 jaar
7de salaristrap	3 750	97	3 377	87	3 068	80	2 767	70	2 533	65	2 301	60	2 jaar
6de salaristrap	3 653	97	3 290	87	2 989	80	2 697	70	2 467	65	2 240	60	2 jaar
5de salaristrap	3 556	97	3 203	87	2 909	80	2 628	70	2 402	65	2 180	60	2 jaar
4de salaristrap	3 459	97	3 116	87	2 829	80	2 558	70	2 337	65	2 120	60	1 jaar
3de salaristrap	3 362	97	3 030	87	2 750	80	2 489	70	2 271	65	2 060	60	1 jaar
2de salaristrap	3 265	97	2 943	87	2 670	80	2 419	70	2 206	65	1 999	60	1 jaar
1ste salaristrap	3 168		2 856		2 590		2 350		2 140		1 939		1 jaar

Categorie L (Artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	8 429	250	6 771	200			3 jaar
9de salaristrap	8 179	250	6 571	200			3 jaar
8ste salaristrap	7 929	250	6 370	200			2 jaar
7de salaristrap	7 680	250	6 170	200			2 jaar
6de salaristrap	7 430	250	5 969	200			2 jaar
5de salaristrap	7 180	250	5 769	200			2 jaar
4de salaristrap	6 930	250	5 569	200			1 jaar
3de salaristrap	6 680	250	5 368	200			1 jaar
2de salaristrap	6 430	250	5 168	200	4 210	162	1 jaar
1ste salaristrap	6 180		4 968		4 048		1 jaar

PROTOCOL 28

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 2018 en van 31 december 2018 op 1 januari 2019 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 2018 en van 31 december 2018 op 1 januari 2019 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 29

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 2019 tot 31 december 2019.

PROTOCOL 30

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 31

Datum van de volgende zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 29 mei 2019 te Straatsburg.